

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΉΔ'

Πέμπτη 6 Φεβρουαρίου 2020

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 9653
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Παλαιού Φαλήρου, το Γενικό Λύκειο Μάνδρας, το 16ο Δημοτικό Σχολείο Αμαρουσίου, το 26ο Γυμνάσιο Αθήνας, σπουδαστές από το Drury University των Ηνωμένων Πολιτειών, μαθητές από το 3ο Γυμνάσιο Αργυρούπολης, το 5ο Γυμνάσιο Καρδίτσας, το 4ο Γυμνάσιο Τρίπολης, το 2ο Γενικό Λύκειο Σπάρτης, το 8ο Γυμνάσιο Κοζάνης, το 1ο Γενικό Λύκειο Ηγουμενίστας και το 3ο Γενικό Λύκειο Ιωαννίνων, σελ. 9496, 9506, 9510, 9515, 9522, 9525, 9534, 9542, 9548, 9562, 9571, 9574
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 9491, 9493, 9496, 9502, 9504, 9506, 9508, 9510, 9512, 9513, 9514, 9515, 9517, 9525, 9528, 9529, 9530, 9531, 9533, 9545, 9554, 9555, 9559, 9560
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 9555

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 7 Φεβρουαρίου 2020, σελ. 9493
2. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, με θέμα: «Πρόγραμμα Ναυπήγησης δύο (2) Πυραυλάκατων (ΤΠΚ) για το Πολεμικό Ναυτικό και κατάσταση Ναυπηγείων Ελευσίνας (NBEE AE)», σελ. 9491
 - β) Προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής Λάρισας», σελ. 9494
 - γ) Προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων:
 - i. με θέμα: «Εγκαταλελειμμένα παιδιά στα παιδιατρικά νοσοκομεία», σελ. 9496
 - ii. με θέμα: «Αναγκαιότητα για μέτρα και δράσεις για την υποστήριξη ατόμων στο φάσμα του αυτισμού», σελ. 9498
 - iii. με θέμα: «Ενίσχυση και αναβάθμιση του θεσμού Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑΣ) Μαθητείας του ΟΑΕΔ», σελ. 9504
 - iv. με θέμα: «Οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μεταναστών εργατών γης», σελ. 9507
 - v. με θέμα: «Καταβολή οφειλών στους πρώην εργαζόμενους των Ενώσεων Αγροτικών Συνεταιρισμών (ΕΑΣ) Λάρισας - Φαρσάλων - Αλμυρού», σελ. 9510
 - vi. με θέμα: «Το μέλλον των Ναυπηγείων της Ελευσίνας και των 600 εργαζομένων σε αυτά μετά την 31η Μαρτίου 2020», σελ. 9500
 - δ) Προς τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με θέμα: «Το μέλλον των ναυπηγείων της Ελευσίνας και των 600 εργαζομένων σε αυτά μετά την 31η Μαρτίου του 2020», σελ. 9502

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Κύρωση της από 24-12-2019 ΠΝΠ «Κατεπείγουσες ρυθμίσεις για την αύξηση του ποσού του κοινωνικού μερίσματος για το έτος 2019, την παράταση ισχύος του εξωδικαστικού μηχανισμού ρύθμισης οφειλών και την παράταση της προθεσμίας κατάργησης υποθηκοφυλακείων και κτηματολο-

γικών γραφείων (Α' 212) και άλλες διατάξεις», σελ. 9498

2. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις», σελ. 9514-9584

3. Κατάθεση πρότασης νόμου:

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ και οι Βουλευτές του κόμματός του κατέθεσαν στις 5-2-2020 πρόταση νόμου: «Αύξηση κατώτατου μισθού», σελ. 9514

4. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Οι Υπουργοί Οικονομικών, Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών κατέθεσαν στις 6-2-2020 σχέδιο νόμου: «Κύρωση της από 3-2-2020 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο Ι και τις από 3-2-2020 Τροποποιητικής Σύμβασης της από 3-6-2019 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο VI μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινοφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της υγείας», σελ. 9531

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 9491-9505, 9563-9565
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 9505-9520
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,	σελ. 9565-9563
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 9520-9534
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 9550-9563
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. ,	σελ. 9534-9550

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 9491, 9493, 9496, 9502, 9504, 9506
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 9508, 9510, 9512, 9513, 9514, 9515, 9517
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Α. ,	σελ. 9555
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ,	σελ. 9528
ΓΚΙΚΑΣ Σ. ,	σελ. 9554
ΔΑΒΑΚΗΣ Α. ,	σελ. 9510
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. ,	σελ. 9510
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,	σελ. 9566, 9571, 9573, 9576, 9578
ΚΩΤΣΟΣ Γ. ,	σελ. 9545
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 9528, 9529, 9530, 9531, 9533
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. ,	σελ. 9517
ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ Α. ,	σελ. 9545
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. ,	σελ. 9529, 9554
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 9554, 9555
ΠΕΡΚΑ Θ. ,	σελ. 9559
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. ,	σελ. 9545
ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,	σελ. 9555
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Δ. ,	σελ. 9525

B. Επί προσωπικού θέματος:

ΓΚΙΚΑΣ Σ. ,	σελ. 9555
-------------	-----------

Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. ,	σελ. 9498, 9499
ΒΡΟΥΤΣΗΣ Ι. ,	σελ. 9502, 9504, 9505, 9506, 9507, 9508, 9509, 9510, 9511, 9512
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 9500, 9501, 9502
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. ,	σελ. 9496, 9497
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. ,	σελ. 9504, 9507, 9508, 9509, 9510
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. ,	σελ. 9491, 9492
ΚΟΚΚΑΛΗΣ Β. ,	σελ. 9494, 9495
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 9511, 9512
ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ Δ. ,	σελ. 9496, 9497, 9498, 9499
ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ Γ. ,	σελ. 9502, 9503, 9504
ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ. ,	σελ. 9500
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,	σελ. 9491, 9492, 9493
ΣΚΡΕΚΑΣ Κ. ,	σελ. 9494, 9495
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Α. ,	σελ. 9504, 9505, 9506

ΠΕΡΚΑ Θ. ,	σελ. 9515, 9526, 9558, 9561, 9562, 9575, 9576, 9577, 9578
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. ,	σελ. 9545
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. ,	σελ. 9514, 9532, 9576
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. ,	σελ. 9541
ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ Ν. ,	σελ. 9553
ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,	σελ. 9561, 9562, 9564, 9566
ΦΟΡΤΩΜΑΣ Φ. ,	σελ. 9549
ΧΗΤΑΣ Κ. ,	σελ. 9562

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Δ.,	σελ. 9526
----------------	-----------

Δ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΚΤΥΠΗΣ Δ. ,	σελ. 9573
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. ,	σελ. 9530
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. ,	σελ. 9523, 9574
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Α. ,	σελ. 9553
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. ,	σελ. 9541
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ,	σελ. 9525, 9526, 9528, 9529
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 9522, 9574
ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ Μ. ,	σελ. 9548
ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. ,	σελ. 9528
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 9557, 9558, 9559, 9560, 9561, 9562
ΓΚΙΚΑΣ Σ. ,	σελ. 9536
ΓΚΟΚΑΣ Χ. ,	σελ. 9518, 9519, 9575
ΔΑΒΑΚΗΣ Α. ,	σελ. 9543
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. ,	σελ. 9529
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. ,	σελ. 9551
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,	σελ. 9537, 9567, 9576, 9577, 9578
ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ Γ. ,	σελ. 9572, 9576
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. ,	σελ. 9526, 9558, 9559, 9560, 9563, 9564
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. ,	σελ. 9531, 9532
ΚΕΦΑΛΑ Μ. ,	σελ. 9555
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ Ό. ,	σελ. 9536
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. ,	σελ. 9525, 9532, 9534, 9556
ΚΡΗΤΙΚΟΣ Ν. ,	σελ. 9544
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,	σελ. 9565
ΚΩΤΣΟΣ Γ. ,	σελ. 9546
ΛΙΟΥΠΗΣ Α. ,	σελ. 9534
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. ,	σελ. 9533, 9534
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 9551
ΜΑΝΤΑΣ Π. ,	σελ. 9542
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. ,	σελ. 9520, 9559, 9574
ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ Α. ,	σελ. 9545
ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ Ξ. ,	σελ. 9535
ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Κ. ,	σελ. 9543
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. ,	σελ. 9529, 9559, 9570, 9576
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. ,	σελ. 9532, 9533
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 9550
ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,	σελ. 9547
ΠΑΠΠΑΣ Ι. ,	σελ. 9546, 9561
ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ Ι. ,	σελ. 9571

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΔ'

Πέμπτη 6 Φεβρουαρίου 2020

Αθήνα, σήμερα στις 6 Φεβρουαρίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9.08', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ζ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΑΒΔΕΛΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Με έγγραφό του ο Γενικός Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων ενημερώνει το Σώμα για τα εξής. «Με την παρούσα σας ενημερώνουμε σχετικά με τη συζήτηση των επικαιρών ερωτήσεων στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου της Πέμπτης 6 Φεβρουαρίου 2020 ότι δεν θα απαντηθούν λόγω αναρμοδιότητας οι με αριθμό 444/28-1-2020 και 467/4-2-2020 επίκαιρες ερωτήσεις που απευθύνονται στον Υπουργό Δικαιοσύνης κ. Κωνσταντίνο Τσιάρα. Οι επίκαιρες ερωτήσεις που θα συζητηθούν είναι οι εξής: Η με αριθμό 465/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Σπυρίδωνα - Αδωνιδος Γεωργιάδη, η με αριθμό 461/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας κ. Νικόλαο Παναγιωτόπουλο, οι με αριθμό 462/4-2-2020, 463/4-2-2020, 473/4-2-2020, 474/4-2-2020 επίκαιρες ερωτήσεις θα απαντηθούν από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Ιωάννη Βρούτση, η με αριθμό 468/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση και η με αριθμό 1943/14-11-2019 ερώτηση κατά το άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής θα απαντηθούν από την Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Δόμνα Μιχαηλίδου και η με αριθμό 464/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση θα απαντηθεί από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων κ. Κωνσταντίνο Σκρέκα.

Ξεκινάμε με τη δεύτερη με αριθμό 461/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκερογλου προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, με θέμα: «Πρόγραμμα ναυπήγησης δύο (2) πυραυλάκων (ΤΠΚ) για το Πολεμικό Ναυτικό και κατάσταση ναυπηγείων Ελευσίνας (NBEE Α.Ε.)».

Κύριε Κεγκερογλου, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ξεκαθαρίζω από την αρχή ότι το Κίνημα Αλλαγής στηρίζει και απαιτεί ταυτόχρονα τη συνέχιση της λειτουργίας των ναυπηγείων Ελευσίνας, γιατί αποτελεί έναν στρατηγικό τομέα της οικονομίας μας με σημαντικές προοπτικές που ανοίγονται και βέβαια, καλεί όλα τα συναρμόδια Υπουργεία να πάρουν τις απαραίτητες πρωτοβουλίες, προκειμένου να υπάρξει

αναπτυξιακό σχέδιο, να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας και κυρίως, η παραγωγική αυτή μονάδα του τόπου μας.

Είναι γνωστό ότι η εταιρεία που τα διαχειρίζεται έχει συσσωρεύσει πολλά χρέη και προς το δημόσιο, αλλά και προς τους εργαζόμενους -περίπου 20.000.000 ευρώ οφείλει- και γι' αυτό σήμερα προβαίνουμε σε μια τριπλή παρέμβαση. Εκτός από την ερώτηση προς το Υπουργείο Άμυνας, ερωτούμε και τον Υπουργό Ανάπτυξης και τον Υπουργό Εργασίας.

Έρχομαι στο καθαυτό θέμα που έχει να κάνει με το Υπουργείο Άμυνας. Το πρόγραμμα που τρέχει εδώ και δώδεκα χρόνια για τη ναυπήγηση δύο πυραυλάκων, τη νούμερο 6 και νούμερο 7, έχει πέσει στη δίνη αυτής της κατάστασης της εταιρείας.

Το πρόγραμμα έχει ισχύ με βάση την τριμερή συμφωνία Υπουργείου Άμυνας, διοίκησης και εργαζομένων μέχρι 31 Μαρτίου. Ωστόσο, λήγει αυτή η προθεσμία χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η νούμερο 6 που ελπίζαμε να έχει ολοκληρωθεί και να απομένει σημαντικό μέρος κατασκευών για τη νούμερο 7. Επειδή ακόμη δεν γνωρίζουμε ακριβή χρόνο παραλαβής των οπλικών συστημάτων και τοποθέτησης, είναι πολλά τα ερωτηματικά.

Γι' αυτό σήμερα και προς εσάς απευθύνουμε δύο ερωτήματα. Έχετε, κύριε Υπουργέ, δύο εναλλακτικές λύσεις, σύμφωνα με τη δική μας εκτίμηση και αν δεν υπάρξει κάποια άλλη εξέλιξη από την πλευρά του Υπουργείου Ανάπτυξης. Η πρώτη εναλλακτική είναι να προχωρήσετε σε νέα παράταση της σύμβασης με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και παραδοτέο αυτό που έλειπε από τις προηγούμενες παρατάσεις είναι το παραδοτέο. Και δεύτερη εναλλακτική να υποβάλετε συνολικό πρόγραμμα και χρονοδιάγραμμα για όλες τις υπολειπόμενες εργασίες που αφορούν και τη νούμερο 6 και τη νούμερο 7.

Θεωρώ ότι θα κινηθείτε σ' αυτή την κατεύθυνση με την ίδια πίστη ότι όλα αυτά είναι κάτι που έχει τραβήξει πολύ. Η πατρίδα έχει ανάγκη αυτές τις δύο πυραυλάκους και γι' αυτό θα επισπεύσετε. Και βέβαια, αν μπορείτε, να μας ενημερώσετε ποιο είναι το κόστος που μέχρι τώρα έχει δαπανηθεί από το δημόσιο για την υλοποίηση αυτού του προγράμματος και ποιο εκτιμάται ότι θα είναι το τελικό κόστος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα απαντήσει ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Νικόλαος Παναγιωτόπουλος για τρία λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, ευχαριστώ για την ερώτηση. Θεωρώ ότι όλοι έχουμε το ίδιο ενδιαφέρον τόσο για τα ναυπηγεία Ελευσίνας όσο για τα προγράμματα ναυπήγησης πυραυλάκων του Πολε-

μικού Ναυτικού από τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Δεν θέλουμε να διακοπεί η λειτουργία των ναυπηγείων, αλλά ο ομιλών και για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης θέλουμε της πυραυλάκατους.

Το Πολεμικό Ναυτικό θέλει τα πλοία του. Το Πολεμικό Ναυτικό είναι ο πελάτης των ναυπηγείων Ελευσίνας και ο πελάτης έχει αυτή τη στιγμή το πρόβλημα ότι τα πλοία που έχει αναθέσει στα ναυπηγεία Ελευσίνας να ναυπηγηθούν καθυστερούν πάρα πολύ.

Επομένως, ναι, να βρεθεί τρόπος συνέχισης της λειτουργίας των ναυπηγείων Ελευσίνας, αλλά όσον αφορά την παράταση του χρόνου λειτουργίας, αν δεν έχουμε διαβεβαιώσεις ως προς το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των εργασιών, δεν είμαστε τόσο πρόθυμοι να την παράσχουμε. Και αυτό θέλω να καταστεί σαφές.

Έχουμε δύο πλοία, τα οποία καθυστερούν πάρα, μα πάρα πολύ, αδικαιολόγητα πολύ. Τα χρειαζόμαστε, να μην εξηγήσω γιατί τα χρειαζόμαστε τώρα περισσότερο από ποτέ, είναι νομίζω πασιφανές. Και επομένως είναι ανάγκη, χθες ει δυνατόν, τα πλοία αυτά να παραδοθούν. Η πυραυλάκατος νούμερο 6 έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό περίπου 95%, είναι σχεδόν δηλαδή έτοιμη, αλλά όχι απολύτως έτοιμη.

Θέλω να σας πω ότι ήδη εκτελούνται οι τελικοί έλεγχοι αποδοχής συστημάτων του σκάφους εν όρμω, ενώ θα ακολουθήσουν και οι εν πλω δοκιμές. Εν όρμω είναι η δοκιμή στο λιμάνι, έχει πέσει στο νερό, αλλά οι δοκιμές γίνονται στο λιμάνι. Επίσης έχει λάβει χώρα περιορισμένης διάρκειας δοκιμαστικός πλους της πυραυλάκατος νούμερο 6 μέσα στον κόλπο Ελευσίνας. Επομένως το σκάφος είναι στο νερό και γίνονται οι τελικές δοκιμές. Όμως η πυραυλάκατος νούμερο 7 καθυστερεί ακόμα. Το πρόγραμμα κατασκευής έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό περίπου 75%, κατά τα 3/4. Απομένει όμως ένα ικανό ποσοστό 25% και εξ αυτού του λόγου γίνεται αντιληπτό ότι δεν θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή και των δύο πυραυλακάτων μέχρι τις 31 Μαρτίου του 2020, οπότε και λήγει η παράταση, που είχε δώσει το Πολεμικό Ναυτικό, καταβάλλοντας και επιπλέον χρήματα.

Επομένως ή θα απαιτηθεί δρομολόγηση της διαδικασίας για έγκριση νέας παράτασης νομοθετικής ρύθμισης ή θα συμβεί κάτι άλλο πιθανώς, γιατί όπως ενδεχομένως ξέρετε αυτή τη στιγμή γίνονται και προσπάθειες για την εξεύρεση επενδυτή για τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Βρίσκονται σε αρκετά προχωρημένο στάδιο, ο ενδιαφερόμενος επενδυτής συνομιλεί ήδη και διαπραγματεύεται με τη διοίκηση των ναυπηγείων Ελευσίνας. Η διαδικασία όμως αυτή δρομολογείται από το Υπουργείο Ανάπτυξης, με το οποίο βρισκόμαστε, όπως καταλαβαίνετε, σε στενή επαφή, αφού το ενδιαφέρον μας είναι δεδομένο.

Αναφορικά με τα κόστη -για να πω και τα υπόλοιπα στη δευτερολογία- που έχει δαπανήσει το ελληνικό δημόσιο, το συνολικό συμβατικό τίμημα ήταν περίπου 326.000.000 για τις δύο συγκεκριμένες πυραυλάκατους, δηλαδή την 6 και την 7. Ισχύει μέχρι την ανάληψη συντονισμού ολοκλήρωσης της ναυπήγησης αυτών των πλοίων από το Πολεμικό Ναυτικό. Στη συνέχεια απαιτήθηκε πρόσθετη χρηματοδότηση του προγράμματος, που καθορίστηκε με διαδοχικές νομοθετικές ρυθμίσεις, παράταση εργασιών και πρόσθετη χρηματοδότηση. Το σύνολο των χρημάτων από το έτος 2016, κατά το οποίο το Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε τη χρηματοδότηση, και μέχρι σήμερα ανέρχεται στο ποσό των 84,64 εκατομμυρίων ευρώ.

Επομένως το Πολεμικό Ναυτικό, εδώ και τέσσερα χρόνια, δίνει το ίδιο λεφτά για τη ναυπήγηση των πλοίων και όπως καταλαβαίνετε έχει και την απαίτηση τα πλοία αυτά, οι δύο πυραυλάκατοι, να παραδοθούν και να δοθούν στις επιχειρησιακές δομές του Πολεμικού Ναυτικού. Το τελικό κόστος για τα δύο πλοία θα εξαρτηθεί ακριβώς και από το χρονοδιάγραμμα, δηλαδή τον ρυθμό υλοποίησης της ναυπήγησης και το κόστος των συμβάσεων που θα συναφθούν για την ολοκλήρωση αυτών.

Επομένως έχετε το κόστος μέχρι τώρα, το κόστος που κατέβαλε το Πολεμικό Ναυτικό, και το ποσοστό ολοκλήρωσης των δύο πυραυλακάτων. Κλείνω, λέγοντας ότι η θέση του Πολεμικού Ναυτικού του Υπουργείου Άμυνας είναι ότι πρέπει τα δύο αυτά πλοία, απαραίτητα για το Πολεμικό Ναυτικό και την πατρίδα, να ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατό και θα κάνουμε ό,τι χρειαστεί για να καταστεί εφικτή αυτή η ολοκλήρωση, με συγκεκρι-

μένα όμως χρονοδιαγράμματα και όχι με παρατάσεις στην παράταση και καθυστερήσεις πάνω στις καθυστερήσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Κύριε Κεγκερογλου, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, έχουμε ακούσει κι εμείς τα λόγια, τις φήμες και τις ανακοινώσεις πού και πού των αρμόδιων υπουργείων για την εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή. Αυτό που δεν έχουμε δει είναι ένα συγκεκριμένο σχέδιο, αφ' ενός μεν να έχει εκπονηθεί και αφ' ετέρου να υλοποιείται, προκειμένου να διασφαλιστεί αυτή η παραγωγική μονάδα στρατηγικής σημασίας, οι θέσεις εργασίας, να διασφαλιστεί ότι και το Πολεμικό μας Ναυτικό θα έχει έναν παραγωγικό τομέα να στηριχθεί για τον εκσυγχρονισμό και τον άρτιο εξοπλισμό του σε όλα τα επίπεδα. Αυτό δεν το έχουμε δει.

Δεν είναι όμως δικό σας αντικείμενο και αυτό το οποίο εγώ θα ήθελα από σας είναι να μην αναλαμβάνετε ευθύνες για άλλους. Το λέω προκαταβολικά, όχι ότι υπάρχει κάτι συγκεκριμένο. Και βέβαια θα ήθελα να μη γίνει η εθνική άμυνα και οι δύο πυραυλάκατοι θύμα της αδυναμίας εξεύρεσης επενδυτή ή να μη γίνει ούτε εργαλείο για την εξεύρεση επενδυτή. Τι θέλω να πω; Δεν πρέπει να εμπλακεί το Υπουργείο Άμυνας σε οποιαδήποτε πρωτοβουλία του Ανάπτυξης, που είναι ελεύθερο να τις κάνει και έπρεπε ήδη να έχει κάνει, όσον καιρό ίσχυαν οι παρατάξεις. Και αυτό δεν αφορά μόνο τη σημερινή Κυβέρνηση ασφαλώς. Για να μην παρεξηγούμαστε. Αφορά κυρίως τον χαμένο χρόνο των προηγούμενων ετών. Τέσσερα-πέντε χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα σε αυτή την κατεύθυνση.

Εμείς τι θέλουμε; Θέλουμε να υπάρξει ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα, το οποίο θα έχει παραδοτέο, όχι ημερομηνία λήξης μόνο, αλλά και παραδοτέο. Αυτό έλειπε από τα προηγούμενα. Θέλουμε μια δική σας πρόταση, ούτως ώστε με ένα συνολικό χρονοδιάγραμμα, σε συγκεκριμένο χρόνο, πρώτη φάση: παράδοση της πυραυλάκατος νούμερο 6. Δεύτερη φάση: ολοκλήρωση της παράδοσης και της πυραυλάκατος νούμερο 7. Προϋπόθεση είναι να παραληφθούν τα πυραυλικά συστήματα. Δεν έχουν παραληφθεί. Για ποιον λόγο; Ποιανού είναι ευθύνη η μη παραλαβή των πυραυλικών συστημάτων που θα εγκατασταθούν; Γιατί το υπολειπόμενο για το νούμερο 6 ακριβώς είναι το οπλικό σύστημα. Αυτό μπορεί να είναι ξεκάθαρο και ανεξάρτητο σχέδιο από τη διαχείριση της εταιρίας, της διοίκησης, που οδήγησε σε αδιέξοδο την εταιρεία, και βέβαια από τις πρωτοβουλίες που διακαίουται και οφείλει να πάρει το Υπουργείο Ανάπτυξης. Τι λέμε δηλαδή; Ότι μία νέα σύμβαση με σαφές χρονοδιάγραμμα και σαφή παραδοτέα σε συγκεκριμένο χρόνο να έχει περισσότερη παρεμβατικότητα από την πλευρά του Υπουργείου Άμυνας, τυπικά και μόνο να υπάρχει διαχείριση χαρτιών από τη διοίκηση και όλα να αναληφθούν από το Υπουργείο Άμυνας σε σχέση με την πληρωμή εργαζομένων, προμηθευτών, υλικών και όλων των άλλων απαραίτητων ενεργειών.

Δεν υπάρχει καμμία περίπτωση -σας το λέω τώρα- με όλα όσα έχουμε εμείς ως ενημέρωση να λυθεί πρώτα το θέμα του στρατηγικού επενδυτή. Ζήσε, Μή μου, αλλά όχι του 2020.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Μακάρι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Δυστυχώς. Και θα πέσουν θύμα οι δύο πυραυλάκατοι αυτής της αδυναμίας της ελληνικής πολιτείας και βέβαια δεν είναι μόνο η ελληνική πολιτεία, αλλά είναι και το βόλεμα, κατά μία έννοια, που έχει υπάρξει στους ιδιοκτήτες. Πρέπει να καταλάβουν οι ιδιοκτήτες ή μάλλον οι διαχειριστές, γιατί για να είσαι ιδιοκτήτης πρέπει να μη χρωστάς. Οπότε στα συγκεκριμένα οι διαχειριστές αυτής της εταιρείας πρέπει να καταλάβουν -και μπορούν να το καταλάβουν- ότι δεν θα έχουν κάλυψη για τις οφειλές τους προς το δημόσιο ως πρόσωπα. Όλα μπορεί να τα κάνει η ελληνική πολιτεία διά της νομοθετικής οδού. Σήμερα έρχονται τροπολογίες για διάφορα, θα δείτε στην εξέλιξη της συζήτησης. Μπορεί να τα κάνει όλα και οφείλει να τα κάνει και σε αυτή την περίπτωση.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και ελπίζω ο Υπουργός να είναι σε

μία κατεύθυνση που να μπορούμε να συνεννοηθούμε, γιατί πράγματι ο στόχος είναι κοινός. Η ενίσχυση της αμυντικής και αποτρεπτικής ικανότητας των Ενόπλων Δυνάμεων είναι, νομίζω, απαίτηση και στόχος όλων ταυτόχρονα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Κεγκερόγλου, ο κύριος Υπουργός είναι από αυτούς που ακούνε και θα σας απαντήσει -είναι βέβαιο- και συνεργάζεται κιόλας και είναι και συνεννοήσιμος.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος.

Το πρώτο που ήθελα να πω είναι ότι, όντως, δεν εμπλέκεται το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας στη διαδικασία εξεύρεσης επενδυτή ούτε το ενδιαφέρει. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας ενδιαφέρεται για να διασφαλίσει τα συμφέροντα του Πολεμικού Ναυτικού και την αποτρεπτική ισχύ των Ενόπλων Δυνάμεων, δηλαδή να παραδοθούν οι δύο πυραυλάκατοι -αυτό μας ενδιαφέρει αυτή τη στιγμή- το συντομότερο δυνατόν.

Από εκεί και πέρα, ναι, μας ενδιαφέρει το ζήτημα της συνέχισης της λειτουργίας των ναυπηγείων Ελευσίνας. Αυτό ασφαλώς συνδέεται με την προσπάθεια να εξευρεθεί ένας επενδυτής. Διότι ξέρετε κάτι; Ως στοιχείο της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας νομίζω ότι τα ναυπηγεία Ελευσίνας μπορούν να λειτουργήσουν προς όφελος και των Ενόπλων Δυνάμεων, να αναλάβουν δηλαδή δουλειές συντήρησης, ναυπήγησης συγκεκριμένων σκαφών επιφανείας του Πολεμικού Ναυτικού προς όφελος και των Ενόπλων Δυνάμεων και της ελληνικής οικονομίας, φυσικά και της τοπικής κοινωνίας. Όμως, πρώτα θα πρέπει να διευθετηθεί αυτή η κατάσταση.

Ο χρόνος λήγει στις 31 Μαρτίου του 2020. Από εκεί και πέρα, όπως σας είπα, δεν είναι ειλημμένη η απόφαση για το αν δοθεί παράταση για τη συνέχιση της ναυπήγησης και ασφαλώς, εάν παρθεί τέτοια απόφαση νέας παράτασης, αυτή θα είναι πολύ στενά συνδεδεμένη με ένα αυστηρότατο χρονοδιάγραμμα συνεχίσης των εργασιών και παράδοσης τουλάχιστον της πυραυλάκατου νούμερο 6, η οποία έχει σχεδόν ολοκληρωθεί, όπως σας είπα, αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί στο 100%.

Επομένως άλλες λύσεις αυτού του τύπου που να παρατείνουν την αγωνία και του Πολεμικού Ναυτικού, δεν νομίζω ότι είναι πρόσφορο εδώ πέρα να αναζητηθούν.

Όμως, παράλληλα, εγώ θα ήθελα να πω ότι δεν συμμερίζομαι την απαισιοδοξία. Αντιθέτως, είμαι αρκετά αισιόδοξος ως προς την κατεύθυνση της εξεύρεσης τελικά της τελικής λύσης όσον αφορά στον επενδυτή. Ήδη έχει υπάρξει συγκεκριμένη πρόταση προς τον ιδιοκτήτη. Είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης αυτή τη στιγμή. Δεν είναι δική μας δουλειά, του Υπουργείου δηλαδή, να εμπλακούμε σε αυτή τη διαπραγμάτευση ούτε να ενθαρρύνουμε τη μια πλευρά ή την άλλη να τα βρουν. Αυτό είναι ζήτημα των διαπραγματευομένων, με όρους φαντάζομαι ελεύθερης αγοράς.

Απλώς, αυτό που θα ήθελα να πω είναι ότι το Πολεμικό Ναυτικό θέλει τα πλοία του, θέλει και τα ναυπηγεία Ελευσίνας ζωντανά για να μπορούν να υποστηρίξουν το Πολεμικό Ναυτικό στο μέλλον, ως στοιχείο της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας. Έχει καταβάλει, όμως, πάρα πολλά χρήματα, οι καθυστερήσεις ήταν πάρα πολύ μεγάλες και δεν μπορεί να ενθαρρυνθεί η παράταση των καθυστερήσεων και όπως καταλαβαίνετε, σήμερα παρά ποτέ αυτές οι δύο πυραυλάκατοι πρέπει να πέσουν στο νερό, πρέπει να περιέλθουν στην κυριότητα του Πολεμικού Ναυτικού και στη διάθεση του Πολεμικού Ναυτικού, για να τις αναπτύξει ανάλογα με την επιχειρησιακή δομή του.

Εμείς θα κάνουμε ό,τι χρειαστεί προς αυτή την κατεύθυνση με πνεύμα εξεύρεσης λύσης, αλλά και επιτάχυνσης της διαδικασίας και το αυστηρό χρονοδιάγραμμα για το παραδοτέο είναι βασικό στοιχείο -και θα συμφωνήσουμε εδώ- αυτού του προγράμματος. Ο αγώνας για την αναζήτηση και την εξεύρεση επενδυτή, όπως σας είπα, δρομολογείται και επισπεύδεται από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Είναι άλλο θέμα.

Ελπίζω αυτό το διάστημα, μια και έχουμε πει ότι πλέον δεν υπάρχει διάθεση να παρατείνουμε απ' αορίστω αυτή την υπόθεση, να λειτουργήσει και ως μοχλός πίεσης προς τους διαπρα-

ματευόμενους για να συμφωνήσουν μεταξύ τους. Άλλος τρόπος δεν υπάρχει. Το Πολεμικό Ναυτικό πρέπει να έχει αυτά τα πλοία στη διάθεσή του και εμείς πιέζουμε προς αυτή την κατεύθυνση, γιατί μην ξεχνάμε -και εδώ το κλείνω- ότι οι Ένοπλες Δυνάμεις και το Πολεμικό Ναυτικό δεν είναι ούτε εργοδότης ούτε συνεταίρος. Είναι ο πελάτης και ο πελάτης πρέπει να αντιμετωπίζεται από το κατάστημα που έχει αναλάβει να τον εξυπηρετήσει ανάλογα με την εργασία που του έχει αναθέσει, έτσι ώστε να ικανοποιείται.

Αυτή τη στιγμή σαφώς έχουμε να κάνουμε με έναν μη ικανοποιημένο πελάτη, ο οποίος καλείται να καταβάλει ακόμα περισσότερα για να μην ξέρει πότε θα έχει το προϊόν που έχει αναθέσει να του παραδοθεί. Όχι, δεν λειτουργούν έτσι τα πράγματα. Μπορεί να έχουμε άλλον έναν γόρδιο δεσμό να λύσουμε. Πολλούς γόρδιους δεσμούς έχουμε αναλάβει να επιλύσουμε αυτό το διάστημα, σε αυτή την περίοδο, αλλά νομίζω ότι, αν λειτουργήσουμε έτσι, θα λύσουμε αυτόν τον γόρδιο δεσμό και θα πάμε στον επόμενο κ.ο.κ..

Το Πολεμικό Ναυτικό χρειάζεται αυτά τα πλοία και θα τα παραλάβει το συντομότερο δυνατόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Πριν πάμε στην επόμενη ερώτηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 7 Φεβρουαρίου 2020.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 454/30-1-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικόλαου Ηγουμενίδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αξιοποίηση της έκτασης του νυν αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης» στο Ηράκλειο σε συνεννόηση και σε όφελος της τοπικής κοινωνίας».

2. Η με αριθμό 478/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκερόγλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αναγκαία συνοδά και συμπληρωματικά έργα του νέου διεθνούς αεροδρομίου Καστελίου, δίκαιες αποζημιώσεις και Τεχνικός Σύμβουλος στον Δήμο Μίνωα Πεδιάδας - Αξιοποίηση του «Ν. Καζαντζάκης»».

3. Η με αριθμό 475/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γιάννη Δελή προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Παντελής έλλειψη παιδίατρου στη Σαμοθράκη».

4. Η με αριθμό 469/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ποινικές ευθύνες των μελών της Κυβέρνησης για τη συνέχιση της λειτουργίας του ΧΥΤΑ Φυλής μετά τη δημοσιοποίηση των μελετών ρυπαντών».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 458/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χρήστου Γιαννούλη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Εκχώρηση λεωφορειακών γραμμών του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) στα Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων (ΚΤΕΛ)».

2. Η με αριθμό 476/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Εύβοιας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Μαρίνου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Απρόσκοπτη συνέχιση της λειτουργίας της ΛΑΡΚΟ, διασφάλιση όλων των θέσεων εργασίας, των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των απαραίτητων μέτρων υγιεινής και ασφάλειάς τους».

3. Η με αριθμό 470/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Ποινικές ευθύνες των μελών της Κυβέρνησης για τη συνέχιση της λειτουργίας του ΧΥΤΑ Φυλής μετά τη δημοσιοποίηση των μελετών ρυπαντών».

4. Η με αριθμό 459/3-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Τριανταφυλλίδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Επιτάχυνση διαδικασιών κατασκευής και ολοκλήρωσης του Παιδιατρικού Νοσοκομείου Θεσσαλονίκης».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 2770/20-12-2019 ερώτηση της Βουλευτού Κιλκίς του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ειρήνης Αγαθοπούλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ισότιμη πρόσβαση διεμφυλικών προσώπων στις υπηρεσίες υγείας χωρίς διακρίσεις».

2. Η με αριθμό 1338/18-10-2019 ερώτηση του Βουλευτή Κέρκυρας του Κινήματος Αλλαγής κ. Δημητρίου Μπιγάκη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ανασυγκρότηση των υγειονομικών περιφερειών της χώρας».

3. Η με αριθμό 2658/17-12-2019 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Αποκατάσταση αδικίας ως προς την καταβολή του κινήτρου αποχώρησης στους εργαζόμενους της ΔΕΗ Α.Ε., που αποχώρησαν οικειοθελώς από την επιχείρηση κατά το χρονικό διάστημα 1-2-2019 έως 10-9-2019».

Προχωρούμε στην επόμενη, τη με αριθμό 464/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Βασιλείου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αξιοποίηση της Αβερωφείου Γεωργικής Σχολής Λάρισας».

Κύριε Κόκκαλη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, η εκπαίδευση στον πρωτογενή τομέα θεωρείται, αλλά και είναι πάρα πολύ σημαντική για την ανταγωνιστικότητα του πρωτογενούς τομέα. Δυστυχώς, όμως, η εκπαίδευση ήταν άγνωστη λέξη για τους αγρότες μας. Ακόμα χειρότερο, ήταν άγνωστη λέξη και για τους κυβερνώντες όλα αυτά τα χρόνια, με αποτέλεσμα η παροχή της εκπαίδευσης στους αγρότες να είναι ένα έργο πάρα πολύ δύσκολο, έργο το οποίο επιτελούσαν θεωρητικά δημόσιες αγροτικές σχολές.

Μια από αυτές, κύριε Υπουργέ, βρίσκεται λίγο έξω από τη Λάρισα, η Αβερωφείος Γεωργική Σχολή. Η προηγούμενη κυβέρνηση έθεσε το θέμα της εκπαίδευσης πολύ πάνω στην ατζέντα του πρωτογενούς τομέα και έβαλε ως σχέδιο την αξιοποίηση της Αβερωφείος Γεωργικής Σχολής.

Εάν με ρωτήσετε αν τα κατάφερε, θα σας πω «όχι». Έβαλε, όμως, ένα μικρό λιθαράκι. Αυτό αποδεικνύεται από την ψήφιση του ν. 4589/2019, το άρθρο 24, σύμφωνα με το οποίο θεσπίστηκε Αβερωφείο Αγροδιατροφικό Τεχνολογικό Πάρκο, υπαγόμενο στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Επίσης ανετέθη σε μια επιτροπή η σύνταξη πορίσματος τον Οκτώβριο του 2018, σχετικά με την πορεία και την αξιοποίηση της Αβερωφείος Γεωργικής Σχολής.

Εν κατακλείδι κι επαναλαμβάνοντας ότι για την προηγούμενη κυβέρνηση η εκπαίδευση ήταν κάτι πάρα πολύ σημαντικό, βάζοντας ένα λιθαράκι στην αξιοποίηση της Αβερωφείος Γεωργικής Σχολής, ερωτάσθε: Ποια είναι η βούληση της σημερινής Κυβέρνησης και της ηγεσίας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης σχετικά με την αξιοποίηση της Αβερωφείος Γεωργικής Σχολής, λέγοντας, ορίζοντας, παραθέτοντας συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ενεργειών, προθέσεων; Διότι πρόσφατα, ο κ. Βορίδης από τη Λάρισα είπε ότι θα εξετάσει το θέμα και λίγο πιο νωρίς, η κ. Κεραμέως είχε πει ότι είναι ένα επιμέρους ζήτημα η αξιοποίηση της Αβερωφείος Γεωργικής Σχολής.

Με την παρούσα ερώτηση, συνεπώς, διατυπώνονται ευθέως όχι γενικόλογα: «Ναι, θέλουμε να την αξιοποιήσουμε έτσι, με αυτό τον τρόπο, τότε». Συγκεκριμένα πράγματα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, ο κ. Κωνσταντίνος Σκρέκας.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υφυπουργός Αγροτικής Ανά-

πτυξης και Τροφίμων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα, κύριε συνάδελφε, να σας ευχαριστήσω για την ερώτηση που κάνατε και να συμφωνήσω μαζί σας ότι το θέμα της κατάρτισης, της ενημέρωσης και της εκπαίδευσης των αγροτών κατά τη διάρκεια της ζωής τους και της επαγγελματικής, αν θέλετε, πορείας είναι πάρα πολύ σημαντική ιδιαίτερα στις μέρες μας, όπου τα πράγματα αλλάζουν στον πρωτογενή τομέα, η κλιματική αλλαγή και οι επιπτώσεις της επηρεάζουν πάρα πολύ τις καλλιέργειες, αφού μιλάμε για ανοιχτές καλλιέργειες ως επί το πλείστον, πράγμα που σημαίνει ότι επηρεάζονται πρώτιστα από τις συνέπειες της αλλαγής του καιρού και των περιβαλλοντικών συνθηκών.

Η πραγματικότητα είναι ότι σήμερα, στις μέρες μας, αρχίζουν και εμφανίζονται όροι και έννοιες όπως είναι η «γεωργία ακριβείας», η «ευφυής γεωργία» ως τρόπος αντιμετώπισης, από τη μία, της κλιματικής αλλαγής και από την άλλη, ως δυνατότητα αύξησης, βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των αγροτών.

Φυσικά, όταν μιλάμε για πάνω από εξακόσιες, επτακόσιες χιλιάδες συμπολίτες μας που κάνουν σήμερα δηλώσεις ΟΣΔΕ και ασχολούνται με τα αγροτικά και με τον πρωτογενή τομέα, καταλαβαίνετε ότι εκεί υπάρχουν άνθρωποι διαφόρων ηλικιών και διαφορετικών εκπαιδευτικών επιπέδων. Αυτό σημαίνει ότι για να μπορέσουμε όλους αυτούς τους ανθρώπους να τους εντάξουμε μέσα στις νέες τάσεις και στους νέους τρόπους καλλιέργειας των χωραφιών τους, θα πρέπει να τους εκπαιδεύσουμε.

Αυτή η εκπαίδευση μπορεί να γίνει σίγουρα μέσα από τα σχολεία και στο θρανίο, μπορεί να γίνει, όμως, και κατά τη διάρκεια της δουλειάς τους, πάνω στη δουλειά, «on the job» όπως λέγεται. Επίσης μπορεί να επιτευχθεί και μέσα από ένα σύστημα γεωργικών συμβουλών, το οποίο θέλουμε να αναπτύξουμε.

Δυστυχώς, η προηγούμενη κυβέρνηση, παρ' όλο που είχε τέσσερα χρόνια στη διάθεσή της και χρήματα ευρωπαϊκά -πάνω από 100.000.000 ευρώ- για να αναπτύξει ένα τέτοιο σύστημα γεωργικών συμβουλών, που θα μπορούσε να βοηθήσει στο να αλλάξουν τα καλλιεργητικά πρότυπα στη χώρα μας και οι αγρότες μας να ανταποκριθούν και να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες, δεν το έκανε.

Αντίθετα, εμείς ετοιμάζουμε ένα νέο σύστημα. Αυτό το σύστημα θα είναι ανοικτό και θα μπορέσει να αγκαλιάσει και να βοηθήσει όλους τους αγρότες, οποιασδήποτε ηλικίας, είτε αυτός είναι εξήντα, είτε είναι πενήντα, είτε είναι τριάντα χρονών και οποιουδήποτε μορφωτικού επιπέδου, είτε είναι απόφοιτος πανεπιστημίου, είτε είναι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Αυτό σχεδιάζουμε και αυτό θα κάνουμε, για να πετύχουμε αυτό που εσείς λέτε, ότι στη χώρα, δυστυχώς, τις τελευταίες δεκαετίες μικρό βάρος έχει πέσει σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση των γεωργών, για να καλλιεργούν καλύτερα και έτσι να είναι ανταγωνιστικότεροι σε ό,τι αφορά την παραγωγή των προϊόντων τους.

Από την άλλη, σε ό,τι αφορά την Αβερωφείο Σχολή, επιτρέψτε μου να πω τα εξής: Σήμερα βρίσκεται σε μία έκταση σαράντα στρεμμάτων νοτιοδυτικά της Λάρισας. Είναι ένα κτηριακό συγκρότημα τεράστιας ιστορικής σημασίας και αναπόσπαστο κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου της Λάρισας και, φυσικά, είναι το αποτέλεσμα του κληροδοτήματος και μία προφορά του εθνικού ευεργέτη, του Γεωργίου Αβέρωφ. Σήμερα το αγρόκτημα της Αβερωφείος Γεωργικής Σχολής έχει συνολική επιφάνεια εννιάκοσίων περίπου στρεμμάτων. Εκεί στεγάζονται το κέντρο «ΔΗΜΗΤΡΑ» Λάρισας, επιφορτισμένο με την παροχή κατάρτισης στους νέους αγρότες στο πλαίσιο ευρωπαϊκών προγραμμάτων και η Σχολή Επαγγελματιών Κρέατος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων που παρέχει εκπαίδευση σε επαγγελματίες του κλάδου κρέατος.

Να πούμε ότι το 1993, με απόφαση του τότε Υπουργού Πολιτισμού, τα κτήρια της Αβερωφείος χαρακτηρίστηκαν ιστορικά, διατηρητέα μνημεία. Σημειώνεται ότι επειδή τα περισσότερα των κτηρίων κατασκευάστηκαν το 1910, υφίσταται επείγουσα ανάγκη κατάρτισης προγράμματος άμεσων παρεμβάσεων, ανακατασκευών και ανακαινίσεων, προκειμένου να επιδιορθωθούν τα κτήρια και να μην εκφυλιστούν κινδύνους για τους οικότερους και υπαλλήλους της σχολής.

Από και πέρα, εκείνο το οποίο θα ήθελα να σας τονίσω και να εκφράσω με απόλυτη ειλικρίνεια, είναι ότι η πολιτική βούληση του σημερινού Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και της ηγεσίας του Υπουργείου μας είναι να αξιοποιήσει σε μέγιστο βαθμό την Αβερλώφειο Γεωργική Σχολή και να μπορέσει να προσφέρει αυτή τις υπηρεσίες που πρέπει και μπορεί να προσφέρει στον πρωτογενή τομέα της χώρας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Κόκκαλη, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Υφυπουργέ, όπως είπατε, η πολιτική βούληση του κυρίου Υπουργού είναι η αξιοποίηση. Εγώ κατάλαβα ότι η πολιτική βούληση είναι ότι δεν έχει σχέδιο. Δεν έχει σχέδιο κύριος Υπουργός, ο κ. Βορίδης διότι δεν γνωρίζει τα προβλήματα των αγροτών. Δυστυχώς! Ξύπνιος είναι, αλλά δεν τα γνωρίζει.

Δεν ζητάω εγώ την αξιοποίηση της Αβερλώφειο Γεωργικής Σχολής. Τη ζητάνε οι αγρότες της Θεσσαλίας, τη ζητάνε οι νέοι αγρότες, τη ζητάνε οι επιστημονικοί σύλλογοι, οι γεωπονικοί σύλλογοι, τη ζητάει ο Δήμος Λαρισαίων, η Περιφέρεια Θεσσαλίας. Επιτέλους, μεταφέρετε στον κύριο Υπουργό να ασχοληθεί σοβαρά με τα προβλήματα.

Το πόρισμα της επιτροπής για την Αβερλώφειο, το οποίο συντάγη κατόπιν εντολής της προηγούμενης ηγεσίας, αναφέρει ότι υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις. Το έγγραφο του Υπουργείου Παιδείας -του δικού σας Υπουργείου Παιδείας- κάνει λόγο για συνεργασία του Ίδρυματος «Σταύρος Νιάρχος». Ποιος έκανε την πρώτη σύσκεψη με το Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος», κύριε Υφυπουργέ; Μεταφέρετε το στον κ. Βορίδη. Ποια ηγεσία έκανε την πρώτη σύσκεψη στη Λάρισα με το Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος», με την περιφέρεια και το δήμο; Οργανώστε μία σύσκεψη με την περιφέρεια, το δήμο και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Υπάρχουν θεσμικοί παράγοντες, όπως είναι η Διεπαγγελματική Οργάνωση Βάμβακος, η οποία θέλει να κατασκευάσει μουσείο βάμβακος. Υπάρχει η Ένωση Κατασκευαστών Αγροτικών Μηχανημάτων. Υπάρχει ο Μελισσοκομικός Σύλλογος Ελλάδος, ο οποίος θέλει να φτιάξει μουσείο μελισσοκομίας χωρίς ούτε ένα ευρώ επιβάρυνση για το ελληνικό δημόσιο.

Περίμενα σήμερα να ακούσω ένα συγκεκριμένο σχέδιο, ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Δεν το απαίτησα. Είπα, κύριε Υφυπουργέ, ότι εμείς βάλαμε ένα λιθαράκι. Συνεχίστε. Ας δείξουμε ότι έχουμε σκοπό να την αξιοποιήσουμε για τους αγρότες, για την εκπαίδευση των αγροτών, να γίνει ένα κέντρο καινοτομίας.

Δυστυχώς, όμως, αντί αυτού άκουσα να μεταφέρεται η βούληση του κ. Βορίδη, ο οποίος δεν ασχολείται, ότι ναι, γενικά θα αξιοποιηθεί.

Ελπίζω στη δευτερολογία να ακούσω συγκεκριμένα πράγματα, συγκεκριμένες προθέσεις, συγκεκριμένες πολιτικές.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε. Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων): Βεβαίως, στη θέση σας, κύριε συνάδελφε, θα ήμουν πολύ φειδωλός στην κριτική που θα ασκούσα από τη θέση σας στη σημερινή Κυβέρνηση για αυτό το σημαντικό θέμα που αφορά και τον τόπο σας.

Είπατε ότι βάλατε ένα λιθαράκι. Επιτρέψτε μου να έχω σοβαρό προβληματισμό αν πραγματικά έχει μπει ακόμα και ένα μικρό - μικρό πετραδάκι, όχι λιθαράκι, εκτός από μερικά δελτία τύπου, τα οποία είχατε εκδώσει και τα οποία θα σας διαβάσω.

Κατ' αρχάς, θέλω να σας πω ότι η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και ο Υπουργός ο ίδιος, ενδιαφέρεται πάρα πολύ. Φυσικά και γνωρίζει -αυτό αποδεικνύεται κάθε μέρα- και νοιάζεται, όπως νοιάζεται όλη η κυβέρνηση και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, για τον πρωτογενή τομέα της χώρας, για τους αγρότες και τις αγρότισσες. Γιατί δεν μπορούμε να μιλάμε για οικονομική ανάπτυξη, για επιστημονική ασφάλεια και για κοινωνική συνοχή, ιδίως στις περιοχές της υπαίθρου, αν δεν δώσουμε ιδιαίτερη σημασία στους ανθρώπους που διαμένουν εκεί και πα-

λεύουν, αγωνίζονται πάνω στα χωράφια τους για να μείνουν εκεί, να μεγαλώσουν τις οικογένειές τους, αλλά και να διασφαλίσουν την επάρκεια ποιοτικών αγροδιατροφικών προϊόντων στη χώρα μας.

Να πω τι έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση, μία και αναφερθήκατε στο μεγαλύτερο κομμάτι της δευτερολογίας σας σε αυτά τα οποία κάνατε.

Πράγματι, έγινε μια Ομάδα Εργασίας Αξιοποίησης Αβερλώφειο Σχολής -έτσι την ονομάσατε- από το 2018, η οποία μετά από, υποτίθεται, μεγάλη σπουδή και σοβαρή δουλειά, κατέληξε σε ένα πόνημα μόλις δώδεκα σελίδων. Αυτό το πόνημα θα το καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής, για να είναι στη διάθεση των Βουλευτών. Από τις δώδεκα σελίδες, οι έντεκα σελίδες είναι διαπιστώσεις τι είναι η Αβερλώφειο Σχολή, τι κάνει και ποια είναι η ιστορία της. Εκεί εμπεριέχονται και μόλις τρεις σελίδες πινακία από τις προτάσεις που σας έκαναν οι διάφοροι φορείς που ήθελαν να κάνουν κάποιες προτάσεις. Εκεί υπάρχουν γενικές προτάσεις, θεωρητικού, θα έλεγα, επιπέδου, χωρίς σχέδιο, χωρίς ένα επιχειρησιακό πλάνο και πάνω από όλα χωρίς χρηματοδότηση -τρόπους και πηγές χρηματοδότησης- για να εφαρμοστεί οτιδήποτε αναφέρεται σε αυτές τις γενικές -επαναλαμβανόμενες- προθέσεις, προτάσεις που σας κατέθεσαν οι φορείς που ένωσαν την ανάγκη να αλληλογραφηθούν μαζί σας.

Η πρόταση, τα συμπεράσματα της ομάδας που συστήσατε, θα έλεγα ότι συμπεριλαμβάνονται σε μία παράγραφο. Θα σας διαβάσω ακριβώς αυτά τα οποία αναγράφονται στη πρόταση, τη δήθεν εμπεριστατωμένη, την οποία εκπόνησε η ομάδα εργασίας που εσείς είχατε συστήσει. «Συνεπώς το μεγαλύτερο πρόβλημα για την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Αβερλώφειο Γεωργικής Σχολής είναι η εύρεση χρηματοδότησης, η οποία δεν προκύπτει από τις υποβληθείσες προτάσεις». Αυτό το λέτε εσείς, η δική σας επιτροπή.

Και ποια είναι η πρόταση; Δώδεκα σελίδες παρατηρήσεις, τρεις γραμμές πρόταση για αυτό το οποίο λέτε εσείς πολύ σημαντικό κομμάτι της ιστορίας της πόλης, που πρέπει να αξιοποιηθεί για να γίνει ένα κέντρο καινοτομίας και κατάρτισης των αγροτών. Αυτό, κατ' εσάς, θα γίνει με τρεις γραμμές «κατόπιν όλων των παραπάνω εκτιμούμε και προτείνουμε ως τη μοναδική διέξοδο για την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Αβερλώφειο Γεωργικής Σχολής τη σύσταση ενός φορέα διαχείρισης». Συγχαρητήρια! Φοβερή ανακάλυψη! Και νομίζω ότι είναι μία πρόταση η οποία καλύπτει τα πάντα!

Αν βέβαια διαβάσω και τα site της εποχής, το συμπέρασμα είχε ολοκληρωθεί εντός του πρώτου τριμήνου του 2019 και μάλιστα στις 12 Απριλίου του 2019 γράφτηκε -διαβάζω στο site «Τα νέα της Λάρισας»- ότι αμέσως μετά το Πάσχα θα ψηφιστεί από τη Βουλή ο φορέας διαχείρισης. Εννοεί μετά το Πάσχα του 2019 που ήσασταν κυβέρνηση εσείς. Παρακάτω διαβάζω: «Ο Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων...» -εσείς- «...το επόμενο βήμα που αφορά τον οδικό χάρτη αξιοποίησης της Αβερλώφειο Σχολής εντός του Μαρτίου θα νομοθετηθεί».

Από τότε πέρασαν μήνες και χρόνια, τεσσεράμισι χρόνια εσείς δεν νομοθετήσατε και έρχεστε τώρα και λέτε στη σημερινή Κυβέρνηση «εσείς γιατί δεν προχωράτε στον φορέα διαχείρισης».

Θα σας πω ότι, από τη μεριά μας, ο Υπουργός ο ίδιος έχει έρθει σε επαφή με τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, τον κ. Αγοραστό. Συζητούν για να βρουν πραγματικούς τρόπους χρηματοδότησης, πραγματικά χρήματα δηλαδή, ώστε να μπορέσουμε να ανασυστήσουμε αυτή τη σημαντική -συμφωνώ και εγώ μαζί σας- γεωργική σχολή, η οποία μπορεί να προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στη βελτίωση και στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα όχι μόνο της Λάρισας, όχι μόνο της Θεσσαλίας αλλά και ολόκληρης της Ελλάδας, γιατί από όλη την Ελλάδα μπορούν να συντρέχουν εκεί άνθρωποι και να εκπαιδεύονται.

Αυτό θα κάνουμε. Το επόμενο διάστημα θα σας έχουμε συγκεκριμένο επιχειρησιακό πλάνο, το οποίο θα περιγράφει τα βήματα που θα κάνουμε για να αξιοποιήσουμε αυτό το πολύ σημαντικό κληροδότημα του ευεργέτη μας Αβέρωφ.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων κ. Κωνσταντίνος Σκρέκας καταθέτει για τα Πρακτικά

το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Παρακαλώ να τηρούμε λίγο τους χρόνους γιατί ακολουθεί νομοθετική εργασία.

Προχωρούμε στην με αριθμό 1943/14-11-2019 του κύκλου αναφορών - ερωτήσεων ερώτηση του Α' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Α' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικήτα Κακλαμάνη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Εγκαταλελειμμένα παιδιά στα παιδιατρικά νοσοκομεία».

Κύριε Αντιπρόεδρε, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας για να αναπτύξετε την ερώτησή σας.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υφυπουργέ, πριν από δεκαοκτώ μήνες έθεσα στην προηγούμενη κυβέρνηση το ζήτημα των ασυνόδευτων παιδιών στα παιδιατρικά νοσοκομεία της Αθήνας, παιδιά που μεταφέρονται με εισαγγελική εντολή σε αυτά, προκειμένου να υποβληθούν στις απαραίτητες ιατρικές εξετάσεις, αλλά χωρίς να συντρέχει ιατρικός λόγος μετά από τις εξετάσεις παραμένουν σε αυτά λόγω έλλειψης διαθέσιμων προνοιακών δομών φιλοξενίας.

Πρόκειται για τρεις κατηγορίες παιδιών: πρώτον, εκείνα που προέρχονται από οικογένειες που δεν μπορούν να καλύψουν τις βασικές τους ανάγκες, δεύτερον, τα παιδιά που έχουν υποστεί παραμέληση ή κακοποίηση και, τέλος, τα ασυνόδευτα ανήλικα προσφυγόπουλα.

Στην ερώτησή μου είχε απαντήσει ο κ. Ξανθός, ο οποίος μου ανέφερε ότι κατόπιν συσκέψεων αρμοδίων φορέων συμφωνήθηκαν τα εξής:

Να μετακινηθούν άμεσα σε κατάλληλες δομές τα παιδιά που ανήκουν στην κατηγορία του ασυνόδευτου πρόσφυγα.

Να αρχίσουν άμεσα οι διαδικασίες για τη στελέχωση μιας ενδιάμεσης δομής φιλοξενίας του Υπουργείου Εργασίας, η οποία βρίσκεται στο Καλαμάκι Αττικής και θα έχει δυναμικότητα σαράντα πέντε θέσεων. Αυτή τη δομή την γνωρίζω πολύ καλά, όταν δεν είχε γίνει το τραγικό λάθος του κ. Λοβέρδου και πήραν το κομμάτι της Πρόνοιας από το Υπουργείο Υγείας.

Να προωθηθούν όλες οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις, έτσι ώστε την εποπτεία του εγχειρήματος να την έχει το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Ενάμιση χρόνο μετά, σε ολοσέλιδο ρεπορτάζ -που θα καταθέσω μετά στα Πρακτικά- του «ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΤΥΠΟΥ», μετά από έρευνα, τι αποδεικνύεται; Ότι πενήντα δύο παιδιά συνεχίζουν να περιφέρονται στους διαδρόμους των δύο νοσοκομείων παιδών. Ακριβώς όπως σας το λέω και το διαπίστωσα και εγώ με επιτόπια έρευνα που έκανα.

Το ζήτημα, επίσης, ανέδειξαν οι εκπρόσωποι της Παιδοψυχιατρικής Εταιρείας Ελλάδος, οι οποίοι καταγγέλλουν σοβαρότατα πράγματα -ελλείψει χρόνου θα το καταθέσω στα Πρακτικά- και ελπίζω ότι έχει φτάσει στο γραφείο σας η καταγγελία αυτή της Παιδοψυχιατρικής Εταιρείας.

Κατόπιν τούτων, θέλω σήμερα συγκεκριμένες απαντήσεις από μία Κυβέρνηση, την οποία στηρίζω και η οποία τουλάχιστον στο πρόγραμμά της είχε δώσει ιδιαίτερη έμφαση για τα ασυνόδευτα παιδιά:

Ποια συγκεκριμένα μέτρα θα λάβετε, προκειμένου τα ανήλικα παιδιά να φιλοξενηθούν σε κατάλληλους χώρους;

Πώς θα διασφαλίσετε την εύρυθμη λειτουργία των δύο παιδιατρικών νοσοκομείων; Αυτό ξεφεύγει εν μέρει των αρμοδιοτήτων σας.

Πρόκειται να ιδρύσετε κατάλληλες δομές για τη φιλοξενία αυτών των παιδιών;

Θέλω παρακαλώ ξεκάθαρες απαντήσεις και σφιχτό χρονοδιάγραμμα.

(Στο σημείο αυτό ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Νικήτας Κακλαμάνης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Πριν δώσω τον λόγο στην κυρία Υφυπουργό για να απαντήσει, γίνεται γνωστό 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 έξι μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 2^ο Δημοτικό Σχολείο Παλαιού Φαλήρου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας εύχεται καλή πρόοδο!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το Παλιό Φάληρο ταλαιπωρείται σήμερα. Εύχομαι να πάνε όλα καλά!

Στον κ. Κακλαμάνη θα απαντήσει η Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Δόμνα Μιχαηλίδου.

Ορίστε, κυρία Μιχαηλίδου, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΔΟΜΝΑ – ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριε Κακλαμάνη, που θέτετε ένα τέτοιο ζήτημα, πολύ σημαντικό, το οποίο ήδη τις τελευταίες εβδομάδες επεξεργαζόμαστε με πολύ μεγάλη σοβαρότητα. Το ζήτημα που θέτετε με την ερώτησή σας αφορά την εξέλιξη της ζωής ανήλικων εντός νοσοκομείων -και άρα την πολύ ευάλωτη αυτή ομάδα μέσα στον κρατικό μηχανισμό υγείας- αλλά και τη λειτουργία των μεγάλων παιδιατρικών νοσοκομείων της χώρας μας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που μας διαβιβάστηκαν προχθές -γιατί ζητήσαμε τα πιο updated στοιχεία από το Υπουργείο Υγείας, μέσω της 1^{ης} Υγειονομικής Περιφέρειας Αττικής- στο τέλος Ιανουαρίου φιλοξενούσαμε συνολικά στα νοσοκομεία της Περιφέρειας Αττικής τριάντα οκτώ -όχι πενήντα δύο- ανήλικα παιδιά, αλλά και πάλι το ζήτημα είναι πολύ σημαντικό.

Συγκεκριμένα, στο νοσοκομείο «Αγία Σοφία» υπάρχουν δέκα εννέα ασυνόδευτα παιδιά, εκ των οποίων τα δώδεκα έχουν γίνει ήδη δεκτά σε κάποιες δομές φιλοξενίας, ενώ τα υπόλοιπα επτά παραμένουν στο νοσοκομείο για λόγους υγείας.

Στο νοσοκομείο «Αγλαΐα Κυριακού» αυτή τη στιγμή υπάρχουν δεκαέξι παιδιά. Δώδεκα αναμένεται να μετακινηθούν σε δομές φιλοξενίας, ένα αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα υγείας, ενώ για τρία αναμένεται εισαγγελική παραγγελία για την τοποθέτησή τους σε κατάλληλο πλαίσιο φιλοξενίας.

Τέλος, στο νοσοκομείο Παίδων Πεντέλης υπάρχουν τρία παιδιά, τα οποία έχουν ήδη οικογενειακό περιβάλλον.

Επειδή όμως ακριβώς το ζήτημα αυτό αφορά και το Υπουργείο μας, αλλά όπως είπατε πολύ σωστά και το Υπουργείο Υγείας, αυτό που κάνουμε είναι ότι πήραμε την πρωτοβουλία και στις 20 Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους οργανώσαμε μία συνάντηση εργασίας μέσα στο γραφείο μου, όπου είχαμε και τον Υφυπουργό Υγείας, τον κ. Κοντοζαμάνη, την εισαγγελέα ανήλικων κ. Σταλίδου, τον διοικητή του Νοσοκομείου Παίδων «Αγία Σοφία», αλλά και τους αρμόδιους υπηρεσιακούς από το Υπουργείο μας.

Το σημαντικό που προέκυψε από τη συνάντηση αυτή ήταν ότι σε πολλές περιπτώσεις και παρά τις κρούσεις εκ μέρους των νοσοκομείων -και συγκεκριμένα των κοινωνικών υπηρεσιών των νοσοκομείων-, αυτό που φαινόταν είναι ότι οι δομές, ιδιωτικές και δημόσιες, έλεγαν ότι δεν υπάρχουν θέσεις για τη φιλοξενία αυτών των τριάντα οκτώ παιδιών.

Κατόπιν αυτού, εγώ έψαξα και ζήτησα στις δικές μας δομές, στα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, να μας πουν πόσες κενές θέσεις υπάρχουν. Οπότε υπάρχουν τριάντα οκτώ παιδιά στα νοσοκομεία και πενήντα έξι κενές θέσεις. Τι καταλαβαίνουμε; Καταλαβαίνουμε ότι εκεί υπάρχει ένα έλλειμμα αποτελεσματικού συντονισμού, το οποίο βεβαίως επηρεάζει δυσμενώς τα παιδιά τα οποία είναι μέσα στα νοσοκομεία.

Για το λόγο αυτό και δώσαμε μία λύση την οποία καταλαβαίνω ότι κι εσείς υποστηρίζετε. Αυτή τη στιγμή συζητούμε τη δυνατότητα ανάληψης από φορέα του Υπουργείου μας, συγκεκριμένα του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικής Αλληλεγγύης, να έχει και να αναλάβει τη δυνατότητα να παραπέμπει το ίδιο τα παιδιά αυτά, δεδομένου ότι έχει εικόνα και πόσα είναι τα παιδιά αυτά μέσα στα νοσοκομεία, αλλά και πόσες άδειες θέσεις υπάρχουν σε δομές κυρίως δημοσίου.

Σημειώνω, επίσης, ότι στις 14-6-2019 είχε υπογραφεί μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εργασίας, του Υπουργείου Υγείας και του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικής Αλληλεγγύης για παραχώρηση κτηρίου κατοχής του Υπουργείου μας, συγκεκριμένα του ΕΚΑ, στο Υπουργείο Υγείας έτσι ώστε με την ανάληψη καθηκόντων μιας ΜΚΟ -των «Πλόων», στη συγκεκριμένη περίπτωση- θα δημιουργηθεί μία δομή για δύο έτη είκοσι θέσεων, έτσι ώστε να φιλοξενοούνται ανήλικοι με ψυχοκοινωνικά προβλήματα που σήμερα φιλοξενούνται προσωρινά σε παιδιατρικά νοσοκομεία. Από τις 20-1-2020 ξεκίνησε η λειτουργία της δομής αυτής. Κι έχουν ήδη πάει τέσσερις έφηβοι ανήλικοι από νοσοκομεία στη δομή αυτή.

Θα σταματήσω εδώ και στη δευτερολογία μου θα τα συζητήσουμε ακόμη περισσότερο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Κακλαμάνη, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας για τη δευτερολογία σας.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κυρία Υφυπουργέ, αυτή τη σύσκεψη που κάνατε εσείς την είχαν κάνει και οι προηγούμενοι. Εγώ δεν πιστεύω στις συσκέψεις. Εγώ πιστεύω στην αποτελεσματικότητα των Υπουργών. Εάν δεν πάρετε το θέμα στα χέρια σας και συνεχίσετε να κάνετε συσκέψεις, λύση δεν θα προκύψει.

Στις προηγούμενες συσκέψεις της προηγούμενης κυβέρνησης ακούστε ποιοι μετείχαν: Ο Υπουργός Υγείας, η κ. Φωτίου, ο κ. Μαντάς -είναι συνάδελφός μας, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά δεν ξέρω με ποια ιδιότητα μετείχε- ο Υποδιοικητής της 1^{ης} ΥΠΕ Αττικής και ο αιωνόβιος πρόεδρος και διοικητής των δύο νοσοκομείων της Αθήνας. Στη δε δεύτερη, που έγινε την επόμενη ημέρα, συμμετείχαν όλοι οι προηγούμενοι που σας είπα εκ νέου συν η εισαγγελέας του Αρείου Πάγου, η κ. Δημητρίου. Κατέληξαν στα συμπεράσματα που κι εσείς μου είπατε σήμερα. Και μετά από δέκα εννέα μήνες αποδεικνύεται, με βάση αυτά που μου είπατε, ότι δεν είχε γίνει απολύτως τίποτα.

Προσέξτε. Δεν θέλω να έρθω σε έξι μήνες και να σας ξανακάνω ερώτηση και να μου λέτε για συσκέψεις. Γιατί θα επανέλθω σε έξι μήνες εγώ. Σας προειδοποιώ από σήμερα. Θα επανέλθω. Εγώ έχω εμπιστοσύνη και στην Κυβέρνηση που στηρίζω και σε εσάς προσωπικά. Αλλά θα επανέλθω για να δω αν όλα αυτά που μου είπατε, που είναι παρόμοια με αυτά που αποφάσισε η προηγούμενη κυβέρνηση πριν από είκοσι μήνες και δεν έγινε απολύτως τίποτα, αν θα έχουν γίνει πράξη.

Και σας λέω και κάτι άλλο, το οποίο πρέπει να το ψάξετε, όχι από μόνη σας. Εδώ εμπλέκεται ίσως και το Υπουργείο Δικαιοσύνης. Ξέρετε το 2010 πόσα ήταν σε όλο τον χρόνο μέσα τα παιδιά αυτά; Είκοσι. Ξέρετε πόσα έφτασαν το 2018; Διακόσια είκοσι ένα. Μεσοσταθμικά μέσα στα νοσοκομεία είναι οι αριθμοί που είπατε. Είναι από τριάντα πέντε έως πενήντα. Τα υπόλοιπα που φεύγουν, μπορείτε να μου πείτε ποιο πάνε, αφού δεν υπάρχουν δομές;

ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Δεν σας είπα αυτό.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εγώ ρωτώ, με βάση τα νούμερα που σας λέω. Εσείς δεν μου είπατε αυτό. Εξάλλου, δεν αφορά την παρούσα Κυβέρνηση. Είναι μέχρι το 2018, σας λέω.

Από τα διακόσια είκοσι παιδιά μένουν μέσα πενήντα. Άρα, έχουν φύγει εκατόν εβδομήντα, πιθανώς διότι δεν υπάρχει λόγος να είναι μέσα. Πού πάνε όμως; Ποιος ερευνά το πού πάνε; Έχουν πάει σε δομές; Δυστυχώς δεν είχαν πάει. Κι επειδή μου είπατε για τη δομή που φτιάξατε, εννοείτε τη δομή που υπάρχει στο Καλαμάκι; Αυτή ήταν τουλάχιστον σε εξαιρετική κατάσταση. Ήθελε μόνο στελέχωση και μπορούσε να φιλοξενήσει σαράντα πέντε παιδιά. Γιατί καταλήγουμε πάλι σε ΜΚΟ; Δηλαδή, το κράτος είναι ανίκανο να δώσει προστασία; Δεν το αντιλαμβανόμαι εγώ αυτό. Θέλω να μου πείτε για τη δομή στο Καλαμάκι και γιατί δεν πάνε εκεί και αναθέσατε κι εσείς σε ΜΚΟ. Για ποιο λόγο; Ολόκληρο κράτος, ολόκληρο Υπουργείο δεν έχει τη δυνατότητα;

Και όταν σας πρωτογνώρισα σας είχα πει και κάτι. Και κλείνω κύριε Πρόεδρε, με αυτό. Δεν είναι της σημερινής ερώτησης, αλλά σας κρούω από τώρα ότι θα έρθω για αυτή την ερώτηση. Ακούστε το κι εσείς, κύριε Βρούτση, που ξέρετε καλά τα οικονο-

μικά. Όταν αποσχίστηκε το Υπουργείο Πρόνοιας από το Υπουργείο Υγείας, εγώ είχα κάνει καταγραφή της ακίνητης περιουσίας του Υπουργείου Πρόνοιας, που ήταν το παλιό ΠΙΚΠΑ. Ξέρετε για τι μιλάμε; Υπήρχε αξιολόγηση οικονομική από το τότε Υπουργείο Οικονομικών. Υπολόγισαν σε τρία δισεκατομμύρια ευρώ την ακίνητη περιουσία. Φεύγοντας το Υπουργείο Πρόνοιας από το Υπουργείο Υγείας, πήρε μαζί και την περιουσία και την πήγε στο Υπουργείο το δικό σας. Εγώ ενημέρωσα την τότε πολιτική ηγεσία ως όφειλα να κάνω, γιατί αυτό δεν μπαίνουν σε σκοπιμότητες. Και είπα, προσέξτε την περιουσία αυτή γιατί αν την αξιοποιήσετε, όλο το προνοιακό κομμάτι καλύπτεται από τα έσοδα της αξιοποίησης, χωρίς να μπαίνει ούτε ένα ευρώ από τον κρατικό κορβανά.

Αλλά φοβάμαι, κύριε Βρούτση -και ψάξτε το- επειδή υπήρχαν «φιλέτα» εκεί μέσα. Αρκεί να σας πω ένα μόνο, και κλείνω, κύριε Πρόεδρε: Το ΠΙΚΠΑ Βούλας ήταν σε μια έκταση 250 στρεμμάτων, που εκτίνεται παραλιακά επί της θάλασσας από τα «Αστέρια» και πέρα. Αντιλαμβάνεστε τώρα για τι μιλάμε με σημερινές τιμές. Φοβάμαι ότι έχουν μπει -από την προηγούμενη, βεβαίως, κυβέρνηση- στο ΤΑΙΠΕΔ ή στο υπερταμείο. Και αυτή η απίστευτη περιουσία δεν είναι πλέον στο Υπουργείο το δικό σας. Ψάξτε το αυτό διότι αξίζει τον κόπο. Θα λύσει τα χέρια της κ. Μιχαηλίδου. Πάρα πολλές δομές μόνο από τα ενοίκια που θα εισπράττει θα μπορεί να τις χρηματοδοτεί.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Κυρία Δόμνα Μιχαηλίδου, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας για να απαντήσετε στον κύριο Αντιπρόεδρο.

ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πολλά θέματα μας εκθέσατε, κύριε Κακλαμάνη. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομη, περιεκτική και όσο πιο καλοπαιρητική γίνεται στο ζήτημα αυτό.

Ούτε εμένα μου αρέσει να κάνω συσκέψεις. Θα είμαι ειλικρινής. Είναι το χειρότερό μου να κάνω συσκέψεις. Προτιμώ να διεκπεραιώνω τα ζητήματα. Όμως, πολλές φορές για να διεκπεραιώσεις τα ζητήματα, χρειάζονται. Και δεδομένου ότι δεν υπήρχαν ούτε πρακτικά από την προηγούμενη σύσκεψη της προηγούμενης ηγεσίας, αλλά ούτε και κάποια πρωτογενής ή δευτερογενής νομοθετική απόφαση, η οποία να ήταν αποτέλεσμα της σύσκεψης αυτής, είχα τα χέρια δεμένα να δεν μπορούσα να κάνω τίποτα. Οπότε αναγκάστηκα να φέρω όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στο τραπέζι για να συζητήσουμε αυτό το πολύ σημαντικό ζήτημα. Είπατε δέκα οκτώ μήνες έχει κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση και δεν έκανε τίποτα. Από τις 20 Ιανουαρίου μέχρι σήμερα είναι δέκα πέντε ημέρες. Νομίζω ότι είναι λίγο ασύμμετρη η σύγκριση μεταξύ των δύο. Αλλά εύχομαι κι εγώ σε έξι μήνες να είστε εδώ και μην μπορείτε να μου πείτε τα ίδια πράγματα.

Τι αποφασίζουμε; Αποφασίζουμε με μια χρονική δυνατότητα του πώς θα θέσουμε αυτό το πράγμα σωστά ότι δεν πρέπει να είναι πλέον οι κοινωνικές υπηρεσίες των νοσοκομείων που κάνουν τις παραπομπές αυτές, αλλά κεντρικά ένας φορέας. Το ΕΚΑ ήδη κάνει για τα ανήλικα προσφυγόπουλα. Επίσης κάνει και για τα κακοποιημένα παιδιά. Οπότε, δεδομένου το τι έχει το σύστημα αυτό, μπορεί να το μεγαλώσει και να βάλει μέσα και τα παιδιά στα νοσοκομεία.

Αυτό που επίσης αλλάζουμε είναι το κομμάτι της προτεραιοποίησης και της ευαλωτότητας των παιδιών αυτών. Και μπορεί να γνωρίζετε ότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν τριάντα οκτώ παιδιά. Και να τονίσω εδώ ότι από τα διακόσια είκοσι παιδιά το 2018, το να έχουμε φτάσει στα τριάντα οκτώ σήμερα, μετά από ενάμιση χρόνο, είναι μια πρόοδος, είναι κάτι. Σίγουρα δεν είναι τα είκοσι που υπήρχαν το 2010, αλλά από τα διακόσια είκοσι στα τριάντα οκτώ υπάρχει μια σχετική πρόοδος.

Τι θέλουμε να κάνουμε; Υπάρχει η λίστα ευαλωτότητας του ΕΚΑ για τα ανήλικα ασυνόδευτα, τα οποία είναι τα μισά από αυτά τα τριάντα οκτώ παιδιά. Και το 100% των μεγαλύτερων παιδιών είναι ανήλικα προσφυγόπουλα. Θα μπει, λοιπόν, στη λίστα ευαλωτότητας του ΕΚΑ πιο πάνω το αν είναι παιδί παρατημένο σε νοσοκομείο, πράγμα το οποίο σήμερα δεν γίνεται. Και το άλλο, το οποίο θα γίνει, είναι να δημιουργήσουμε ένα πρωτόκολλο και σε συνεργασία, βέβαια, με το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το οποίο

θα προτεραιοποιεί και θα θέτει τις διαδικασίες που προτείνουμε εμείς στην εισαγγελία, έτσι ώστε να υπάρχει μια λογική του πώς φέρνει τα παιδιά πού. Διότι αυτή τη στιγμή οι εισαγγελείς, και με δεδομένο ότι έχουν τόσο μεγάλο φόρτο εργασίας, αυτό που κάνουν, επειδή δεν υπάρχει κρατική διαδικασία ή τουλάχιστον κρατική προτροπή του πώς να το κάνουν, απλά σηκώνουν τηλέφωνα.

Οπότε εμείς τι θα πούμε; Πρώτα δημόσιες δομές, μετά ιδιωτικές δομές, έτσι ώστε να υπάρχει και μια λογοδοσία και να ξέρουμε κι εμείς ότι οι δομές μας δεν λένε όχι. Μου είπε ο διοικητής του «Αγία Σοφία» ότι, εμείς στέλνουμε e-mail σε δημόσιες δομές, στέλνουμε και σε ιδιωτικές, αλλά μας λένε ότι δεν έχουν θέσεις. Κι εγώ λέω, μα πώς γίνεται να μην έχουν θέσεις; Αφού εγώ ξέρω ότι έχουν σαράντα οκτώ θέσεις, είναι τριάντα οκτώ παιδιά, άρα δέκα θέσεις κενές. Αυτό που ζήτησα, λοιπόν, είναι να μου στείλει τα e-mail των δημοσίων δομών που έχουν πει ότι δεν έχουν θέσεις, για να καταλάβω πού υπάρχει εκεί πέρα το θέατρο του παραλόγου.

Οπότε, μεγάλη λεζάντα και οριζόντια: Η λύση σε αυτό είναι οι αναδοχές και οι υιοθεσίες. Είναι η πρώτη αγκαλιά. Και είναι αυτό το πλαίσιο. Όμως, μέχρι να φτάσουμε στο πλαίσιο αυτό τι κάνουμε; Παίρνουμε τις παραπομπές από τα νοσοκομεία στο ΕΚΑ, δημιουργούμε ένα πρωτόκολλο για τους εισαγγελείς, ώστε να ξέρουν πώς να κινούνται οι ίδιοι με μια κρατική μέριμνα, αλλά και από τις ίδιες τις δομές να υπάρχει μια λογοδοσία, γιατί θα ξέρουν οι κρατικές δομές ότι εκεί θα πάνε πρώτα τα παιδιά, και ανεβάζουμε στη λίστα προτεραιοποίησης του ΕΚΑ τα ανήλικα ασυνόδευτα που είναι μέσα στα νοσοκομεία, έτσι ώστε να τα δέχονται οι δομές.

Και μετά παίρνουμε τις δομές μία μία. Γιατί, ξέρετε τι μου λένε; Ότι δεν δέχονται τα παιδιά από τα νοσοκομεία οι δομές που χρηματοδοτεί το ΑΜΙΦ και προτεραιοποιεί το ΕΚΑ, γιατί τα παιδιά αυτά έχουν παραβατική συμπεριφορά. Και τι; Είναι λύση τα παιδιά με την παραβατική συμπεριφορά να μην είναι σε δομές φιλοξενίας και να είναι μέσα σε νοσοκομεία;

Οπότε κάνουμε και αυτό, αλλά αυτό θέλει διαπροσωπικές σχέσεις. Όσο και να νομοθετήσουμε δεν θα αλλάξει τίποτα. Θέλει διαπροσωπικές σχέσεις, τηλέφωνο «πάρτε τα παιδιά», γιατί στην προτεραιοποίηση αυτής της παραβατικής συμπεριφοράς και της φιλοξενίας είναι καλύτερο να είναι σε δομές φιλοξενίας παρά να είναι στα νοσοκομεία, όπου οι εξωτερικότητες που προκαλούν είναι πολύ μεγαλύτερες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών «Κύρωση της από 24-12-2019 Π.Ν.Π. "Κατεπείγουσες ρυθμίσεις για την αύξηση του ποσού του κοινωνικού μερίσματος για το έτος 2019, την παράταση ισχύος του εξωδικαστικού μηχανισμού ρύθμισης οφειλών και την παράταση της προθεσμίας κατάργησης υποθηκοφυλακείων και κτηματολογικών γραφείων (Α' 212) και άλλες διατάξεις"».

Περνάμε στην πέμπτη με αριθμό 468/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλίας Αρσενής προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Αναγκαιότητα για μέτρα και δράσεις για την υποστήριξη ατόμων στο φάσμα του αυτισμού».

Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Ποιος θα απαντήσει στην ερώτησή μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Η κ. Μιχαηλίδου, η Υφυπουργός.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Κυρία Υφυπουργέ, το θέμα είναι πάρα πολύ σημαντικό και αφορά την αγωνία -αν θέλετε- και των γονιών που έχουν παιδιά που είναι στο φάσμα του αυτισμού ή παιδιά που είναι άτομα με αναπηρία. Αυτά τα παιδιά όσο ζουν οι γονείς τους μπορούν να τα φροντίζουν, αλλά λείπουν οι δομές από την πολιτεία, ώστε να μπορούν αυτοί οι άνθρωποι να ξέρουν τι θα γίνει, να ξέρουν ότι μπορούν αυτά τα παιδιά να έχουν μια αυτόνομη στην πράξη ή

ημιαυτόνομη ή υποστηριζόμενη από την πολιτεία διαβίωση.

Τον περασμένο Οκτώβρη η Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα ΑΜΕΑ -ατόμων με αναπηρία- η CRPD, έστειλε συστάσεις προς την Ελλάδα. Επισημαίνει ελλείψεις σε εκπαιδευτικούς ειδικής αγωγής, καθυστερήσεις στις αποζημιώσεις των θεραπειών -συνεδριών ειδικής αγωγής, περίπλοκη, γραφειοκρατική διαδικασία, καταχρηστικά αυστηρούς όρους για τη σύνταξη.

Στην ίδια επιστολή επισημαίνει, επίσης, ότι η χώρα πρέπει να μεριμνήσει για την ταχεία αποϊδρυματοποίηση των παιδιών με αναπηρία και να λάβει αποτελεσματικά μέτρα, ώστε να εγγυηθεί το δικαίωμά τους να φροντίζονται από τους γονείς τους και να παρέχει στα παιδιά με αναπηρία ποιοτική, έγκαιρη παρέμβαση και επίσης, όλες τις άλλες υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης και εκπαίδευσης.

Παράλληλα, η επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της για την έλλειψη ενημέρωσης από τη μεριά της χώρας μας για τα νομοθετικά, διοικητικά και οικονομικά μέτρα και τις υπηρεσίες για να καλυφθούν οι παραπάνω ανάγκες.

Τέλος, η ειδική επιτροπή ζητά από τη χώρα μας να υιοθετήσει μια ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική με σαφή και χρονικά δεσμευτικά μέτρα και διάθεση επαρκών πόρων για αποτελεσματική αποϊδρυματοποίηση των ατόμων με αυτισμό και νοητική υστέρηση σε όλα τα επίπεδα και να διασφαλίσει την ενεργό εμπλοκή των ατόμων με αναπηρία μέσω των αντιπροσωπευτικών τους οργανώσεων στην εκπόνηση στρατηγικών και προγραμμάτων αυτόνομης διαβίωσης, που θα παρέχουν προσβάσιμες κοινοτικές υπηρεσίες σε τοπικό επίπεδο.

Δεδομένου ότι το ζήτημα παροχής υπηρεσιών για την αυτόνομη και ημιαυτόνομη διαβίωση για άτομα με αυτισμό και νοητική υστέρηση αποτελεί θεμελιώδες ανθρώπινο δικαίωμα και δεδομένου ότι τους τελευταίους μήνες έχει παρατηρηθεί μια στασιμότητα στην υλοποίηση της κοινής υπουργικής απόφασης για την ίδρυση και λειτουργία Στεγών Υποστηριζόμενης Διαβίωσης και επειδή είναι και αίτημα πολιτών που μας έχει έρθει, θα ήθελα να σας ρωτήσω τι μέτρα θα πάρετε πραγματικά για να είμαστε -αν θέλετε- σύννομοι και με αυτά που προτείνει η επιτροπή και με τη σύμβαση που έχουμε υπογράψει με τον ΟΗΕ για τις υποχρεώσεις μας και τι μέτρα θα λάβετε για την αποϊδρυματοποίηση των ατόμων με αυτισμό και νοητική υστέρηση και ειδικότερα για τις Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Θα απαντήσει η Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Δόμνα Μιχαηλίδου.

Κυρία Μιχαηλίδου, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριε Αρσένη.

Επιτρέψτε μου να εκθέσω μερικά από τα βασικά στοιχεία του Υπουργείου μας για μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις της δεκαετίας στον χώρο της πρόνοιας και στον χώρο της αναπηρίας.

Το Υπουργείο μας ήδη στο πλαίσιο της αποϊδρυματοποίησης εφαρμόζει αρκετές σχετικές πιλοτικές δράσεις στο Παράρτημα ΑΜΕΑ Λεχαινών του Κέντρου Κοινωνικής Πρόνοιας Δυτικής Ελλάδας και στο Παράρτημα ΑΜΕΑ του Κέντρου Κοινωνικής Πρόνοιας Αττικής.

Στο πλαίσιο των δράσεων αυτών οι διαμενόντες στις δομές αυτές προβλέπεται να μεταστεγαστούν σε ασφαλιστική υποστηρικτική δομή ή σε δομή οικογενειακού τύπου ή θα επιστρέψουν στην οικογένειά τους με ταυτόχρονη στήριξη από την πλευρά του κράτους.

Η πολιτική του Υπουργείου σε αυτό τον τομέα περιλαμβάνει την ανάπτυξη δομών φιλοξενίας των ατόμων με αναπηρία, την ανάπτυξη πιλοτικού προγράμματος επαγγελματικής αναδοχής, την ανάπτυξη μονάδας βραχείας υποδομής ατόμων με αναπηρία, τη δημιουργία κινητής μονάδας παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών σε οικογένειες με άτομα με αναπηρία -είτε βιολογικές είτε θετές είτε ανάδοχες- την ανάδειξη κέντρων δημιουργικής απασχόλησης και τη δημιουργία κέντρων ημέρας για άτομα με αναπηρία.

Αυτά τα μέτρα σε συνδυασμό με την πλήρη εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου για την υιοθεσία και την ανάδοχη διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο για τη φροντίδα και τη διαβίωση των παιδιών με αναπηρία.

Το Υπουργείο λαμβάνει υπ' όψιν τις τελικές παρατηρήσεις, όπως σωστά είπατε, που έγιναν από την Επιτροπή του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ανθρώπων με Αναπηρία. Συγκεκριμένες πολιτικές και δράσεις που αφορούν την υλοποίηση του προγράμματος αποϊδρυματοποίησης είναι στην κατεύθυνση της υιοθέτησης των προτάσεων αυτών.

Το Υπουργείο μας σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά και με την τεχνική υποστήριξη από το EASPD διαμορφώνει τη στρατηγική και το σχέδιο δράσης με συγκεκριμένους άξονες για την υλοποίηση του προγράμματος αποϊδρυματοποίησης.

Βρισκόμαστε σε συνεχή διαβούλευση με τους φορείς αυτούς και μάλιστα μόλις προχθές πραγματοποιήσαμε στο Υπουργείο Εργασίας μια συνάντηση εργασίας με όλους τους φορείς και εκπροσώπους από ένα πολύ ευρύ φάσμα φορέων, νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου και ιδιωτικού δικαίου, με αντικείμενο τον σχεδιασμό της εθνικής στρατηγικής για την αποϊδρυματοποίηση.

Δεν συμφωνώ μαζί σας ως προς το ότι παρατηρείται μια στασιμότητα στη δημιουργία και ενίσχυση των Στεγών Υποστηρίζουσας Διαβίωσης. Απεναντίας, παρατηρούμε ως Υπουργείο -και προσπαθούμε να δράσουμε ενεργά στην κατεύθυνση αυτή- μια ιδιαίτερη δυναμική ως προς την ίδρυση και λειτουργία νέων ΣΥΔ.

Συγκεκριμένα να σας πω ότι από τον Ιούλιο του 2019 μέχρι σήμερα έχουμε εγκρίνει δώδεκα αιτήσεις σκοπιμότητας για την ίδρυση και λειτουργία ΣΥΔ. Η λειτουργία Στεγών Υποστηρίζουσας Διαβίωσης αποτελεί μέρος της πολιτικής αποϊδρυματοποίησης και ως εκ τούτου τη στηρίζουμε, αξιολογώντας, μελετώντας και βρίσκοντας τι μπορεί να πάει ακόμα πιο μπροστά στη λειτουργία των δομών αυτών.

Η αποϊδρυματοποίηση, όμως, ενισχύεται και με τη στήριξη του οικογενειακού περιβάλλοντος. Εκεί πέρα ενισχύουμε τα ΚΔΑΠ - ΑΜΕΑ, ένα πρόγραμμα το οποίο χρηματοδοτείται τόσο από το πρόγραμμα εναρμόνισης οικογενειακής και επαγγελματικής ζωής όσο και από την ΕΕΤΑΑ, αλλά και από πόρους του Υπουργείου Εσωτερικών.

Ειδικά για τα παιδιά με αυτισμό τώρα, σύμφωνα με στοιχεία που μας διαβίβασε χθες κιόλας το Υπουργείο Υγείας βρίσκεται σε φάση λειτουργίας η ανάπτυξη τεσσάρων οικοτροφείων για αυτισμό, καθώς και η επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα υφιστάμενα κέντρα ημέρας, με σκοπό την έγκαιρη παρέμβαση για παιδιά προσχολικής ηλικίας που πάσχουν από αυτισμό. Και εδώ πέρα να σημειώσω ότι ήδη λειτουργούν δώδεκα κέντρα σε αυτή την κατεύθυνση.

Σε κάθε περίπτωση, θεωρώ ότι συμφωνούμε ότι η αποϊδρυματοποίηση είναι μια διαδικασία που δεν αφορά μόνο τους ίδιους τους ωφελούμενους, αφορά τους γονείς τους, τις οικογένειές τους, τους εργαζόμενους σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου και στο τέλος, αφορά όλους μας.

Απαιτεί, όμως, αλλαγή νοοτροπιών βαθιά ριζωμένων στους άμεσα εμπλεκόμενους, αλλά και πέραν αυτών μια ριζική αναθεώρηση του τρόπου αντίληψης της θέσης ενός ατόμου, ακόμη και με βαριά μορφή αναπηρίας, μέσα στην κοινωνία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Αρσένη, έχετε και εσείς τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, χαίρομαι που ανακοινώνετε νέες Στέγες Υποστηρίζουσας Διαβίωσης. Θα ήθελα να είστε λίγο πιο συγκεκριμένη όσον αφορά το τι δυναμική θα έχουν και με ποιο χρονοδιάγραμμα θα υλοποιηθούν. Είπατε ότι είναι δώδεκα που έχετε ξεκινήσει από τον Ιούλιο. Πείτε μας, παρακαλώ πολύ, μέχρι πότε μπορούν οι γονείς να προσβλέπουν ότι θα είναι ενεργές αυτές οι στέγες και για πόσα παιδιά.

Τώρα υπάρχει το κομμάτι της ερώτησης που δεν απαντήσατε και αφορά στις ελλείψεις σε εκπαιδευτικούς ειδικής αγωγής -

ξέρω ότι ξεφεύγει της αρμοδιότητάς σας, αλλά είναι στη γενικότερη εποπτεία- στις καθυστερήσεις στις αποζημιώσεις των θεραπειών ειδικής αγωγής, στην απλούστευση της γραφειοκρατικής διαδικασίας και στους καταχρηστικά αυστηρούς όρους για τις συντάξεις.

Καταλαβαίνω ότι δεν είναι όλα άμεσα στην αρμοδιότητά σας, αλλά μερικά είναι. Όσον αφορά τα υπόλοιπα, είμαι σίγουρος ότι ανήκουν στο ευρύτερο πλαίσιο των πολιτικών σας και θα συνεργάζεστε γι' αυτά τα θέματα με τα συναρμόδια Υπουργεία.

Οπότε, θα ήθελα λίγο να δούμε και τα σαφή χρονοδιαγράμματα ως προς την υλοποίηση των συστάσεων της επιτροπής του CRPD, της σύμβασης του ΟΗΕ για τα δικαιώματα των ΑΜΕΑ, αλλά και όσον αφορά τα αιτήματα των γονέων για τις ελλείψεις και τις δυσχέρειες που υπάρχουν στο να έχουν εκπαιδευτικούς που να βοηθούν τα παιδιά τους, στο να μπορούν να έχουν πρόσβαση στους οικονομικούς πόρους και στις συντάξεις που συνεπάγεται η αναπηρία, αλλά και στις θεραπείες. Πρέπει να δούμε, γενικά, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν κάθε φορά που είναι να συνδιαλλαγούν για όλα αυτά με το δημόσιο, με αντιφατικές απόψεις, με πολύ δύσκολη γραφειοκρατική διαδικασία και πολλές φορές όπως έχουμε συζητήσει ξανά, με Υπηρεσίες οι οποίες δεν έχουν ενημερωθεί για την ερμηνεία των νόμων και οι πολίτες πρέπει να παλεύουν για τα αυτονόητα και πολλές φορές να χάνουν τη μάχη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Ορίστε, κυρία Μιχαηλίδου, έχετε τον λόγο κι εσείς για τρία λεπτά.

ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ και πάλι.

Αναφορικά με το κομμάτι του πώς εγκρίνονται και τι γίνεται με τις Στέγες Υποστηρίζουσας Διαβίωσης, ναι, είχαμε δώδεκα εγκρίσεις των εκθέσεων σκοπιμότητας των Στεγών Υποστηρίζουσας Διαβίωσης από τον Ιούλιο μέχρι σήμερα. Η διαδικασία είναι η εξής: Πρώτα έρχονται στο Υπουργείο, έτσι ώστε η μελέτη σκοπιμότητας να εγκριθεί. Μετά, η έγκριση αυτή που έχουν από το Υπουργείο λειτουργεί ως ένα καλό τεκμήριο για τον υποψήφιο κάτοχο της Στέγης Υποστηρίζουσας Διαβίωσης για να ζητήσει χρηματοδότηση. Το πλείστον, εμπειρικά, η χρηματοδότηση που ζητάει αυτός ο υποψήφιος είναι η χρηματοδότηση ΕΣΠΑ. Οπότε έρχεται με τη δική μας έγκριση, πηγαίνει για τη χρηματοδότηση ΕΣΠΑ και μετά αφού πάρει τη χρηματοδότηση ΕΣΠΑ και χτίσει τη δομή του, έχει τον έλεγχο της περιφέρειας. Μετά μπορούν μέσα να μπαίνουν οι δικαιούχοι στη ΣΥΔ, είτε είναι παιδιά, είτε είναι ηλικιωμένοι με αναπηρία, είτε είναι συμπολίτες γενικότερα με αναπηρία και παίρνουν είτε 40 ευρώ, είτε 70 ευρώ αντίστοιχα με τον βαθμό αναπηρίας τους χρηματοδότηση από το κράτος. Οπότε αυτό είναι το «timeline» του πώς πηγαίνει αυτό σαν διαδικασία.

Όπως γνωρίζετε και εσείς, οι ΣΥΔ μπορούν να έχουν μέχρι εννέα άτομα και αυτός ακριβώς είναι ο σκοπός της ημιαυτονομίας και υποστηρίζουσας διαβίωσης. Είναι μία μικρή δομή, η οποία προσομοιώνει ένα οικογενειακό περιβάλλον και δεν είναι μία δομή ιδρυματοποιημένη όπου υπάρχουν πολλά παιδιά. Οπότε μιλάμε για εννέα άτομα σε κάθε ΣΥΔ, με το χρονοδιάγραμμα και τις διαδικασίες τις οποίες περιέγραψα.

Αναφορικά με το κομμάτι της ειδικής αγωγής, θα μου επιτρέψετε να κάνω ένα βήμα πίσω, διότι δεν είμαι το καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο και δεν θα ήθελα να πω κάτι το οποίο είτε είναι πολύ αισιόδοξο και δεν θα ισοτοποιηθεί, είτε είναι κάτι πιο πίσω από αυτό που κάνει το Υπουργείο Παιδείας, οπότε θα εκθέσω μία κατάσταση η οποία δεν είναι αληθής.

Στο κομμάτι των συντάξεων, ναι, είμαστε σε συνεννόηση και σε πολύ καλή επικοινωνία με τον Υπουργό μου, διότι καταλαβαίνουμε ότι υπάρχει ένα κενό ως προς τις συντάξεις αναπηρίας, για το οποίο σύντομα θα υπάρξει νομοθετική παρέμβαση, έτσι ώστε να προσπαθήσουμε από πλευράς μας να διορθώσουμε την αδικία -αν θέλετε- η οποία υπάρχει και πολλές φορές αναπηρικά επιδόματα είναι υψηλότερα από αυτά των αναπηρικών συντάξεων και κάποιος συμπολίτης μας ενώ έχει καταθέσει κιόλας τις ασφαλιστικές του εισφορές, μετά λαμβάνει μία σύνταξη αναπη-

ρίας, η οποία είναι χαμηλότερη από το επίδομα που του δίνει το Υπουργείο Πρόνοιας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα συζητηθεί η τέταρτη με αριθμό 465/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Κέρκυρας του Κινήματος Αλλαγής κ. Δημητρίου Μπιάγκη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων με θέμα: «Το μέλλον των ναυπηγείων της Ελευσίνας και των εξακοσίων εργαζομένων σε αυτά μετά την 31^η Μαρτίου του 2020».

Ορίστε, κύριε Μπιάγκη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ευχαριστώ που ανταποκριθήκατε στην ερώτησή μας. Εμείς ως Κίνημα Αλλαγής θεωρούμε πολύ σημαντική τη συνέχιση της λειτουργίας των ναυπηγείων της Ελευσίνας. Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένη την ανυπαρξία συγκεκριμένης πολιτικής τα προηγούμενα χρόνια με την προηγούμενη κυβέρνηση, ερχόμαστε σήμερα ουσιαστικά μέσα από την ερώτησή μας να ακούσουμε για το όραμα και τη στρατηγική που έχει η Κυβέρνησή σας και το Υπουργείο σας.

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, απλώς θα σας αναγνώσω την ερώτησή μου και επιφυλάσσομαι μετά την τοποθέτησή σας –που θεωρώ ότι θα είναι σε θετική κατεύθυνση– να τοποθετηθώ.

Ο ναυπηγικός κλάδος μπορεί να έχει στρατηγική σημασία για την ανάκαμψη της εθνικής οικονομίας, τόσο λόγω της σημαντικής συνέργειάς του με την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, όσο και λόγω της προστιθέμενης αξίας που μπορεί να προσφέρει στο Πολεμικό Ναυτικό. Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια η βιωσιμότητα του ναυπηγικού κλάδου είναι συνυφασμένη σχεδόν αποκλειστικά και με στρεβλό τρόπο με την εκτέλεση έργων για το Πολεμικό Ναυτικό.

Ειδικά για τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, στις 31 Μαρτίου 2020 λήγει, κύριε Υπουργέ, η τριμερής συμφωνία Πολεμικού Ναυτικού, της εταιρείας «Ναυπηγικές Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνα Α.Ε.» και των εργαζομένων στα ναυπηγεία για την ολοκλήρωση των τορπιλακάτων 6 και 7 που κυρώθηκε με το άρθρο 32 του ν.4361/2016 και παρατάθηκε με το άρθρο 216 του ν.4335/2019.

Εν όψει του διαφαινόμενου αδιεξόδου που μπορούν να βρεθούν τα ναυπηγεία Ελευσίνας και κατ' επέκταση οι διακόσιοι εξειδικευμένοι εργαζόμενοι σε αυτά, ερωτάμε, κύριε Υπουργέ, πρώτον, αν υπάρχει υπηρεσιακό σχέδιο για την αντιμετώπιση της κρίσιμης κατάστασης και τη διασφάλιση των άμεσων απαραίτητων κεφαλαίων και της ομαλής μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης για την απρόσκοπτη λειτουργία των ναυπηγείων Ελευσίνας μετά τις 31 Μαρτίου και, δεύτερον, ποιοι είναι οι βασικοί άξονες ουσιαστικά ενός εθνικού στρατηγικού σχεδίου για τη συνολική εξυγίανση του στρατηγικού κλάδου της ναυπηγοεπισκευαστικής, εντός του οποίου θα διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και των ναυπηγείων Ελευσίνας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ.

Θα απαντήσει ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Σπυρίδων - Άδωνις Γεωργιάδης.

Κύριε Γεωργιάδη, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Κατ' αρχάς, κύριε συνάδελφε, καλωρίζω! Είναι η πρώτη φορά που συνομιλούμε στη Βουλή.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Μάλιστα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Βεβαίως και είναι υποχρέωσή μου να έρθω να απαντήσω στην ερώτησή σας. Οφείλω δε να σας πω ότι αν και ήταν μία δύσκολη εβδομάδα αυτή για μένα στη σχέση μου με το ΚΙΝΑΛ, αυτό που έχετε κάνει σήμερα είναι πάρα πολύ ωραίο, δηλαδή που τρεις Βουλευτές έχετε κάνει επίκαιρες ερωτήσεις για τα ναυπηγεία Ελευσίνος σε τρεις διαφορετικούς Υπουργούς, προκειμένου και εμείς να μπορούμε να παράσχουμε την πλήρη ενημέρωση, τη σφαιρική, κοινοβουλευτικά. Ήταν εξυπνο και ωραίο. Αρα πιστεύω ότι θα έχουμε μία εποικοδομητική συζήτηση.

Κατ' αρχάς, όσα είπατε στην ερώτησή σας ήταν σωστά. Και η δική μας πεποίθηση είναι ότι έχει έρθει η ώρα σε μία Ελλάδα που εξέρχεται της κρίσεως και λέμε όλοι ότι θέλουμε να γίνει περισσότερο φιλική για τις επενδύσεις και μπορεί να διεκδικήσει ένα καλύτερο ρόλο στον 21^ο αιώνα, η ναυπηγική βιομηχανία η οποία είχε πέσει για διάφορους λόγους σε τεράστια παρακμή, να επανακάμψει.

Άρα, σας λέω πρωτόλεια, επειδή παρακολούθησα με προσοχή την προηγούμενη συζήτηση μεταξύ του κ. Κεγκέρογλου και του κ. Παναγιωτόπουλου εις την οποίαν ο κ. Κεγκέρογλου είπε ότι πρέπει το Υπουργείο Ανάπτυξης να βρει λύση, ότι το δέχομαι και ότι είναι σωστό αυτό που είπε. Σας λέω ότι εργαζόμαστε πάρα πολύ για να βρούμε λύση πάνω στη γραμμή, στο μοντέλο που είχε χρησιμοποιήσει και η προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και που τελικά ολοκληρώθηκε επί της δικής μας διακυβέρνησης, εξυγίανσης - χρησιμοποιήσατε τη σωστή λέξη - των ναυπηγείων Σύρου.

Θα ήθελα να πω ορισμένα πράγματα, για να ξέρουμε πού βρισκόμαστε αναφορικά με την Ελευσίνα, αφού έχουμε συμφωνήσει ότι και εμείς εργαζόμαστε για να διατηρηθεί σε λειτουργία το ναυπηγείο, για να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας και για να ανθίσει το ναυπηγείο. Είμαστε στην ίδια βάρκα, από την ίδια πλευρά.

Πάντως, πρέπει να ξέρουμε για τι μιλάμε, ποια είναι η κατάσταση που μιλάμε σήμερα. Το ναυπηγείο Ελευσίνος, μέχρι πριν από λίγες εβδομάδες –σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση που είχα, γιατί αυτά τα νούμερα αλλάζουν– είχε συνολικές υποχρεώσεις 261.000.000 ευρώ! Μιλάμε για 261.000.000 ευρώ! Σε αυτά τα 261.000.000 ευρώ δεν συμπεριλαμβάνονται οι απαιτήσεις του Πολεμικού Ναυτικού που ενδεχομένως φθάνουν τα 100.000.000 ευρώ. Λέω «ενδεχομένως», γιατί δεν έχουν οριστεί επακριβώς. Άρα θα μπορούσαμε να μιλάμε δυνητικά για ένα χρέος από 300.000.000 ευρώ μέχρι 350.000.000 ευρώ στο σύνολο. Άρα είναι μία επιχείρηση βαριά προβληματική.

Σήμερα, λοιπόν, τα ναυπηγεία μπορούν και λειτουργούν εν μέρει γιατί το Πολεμικό Ναυτικό πληρώνει το 70% της μισθοδοσίας των εργαζομένων, για να παραλάβει τις δύο τορπιλακάτους, για τις οποίες μιλούσε πριν ο κ. Παναγιωτόπουλος στον κ. Κεγκέρογλου και οι οποίες έπρεπε να έχουν παραδοθεί εδώ και πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, αλλά δεν έχουν παραδοθεί ακόμα και δεν είναι και έτοιμες.

Να σας πω για να ξέρετε ότι η μία τορπιλακάτος έχει ποσοστό ολοκλήρωσης 91,8% και η δεύτερη 75,2%. Τι σημαίνει αυτό; Έχουμε μία επιχείρηση, ένα ναυπηγείο, που συμφωνούμε ότι πρέπει να διατηρηθεί και -προσέξτε- να μην μπει σε καθεστώς εκκαθάρισης, αλλά να γίνει η εξυγίανση εν λειτουργία, να μην κλείσει δηλαδή, να μη χαθούν οι θέσεις εργασίας, που έχει όμως αυτά τα χρέη που σας είπα, που έχει υποχρεώσεις προς το Πολεμικό Ναυτικό, αλλά που έχει και πλεονεκτήματα. Ποια πλεονεκτήματα; Μια καταπληκτική θέση, εργαζόμενους που ξέρουν καλά τη δουλειά τους και ένα ισχυρό συμβόλαιο με το Πολεμικό Ναυτικό.

Για το σχέδιό μας περαιτέρω και την εμπλοκή της εταιρείας ONEX –γιατί σας είπα ότι έχουμε σκοπό να αξιοποιήσουμε την εμπειρία από τη Σύρο και τι έγινε εκεί για τα ναυπηγεία Ελευσίνος– θα σας μιλήσω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Κύριε Μπιάγκη, έχετε και εσείς τρία λεπτά στη διάθεσή σας για τη δευτερολογία σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, το Κίνημα Αλλαγής είναι ξεκάθαρο όσον αφορά στις θέσεις του και τη φιλοσοφία του. Εμείς θεωρούμε αναγκαία και στηρίζουμε με όλες μας τις δυνάμεις τη λειτουργία του ναυπηγείου Ελευσίνας, αλλά και γενικότερα μία στρατηγική, μία φιλοσοφία, η οποία να στηρίζει τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, στο σύνολο δηλαδή.

Σε αυτή την κατεύθυνση θεωρούμε ότι μία παραγωγική μονάδα σαν αυτή της Ελευσίνας, με την τεχνογνωσία που έχουν οι εξακόσιοι υπάλληλοι, με τη γνώση τους, μπορεί να προσφέρει τα μέγιστα και το Πολεμικό Ναυτικό και στην τοπική κοινωνία με τις θέσεις εργασίας αλλά και στα ποντοπόρα πλοία.

Σε αυτή τη λογική βλέπουμε τη συνέχιση αυτής της παραγω-

γικής μονάδας, με ό,τι αυτό μπορεί να συνεπάγεται. Τι θέλω να πω; Είδαμε προηγουμένως και στην τοποθέτηση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας την αγωνία του για την ολοκλήρωση αυτού του σχεδίου που αφορά τις δύο πυραυλακάτους.

Μέσα, λοιπόν, και από την τοποθέτηση του ίδιου του Υπουργού και σε συνδυασμό και με την ερώτηση που σας έκανα, προκύπτει αδιέξοδο από τον Μάρτιο και μετά. Στο πλαίσιο αυτό και μέσα από τη φιλοσοφία σας, πώς βλέπετε να συνεχίζεται η λειτουργία; Είστε διατεθειμένοι να συνεχίσετε με τον οποιονδήποτε επενδυτή θέλετε να μιλήσετε, αφού δείτε την προοπτική και την πρότασή του, να μην ασκείτε πίεση σε σχέση με τον στόχο που έχουμε για τις πυραυλακάτους και τη συνεργασία των συγκεκριμένων ναυπηγείων με το Πολεμικό Ναυτικό; Το ένα είναι αυτό. Και το ξεκαθαρίζουμε. Σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει, κατά τη γνώμη μας, στις όποιες προσπάθειες κάνετε, να είναι μέτρο πίεσης για τον επενδυτή το πρόγραμμα της συνεργασίας με το Πολεμικό Ναυτικό. Κατά τη γνώμη μας το πιο σημαντικό είναι αυτό.

Αφ' ετέρου είναι στα σχέδιά μας να συνεχίσουμε τη συνεργασία αυτή; Μετά τις 20 Μάρτη που τελειώνει η συγκεκριμένη σύμβαση, πώς θα συνεχίσουν να λειτουργούν αυτά τα ναυπηγεία; Πώς θα συνεχίσουμε να χρηματοδοτούμε αυτή την προσπάθεια; Πώς θα συνεχίσουμε να κρατάμε ζωντανούς αυτούς τους εξακόσιους ανθρώπους οι οποίοι ουσιαστικά έχουν τεχνογνωσία την οποία αποδεχόμαστε άπαντες; Σε αυτή την λογική, στη λογική του επενδυτή, αύριο θα χρησιμοποιήσουμε και τους εργαζόμενους για να πιέσουμε τον οποιονδήποτε επενδυτή;

Θα τελειώσω λέγοντας και περιμένοντας από εσάς, μετά από τα τεσσεράμισι χρόνια που εμείς δεν είδαμε ουσιαστικά κάποια συγκεκριμένη πολιτική από την προηγούμενη κυβέρνηση στο συγκεκριμένο θέμα, να μας πείτε ποιο είναι το σχέδιό σας για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, ποιο είναι το σχέδιο για τα συγκεκριμένα ναυπηγεία, πώς θα χρηματοδοτηθούν τα ναυπηγεία μετά το τέλος Μαρτίου, και, τέλος, αν μετά το τέλος της συγκεκριμένης σύμβασης είστε διατεθειμένοι για μια περιορισμένη με τη σκληρές προϋποθέσεις παράταση της συγκεκριμένης συνεργασίας και πως βλέπετε να τρέχει ο χρόνος. Αγωνιούν εξακόσιοι εργαζόμενοι που μας παρακολουθούν σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Θα απαντήσει ο κ. Άδωνις Γεωργιάδης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Κατ' αρχάς να πω τι είχε κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση. Έχουμε παρόντες και Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, για να ξέρουμε για τι μιλάμε.

Στις 21 Ιανουαρίου του 2019, επί κυβερνήσεως κ. Τσίπρα δηλαδή, η Τράπεζα Alpha, που είναι ο βασικός πιστωτής, μέσω της εταιρείας «KPMG» έλαβε τις πρώτες μη δεσμευτικές προσφορές για τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις 2 Μαΐου του 2019 ως άγονη. Δεν βρέθηκε, δηλαδή, κανένας επενδυτής που να προσκόμισε τελικούς λεφτά - proof of funds, όπως λέγονται - που να θέλει να πάρει αυτά τα ναυπηγεία με την παρούσα κατάσταση, στην οποία βρίσκονται, παρά τις προτάσεις κουρέματος των πιστώσεων και από τις τράπεζες και από τα ασφαλιστικά ταμεία ως προς τις προσαυξήσεις και τους τόκους, αλλά και ως προς τα χρέη προς την εφορία.

Προσέξτε: Μίλησα πριν για ένα χρέος το οποίο ενδεχομένως ξεπερνάει τα 300 εκατομμύρια ευρώ, βγήκε η τράπεζα με την «KPMG», παρουσίασε μία πρόταση γύρω -χονδρικά το λέω- στα 100 εκατομμύρια, σημαντική μείωση του χρέους -200 εκατομμύρια σχεδόν μείωση-, δεν βρέθηκε κανένας που να προσήλθε για να δώσει χρήματα για να συνεχίσει αυτό το ναυπηγείο τη λειτουργία του. Άρα να καταλάβουμε για τι μιλάμε. Δεν μιλάμε για κανένα πράγμα για το οποίο γίνεται σκοτωμός στον πλανήτη για το ποιος θα το πάρει.

Πάμε στο σχέδιό μας. Σας είπα ότι θέλουμε να αξιοποιήσουμε το ενδιαφέρον της εταιρείας «ONEX». Για ποιον λόγο το λέμε αυτό; Γιατί και η προηγούμενη κυβέρνηση χρησιμοποίησε -βλέπε εδώ και τον συνάδελφό από τις Κυκλάδες, ο οποίος το ξέρει αυτή την εταιρεία στα ναυπηγεία Σύρου. Όταν παραλάβανε τη διακυβέρνηση, είχε κολλήσει περίπου αυτή η διαδικασία, αλλά,

με πολύ στενή συνεργασία και με την εταιρεία και με τους εργαζομένους, τα προβλήματα που είχαν ανακύψει τα λύσαμε. Ξέρετε ότι έγινε μεταβίβαση του ναυπηγείου οριστικά στην «ONEX» τον Νοέμβριο. Έχει παρουσιάσει εκπληκτικά αποτελέσματα στη Σύρο. Τον πρώτο χρόνο λειτουργίας υπό τη διεύθυνση της «ONEX» είχε έναν τζίρο περίπου 22 εκατομμύρια ευρώ, τον δεύτερο χρόνο ξεπέρασε τα 35 εκατομμύρια ευρώ και όχι μόνον δεν χάθηκαν θέσεις εργασίας, αλλά οι εργαζόμενοι στη Σύρο αυξήθηκαν και οι παραγγελίες είναι συνεχείς.

Σήμερα που μιλάμε -σήμερα έτυχε, τώρα, αυτή τη στιγμή- έχουμε τα ναυπηγεία του Ισραήλ, τα οποία κάνουν joint venture συνεργασία με τα ναυπηγεία Σύρου και την «ONEX» για κοινές ναυπηγήσεις, και έχουμε σήμερα εβδομήντα ελληνικές εταιρείες που συμμετέχουν σε συνεργασία σήμερα στη Σύρο για το πώς θα ενώσουν τις δυνάμεις τους για την άνοδο της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα.

Άρα αυτό που λέτε ως αγωνία, να πάρει μπρος η ναυπηγική βιομηχανία, εμείς το έχουμε ήδη ξεκινήσει, έχει πάρει μπρος και γίνεται. Και για να το πω ολόκληρο, για να μη φανεί ότι καπηλεύομαι τις προσπάθειες των προηγούμενων -εγώ δεν θέλω να μου κάνουν αυτά που έκαναν σε εμένα με την υγεία και τους ανασφάλιστους που τον δικό μου νόμο τον παρουσίασαν ως δικό τους- να πω ότι είχε συμβάλει και ο ΣΥΡΙΖΑ, παρ' όλο που είχε κολλήσει και το ξέρουν και οι ιδιοκτήτες και τα είπαν και δεν χρειάζεται να επανέλθω τώρα. Εν πάση περιπτώσει, υπάρχει μια διακυβερνητική συνεργασία σε αυτό.

Ο ίδιος επενδυτής, η «ONEX», έχει εκφράσει το ενδιαφέρον της, με την ίδια διαδικασία, δηλαδή μέσω της δικαστικής προσφυγής και μέσω της δικαστικής απόφασης, για τελική μεταβίβαση του ναυπηγείου εν λειτουργία στην εταιρεία «ONEX» υπό τους όρους που θα κρίνει το δικαστήριο και τις προτάσεις που θα παρουσιάσουν προς το δικαστήριο όλοι οι πιστωτές.

Προσέξτε τώρα: Το θέμα αυτό ετέθη ως ενδιαφέρον ζήτημα της Ελλάδας από τον κύριο Πρωθυπουργό στον πρόεδρο Τραμπ στη συνάντησή μας στον Λευκό Οίκο στις Ηνωμένες Πολιτείες στις αρχές Ιανουαρίου, ορίστηκε ο ομόλογός μου Υπουργός, ο κ. Γουίλμπορ Ρος ως εκείνος που θα εξετάσει αυτό το ζήτημα και ήδη υπάρχει ζωηρό αμερικάνικο ενδιαφέρον, από την αμερικανική κυβέρνηση, για να ολοκληρωθεί αυτή η συμφωνία. Δεν θέλω να πω τώρα περισσότερες λεπτομέρειες γιατί καλό είναι αυτά να ανακοινώνονται όταν κλείνουν. Πάντως σας λέω ότι το ενδιαφέρον από την αμερικανική κυβέρνηση έμπρακτα είναι μεγάλο.

Προσέξτε, όμως, θέλω να σας πω, για να καταλαβαίνουμε τι μου λέτε και τι σας λέω, το εξής: Τα ναυπηγεία Ελευσίνας δεν ανήκουν στο δημόσιο. Δεν μπορώ να κάνω διαγωνισμό. Δεν μου ανήκουν. Τα ναυπηγεία Ελευσίνας ανήκουν και σήμερα σε ιδιώτη ο οποίος χρωστάει. Για να ξεκινήσει η διαδικασία, εάν εμείς πάμε να εκτελέσουμε στον ιδιώτη για τα χρέη του, κλείνουν τα ναυπηγεία, απολύονται εργαζόμενοι. Άρα εμείς δεν έχουμε ως πρώτη επιλογή αυτήν, γιατί εμείς συμφωνήσαμε ότι θέλουμε να διατηρηθούν οι θέσεις εργαζομένων.

Άρα πώς ξεκινάει η διαδικασία; Την έναρξη της διαδικασίας την έχει στα χέρια του ο κ. Ταβουλάρης, ο νυν ιδιοκτήτης ο οποίος ή θα βρει χρήματα για να πληρώσει τα χρέη του και θα προχωρήσουν τα ναυπηγεία υπό τον κ. Ταβουλάρη και εάν βρει δικά του είναι, καλώς να ορίσει ή, αν δεν βρει, θα πρέπει να ακολουθήσει το κυβερνητικό σχέδιο που είναι το ίδιο -επαναλαμβάνω- με αυτό της Σύρου, δηλαδή η μεταβίβαση των μετοχών των ναυπηγείων σε μια ενδιάμεση εταιρεία, που μαζί με τους πιστωτές θα πάμε στο δικαστήριο, θα βγει η δικαστική απόφαση και θα συνεχίσει με τη λειτουργία υπό την «ONEX» μέχρι την τελική μεταβίβαση.

Να σας πω ότι αυτό το σχέδιο, για να ξεκινήσει, πρέπει να υπογράψει ο κ. Ταβουλάρης. Εάν δεν υπογράψει ο κ. Ταβουλάρης -το λέω αυτό για να είμαστε όλοι εδώ πέρα συνεννοημένοι- τα ναυπηγεία θα κλείσουν και οι εργαζόμενοι θα χάσουν τη δουλειά τους. Διότι η περίπτωση να ανανεώνουμε διαρκώς τα συμβόλαια του Πολεμικού Ναυτικού και να πληρώνει το κράτος για να μένουν ημικλειστά ή ημιανοικτά τα ναυπηγεία, χωρίς το Ναυτικό να παίρνει τις τορπιλακάτους που θέλει στην ώρα τους, μόνο και

μόνο για να λέμε όλοι πόσο αγαπάμε τα ναυπηγεία, δεν υπάρχει. Θέλω να είμαι σε αυτό ξεκάθαρος.

Περίπτωση παράτασης θα μπορούσε να υπάρξει σε ποια περίπτωση; Αν ξεκίναγε η εφαρμογή ενός σχεδίου και μπορούσαμε να εγγυηθούμε στο Πολεμικό Ναυτικό ότι από εδώ και μπρος θα μπορούσε να εμπιστευθεί ένα χρονοδιάγραμμα και να παραλάβει τα πλοία του. Αλλά να αναμένει το Πολεμικό Ναυτικό εις το διηνεκές, να πάρει πλοία, να μην τα παίρνει, να τα χρειαζόμαστε τα πλοία, να πληρώνουμε, και τα ναυπηγεία να υποκρινόμαστε όλοι ότι δουλεύουν, αυτό αγαπητέ συνάδελφε, δεν μπορεί να συνεχιστεί και θέλω σε αυτό να είμαι ξεκάθαρος. Εφόσον ο κ. Ταβουλάρης όμως υπογράψει και ακολουθήσει το μοντέλο της Σύρου και πάμε σε αυτό που σας είπα, εργαζόμαστε πάρα πολύ εντατικά για να προχωρήσουν τα ναυπηγεία σε ενδιάμεση λειτουργία, όπως έγινε στη Σύρο, και με τελική μεταβίβαση.

Τώρα να πω και ένα τελευταίο, που σας ενδιαφέρει. Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, για τον χρόνο που παίρνω, έχει σημασία όμως για τους εργαζομένους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχει πολύ ενδιαφέρον, γι' αυτό σας αφήνω.

ΣΥΓΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Απαράβατος όρος που έχει θέσει η Κυβέρνηση προς τον ενδιαφερόμενο επενδυτή είναι ότι στην ενδιάμεση αυτή λειτουργία θα πρέπει να βάλει χρήματα, τα πρώτα για την πληρωμή των μισθών των εργαζομένων, περίπου 18 εκατομμύρια σήμερα -αυτά πρέπει να πληρωθούν αμέσως, στην ενδιάμεση περίοδο, πριν τη μεταβίβαση, για να πάρουν οι εργαζόμενοι τα χρήματά τους και θα μείνει στην τελική μεταβίβαση, όπως έγινε στη Σύρο, το να πάρουν τις αποζημιώσεις τους. Γιατί έχουν να πάρουν και άλλα χρήματα στη συνέχεια - και να βάλει ο επενδυτής χρήματα αρκετά -υπολογίζουμε περίπου 15 εκατομμύρια- για να μπορέσουν τα ναυπηγεία Ελευσίνας να ολοκληρώσουν τις δύο τορπιλακάτους του Πολεμικού Ναυτικού, όπως έχουν δεσμευθεί. Ξέρετε ότι έχουν συμβόλαιο για άλλα δύο, εάν είναι συνεπή τα ναυπηγεία στις υποχρεώσεις τους, και αυτό είναι άλλο ένα περιουσιακό στοιχείο των ναυπηγείων. Αλλά πρώτα πρέπει να ξέρει το Ναυτικό ότι θα πάρει τις τορπιλακάτους του έτοιμες, αξιόμαχες, όπως τις χρειάζεται το Ναυτικό μας για λόγους που και εσείς γνωρίζετε και καταλαβαίνετε.

Άρα συγκεκριμένων και κλείνω: Εάν ο κ. Ταβουλάρης υπογράψει σήμερα, αύριο, μεθαύριο αναλαμβάνουμε εμείς τις διαπραγματεύσεις με την εταιρεία «ΟΝΕΧ», με την υποστήριξη της ελληνικής Κυβέρνησης και το πετυχημένο παράδειγμα της Σύρου, να κάνουμε μία συμφωνία που θα τύχει δικαστικής έγκρισης και προστασίας και που θα εξασφαλίσει τη συνέχεια της λειτουργίας των ναυπηγείων, με πληρωμή των δεδουλευμένων των εργαζομένων και ικανοποίηση της παραγγελίας του Πολεμικού Ναυτικού και μετά να έχουμε ένα λαμπρό μέλλον των ναυπηγείων -γιατί με αυτό θέλω να κλείσω. Όλο αυτό που λέμε τώρα είναι η διαχείριση μίας μίζερης κατάστασης: χρέη, υποχρεώσεις, δικαστήρια. Εμείς δεν βλέπουμε έτσι το μέλλον της ναυπηγικής βιομηχανίας και της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα. Η Ελλάδα με το παράδειγμα της Σύρου απέδειξε ότι μπορεί να είναι ανταγωνιστική. Και, ξέρετε, είναι κρίμα: μόνο οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξοδεύουν τον χρόνο παγκοσμίως για ναυπηγοεπισκευή περίπου 3 δισεκατομμύρια δολάρια. Από αυτά τα 3 δισεκατομμύρια στην Ελλάδα δεν έρχονται ούτε τα 170 εκατομμύρια.

Πάμε, λοιπόν, με αναγεννημένη την Ελευσίνα, όπως και τη Σύρο, να ανταγωνιστούμε στα ίσα τα άλλα ναυπηγεία της Μεσογείου στη ναυπηγοεπισκευή. Τα ναυπηγεία της Ελευσίνας δεν θα στηρίζονται στα κρατικά συμβόλαια, δεν θα στηρίζονται στο Πολεμικό Ναυτικό. Θα στηρίζονται στην ιδιωτική αγορά, που έχει πολύ περιθώριο και πολλά πλοία και που πράγματι -σωστά το είπατε- οι εργάτες των ναυπηγείων έχουν μεγάλη τεχνογνωσία, καλή φήμη και πλέον όλοι δουλεύουν ανταγωνιστικά.

Γιατί, ξέρετε, για πολλές δεκαετίες -και αυτό να το καταλάβουμε όλοι- έχουμε κι εμείς τις ευθύνες μας ως λαός στο σύνολο για το ότι φθάσανε όλα μας τα ναυπηγεία να χρεοκοπήσουν. Πρέπει πάντα να έχουμε στο μυαλό μας ότι είναι μια ανταγωνιστική βιομηχανία. Ναυπηγεία υπάρχουν και στην Κροατία, ναυπηγεία υπάρχουν και στην Τουρκία και στη Βουλγαρία, ναυπη-

γεία υπάρχουν και στην Ρουμανία. Άρα όλοι να ξέουμε ότι δουλεύουμε σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον και πρέπει να παρέχουμε ένα ανταγωνιστικό προϊόν ως προς την ποιότητα και ως προς το κόστος. Αλλά, επαναλαμβάνω, η μεγάλη επιτυχία των ναυπηγείων Σύρου αποδεικνύει ότι αυτό μπορούμε να το κάνουμε. Όπως το κάναμε στη Σύρο πάμε να το κάνουμε και στην Ελευσίνα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Η επόμενη ερώτηση που θα συζητηθεί είναι ίδια, αλλά απευθύνεται στο Υπουργείο Εργασίας. Πρόκειται για τη δεύτερη με αριθμό 462/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Βοιωτίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Γεωργίου Μουλκιώτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Το μέλλον των Ναυπηγείων της Ελευσίνας και των εξακοσίων εργαζομένων σε αυτά μετά την 31^η Μαρτίου 2020».

Κύριε Μουλκιώτη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το ζήτημα στο οποίο αναφερόμαστε, εξετάζουμε και θίγεται σήμερα στη Βουλή με τρεις ερωτήσεις -η τρίτη είναι η δική μου- από το Κίνημα Αλλαγής και με τις απαντήσεις που μέχρι τώρα έχουν δοθεί είναι ένα μείζονος σπουδαιότητας ζήτημα το οποίο αφορά την εθνική οικονομία, με ό,τι αυτό συμπεριλαμβάνει. Δεν αφορά μόνο δηλαδή την ανάπτυξη, δεν αφορά μόνο την Εθνική Άμυνα, δεν αφορά μόνο τους εργαζομένους. Είναι μείζον ζήτημα που αφορά την εθνική οικονομία.

Το πλαίσιο στο οποίο εγώ ερωτώ, κύριε Πρόεδρε, τον κύριο Υπουργό αφορά αποκλειστικά και μόνο τους εργαζομένους. Να μην πω περισσότερα, δεν υπάρχει λόγος, έχουν ακουστεί διάφορα πράγματα. Το ζήτημα, λοιπόν, είναι ότι η εταιρεία «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.» με τη συμφωνία και την σύμβαση που είχε γίνει με το Πολεμικό Ναυτικό και με τους εργαζομένους και η οποία έχει κυρωθεί χρωστάει περίπου 18 εκατομμύρια στους εργαζομένους.

Ακούστηκαν και κάποιες ενδιαφέρουσες απόψεις τώρα από τον κύριο Υπουργό Ανάπτυξης, πολύ σημαντικές, και δεν υπάρχει καμμία αμφισβήτηση σε σχέση με τις οφειλές. Τίθεται ένα μείζον ζήτημα: Εάν δεν τελεσφορήσει η όλη διαδικασία τι γίνεται και πώς διασφαλίζονται οι εργαζόμενοι σε σχέση με αυτά τα οποία τους οφείλονται, αλλά επιπλέον και πώς διασφαλίζεται και πώς αξιοποιεί το ελληνικό δημόσιο, και η Κυβέρνηση εν προκειμένω, την τεχνογνωσία και την τεράστια εμπειρία την οποία έχουν αυτοί οι άνθρωποι, που είναι ένα προστιθέμενο κεφάλαιο σε σχέση με την όλη επενδυτική δραστηριότητα, αλλά και για τη χώρα. Υπάρχει ένα μείζον ζήτημα ζωτικού ενεργητικού κεφαλαίου το οποίο αφορά τους εργαζομένους. Επίσης, ρωτώ, κύριε Υπουργέ, τι πρωτοβουλίες θα αναλάβει η Κυβέρνηση προκειμένου να πληρωθούν οι εξακόσιοι εργαζόμενοι και να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας τους και οι συμβάσεις οι οποίες υφίστανται.

Μένω σε αυτά και στη δευτερολογία μου θα αναφέρω ίσως κάποια πράγματα, αφού ακούσω και την πρωτολογία σας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Μουλκιώτη. Ο κ. Άδωνις Γεωργιάδης απάντησε στο δικό του κομμάτι και έδωσε απαντήσεις σε πολλά θέματα. Σε εσάς θα απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Ιωάννης Βρούτσης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε Μουλκιώτη, θεωρώ ευτυχές το γεγονός ότι οι ερωτήσεις εκ μέρους του Κινήματος Αλλαγής τέθηκαν σε μία χρονική συγκυρία ταυτόχρονα στο Υπουργείο Ανάπτυξης και στο Υπουργείο Άμυνας και διαδοχικά η μία ερώτηση μετά την άλλη, μετά τον Υπουργό Άμυνας στον Υπουργό Ανάπτυξης και στον Υπουργό Εργασίας, για το ίδιο κρίσιμο θέμα. Είναι ίσως η πρώτη φορά, όμως, που ενώπιον του εθνικού Κοινοβουλίου μπορούν οι Υπουργοί να μιλήσουν με όρους αισιοδοξίας και ελπίδας. Και το λέω αυτό γιατί, όπως ακούσατε λίγο πριν από τον Υπουργό Ανάπτυξης, έχουν δρομολογηθεί διαδικασίες και για την Ελευσίνα. Και εξηγούμαι.

Το μέλλον -και αυτό θέλω να το κρατήσουμε όλοι- των ναυπηγείων Ελευσίνας όσον αφορά την οικονομική τους προοπτική και τις θέσεις των εργαζομένων προσανατολίζεται και κατευθύνεται από αυτό το οποίο συνέβη στη Σύρο, στο ναυπηγείο του Νεωρίου. Στο Νεώριο της Σύρου αυτή τη στιγμή όσον αφορά τετρακόσιες πενήντα θέσεις εργασίας, οι οποίες κινδύνευαν να χαθούν -ήδη είχαν απολεσθεί-, οι άνθρωποι βρήκαν δουλειά. Και όχι μόνο αυτό, αλλά υπάρχει ζήτηση για εργασία στο ναυπηγείο του Νεωρίου της Σύρου και δυστυχώς δεν υπάρχουν εξειδικευμένα άτομα να τις υπηρετήσουν.

Αυτή τη στιγμή στο Νεώριο της Σύρου μέσα από την ιδιωτική πρωτοβουλία βλέπει κανείς το εξής φαινόμενο -ήμουν προχθές στη Σύρο- να υπάρχουν πλοία αρόδου, δηλαδή απέξω για να πάρουν σειρά να μπουν να κάνουν επισκευές -αυτό δεν υπήρχε ποτέ-, ενώ ταυτόχρονα ο τζίρος της εταιρείας μέσα σε δύο χρόνια έχει αυξηθεί πάνω από 20%. Τι ήταν το μαγικό το οποίο έγινε και άλλαξε τα πράγματα; Πάμε και επισκεπτόμαστε και ως Υπουργός έχω δει κατ' επανάληψη τους εργαζόμενους στο Νεώριο της Σύρου, οι οποίοι νιώθουν ικανοποιημένοι για τη δουλειά που έχουν, τις αμοιβές που έχουν και για το ότι έχουμε ένα ναυπηγείο το οποίο δεν χρωστάει πλέον υποχρεώσεις ούτε σε ασφαλιστικές εισφορές -πληρώνει- ούτε σε φόρους. Αυτό που συνέβη ήταν μία αποφασιστικότητα που υπήρξε από μία επιχείρηση να μπει να εξυγιάνει τον τόπο, να κάνει σωστά τη δουλειά της, και από ένα υγιές συνδικαλιστικό κίνημα -θέλω να το πω αυτό- εργαζομένων, οι οποίοι είπαν «πρώτα η δουλειά μας και το συμφέρον μας και μετά οι μικροκομματικές σκοπιμότητες».

Αυτό το τελευταίο ήταν που υπονόμεισε όλη την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη από τη Σύρο μέχρι την Ελευσίνα και το Πέραμα διαχρονικά. Μικροκομματικές σκοπιμότητες οι οποίες υπονόμεισαν το συμφέρον των εργαζομένων.

Και να, λοιπόν, στη Σύρο σήμερα τετρακόσιοι πενήντα εργαζόμενοι όχι μόνο έχουν δουλειά, όχι μόνο δεν χάθηκαν θέσεις εργασίας, πληρώνονται και πολύ καλά. Και αν δει κάποιος το συνδικάτο της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και τους συναντήσει, κύριοι συνάδελφοι όλων των κομμάτων, θα δει μια απέραντη ικανοποίηση.

Για το συγκεκριμένο θέμα, λοιπόν, στην πρωτολογία μου σας λέω: Η λύση για τους εξακόσιους εργαζόμενους και η θέση της Κυβέρνησης είναι να μη χαθεί ούτε μία θέση εργασίας στην Ελευσίνα. Δεν μπορεί να λυθεί το συγκεκριμένο ζήτημα με την υπάρχουσα παθογένεια.

Το Υπουργείο Ανάπτυξης έχει δρομολογήσει την προοπτική της απάντησης για την εξέλιξη του ναυπηγείου της Ελευσίνας και την πληρωμή των 18 εκατομμυρίων ευρώ.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Μουλκιώτη, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς επειδή ήταν συγκεκριμένη η ερώτηση και υπάρχει κάτι το οποίο δεν ήταν σωστό -ξέρετε, διοικητικά δεν λύνονται κάποια θέματα-, καθώς μιλήσατε για «υγιές συνδικαλιστικό κίνημα», ως τα αφήσουμε αυτά τουλάχιστον. Επειδή είναι πολύ σοβαρό το ζήτημα και σε κάθε περίπτωση μιλάμε με έναν άλλο τρόπο σήμερα, ως το κρίνει αυτό το συνδικαλιστικό κίνημα, να λύσει τα προβλήματά του όπως θέλει και ως το αφήσουμε να μην το λέμε μέσα στη Βουλή. Έτσι όπως το λέτε, δεν θεωρώ ότι συμβάλλετε σε κάτι.

Σε κάθε περίπτωση, ένα ζήτημα είναι το μείζον. Υπάρχουν ναυπηγεία, υπάρχουν θέσεις εργασίας, υπάρχει μια συγκεκριμένη δουλειά. Αυτή είναι η κατάσταση, λοιπόν, σύμφωνα με τις απαντήσεις οι οποίες δόθηκαν μέχρι και τώρα συνολικά και από τον Υπουργό Άμυνας και από τον Υπουργό Ανάπτυξης, και πράγματι υπάρχει μια συγκεκριμένη διαδικασία, αλλά δεν υπάρχει κάτι δεδομένο αυτή τη στιγμή. Θα υπάρξει και αναμένουμε.

Αυτή η αβεβαιότητα σε σχέση με την όλη σπουδαιότητα του ζητήματος είναι αυτό που μας προβληματίζει. Δεν θα αναφερόμαστε στα προηγούμενα χρόνια τι υπήρχε, αν υπήρχε ένα τέλμα στην όλη διαδικασία που αφορά τα ναυπηγεία Ελευσίνας. Πράγματι υπήρχε μια κατάσταση τελματώδης. Έρχεται η Κυβέρνηση

σήμερα, λαμβάνει πολιτικές αποφάσεις, οφείλετε να τις πείτε και στη Βουλή, να αναδείξετε ποιο είναι το πρόβλημα το οποίο αναδεικνύεται και πώς κινείται η διαδικασία.

Κύριε Υπουργέ Εργασίας, δεν μπορεί, όπως είπε και ο κ. Γεωργιάδης -και πράγματι αναφέρθηκε και σε συνέδριο τον προηγούμενο μήνα που αφορούσε τη ναυτιλία και τη ναυπηγοεπισκευαστική-, οι Έλληνες εφοπλιστές να επενδύουν και να μιλάνε στο εξωτερικό με δισεκατομμύρια ευρώ και να αγνοείται η χώρα μας.

Και δεν μπορεί επίσης, κύριε Υπουργέ, το 2006 οι διάφορες ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στη χώρα μας να άγγιζαν τα 600 εκατομμύρια ευρώ και σήμερα να φτάνουν τα 100 εκατομμύρια ευρώ και αν φτάνουν μετά βίας.

Όμως εδώ είναι και το μείζον ζήτημα. Όταν είμαστε και μιλάμε και με τους εφοπλιστές, επειδή ασκούμε πολιτική, μπορούμε να βάλουμε και ζητήματα τέτοια: Τι θα γίνει την επόμενη μέρα, πώς βρίσκουμε λύσεις και γιατί, κύριοι, μπορείτε να κάνετε τις όποιες εργασίες σας έξω και όχι μέσα στη χώρα μας, προκειμένου το συνάλλαγμα να είναι μέσα στη χώρα, να υπάρχει και η τεχνογνωσία να αξιοποιηθεί και να προχωρήσει και οι εγκαταστάσεις να έχουν μια άλλη υπεραξία και σε κάθε περίπτωση, να έχουμε μια ομαλή κατάσταση. Και βρίσκονται τα θύματα, γιατί πράγματι θύματα στην όλη διαδικασία είναι οι εργαζόμενοι.

Εμείς ως Κίνημα Αλλαγής, κύριοι Υπουργοί, δεν μπορούμε να δεχθούμε, ασχέτως των όποιων προβλημάτων υπήρξαν μέχρι χθες, την «εργαλειοποίηση» -ας μου επιτραπεί η προσφιλής αυτή έκφραση, αν και δεν μου αρέσει και τη χρησιμοποιώ εντός εισαγωγικών- όπως και της αμυντικής βιομηχανίας και των πυραυλάκων, να υπάρχει «εργαλειοποίηση» για το όλο θέμα και των εργαζομένων.

Δεν μπορεί να βάλουμε τους εργαζόμενους μέσα σε αυτό το παιχνίδι. Οι εργαζόμενοι έχουν προσφέρει, οι εργαζόμενοι έχουν βάλει χέρι γι' αυτή τη διαδικασία, έχουν θυσιάσει δικαιώματα και υποχρεώσεις, έχουν υποστεί την κρίση που υπάρχει. Είναι εξακόσιοι στον αριθμό και υπάρχουν μεγάλα προβλήματα και μεγάλες οφειλές. Αυτά οφείλουμε να τα δούμε και πρέπει, κύριε Υπουργέ, να τα λάβετε υπ' όψιν σας.

Και το μείζον ζήτημα είναι εάν δεν τελεσφορήσει, αφήνουμε αυτή την επιχείρηση, αυτόν τον τομέα έρμαιο; Και στην περίπτωση που δεν προχωρήσει η διαδικασία, μπορεί να λάβει πολιτική απόφαση το Υπουργείο; Μπορούμε να πούμε ότι με δεδομένες τις οφειλές προς το δημόσιο και είναι μεγάλα τα ποσά -ότι μπορεί να αξιοποιήσει αυτές τις οφειλές το ελληνικό δημόσιο και να κινήσει μία άλλη διαδικασία; Έχει δει κάποιο άλλο μοντέλο; Έχει προσομοιώσει, ως το πώς έτσι, κάτι άλλο; Ας μην είναι σαν τη Σύρο. Να είναι κάτι διαφορετικό το οποίο να μπορεί να δώσει το έναυσμα να προχωρήσει μια διαδικασία.

Μη φτάσουμε στο τέλμα και απογοητευτούμε όλοι, γιατί η απογοήτευση θα είναι συνολική. Δεν θα είναι κυβερνητικό το ζήτημα. Θα αφορά όλους, θα είναι πρόβλημα για τη χώρα αυτή ή οποιαδήποτε αρνητική εξέλιξη σε αυτόν τον τομέα.

Κύριοι Υπουργοί, θεωρώ ότι μπορεί με πολιτική απόφαση να λυθεί το ζήτημα. Με πολιτική απόφαση μπορούμε να έχουμε όχι deadline 31 Μαρτίου, αλλά να έχουμε συνέχιση μιας διαδικασίας επωφελοφύς για όλους και για την Εθνική Άμυνα. Γιατί δεν μπορούμε να πω ότι με 92% ετοιμότητα η μία πυραυλάκατος να μας στοιχίζει το 8% και να μη φτιάξουμε πυραυλάκατος για την Εθνική Άμυνα.

Θέλει υπεύθυνη αντιμετώπιση το ζήτημα και δεν μπορεί να δίνονται λύσεις έτσι για μια εκκρεμότητα τέτοιου είδους. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει συνέχιση της λειτουργίας, συνέχιση σε όλους τους τομείς επ' ωφελεία και της πολιτείας και της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης και στο εξωτερικό, αλλά και της Εθνικής Άμυνας και των εργαζομένων.

Και σε κάθε περίπτωση, θα ήθελα να ακούσω την απάντησή σας εδώ ή τη θέση σας. Και να μας πείτε αν έχει γίνει ενέργεια προς τους Έλληνες εφοπλιστές σε σχέση με αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός -και συμφωνώ απόλυτα, γιατί το διαβάσαμε κι έχει γίνει δημόσια γνωστό- δηλαδή τι κάνουν με τη λογική της επένδυσης και της βοήθειας στην χώρα που εξήλθε ίσως μιας δύσκολης οικονομικής περιόδου και πάμε σε μια άλλη μέρα. Βά-

ζουν χέρι ή δεν βάζουν;

Και σε κάθε περίπτωση, κύριε Υπουργέ Ανάπτυξης, μιας που είστε εδώ και μου επιτρέπετε, βάλτε κι εσείς πλάτη να τους υποχρεώσετε. Ξέρετε πώς μπορεί πολιτικά να γίνει μια τέτοια διαδικασία. Και ας έρθουν στη χώρα μας να κάνουν την επένδυση για να δώσουν ζωή και να χαμογελάμε όλοι. Γιατί τώρα δεν χαμογελάμε. Σκεφτόμαστε τι θα γίνει αύριο. Και δεν μιλάμε απλά έτσι για να μιλήσουμε.

Είναι μείζονος σπουδαιότητας το θέμα -πιστεύω το ξέρουν όλες οι πτέρυγες- και βεβαίως, η περιοχή αυτή με την τεχνολογία που έχει και με ό,τι άλλο background έχει, πρέπει να αξιοποιηθεί και να μην πάει στα αζήτητα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Βρούτση, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας για τη δευτερολογία σας και να απαντήσετε στον κ. Μουλκιώτη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε Μουλκιώτη, η ευαισθησία που δείχνετε για τους εξακόσιους εργαζόμενους και την προοπτική για τα ναυπηγεία Ελευσίνας νομίζω ότι καταλαβαίνετε ότι είναι ίδια και για εμάς.

Εννοείται ότι κοινός τόπος είναι να βρούμε λύση, ώστε πρώτον να διατηρηθούν οι εξακόσιες θέσεις εργασίας -και όχι μόνο, αλλά να αυξηθούν-, δεύτερον οι εργαζόμενοι να πληρώνονται καλά, και τρίτον να επανέλθει ο στόλος της ναυπήγησης των Ελλήνων εφοπλιστών και πάλι στα ελληνικά ναυπηγεία, τα ελληνικά χέρια.

Ερώτηση ρητορική: Μίλησα λίγο πριν με αφορμή αυτό που είπατε για τους εφοπλιστές, γι' αυτό που εγώ ονομάζω πατριωτικός εφοπλισμός. Ρωτήσατε λίγο πριν γιατί οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έρχονται να κατασκευάσουν εδώ τα πλοία τους. Η απάντηση νομίζω δόθηκε. Κοιτάξτε, ήρθε η ώρα που δεν μπορούμε να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας, κύριοι συνάδελφοι.

Εάν δεν δούμε τις παθογένειες της ελληνικής οικονομίας, της λειτουργίας σε όλα τα επίπεδα, δεν μπορούμε να βρούμε την απάντηση για το μέλλον. Πράγματι, οι εφοπλιστές δεν έρχονται στην Ελλάδα. Για να δούμε τι συνέβαινε.

Υπήρχαν καταλήψεις σε πλοία τα οποία κατασκευάζονταν. Συνδικαλιστικά σωματεία έμπαιναν μέσα και απαγόρευαν την ομαλή λειτουργία και επισκευή των πλοίων, με αποτέλεσμα να υπάρχουν χρέη και έτρεχαν προθεσμίες σε κατασκευαστικές διαδικασίες. Οπότε μετά από μία, δυο, τρεις, όλοι έφευγαν από την Ελλάδα. Λες και το έκαναν σκόπιμα να υπονομεύσουν την εθνική οικονομία κάποιες μικροκομματικές μη υγιείς συνδικαλιστικές οργανώσεις!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Αυτά έλεγε η Χρυσή Αυγή! Ο Λαγός τα έλεγε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ, κύριε Κατσώτη!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Καλά, καλά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Αυτά έλεγε η Χρυσή Αυγή! Ο Λαγός τα έλεγε! Ντροπή σου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ. Δεν απευθύνετε σε εσάς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Και τότε η απάντηση δόθηκε από τη Σύρο. Για πρό-σεξε τι γίνεται στη Σύρο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Λάθος σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Δεν μιλάω για τους εργαζόμενους. Μιλάω για κάποιες μικρές ομάδες. Οι εργαζόμενοι θέλουν δουλειά. Οι εργαζόμενοι θέλουν την αμοιβή τους. Οι εργαζόμενοι θέλουν να αμειφθούν καλά. Για ακούστε τι έγινε στη Σύρο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Λάθος σας. Μεγάλο λάθος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Στη Σύρο οι εφοπλιστές επέστρεψαν τα πλοία τους στην Ελλάδα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Λάθος σας. Μεγάλο λάθος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Μουλκιώτη, δεν σας διέκοψε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Συγγνώμη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε Μουλκιώτη, όχι συγγνώμη. Διακόπτετε. Δεν θέλετε να ακούσετε την απάντηση τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Μουλκιώτη, σας παρακαλώ. Δεν σας διέκοψε. Ο κόσμος βγάζει συμπεράσματα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Στη Σύρο οι εφοπλιστές επέστρεψαν. Πάνω από εκατόν είκοσι πλοία εφοπλιστών βρίσκονται αρόδου στη Σύρο για να κάνουν επισκευές σε ένα ναυπηγείο, το οποίο τούς δίνει εγγυήσεις ότι το πλοίο θα μπει μέσα, το πλοίο θα δουλέψει, το πλοίο θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του, είτε θα γίνουν αλλαγές στα θέματα τα οποία έχει και εμπρόθεσμα, μέσα στο περιβάλλον στο οποίο έχει υπάρξει σύμβαση, θα υλοποιηθεί η σύμβαση και το πλοίο θα φύγει.

Αυτό έγινε στη Σύρο, το αυτονόητο δηλαδή. Δηλαδή στη Σύρο σήμερα έχουμε ένα κανονικό ναυπηγείο, χωρίς να υπάρχουν οι εργαζόμενοι εκείνοι οι οποίοι υπονόμωσαν τη λειτουργία του. Εργαζόμενοι και σωματείο σήμερα και επιχείρηση μαζί πάνε μαζί, χέρι-χέρι. Οι εργαζόμενοι πληρώνονται καλά, οι εργαζόμενοι απέτρεψαν προτροπές από την Αθήνα που τους έλεγαν «Κάντε κατάληψη, έτσι για την κατάληψη», και το συνδικαλιστικό κίνημα της Σύρου σήμερα εκπροσωπεί τετρακόσιους πενήντα εργαζομένους, που όλοι μαζί πηγαίνουν ικανοποιημένοι στη δουλειά τους, τους έχουμε δει, τους έχουμε αγκαλιάσει, πηγαίνουν μαζί με την επιχείρηση, νιώθουν χαρούμενοι γιατί πάνε και βρίσκουν δουλειά, είναι χαρούμενοι γιατί βλέπουν και έξω από το ναυπηγείο δεκάδες πλοία να περιμένουν.

Το ίδιο όραμα έχουμε και για την Ελευσίνα και το σχέδιό μας αναπτύχθηκε λίγο πριν από τον Υπουργό Ανάπτυξης. Θα κάνουμε το ίδιο σχέδιο. Βεβαίως δεν είναι κρατική επιχείρηση η Ελευσίνα, ανήκει στον κ. Ταβουλάρη. Εάν ο κ. Ταβουλάρης δεν υπογράψει, δυστυχώς δεν μπορεί να χορηγηθεί από το ελληνικό δημόσιο ούτε ένα ευρώ στα ναυπηγεία, διότι είναι κρατική επιχορήγηση και αυτό είναι αντιθεσμικό, μη κανονικό. Αυτό δεν μπορούμε να το κάνουμε. Τι κάνουμε λοιπόν ως ελληνική πολιτεία; Ξεκίνησε επί ΣΥΡΙΖΑ το θέμα του Νεωρίου, το είπαμε πριν. Δεν είμαστε μικρόψυχοι, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ. Πήραμε τη σκυτάλη από εκεί που την αφήσατε και το προχωρήσαμε. Έχουμε πλέον μπροστά μας τον σωστό δρόμο που πρέπει να ακολουθήσουμε.

Αυτό λοιπόν είναι για εμάς το όραμα, είναι η υλοποίηση ενός σχεδίου από το Υπουργείο Ανάπτυξης, το οποίο θα δώσει λύση, αντίστοιχη με αυτή του Νεωρίου της Σύρου, και στην Ελευσίνα. Υπάρχει μία ενδιαφερόμενη επιχείρηση, η «ΟΝΕΧ». Δυστυχώς ο διανομισμός, που έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ, απέβη άκαρπος. Δεν υπήρξε κανένας που να ενδιαφέρεται να πάρει την Ελευσίνα και τώρα είμαστε στην τελική ευθεία, να υπογράψει ο κ. Ταβουλάρης, και να ακολουθήσουμε την ίδια διαδικασία. Οι εξακόσιοι εργαζόμενοι θα γίνουν χίλιοι εξακόσιοι εάν υλοποιηθεί αυτό το σχέδιό μας και θα ξαναδούμε και πάλι χιλιάδες πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών, και όχι μόνο, να επιστρέφουν στην Ελλάδα.

Το μόνο που θα σας πω, κλείνοντας, είναι πως αυτό το οποίο εισέπραξα μέσα από τις συζητήσεις με τους εργαζόμενους στο Νεώριο της Σύρου είναι ότι τα μηνύματα που περνούν από την Τουρκία και από τη Ρουμανία είναι πολύ αντίθετα σε επίπεδο συναισθημάτων. Λυπούνται που άνοιξε το Νεώριο της Σύρου, διότι πλέον επιστρέφουν τα πλοία πίσω και μειώνεται η δουλειά στην Τουρκία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα συνεχίσουμε με την πρώτη με αριθμό 463/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Τριανταφυλλίδη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Ενίσχυση και αναβάθμιση του θεσμού Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑΣ) Μαθητείας του ΟΑΕΔ».

Κύριε Τριανταφυλλίδη, έχετε δύο λεπτά στη διάθεσή σας και επειδή είστε και σπύρτο αναμμένο σάς θέλω ψύχραιμο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, μέλημα

του εκάστοτε Υπουργείου Εργασίας είναι η αντιμετώπιση του εφιάλτη της ανεργίας. Διαχρονικά, στα χρόνια των μνημονίων, κτύπησε ταβάνι στο 28%, παραδόθηκε τον Ιούλιο του 2019 στο 18% και είναι μέλημα κάθε Υπουργού, στον βαθμό που θέλει να αντιμετωπίσει και να δώσει δημιουργική προοπτική σε κάθε νέο παιδί, σε κάθε άνεργο, μακροχρόνια άνεργο, να βρει μία θέση δουλειάς και να αντιμετωπίσει τις στοιχειώδεις βιοτικές ανάγκες του ιδίου και της οικογένειάς του, όπως και ο στόχος της βελτίωσης του εισοδήματος.

Μοχλός, εργαλείο, διαχρονικά καταξιωμένο στη συνείδηση των Ελλήνων πολιτών αλλά και της παραγωγικής οικονομίας είναι ο θεσμός του ΟΑΕΔ, του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού. Το λέμε εμείς γιατί έτσι βολεύει στο επιχειρημά μας; Όχι, είναι ένας διαχρονικά επιτυχημένος θεσμός, που βαστάει ιστορικά κοντά στα εξήντα οκτώ χρόνια, από το 1952, και με βάση έρευνα, που έγινε και ανακοινώθηκε τον Νοέμβριο του 2015, οι μισοί απόφοιτοι των σχολών μαθητείας του ΟΑΕΔ των τελευταίων τριών ετών, 2011-2014 -σημειώνω, κύριε Υπουργέ, για το καλώς έχειν- εργάζονται, ενώ το 50% αυτών βρήκαν εργασία σε διάστημα μικρότερο των έξι μηνών. Δηλαδή ένας στους δύο που πέρασε από σχολές μαθητείας, και όταν λέμε «σχολές μαθητείας» εννοούμε μαγειρική, ζαχαροπλαστική, ηλεκτρολόγοι, μηχανικοί αυτοκινήτων, ψυκτικοί κ.λπ., βρήκε εργασία. Αυτό το καταθέτω στα Πρακτικά, έτσι για να υπάρχει μία ρητή καταγραφή αξιολόγησης, που επιβάλλεται πάντα να γίνεται, γιατί οι θεσμοί δεν κρίνονται από τους στόχους τους και τις εξαγγελίες τους αλλά από τα αποτελέσματα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αλέξανδρος Τριανταφυλλίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κρατάμε τα στοιχεία για τον έναν στους δύο απόφοιτους που βρήκε εργασία, για τη διεισδυτική μάθηση και τη διεισδυτική άσκηση και η σύζευξη αυτή, απ' τη μια της μάθησης και από την άλλη της πρακτικής εξάσκησης, για δύο χρόνια είναι που έδινε αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα στον ΟΑΕΔ. Το λέει μόνο η συγκεκριμένη έρευνα; Δεν το λέει μόνο η συγκεκριμένη έρευνα. Το λένε και οι κοινωνικοί εταίροι και κυρίως η ΓΣΕΕΕ και ΓΣΕΕ, οι οποίοι θεωρούν ότι, όπως ανέπτυξαν σε ημερίδα για τη μάθηση στον χώρο εργασίας στις 4 Δεκεμβρίου του 2019, στην Αθήνα, το πιο αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα μαθητείας είναι του ΟΑΕΔ. Κι αυτό γιατί έχει μακρύ χρόνο πρακτικής άσκησης, δύο έτη, είναι ρυθμισμένο με συμβάσεις εργασίας, δοκιμασμένο και οι επιχειρήσεις μπορούν να επενδύσουν σε αυτό για να έχουν άμεσα, εξασφαλισμένα, μελλοντικούς εργαζόμενους, που θα κομπιάσουν στις ανάγκες της επιχείρησής τους. Έχουμε λοιπόν δύο στοιχεία, τα οποία σάς τα κατέθεσα και νομίζω ότι γίνονται κοινώς αποδεκτά.

Το ερώτημα είναι, κύριε Υπουργέ, πρώτα απ' όλα γιατί το Υπουργείο Παιδείας δήλωσε αναρμοδιότητα, η κ. Κεραμέως, και εξ αυτού του λόγου η επίκαιρη ερώτηση απευθύνθηκε σε εσάς και όχι στο Υπουργείο Παιδείας, αλλά στο Υπουργείο Εργασίας. Αλλά αυτό είναι κάτι που θα το λύσετε στο εσωτερικό της Κυβέρνησης. Έχουμε τις δηλώσεις του κ. Πρωτοψάλτη στην εφημερίδα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», που αναφέρεται σε ζητήματα της προοπτικής του ΟΑΕΔ: «Η νέα διοίκηση του ΟΑΕΔ επενδύει στην ποιοτική μαθητεία, με δράσεις που στοχεύουν στη συνολική αναβάθμιση των προγραμμάτων και στην εξασφάλιση επαγγελματικής επιτυχίας για τους μαθητές.», εφημερίδα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» τον Νοέμβριο του 2019 επίσης.

Από την άλλη πλευρά, η κ. Κεραμέως δηλώνει, και μέσα από το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, ότι ουσιαστικά ο στόχος είναι η απαξίωση, η μείωση, η αποφλοίωση του ΟΑΕΔ και η δημιουργία, η επιστροφή στο πρόγραμμά τους ΣΕΚ, των σχολών επαγγελματικής κατάρτισης, του 2013 και η κατεύθυνση της μεταγυμνασιακής -όχι μεταλυκειακής- κατάρτισης προς αυτή την κατεύθυνση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε Τριανταφυλλίδη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Φοβάμαι, κύριε Υπουργέ, ότι μέσα στην ίδια Κυβέρνηση κωπηλατείτε προς διαφορετικές

κατευθύνσεις και ξέρετε όταν σε ένα σκάφος άλλος κωπηλατεί προς τα εμπρός, άλλος προς τα πίσω, κι άλλος στο πλάι ποια είναι η κατεύθυνση. Δεν υπάρχει, παραμένει στο ίδιο σημείο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι στον ΟΑΕΔ, χίλιοι επτακόσιοι δέκα στον αριθμό, ωρομίσθιοι, αναπληρωτές και μόνιμοι, να αναρωτιούνται τελικά ποιος είναι ο στόχος. Είναι ο στόχος της διεύρυνσης, της περαιτέρω αξιοποίησης, αυτού του θεσμού, που όπως σας απέδειξα, είναι καταξιωμένος στη συνείδηση του κόσμου, ή ουσιαστικά να στρέψετε όλο αυτό και μάλιστα ποιους; Οικογένειες που δεν έχουν τα αναγκαία εισοδήματα, δεν μπορούν να πληρώσουν τα ακριβά ΙΕΚ, κύριε Υπουργέ. Δεν έχουν τη δυνατότητα να στείλουν το παιδί τους για ψυκτικό, για ηλεκτρολόγο, για ζαχαροπλάστη, για εστιάτορα σε κάποιο ακριβό ΙΕΚ. Επιλέγουν τον ΟΑΕΔ ακριβώς και για αυτόν τον λόγο.

Τι θα κάνετε λοιπόν; Ποια είναι η κατεύθυνση; Είναι και αυτό, στο πλαίσιο ενός άκρατου νεοφιλελευθερισμού, να οδηγήσετε σε απαξίωση τον ΟΑΕΔ; Περιμένουμε -και δεν θέλω να κάνω δίκη προθέσεων- περιμένω όχι εγώ, γιατί η φωνή μου είναι η φωνή αυτών των εργαζομένων, που περιμένουν να ακούσουν, αλλά και των νέων παιδιών, που επειδή δεν έχουν περάσει στο πανεπιστήμιο, δεν έχουν περάσει στο λύκειο, περιμένουν να δουν αν η σημερινή κυβερνητική βούληση είναι η περαιτέρω αξιοποίηση, όπως το θέλουν και εκείνοι και οι κοινωνικοί φορείς, ΓΣΕΕΕ και ΓΣΕΕ, και οι εργαζόμενοι, χίλιοι οκτακόσιοι περίπου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Θα σας απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, ο κ. Ιωάννης Βρούτσης.

Κύριε Βρούτση, έχετε τρία λεπτά στη διάθεσή σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε συνάδελφε, σκέφτομαι αν είχατε και δίκη προθέσεων τι θα λέγατε! Διότι εσείς στην τοποθέτησή της και στο ερώτημά σας όχι μόνο είπατε έναν προβληματισμό και μια ερώτηση, αλλά προείπατε για μας το κυβερνητικό μας σχέδιο, την προοπτική μας, νεοφιλελευθερισμός, κλείσιμο του ΟΑΕΔ. Φτάσατε στο τέλος σε μια φανταστική εικόνα για έναν ΟΑΕΔ που εμείς τουλάχιστον δεν έχουμε ούτε στο μυαλό μας ούτε στην κυβερνητική πολιτική που έχουμε χαράξει.

Εν πάση περιπτώσει, για να συνθέσουμε και ορισμένα ζητήματα, συμφωνώ μαζί σας και ως Υπουργός και ως πολιτικός. Ο ΟΑΕΔ, πρώτον, αποτελεί έναν πολύ σημαντικό βραχίονα όχι μόνο για το Υπουργείο Εργασίας, αλλά συνολικά για το κράτος, για να δώσει κατευθύνσεις επαγγελματικής κατάρτισης και απασχόλησης την επόμενη μέρα και δεύτερον, είναι και μια πραγματικότητα η οποία πλέον είναι γνωστή στη χώρα μας: Η ανάγκη να βρούμε ανθρώπινο δυναμικό με δεξιότητες, το οποίο απουσιάζει.

Για να υπάρξει αυτό το ανθρώπινο δυναμικό με δεξιότητες, κύριε Τριανταφυλλίδη, πολύ σωστά λέτε ότι πρέπει να υπάρχουν τα ονομαζόμενα ΕΠΑΣ, να υπάρχει ο ΟΑΕΔ, να υπάρχουν επαγγελματικές κατευθύνσεις, οι οποίες θα έρθουν μέσα από τον ΟΑΕΔ. Δεν βλέπω δηλαδή πού να διαφωνήσω μαζί σας. Το ερώτημά σας, η αγωνία σας και αυτά τα οποία λέτε με βρίσκουν απόλυτα σύμφωνο.

Για το Υπουργείο Εργασίας και την πολιτική του ηγεσία ο προσανατολισμός είναι σαφής και θα πω και στη δευτερολογία μου για τους πόρους που θα διαχειριστούμε το επόμενο διάστημα τι πρέπει να κάνουμε εθνικά, γιατί οι πόροι είναι πολλά δισεκατομμύρια και πρέπει στρατηγικά και αυτή η Κυβέρνηση και η επόμενη και η μεθεπόμενη να έχει κάποια συγκεκριμένη κατεύθυνση για την αξιοποίησή τους προς όφελος των Ελλήνων εργαζομένων.

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

Άρα, λοιπόν, κλείνω, λέγοντας ότι ο προβληματισμός σας και η αγωνία σας ως ερώτημα απαντάται με το «να, συμφωνώ μαζί σας». Ο ΟΑΕΔ θα είναι στην πρωτοπορία αυτής της εθνικής προσπάθειας και θα διατηρήσει αυτόν τον πρωταγωνιστικό ρόλο για την επαγγελματική κατάρτιση της χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Τριανταφυλλίδη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άρα, να καταλάβω, κύριε Υπουργέ, ότι ισχύουν οι δηλώσεις του διοικητή του ΟΑΕΔ, του κ. Πρωτοψάλτη και δεν ισχύουν οι προεκλογικοί σχεδιασμοί για την υποβάθμιση του ΟΑΕΔ. Εμένα αυτό μου αρκεί, όπως μου αρκεί το γεγονός -το καταθέτω και αυτό στα Πρακτικά- ότι ως κυβερνητική βούληση η προηγούμενη κυβέρνηση, αποτιμώντας θετικά το έργο των σχολών μαθητείας του ΟΑΕΔ, προχώρησε στην παράταση της λειτουργίας τους μέχρι το 2022 και με τον ν.4386/2016 άρθρο 66 παράγραφος 19 και με πρόβλεψη για αξιολόγηση του συστήματος μετά από πενταετή εφαρμογή, σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο για την επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση.

Ο πρώην συνάδελφός σας, ο κ. Νάσος Ηλιόπουλος, μιλώντας τον Νοέμβριο του 2018 προς τους εργαζόμενους, είπε τα εξής: «Αξιολογούμε τον θεσμό ως απολύτως θετικό και δεν χρειάζεται να περιμένουμε το 2022 για να προχωρήσουμε σε αυτό το συμπέρασμα. Επιδιώκουμε την ουσιαστική αναβάθμιση και διεύρυνση των σχολών και τα απαραίτητα μέτρα στήριξης των εργαζομένων σε αυτές».

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αλέξανδρος Τριανταφυλλίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Να καταλάβω, επομένως, κύριε Υπουργέ, ότι το 2021 δεν θα είναι η τελευταία χρονιά που θα εγγραφούν μαθητές στις σχολές μαθητείας του ΟΑΕΔ, ότι υπάρχει ένα σημείο στο οποίο μπορούμε να συμφωνήσουμε. Είναι σημαντικό αυτό που λέτε ότι συμφωνούμε σε αυτή την κατεύθυνση -το ακούν και οι εργαζόμενοι- και ότι προς αυτή την κατεύθυνση, που κανέναν εργαζόμενο, είτε ωρομίσθιος είτε αναπληρωτής είτε μόνιμος από τους χίλιους επτακόσιους δέκα, δεν πρέπει να ανησυχεί για την επόμενη μέρα της σχέσης του. Διότι μιλάμε για ανθρώπους οι οποίοι έχουν οικοδομήσει σχέση ζωής με τον ΟΑΕΔ. Μέσος όρος είναι από δώδεκα έως δεκαοκτώ έτη απασχόλησης στον ΟΑΕΔ.

Να καταλάβω, λοιπόν, ότι πιστεύετε τον θεσμό, ενισχύετε τον θεσμό, θα συνεχίσετε να τον στηρίζετε, δεν θα περιμένετε και εσείς το 2022 και θα χαράξετε ένα μεσομακροπρόθεσμο πρόγραμμα για να αποτελέσει αυτός ο θεσμός τον τρόπο με τον οποίον και οι κοινωνικοί φορείς ΓΣΕΒΕΕ, ΓΣΕΕ, αλλά και ο κόσμος, οι πολίτες, οι ίδιοι οι μαθητές αξιολογούν, αλλά και κυρίως οι επιχειρήσεις, το επιχειρείν, όταν ένας στους δύο αποφοίτους της διετούς θεωρητικής και πρακτικής εξάσκησης στον ΟΑΕΔ βρίσκεται άμεσα δουλειά, ψυκτικοί, ζαχαροπλάστες, εστιάτορες, ηλεκτρονικοί, ηλεκτρολόγοι, μηχανικοί αυτοκινήτων κ.λπ. και άλλες ειδικότητες.

Το λέω αυτό, γιατί είπατε «δεν μπορώ να καταλάβω για ποιον λόγο, πού εδράζεται». Όταν το επιχειρήσατε το 2013, είχαμε ένα ρεύμα εγγραφών στα ΙΕΚ. Και εσείς το ξέρετε από τη Νάξο, από τους φτωχούς ανθρώπους, τις φτωχές οικογένειες ότι στα ακριβά ΙΕΚ δεν έχουν τη δυνατότητα να πάνε. Από τις είκοσι οκτώ χιλιάδες πήγαν το 2014 στις εξήντα δύο χιλιάδες και σήμερα είναι στις εβδομήντα χιλιάδες. Δεν είναι μόνο ιδιωτικά, είναι και δημόσια. Είναι μισά-μισά. Μισοί κατευθύνονται προς τα ιδιωτικά και μισοί προς τα δημόσια ΙΕΚ. Αυτό είναι υποχρεωτικό.

Αν, λοιπόν, εμείς απαξιώσουμε τον ΟΑΕΔ, καταλαβαίνετε τι θα γίνει στη μεταγυμνασιακή και τη μεταλυκειακή -κυρίως τη μεταλυκειακή- εκπαίδευση. Ποια ελληνική οικογένεια δεν θέλει το παιδί της να βγάλει το λύκειο; Άρα μιλάμε κυρίως για τη μεταλυκειακή. Θα κατευθυνθεί στον ΟΑΕΔ, αφού από εκεί θα έχει -και έχει ήδη- εκ των πραγμάτων πρακτικό φως να βρει δουλειά, να βρει ένα κομμάτι ψωμί, να φτιάξει οικογένεια. Είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό.

Και μιας που μιλάμε για το ψωμί -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- σας είπα ότι το πρώτο ζήτημα είναι η ανεργία. Οφείλετε μετά από ένα εξάμηνο και επτάμηνο να δώσετε και κάποια πραγματικά στοιχεία πόσο ρίξατε τον δείκτη ανεργίας, πόσες θέσεις δημιουργήσατε. Όταν ήμασταν στη Συμπολίτευση, κάθε μέρα τα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας έλεγαν «πείτε μας μια επιχείρηση που φτιάξατε».

Να σας πω και εγώ, λοιπόν, να μας πείτε μια επιχείρηση που

φτιάξατε, το ύψος προϋπολογισμού στον ιδιωτικό τομέα. Όχι, δεν μιλώ για τους μετακλητούς που διπλασιάστηκαν και τριπλασιάστηκαν. Μιλώ για τον ιδιωτικό τομέα, όπου πραγματικά δημιουργήθηκαν θέσεις εργασίας, έγιναν επενδύσεις κ.λπ..

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

Το δεύτερο είναι το εξής: Γιατί βγάλατε αυτή την ανακοίνωση, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με την αύξηση του κατώτερου εισοδήματος; Εμείς ανακοινώσαμε ότι καταθέτουμε συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που θα προβλέπει το 2021 7,5% αύξηση στον κατώτερο μισθό και το 2022 7,5% αύξηση στον κατώτερο μισθό. Αυτό δεν είπε και ο Πρωθυπουργός σας, ο κ. Μητσοτάκης; Δεν είπε, δηλαδή, ότι το διπλάσιο της αύξησης του ΑΕΠ, δηλαδή προβλέπεται 4% επί 2, μας κάνει 8.

Πάλι είμαστε καλύτεροι, κύριε Υπουργέ. Γιατί το αμφισβητήσατε και είπατε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε. Μιλάτε έντεκα λεπτά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ για την ανοχή σας και την κατανόησή σας. Γιατί, λοιπόν, αντιδράσατε έτσι, κύριε Βρούτση; Το 2 επί 4 μας κάνει 8. Περίπου ο Μητσοτάκης είπε ότι «θα σας δίνουμε αύξηση το διπλάσιο της αύξησης του ΑΕΠ». Δεν προβλέπεται αύξηση του ΑΕΠ 4%; Επί διπλάσιο επί δύο είναι 8. Αυτό είπαμε και εμείς: Αύξηση 7,5% το 2021, 7,5% το 2022. Γιατί αντιδράσατε με αυτούς ότι δεν γίνεται; Δηλαδή, τι θέλετε να πείτε; Ότι ο κ. Μητσοτάκης προεκλογικά, όταν έλεγε το διπλάσιο του ΑΕΠ, δεν ήταν τεκμηριωμένος, δεν ήταν επιστημονικά ταξινομημένος; Έλεγε αστοχίες; Έλεγα πράγματα που δεν ισχύουν;

Παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Πριν δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεγυμνώθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα τρεις μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γενικό Λύκειο Μάνδρας (πρώτο τμήμα).

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας», που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δεκαεννιά μαθητές και μαθήτριες και μια εκπαιδευτικός συνοδός τους από το 16^ο Δημοτικό Σχολείο Αμαρουσίου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με δύο εισαγωγικές παρατηρήσεις, αναγκαίες πιστεύω και για την καλή λειτουργία του Κοινοβουλίου.

Παρατήρηση πρώτη προς όλους τους συναδέλφους, καινούργιους και παλαιούς. Αυτή η εικόνα που βλέπετε τον Υπουργό Εργασίας και όλους τους Υπουργούς να είναι εδώ, στα έδρανα των Υπουργών και να απαντούν σε δεκάδες επίκαιρες ερωτήσεις των Βουλευτών της Αντιπολίτευσης και της Συμπολίτευσης, είναι μία καινούργια εικόνα.

Θυμίζω ότι στο παρελθόν δεν είχε την ευκαιρία -και εγώ ως Βουλευτής- να ρωτάει ο Βουλευτής τους Υπουργούς Εργασίας του ΣΥΡΙΖΑ. Δεν απαντούσαν τότε, κύριε Πρόεδρε. Δεν ερχόντουσαν και απαξίωναν τη Βουλή και τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες.

Αυτό, κύριε Τριανταφυλλίδη, είναι μία αλήθεια.

Το λέω αυτό, γιατί σήμερα εσείς...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Αναφέρεστε στην κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μη διακόπτετε

σας παρακαλώ. Εσάς δεν σας διέκοψε κανείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Μη διακόπτετε, γιατί είναι αγένεια. Βλέπετε και τους Υπουργούς να σας απαντάνε, μιλάτε και διακόπτετε κιάλας.

Το λέω αυτό, γιατί και η ανοχή του Προεδρείου δεν είναι καλοδεχούμενη, κύριε Πρόεδρε. Διότι όταν ο ερωτών Βουλευτής έχει τρία λεπτά να ρωτήσει -και δεν θέλω να παρέμβω στη διαδικασία- δεν μπορεί να κάνει γενική πολιτική τοποθέτηση και να ξεφεύγει από την ερώτησή του, κύριε Πρόεδρε, και το Προεδρείο να το ανέχεται. Διότι αναγκάζετε τώρα τον Υπουργό να απαντήσει επί γενικής πολιτικής, κάτι που δεν είναι σωστό.

Ακούσατε τον κ. Τριανταφυλλίδη όχι μόνο να ρωτάει, όχι μόνο να δευτερολογεί, αλλά επί έντεκα λεπτά αντί για τρία να κάνει γενική πολιτική τοποθέτηση. Ερωτώ, λοιπόν, γιατί το δέχεται το Προεδρείο.

Κλείνω τις παρατηρήσεις και πάω στην ουσία.

Κύριε Τριανταφυλλίδη, επαναλαμβάνω το εξής: Συμφωνούμε απόλυτα ότι ο ΟΑΕΔ αποτελεί κεντρικό βραχίονα του κράτους. Δεν πρόκειται να υποβαθμιστεί. Μην ανησυχείτε. Αναβάθμιση θα κάνουν. Και αυτό δεν το κάνουν στη λογική ότι υπάρχουν χίλιοι εξακόσιοι εργαζόμενοι και πρέπει να υπάρχουν θέσεις εργασίας για αυτούς. Δεν είναι αυτό το πρωτεύον. Το πιο σημαντικό είναι ότι αυτή η δουλειά που παράγεται στον ΟΑΕΔ, είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη χώρα. Έχει αποδειχθεί με τα στοιχεία που δείξατε και μεταγενέστερα και την περίοδο του ΣΥΡΙΖΑ, ότι αυτοί οι εργαζόμενοι που πέρασαν από τα ΕΠΑΣ του ΟΑΕΔ, βρήκαν δουλειά. Γιατί βρήκαν δουλειά; Να το πούμε, για να το καταλάβουμε.

Είχα πρόσφατα συνάντηση με τον Γενικό Διευθυντή Απασχόλησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον κ. Κόρτε, και μου μίλησε για δύο δείκτες. Ξέρουμε πλέον στην Ελλάδα ποιοι είναι αυτοί οι δείκτες. Είναι οι δύο δείκτες οι οποίοι αποτελούν τον εφιάλτη στην αγορά εργασίας για τη χώρα μας. Πρώτον, έχουμε το χαμηλότερο δείκτη στην Ευρώπη ένταξης γυναικών στην αγορά εργασίας -το ξέρουμε- το οποίο υπονομεύει την ανάπτυξη και είναι εναντίον των γυναικών. Δεύτερον, έχουμε το χαμηλότερο δείκτη σε δεξιότητες στην Ελλάδα.

Τι σημαίνει αυτό; Αυτό σημαίνει ότι η Ελλάδα βρίσκεται μπροστά σε ένα μεγάλο σταυροδρόμι. Το 2021 - 2027 το Υπουργείο Εργασίας διά μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου -η Ελλάδα δηλαδή, εμείς όλοι, το πολιτικό σύστημα- θα διαχειριστεί μόνο για τα εργασιακά 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Είμαστε υποχρεωμένοι, κύριε Τριανταφυλλίδη -και νομίζω ότι και εσείς δεν μπορείτε να αποκλίνετε από αυτό που θα πω τώρα- να κατευθυνθούμε σε αυτούς τους δύο τομείς.

Άρα θα πρέπει, πρώτον, να ενισχύσουμε τις δεξιότητες των Ελλήνων, γιατί αυτό ακριβώς έχει ανάγκη η αγορά εργασίας -δεξιότητες που σήμερα λείπουν- και, δεύτερον, να εντάξουμε όσο το δυνατόν περισσότερες γυναίκες στην αγορά εργασίας με τα χρήματα τα οποία θα έρθουν.

Άρα τα προγράμματα που πρέπει να γίνουν τα επόμενα χρόνια, μετά από μένα, τις επόμενες κυβερνήσεις, θα πρέπει να είναι σε αυτή την κατεύθυνση, να δημιουργήσουμε, δηλαδή, δεξιότητες. Και ο χώρος που μπορούν να παραχθούν οι δεξιότητες -ένα κύριο μέρος- είναι ο ΟΑΕΔ.

Άρα για το μέλλον ο ΟΑΕΔ έχει ένα λαμπρό περιβάλλον μπροστά του, το οποίο θα αξιοποιηθεί -και πρέπει να αξιοποιηθεί- για το καλό της χώρας, των εργαζομένων, για να αποκτήσουν δεξιότητες και να ενταχθούν αρμονικά στην αγορά εργασίας που σήμερα διψάει από ειδικές δεξιότητες, που δεν υπάρχουν στον ελληνικό χώρο.

Συμφωνούμε, λοιπόν, κύριε Τριανταφυλλίδη -να υπάρχουν και θέματα στα οποία συγκλίνουν- ότι ο χώρος των δεξιοτήτων είναι εθνική προτεραιότητα για τη χώρα στη λειτουργία κατευθύνσεων και πολιτικών. Και ο ΟΑΕΔ θα παίξει ένα λαμπρό μέλλον.

Τώρα, όσον αφορά την ανεργία: Κοιτάξτε, ως Βουλευτής της Αντιπολίτευσης κράτησα υψηλά το επίπεδο της κριτικής. Εμείς δεν λειτουργήσαμε στη λογική ότι θα εκτινάξουμε τον κατώτατο μισθό στα 751 ευρώ. Ο κ. Τσίπρας τα έλεγε και εξαπάτησε τους εργαζόμενους. Εμείς δεν λέγαμε ότι θα πατήσουμε το κουμπί, όπως λέγατε το 2014, και θα εξαλείψουμε τη μερική απασχόληση, γιατί χωρίς ευέλικτες μορφές απασχόλησης δεν μπορεί να

υπάρξει μία αναπτυσσόμενη οικονομία αγοράς. Ο κ. Τσίπρας -και ο ΣΥΡΙΖΑ- έλεγε ότι θα καταργήσει τις ευέλικτες μορφές απασχόλησης και ήταν, τελικά, ο Πρωθυπουργός -και η κυβέρνησή του- που έφερε το 1/3 των εργαζομένων κάτω από το επίδομα ανεργίας σε μισθό και με πλειοψηφία των νέων προσλήψεων με ευέλικτες μορφές απασχόλησης. Το αντιπαρέρχομαι.

Σήμερα πρέπει να σας πω, λοιπόν, κύριε Τριανταφυλλίδη, ότι είμαστε στον τέταρτο μήνα που η ανεργία συνεχώς μειώνεται. Πέρυσι, τον αντίστοιχο μήνα Οκτώβριο -αυτά είναι τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και, επαναλαμβάνω, ότι η ανεργία μετρείται μόνο με την ΕΛΣΤΑΤ- είχαμε 18,6%, ενώ φέτος είμαστε στο 16,6%, δύο μονάδες από πέρυσι. Και η αποκλιμάκωση της ανεργίας συνεχίζεται. Οι πολιτικές μας -που είναι πολλές- πιάνουν τόπο και πιο ειδικά θα τις ακούσετε στη συζήτηση που θα κάνει ο Πρωθυπουργός στην απάντησή του κ. Τσίπρα και του κ. Κουτσούμπα για τα εργασιακά θέματα την επόμενη Παρασκευή, όπως έχει ήδη ανακοινωθεί.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Συνεχίζουμε με την τρίτη, με αριθμό 473/4-2-2020, επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β3' Νοτίου Τομέα Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μεταναστών εργατών γης».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Κατσώτη θα απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, ο κ. Ιωάννης Βρούτσης.

Κύριε Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βέβαια, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο για όσα είπε ο κύριος Υπουργός προηγουμένως: Καλύτερο εκπρόσωπο ο ΣΕΒ δεν θα μπορούσε να είχε από τον Υπουργό και αυτά που είπε σήμερα εδώ -δελτίο Τύπου του ΣΕΒ ήταν- όσον αφορά τις ευέλικτες μορφές, τους μισθούς, τις συνθήκες δουλειάς, αλλά και τη στάση που απέναντι στο εργατικό κίνημα. Θέλει τον κυβερνητικό συνδικαλισμό. Αυτός είναι καλός, όπως μας είχε προηγουμένως και για τα ναυπηγεία της Σύρου. Και αυτό θέλει να ενισχύσει συνολικά με την πολιτική του.

Είναι γνωστό ότι οι εργάτες γης δουλεύουν σε όλη την Ελλάδα. Είναι στηριγμένα της αγροτικής οικονομίας, είναι στηριγμένα της κτηνοτροφίας. Οι όροι αμοιβής και εργασίας των μεταναστών-εργατών γης είναι άθλιοι. Αυτοί πρωτίστως διαμορφώνουν τους άθλιους όρους διαμονής και συνθηκών ζωής γενικά. Όλες οι κυβερνήσεις, υλοποιώντας αυτή τη στρατηγική της καπιταλιστικής ανάπτυξης, διαμορφώνουν τους όρους ικανοποίησης των αναγκών των επιχειρηματικών ομίλων για φτηνή εργατική δύναμη και όχι μόνο ανέχονται, αλλά στηρίζουν τις μεσαιωνικές συνθήκες δουλειάς και ζωής τους.

Οι εργάτες γης βιώνουν το απάνθρωπο πρόσωπο του εκμεταλλευτικού συστήματος με εικόνες από τη δουλοκτητική εποχή.

Αυτό το περιβάλλον θέλουν και οι εφοπλιστές, αυτό προωθεί και η Κυβέρνηση με τις αντεργατικές πολιτικές. Οι εφοπλιστές, βέβαια, επιχειρήσαν να αξιοποιήσουν και τη Χρυσή Αυγή σε αυτή τη λογική που ο Υπουργός προηγουμένως μιλούσε για τα ναυπηγεία.

Ενίοτε, όταν η απανθρωπιά απογειώνεται και δεν μπορεί να αποσιωπηθεί, προβάλλονται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης εικόνες που αναδεικνύουν τις άθλιες συνθήκες που εργάζονται και διαβιώνουν όλοι αυτοί, που -όπως είπα- στηρίζουν τον πρωτογενή τομέα της οικονομίας.

Τα παραπήγματα, τα θερμοκήπια είναι οι χώροι διαβίωσης της μεγάλης πλειοψηφίας των εργατών γης, χωρίς ακόμα και τις ελάχιστες συνθήκες υγιεινής. Υποχρεώνονται σε δουλειά από το πρωί μέχρι το βράδυ, χωρίς διαλείμματα, κάτω από όλες τις κλιματολογικές συνθήκες, χωρίς μέτρα προστασίας από τη χρήση των φυτοφαρμάκων. Κυριαρχεί η απλήρωτη εργασία. Η όποια απαίτηση για καταβολή των δεδουλευμένων, αντιμετωπίζεται με την τρομοκρατία των όπλων, όπως πριν λίγες μέρες στον Μαραθώνα -στις 27 Ιανουαρίου- και με εκβιασμούς σε όσους δεν έχουν χαρτί για αποδοχή της κατάστασης δουλείας που τους επιβάλλουν.

Δεν μιλάμε για μεμονωμένο περιστατικό, όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση και διάφοροι άλλοι παράγοντες. Η συντριπτική πλειοψηφία των μεταναστών - εργατών γης εργάζεται και ζει κάτω από αυτές τις συνθήκες, χωρίς δικαιώματα, με χαμηλά μεροκάματα και σε συνθήκες τρομοκρατίας και επιθέσεων βίας όταν διεκδικούν τα αυτονόητα.

Η αθώωση από την ελληνική δικαιοσύνη πριν λίγα χρόνια των ανθρώπων της εργοδοσίας που προχώρησαν σε δολοφονική επίθεση, με πυροβολισμούς, στους εργάτες γης στη Νέα Μανωλάδα, όπλισε το χέρι του εργοδότη και στον Μαραθώνα.

Η κατάσταση αυτή είναι γενικευμένη στον αγροτικό τομέα, όπου η Κοινή Αγροτική Πολιτική ξεριζώνει τους μικρομεσαίους αγρότες, συγκεντρώνει τη γη και την παραγωγή σε μεγάλες αγροτικές επιχειρήσεις, επιβάλλοντας απάνθρωπους όρους εργασίας με θύματα τους εργάτες γης και τους αυτοαπασχολούμενους αγρότες.

Σας ερωτάμε, κύριε Υπουργέ: Προτίθεστε να πάρετε μέτρα για τη χορήγηση άδειας παραμονής και την εξασφάλιση επαρκών και υγιεινών χώρων διαμονής στους μετανάστες-εργάτες γης; Προτίθεστε να πάρετε μέτρα για την υπογραφή συλλογικής σύμβασης εργασίας με μισθούς και δικαιώματα που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους, καθώς και για την πλήρη ιατροφαρμακευτική και ασφαλιστική κάλυψη για όλους και μεταφορά των ασφαλιστικών δικαιωμάτων, με την υπογραφή διακρατικών συμφωνιών, στις χώρες καταγωγής τους;

Αυτά είναι τα ερωτήματα στα οποία θα περιμένουμε την απάντησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητέ συνάδελφε, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι ούτε κυβερνητική συμμαχία υπάρχει με τις μεγάλες επιχειρήσεις ενάντια στους εργαζόμενους, ούτε το Υπουργείο και η Κυβέρνηση στηρίζουν αντεργατικές συμπεριφορές, αλλά ούτε και επικρατεί μία χαοτική και ανεξέλεγκτη κατάσταση παντού, όπως την περιγράφετε, όπως αυτή που μόλις τώρα είπατε. Και αυτό γιατί υπάρχουν νόμοι. Είμαστε μία ευνομούμενη χώρα, η δημοκρατία λειτουργεί, υπάρχουν νόμοι που διασφαλίζουν όλα όσα αναφέρατε.

Στην πράξη, λοιπόν, σας λέω ότι η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Εργασίας είναι θεματοφύλακας του Εργατικού Δικαίου και των εργασιακών δικαιωμάτων. Περιφρουρούν τα εργασιακά δικαιώματα, γεγονός που αποτελεί μάλιστα και την κορυφαία προτεραιότητά μας. Το λέμε συνεχώς και το επαναλαμβάνουμε: Κορυφαία προτεραιότητα της Κυβέρνησής μας είναι η νομιμότητα στην αγορά εργασίας.

Στα θέματα που μου θέτετε, οφείλω να σας πω ότι μπορώ να απαντήσω μόνο σε όσα πράγματι ως Υπουργός Εργασίας έχω αρμοδιότητα. Τι εννοώ; Στο πρώτο ερώτημα, ειδικά για τα ζητήματα υγιεινής, διαβίωσης και διαμονής των αλλοδαπών εργατών γης, δεν είναι αρμόδιο το Υπουργείο Εργασίας.

Συνεπώς θα επικεντρωθώ αναλυτικά στη δευτερολογία μου στο δεύτερο ερώτημα, σχετικά με την υπογραφή συλλογικής σύμβασης εργασίας, στους μισθούς, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και τη σύναψη διακρατικών συμφωνιών και τα άλλα θέματα που προκύπτουν από αυτά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ορίστε, κύριε Κατώτη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ήσασταν Υπουργός και πριν και τώρα. Και πριν και τώρα λέτε ακριβώς το ίδιο πράγμα, ότι εφαρμόζετε την εργατική νομοθεσία, το Υπουργείο είναι εδώ και διασφαλίζει τα δικαιώματα των εργαζομένων. Ωστόσο, η κατάσταση χειροτερεύει σε όλους τους χώρους εργασίας. Η αυθαιρεσία και ασυδοσία είναι αυτή που κυριαρχεί και αυτή κυριαρχεί με την ανοχή σας ή την στήριξή σας.

Η οργή βέβαια αυτών των εργατών γης περισσεύει, ξεχειλίζει. Το περιστατικό αυτό με τον πυροβολισμό δεν είναι για να το ξεπερνάτε έτσι. Τι ζήτησαν οι εργάτες; Ζήτησαν τα δεδομένα τους, όπως ζητούν και άλλοι εργάτες για τους οποίους, βέβαια,

δεν λέτε κουβέντα. Πόσοι είναι σήμερα οι απλήρωτοι εργαζόμενοι; Πόσοι είναι; Έχει κάποιο στοιχείο το Υπουργείο Εργασίας; Συμφωνεί με αυτά τα στοιχεία που λένε τα συνδικάτα για την απλήρωτη εργασία που υπάρχει σήμερα; Πόσοι είναι απλήρωτοι μετανάστες εργάτες γης, γνωρίζετε; Έχετε κάποιο στοιχείο από αυτά; Συζητάτε με τους εκπροσώπους τους, με τα συνδικάτα τους; Όχι, δεν είναι στις προτεραιότητές σας.

Είναι γνωστό ότι το κράτος αυτό, το οποίο στηρίζει, αν θέλετε, τους λίγους, αντί εδώ να πράξουν τα αυτονόητα η Αστυνομία και οι κρατικές αρχές απέναντι σε αυτόν που πυροβόλησε, πήγαν στους εργάτες και τους εκβίαζαν με φυλακή γιατί λέει δεν έχουν χαρτιά, τα οποία τους στερεί αυτός που τους έχει δούλους, σκλάβους! Αυτά είναι απαράδεκτα, είναι προκλητικά!

Επίσης, κύριε Υπουργέ, είναι δική σας ευθύνη η ασφάλιση των εργατών. Είναι γνωστό ότι αυτοί απασχολούνται με εργόσημο. Ξέρετε ποια είναι η ασφάλισή τους; Μέχρι τώρα υπήρχε ο ΟΓΑ, το εργόσημο στον ΟΓΑ, υπήρχε ασφαλιστική κάλυψη. Τώρα, από όταν έγινε ο ΕΦΚΑ, από το 2017 και μετά, δεν μετράει ο χρόνος ασφάλισης, δεν τον μετρούν. Υπήρχε η δεύτερη κλάση, ήταν εκεί ασφαλισμένοι. Τώρα δεν υπάρχουν κλάσεις, εκτός και αν το διαμορφώσετε μέσα από το νέο ασφαλιστικό που θα φέρετε, πάλι τον νόμο-λαϊμητόμο, την επανανομοθέτηση του νόμου Κατρούγκαλου.

Πάει, λοιπόν, ο εργοδότης, πληρώνει στα ΕΛΤΑ 400 ευρώ που είναι το μίνιμουμ για να έχουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη - αυτό αντιστοιχεί σε 4.000 ευρώ τον χρόνο τα εργόσημα τους - και δεν τους δίνει φράγκο! Πληρώνει ο εργοδότης τα 400 ευρώ. Αυτή είναι η κατάσταση που κυριαρχεί στους εργάτες μετανάστες, στους εργάτες γης.

Κι εσείς λέτε ότι οι συνθήκες δουλειάς δεν είναι δική σας υπόθεση. Δηλαδή, τα φυτοφάρμακα, αυτά που ρίχνουν, που είναι αναγκαία, τέλος πάντων, για την αγροτική παραγωγή, ποιος θα τα ελέγξει; Δεν είναι ο μηχανισμός που έχει το Υπουργείο, το ΣΕΠΕ, για την υγιεινή και ασφάλεια στους χώρους εργασίας; Δεν είναι δική τους ευθύνη να ελέγξουν τουλάχιστον αυτό, δηλαδή τα φυτοφάρμακα; Δεν είναι ευθύνη σας όταν λέτε -από τις ρυθμίσεις που υπάρχουν μέχρι τώρα- ότι καλούνται μετανάστες τρίτων χωρών να δουλέψουν σαν εργάτες γης, υπάρχει η προσωρινή άδεια διαμονής και εργασίας και όστιση και στέγαση; Ποια είναι η στέγαση; Κάτω από ποιους όρους; Ποιος έχει την ευθύνη γι' αυτό; Δεν την έχει το Υπουργείο Εργασίας; Δεν είναι εργάτες; Τι είναι αυτοί; Τι είναι, σκλάβοι; Ανήκουν κάπου αλλού;

Νομίζω ότι αυτά που είπατε τώρα προηγουμένως, δηλαδή ότι δεν είναι δική σας ευθύνη οι όροι υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων, είναι πρωτάκουστα. Περιμένουμε από σας να μας πείτε τι θα κάνετε και για την ασφάλισή τους και για την υγιεινή και ασφάλεια και για τη συλλογική σύμβαση, που είναι ένα ζήτημα που διασφαλίζει, αν θέλετε, τους ελάχιστους όρους αξιοπρεπούς διαβίωσης αυτών των εργατών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με τρεις παρατηρήσεις πάνω σε αυτά που είπε ο συνάδελφος από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

Θέλω, λοιπόν, κύριε συνάδελφε, να σας πω ότι το ζήτημα που θέσατε ως παρατήρηση ότι εκπροσωπώ το ΣΕΒ εγώ και η Κυβέρνηση, όχι μόνο είναι ανυπόστατο και ανεύθυνο αλλά το γυρίζω πίσω προς εσάς. Διότι προτεραιότητα για τη δική μας Κυβέρνηση είναι να λειτουργούμε τον ονομαζόμενο «κοινωνικό διάλογο» με τους κοινωνικούς εταίρους. Και οι κοινωνικοί εταίροι, κύριοι συνάδελφοι, είναι το πιο υψηλό στη διαβάθμιση μιας πολιτείας, συνομιλώντας με την ίδια την κοινωνία με τους εκπροσώπους της και με τους εργοδότες και τους εργαζόμενους.

Εσείς όμως, κύριε συνάδελφε του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, εμποδίσσατε να υπάρχει εργατική εκπροσώπηση. Εμποδίσσατε να γίνουν τα δημοκρατικά συνέδρια των εργαζομένων...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Τι είναι αυτά που λέτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): ...και σήμερα στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και των συνομιλητών δεν υπάρχει η πλευρά της ΓΣΕΕ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Τι είναι αυτά που λέτε;

(Θόρυβος - διαμαρτυρίες από την πτέρυγα του ΚΚΕ)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Εσείς «τι λέτε»!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ, μη διακόπτετε!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Όπως εσείς απαντάτε, δεν έχετε το μονοπώλιο της αλήθειας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Το κίνημα δεν αποδέχεται την παρέμβασή σας. Να συζητούν, δηλαδή, εργοδότες με εργοδότες; Ντροπή σας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Κατσώτη, σας παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Δεν πειράζει, δεν πειράζει!

Κύριε Κατσώτη, σας πονάει! Δεν θέλετε να υπάρχουν στο τραπέζι εργαζόμενοι!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ντροπή σας! Ντροπή σας!

(Θόρυβος - διαμαρτυρίες από την πτέρυγα του ΚΚΕ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Κατσώτη, σας παρακαλώ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Το εργατικό κίνημα δεν δέχεται την παρέμβασή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Κατσώτη, αφήστε να ολοκληρώσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, για να συνεχίσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Κατσώτη, δεν σας διέκοψε κανείς, σας παρακαλώ. Ο Υπουργός έχει τις απόψεις του. Όλοι κρίνουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Βεβαίως και όλοι κρίνουμε, κύριοι συνάδελφοι, αλλά η πολιτική του κ. Κατσώτη εμπόδισε να είναι στο τραπέζι των συζητήσεων...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Είναι προκλητικά αυτά που λέει, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Κατσώτη, δίνει έμμεση απάντηση στην ερώτησή σας, αφήστε τον!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ενεργήτα εννέα σελίδες έχει η δικαστική εξουσία με όλα αυτά που έχουν τεθεί από τα συνδικάτα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ πολύ. Αυτή είναι η απάντηση του Υπουργού. Αυτός είναι ο κοινοβουλευτικός έλεγχος.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Εκτός αν θέλετε να λέω αυτά που λέτε και να αποδέχομαι αυτά που λέτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Όχι, λέτε αυτά που λένε οι βιομήχανοι!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Στην πολιτική τη δική σας και στο μυαλό το δικό σας δεν υπάρχει άλλη άποψη. Διεκδικείτε το μονοπώλιο της αλήθειας και της δημοκρατίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Στηρίζετε μόνο αυτούς που αποδέχονται την πολιτική σας!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Αν επικρατούσε η άποψή σας, κύριε Κατσώτη, το μέλλον των εργαζομένων θα ήταν η εξαθλίωση. Ευτυχώς που δεν επικρατούν οι απόψεις σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ενώ τώρα ζουν ευημερών!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Πάω, λοιπόν, στην ουσία του ερωτήματος.

Δυστυχώς σήμερα επίσημα στο τραπέζι του κοινωνικού διαλόγου δεν μπορεί να κάτσει η ΓΣΕΕ με τον επίσημο τρόπο, διότι θυμάστε τα γεγονότα και στην Καλαμάτα και στη Ρόδο που εμποδίστηκε να γίνει το συνέδριο για να υπάρχει νόμιμη εκπροσώπηση των εργαζομένων. Ας αναρωτηθεί ο κόσμος που μας ακούει, οι εργαζόμενοι, ποιος εμπόδισε να υπάρξει συνομιλητής του κράτους και της Κυβέρνησης εκ μέρους των εργαζομένων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Να διασφαλίσετε να μην κάνει απεργία η ΓΣΕΕ, για να τους στηρίξετε. Μπράβο σας!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Δεύτερον, ως προς το θέμα του ασφαλιστικού των εργαζομένων με εργοδότη, υπάρχει ήδη στο ασφαλιστικό νομοσχέδιο, το οποίο είναι το πρώτο νομοσχέδιο μετά από έντεκα χρόνια, η μεγάλη ασφαλιστική μεταρρύθμιση που θα έρθει στη Βουλή την επόμενη εβδομάδα, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, που θα έχει αυξήσεις και καμμία μείωση στις συντάξεις. Είναι το πρώτο ασφαλιστικό νομοσχέδιο που θα έρθει στη Βουλή μετά από έντεκα χρόνια! Είναι το πρώτο ασφαλιστικό νομοσχέδιο, η πρώτη ασφαλιστική μεταρρύθμιση που θα δουν οι Έλληνες Βουλευτές και η ελληνική πολιτεία στη Βουλή που θα συνοδεύεται από πλήρη αναλογιστική μελέτη, που θα επιβεβαιώνει τη βιωσιμότητα του συστήματος μέχρι το 2070.

Άρα, λοιπόν, αυτά τα περί ταφόπλακες, πριόνια, μαχαίρια, που εκστομίζει το ΚΚΕ, εντάξει, είναι μια φτηνή αντιπολιτευτική καραμέλα του Κομμουνιστικού Κόμματος. Αλλά, δυστυχώς για εσάς, κύριε Κατσώτη, αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα καλό νομοσχέδιο, το οποίο έχουν αγκαλιάσει όλοι οι παραγωγικοί φορείς. Κάντε όσες απεργίες θέλετε. Κάντε διαδηλώσεις. Ο κόσμος είναι υπέρ του ασφαλιστικού νομοσχεδίου, διότι είναι ένα νομοσχέδιο που δίνει αυξήσεις. Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο απελευθερώνει τις δημιουργικές δυνάμεις του τόπου για πρώτη φορά μετά τον καταστροφικό νόμο Κατρούγκαλου. Γιατροί, δικηγόροι, μηχανικοί, ελεύθεροι επαγγελματίες, αυτοαπασχολούμενοι, αγρότες, το έχουν αγκαλιάσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Εκατό δισ. ευρώ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Αυτή η ανεπίτρεπτη παρέμβασή σας, η ανεπίτρεπτη παρέμβαση του ΚΚΕ, υποδηλώνει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας παρακαλώ, κύριε Κατσώτη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Μπήκε στο ασφαλιστικό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Αυτή την απάντηση δίνει ο κύριος Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Δεν απαντάει στην ερώτησή μου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Όλοι κρίνονται. Εντάξει. Θα το κρίνει ο λαός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Η ανεπίτρεπτη παρέμβασή του κ. Κατσώτη αποδεικνύει και την αντιδημοκρατική του αντίληψη διότι έρχεται ο Υπουργός να του απαντήσει...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ενώ εσείς δημοκρατική...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Με έχει διακόψει δέκα φορές. Θέλει να επιβάλει δικτατορικά την άποψή του. Γι' αυτό είμαστε διαφορετικοί!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Βεβαίως. Όταν εγώ μιλάω για το ασφαλιστικό που αναφέρατε, θα σας αφήσω εγώ να περάσετε τα μαχαίρια και τα τσεκούρια και τα δρεπάνια; Είστε εκτός πραγματικότητας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Τι είναι αυτά που λέτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Άλλοι είχαν τα τσεκούρια!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Να σας πω, αυτός είναι ο κοινοβουλευτικός έλεγχος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Μηχανισμοί της δεκαετίας του 1950, κύριε Πρόεδρε! Δεν απαντάει στην ερώτησή μου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Κατσώτη, στον κοινοβουλευτικό έλεγχο διευρύνονται τα όρια και των ερωτήσεων και των απαντήσεων. Τι να κάνουμε; Αυτή είναι η διαδικασία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Στην ερώτηση θα απαντήσει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Συνεχίζω, κύριε Πρόεδρε, γιατί δεν θα αφήσω αναπάντητη την πρόκληση περί ασφαλιστικού. Διότι όταν ζητάει ο συνάδελφος να απαντήσω και μην κάνει ερώτηση για το ασφαλιστικό, το οποίο το κατακρίνει με ψευδή επιχειρήματα, είμαι

υποχρεωμένους να απαντήσω στη Βουλή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Έκανα ερώτηση για το ασφαλιστικό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Γιατί διακόπτεεις;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ακούσατε εσείς ερώτηση για το ασφαλιστικό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Είσαι απαράδεκτος!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Εγώ είμαι απαράδεκτος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Δαβάκη, σας παρακαλώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτό δεν έχει ξαναγίνει! Διακόπτει συνέχεια!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εκείνος είναι ο ερωτών και απαντάει ο Υπουργός. Εσείς δεν νομιμοποιείστε. Σας παρακαλώ!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Τότε να διακόπτει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Δίνει απαντήσεις ο Υπουργός. Σας παρακαλώ πολύ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Θα επαναλάβω πάλι κάτι, το οποίο είμαι υποχρεωμένος να κάνω: Αυτή την εικόνα, κύριοι συνάδελφοι, να έρχονται οι Υπουργοί να απαντούν τη βλέπουμε για πρώτη φορά με αυτή την Κυβέρνηση. Δυστυχώς ο κ. Κατσώτης δεν το σέβεται. Και ενώ κάνει ερώτηση, με διακόπτει δέκα φορές την ώρα που προσπαθώ να τοποθετηθώ και στην πρωτολογία μου και στη δευτερολογία μου. Αυτή είναι η δημοκρατική σας αντίληψη!

Δεν είμασταν το ίδιο, κύριε Κατσώτη. Έχετε άλλα "δημοκρατικά" πρότυπα. Εγώ έχω άλλη αντίληψη. Εγώ με σεβασμό παρακολουθώ τις συζητήσεις. Σας άκουσα με σεβασμό. Δεν σας διέκοψα. Αλλά δεν μπορώ να μην απαντήσω στη «λαιμητόμο-ασφαλιστικό» που είπατε, στην «ταφόπλακα» που είπατε για το ασφαλιστικό. Εφόσον το θέτετε, θα πάρете απάντηση.

Λέω, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι ένα καινοτόμο ασφαλιστικό, το οποίο έρχεται για πρώτη φορά στην ελληνική Βουλή μετά από έντεκα χρόνια, που θα φέρει αυξήσεις και καμμία μείωση στις συντάξεις. Αυτό είναι το σημαντικό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Δεύτερον, θα είναι το πρώτο ασφαλιστικό, η πρώτη ασφαλιστική μεταρρύθμιση στη χώρα που θα παρουσιαστεί στην ελληνική Βουλή, συνοδευόμενη από δύο πρωτοφανείς μελέτες: Η πρώτη μελέτη θα είναι η μελέτη της επάρκειας, που τη διεξάγει το Οικονομικό Πανεπιστήμιο, ενώ η δεύτερη θα είναι η αναλογιστική μελέτη του ασφαλιστικού, που θα συνοδεύει το ασφαλιστικό και θα δείχνει βιωσιμότητα μέχρι το 2070.

Και το τρίτο ζήτημα: Κύριε συνάδελφε, κοιτάξτε. Έχω ξεπεράσει τον χρόνο με τις διακοπές σας, με ευθύνη δική σας. Εδώ είναι τέσσερις σελίδες, οι απαντήσεις των υπηρεσιών για το ερώτημά σας. Μπορώ να καθυστερήσω, διαβάζοντας τις τέσσερις σελίδες. Δεν θέλω να το κάνω αυτό. Θα σας παρακαλέσω να κάνουμε το εξής, για να μην καθυστερήσω τον χρόνο γιατί υπάρχουν και άλλες ερωτήσεις. Κάντε μου γραπτή ερώτηση, για να μη διαβάσω τις τέσσερις σελίδες των ελέγχων του ΣΕΠΠΕ και της πλευράς του Υπουργείου Εργασίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Γραπτή ήταν και δεν απαντήσατε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Δεσμεύομαι ότι θα απαντήσω, όπως απαντώ σε όλες τις ερωτήσεις.

Το μόνο που θέλω να σας πω συμπληρωματικά είναι το εξής. Εσείς, σύμφωνα με το πνεύμα της ερώτησής σας, παραπέμπετε σε κάτι το οποίο δεν μπορεί να απαντηθεί. Δηλαδή, εμείς σήμερα έχουμε τους εργαζόμενους, οι οποίοι είναι νόμιμοι στην Ελλάδα. Εάν υπάρχουν καταχρηστικές συμπεριφορές από τον επιχειρηματικό κόσμο της Ελλάδος, βεβαίως το ΣΕΠΠΕ παρεμβαίνει. Η τήρηση του εργατικού δικαίου είναι προτεραιότητα. Εγώ που είμαι εδώ σας λέω ότι δεν είναι αγγελικά φτιαγμένος ο επιχειρηματικός κόσμος της Ελλάδος. Όχι όλοι. Υπάρχουν και επιχειρηματίες, οι οποίοι είναι συνεπείς.

Εσείς, όμως, μέσω της ερώτησής σας μου λέτε ότι ο οποιοσδήποτε μη νόμιμος μετανάστης, πρόσφυγας, όπως θέλετε πείτε το, έρθει στην Ελλάδα, την ίδια στιγμή -αυτό μου λέτε- πρέπει η πολιτεία να του βρει σπίτι να μείνει, δεύτερον, η πολιτεία να του παρέχει ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σε όλα, τρίτον, να παίρ-

νει όλα τα επιδόματα ανεργίας, εργασίας, ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα, τα πάντα, και, τέταρτον, να μπει σε ένα ειδικό περιβάλλον πολύ καλύτερο από των Ελλήνων, που είναι νόμιμοι και εργάζονται στην Ελλάδα ή των νόμιμων μεταναστών που έχουν πάρει χαρτιά στην Ελλάδα.

Αυτό δεν μπορεί να γίνει, κύριε Κατσώτη. Η Ελλάδα έχει ένα πλαίσιο λειτουργίας. Δηλαδή, αν κάποιος έρθει σήμερα από το Αφγανιστάν, εσείς μου λέτε «πάρτε τον, δώστε του σπίτι, δώστε του τα επιδόματα, δώστε του δουλειά, περιφρουρήστε τον, αγκαλιάστε τον». Βεβαίως. Η Ελλάδα είναι μια φιλόξενη χώρα. Αυτό λέτε αυτή τη στιγμή μέσω της ερώτησής σας. Διότι δεν διαχωρίζετε τη νόμιμη εργασία από τους νόμιμους εργαζόμενους, αλλά μου λέτε γενικά για τους μετανάστες, οι οποίοι έρχονται εδώ με παράτυπο τρόπο και απαιτείται από την ελληνική πολιτεία να έχουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, απαιτείται να δίνονται ενόικια, απαιτείται να δίνονται επιδόματα. Αυτό δεν μπορεί να γίνει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Διαστρεβλώνει αυτά που είπαμε, κύριε Πρόεδρε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Όμως, εάν δούμε παραβατικές συμπεριφορές εναντίον του οποιουδήποτε προσώπου, ανθρώπου, βεβαίως και η πολιτεία...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Μιλάτε τώρα για γεγονότα πριν από μια δεκαετία. Τι να απαντήσω σε αυτό, κύριε Κατσώτη;

Εν πάση περιπτώσει, έχω εδώ την απάντηση εκ μέρους του Υπουργείου Εργασίας. Δεν θέλω να καθυστερήσω τη διαδικασία της Βουλής. Κάντε γραπτώς την ερώτηση να σας απαντήσω, κύριε Κατσώτη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Μα γραπτώς την έκανα και δεν απαντήσατε!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Θέλετε να διαβάσω, λοιπόν, τα κείμενα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μπορείτε, κύριε Υπουργέ, αν θέλετε να τα καταθέσετε και στη Βουλή αυτά τα θέματα, στο Προεδρείο, να λάβουν γνώση και αν δεν ικανοποιεί, να επανέλθουν. Να κλείσουμε τη διαδικασία, η οποία προβλέπεται. Είναι διαδικασία που προβλέπεται από τον Κανονισμό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε Κατσώτη, κάντε την ερώτηση και θα σας στείλω την απάντηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Την κάναμε και δεν απαντήσατε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Πότε την κάνατε, κύριε Κατσώτη; Εγώ ήρθα να την απαντήσω σε επίκαιρη ερώτηση και μου λέτε ότι κάνατε ερώτηση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Υπουργέ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, να συνηγορήσουμε.

Το Υπουργείο Εργασίας δέχεται έναν καταγίγισμό ερωτήσεων, επίκαιρων, γραπτών, καθημερινά. Δεν υπάρχει ερώτηση που να κατατίθεται στο Υπουργείο Εργασίας γραπτή που να μην απαντάω. Εάν τώρα την κάνατε σε χρόνο που δεν μου έχει έρθει ακόμα να απαντήσω, προηγήθηκε η επίκαιρη ερώτησή σας. Εγώ και τώρα είμαι έτοιμος να απαντήσω, με βάση τα κείμενα του Υπουργείου Εργασίας. Σας το λέω. Όμως, δεσμεύομαι ενώπιον της Βουλής ότι αν μου την κάνετε γραπτώς, που λέτε ότι την έχετε κάνει και δεν έχω λόγο να μη σας πιστέψω, θα ανατρέξω να τη βρω και θα σας απαντήσω. Ή, αν έχετε την καλοσύνη, σας παρακαλώ πάρα πολύ, κύριε Κατσώτη, κάντε ξανά την ερώτηση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδριάσή μας, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», τριάντα εννιά μαθητριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το δεύτερο τμήμα του Γενικού Λυκείου Μάνδρας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Προχωρούμε τώρα στην τρίτη με αριθμό 474/4-2-2020 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη, προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Καταβολή οφειλών στους πρώην εργαζόμενους των Ενώσεων Αγροτικών Συνεταιρισμών (ΕΑΣ) Λάρισας - Φαρσάλων - Αλμυρού».

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων.

Κύριε Αντιπρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως είπατε και εσείς, κύριε Πρόεδρε, η ερώτηση αφορά την καταβολή των δεδουλευμένων και των οφειλών σε επίπεδο αποζημιώσεων των πρώην εργαζομένων που απολύθηκαν από τις Ενώσεις Αγροτικών Συνεταιρισμών Λάρισας, Φαρσάλων και Ελασσόνας -που δεν αναφέρεται μέσα- και του Αλμυρού, αλλά και άλλων ενώσεων στην επικράτεια.

Το 2012 αποφασίστηκε -μετά από συνελεύσεις και με βάση την κατάσταση των συγκεκριμένων ενώσεων- το κλείσιμο αυτών, η ένταξη στο καθεστώς εκκαθάρισης και συγχρόνως η απόλυση των εργαζομένων.

Έκτοτε και ενώ ξεκίνησαν οι διαδικασίες πλειστηριασμών του εκκαθαριστή που ανέλαβε -τέλος πάντων- να διεκπεραιώσει όλη αυτή τη διαδικασία, ενώ είναι σε διαδικασία πλειστηριασμών και είσπραξης χρημάτων, έρχεται με νομοσχέδιο η προηγούμενη κυβέρνηση, το 2016 συγκεκριμένα και αλλάζει τη σειρά, την προτεραιότητα καταβολής του πλειστηριασμού. Αντί πρώτοι να είναι οι εργαζόμενοι και μετέπειτα δημόσιο, ασφαλιστικά ταμεία, τράπεζες και τα λοιπά, βάζει τους εργαζόμενους τέταρτους στη σειρά, με αποτέλεσμα οκτώ χρόνια μετά, έως τώρα, από όλα αυτά που έχουν πλειστηριαστεί οι εργαζόμενοι να έχουν πάρει πολύ ελάχιστα από τα περίπου 6 εκατομμύρια ευρώ που τους οφείλονται. Και μιλάμε για οκτώ χρόνια και μιλάμε για διακόσιους και πλέον εργαζόμενους -για τις συγκεκριμένες πάντα ενώσεις- οι οποίοι αντιμετωπίζουν, πέρα από το φάσμα της ανεργίας, τη μη δυνατότητα να βρουν θέσεις εργασίας, να δουλέψουν, προκειμένου και αυτοί να ζήσουν, αλλά να ζήσουν και τις οικογένειές τους. Φυσικά, βρίσκονται σε αδιέξοδο, σε απόγνωση. Και δεν ξέρουν με αυτό το καθεστώς -δηλαδή των πλειστηριασμών αντίστοιχα ή και της είσπραξης χρημάτων- και με τη νομοθετική παρέμβαση του 2016 πότε θα εξοφληθούν τα οφειλόμενά τους, τα δεδουλευμένα τους.

Άρα, λοιπόν, το ερώτημα προς τον Υπουργό, προς το Υπουργείο, προς την Κυβέρνηση είναι σε τι ενέργειες θα προχωρήσει το Υπουργείο για να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των εργαζομένων στη βάση αυτών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατά προτεραιότητα καταβολή των δεδουλευμένων, των οφειλομένων στους εργαζόμενους προ παντός πιστωτού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Κύριε συνάδελφε, κύριε Λαμπρούλη, κύριε Αντιπρόεδρε, το θέμα που θίγεται είναι αναμφίβολα σοβαρό. Ωστόσο, θα ήθελα να σας ρωτήσω γιατί υποβάλλετε σήμερα -ρητορικό το ερώτημα- αυτή την ερώτηση και μάλιστα με τόση καθυστέρηση και δεν το κάνατε πιο νωρίς. Γνωρίζετε ότι ο νόμος που επικαλείστε, ο ν.4384/2016 -το είπατε και εσείς- ψηφίστηκε από αρκετούς Υπουργούς από την προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Εκείνοι, πράγματι, οφείλουν να σας δώσουν την απάντηση στο ερώτημά σας, καθώς, όπως πολύ σωστά αναφέρετε, το άρθρο 27 παράγραφος 2 του ν.4384/2016 αντικατέστησε, όπως είπατε, τον ν.2810/2000 και τον ν.4215/2011. Οι Υπουργοί της κυβέρνησης της περιόδου εκείνης, που ψήφισαν τον συγκεκριμένο νόμο, είναι υπεύθυνοι για τα προβλήματα που μου αναφέρετε και οφείλουν να σας αναφέρουν τους λόγους για τους οποίους έπραξαν ό,τι έπραξαν.

Είμαι σίγουρος ότι γνώριζαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι και ως κοινωνικά -υποτίθεται- ευαίσθητοι -πιο ευαίσθητοι από εμάς- έπρεπε να δώσουν λύσεις τις οποίες για

τους δικούς τους λόγους δεν έδωσαν.

Σε κάθε περίπτωση, καλώς αναφέρετε το θέμα. Όμως, σήμερα δεν μπορώ να σας απαντήσω κάτι συγκεκριμένο. Είναι κάτι το οποίο εξετάζεται από πλευράς Υπουργείου Εργασίας, όσον αφορά το ερώτημα που θέσατε.

Θέλω, όμως, να δώσω μερικές πληροφορίες οι οποίες αφορούν τα στοιχεία που πολύ καλά παραθέσατε. Οι βεβαιωμένες οφειλές του ΕΑΣ, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΚΕΑΟ έχουν ως ακολούθως: Η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Φαρσάλων έχει συνολική οφειλή προς τον ΕΦΚΑ 12.957.676,66 ευρώ για τη χρονική περίοδο από 1-10-1997 έως 30-9-2017.

Δεύτερον, η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Λάρισας - Τυρνάβου - Αγιάς -για την οποία ενδιαφέρεστε κιόλας- οφείλει προς τον ΕΦΚΑ 9.508.801,50 ευρώ για τη χρονική περίοδο από 1-8-2008 έως 31-12-2013.

Και, τρίτον, η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Αλμυρού οφείλει προς τον ΕΦΚΑ συνολικά 6.507.405,38 ευρώ για τη χρονική περίοδο από 1-5-1999 έως 31-12-2014, δηλαδή συνολικά οι τρεις συνεταιρισμοί οφείλουν στον ΕΦΚΑ περίπου 29 έως 30 εκατομμύρια ευρώ. Από τα χρήματα αυτά δεν έχει πληρωθεί τίποτα και πρέπει να πληρωθεί.

Όσον αφορά τώρα τις ενέργειες, που έχουν γίνει μέχρι σήμερα από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Εργασίας για το συγκεκριμένο θέμα, δηλαδή για τους εργαζόμενους, αρχικά η συνεταιριστική οργάνωση με την επωνυμία «Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Λάρισας - Τυρνάβου - Αγιάς», που δραστηριοποιείται στην περιοχή αρμοδιότητας του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας, αντιμετώπισε σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία της από χρέη και τον Νοέμβριο του 2012 οι αντιπρόσωποι της οργάνωσης -έπειτα από γενική συνέλευση- αποφάσισαν την εκκαθάρισή της. Πράγματι, μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της εκκαθάρισης και στους εργαζόμενους δεν έχουν εξοφληθεί τα δεδουλευμένα και τις αποζημιώσεις απόλυσης.

Ωστόσο, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας, παρακολουθώντας όλα τα ζητήματα εργασιακών σχέσεων και εφαρμογής των διατάξεων της εργατικής νομοθεσίας στην ανωτέρω συνεταιριστική οργάνωση, είχε διενεργήσει από το έτος 2011 επιτόπιους ελέγχους συνεχώς, κατά τους οποίους είχε διαπιστωθεί η καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών στους εργαζόμενους της.

Συγκεκριμένα, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας, λαμβάνοντας γνώση για τα προβλήματα καθυστέρησης δεδουλευμένων στους εργαζόμενους της ένωσης, προέβη στις ακόλουθες ενέργειες: Στις 25-11-2011 διενήργησε επιτόπιο έλεγχο στην επιχείρηση, κατά τον οποίο διαπιστώσε καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών στους εκατόν εξήντα επτά εργαζόμενους των μηνών Αυγούστου, Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου έτους 2011, συνολικά ποσού 622.710,63 ευρώ.

Κατά του υπεύθυνου νόμιμου εκπροσώπου της ένωσης υπεβλήθη στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας μήνυση. Στις 8-2-2012, έπειτα από έλεγχο στο Συσκευαστήριο Ελαιών της Συνεταιριστικής Οργάνωσης στον Ευαγγελισμό Λάρισας, διαπιστώθηκε καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών από τον μήνα Σεπτέμβριο του 2011 έως και τον μήνα Ιανουάριο του 2012, μη καταβολή αποζημίωσης μη ληφθείσας αδείας και αποδοχών επιδόματος αδείας έτους 2011 συνολικού ποσού 1.226.418,67 ευρώ.

Κατά του υπεύθυνου νόμιμου εκπροσώπου της ένωσης υπεβλήθη, επίσης, στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας μήνυση, καθώς επίσης υπεβλήθη και βεβαιώθηκε πράξη επιβολής προστίμου ύψους 15.000 ευρώ.

Στις 18-5-2012, κατόπιν νέου ελέγχου, νέας διενέργειας ελέγχου στα γραφεία της συνεταιριστικής οργάνωσης, υπεβλήθη στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας μήνυση για καθυστέρηση καταβολής δεδουλευμένων αποδοχών των μηνών Φεβρουαρίου 2012 έως και Απριλίου 2012 συνολικού ύψους 632.139,61 ευρώ.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να προσθέσω ότι εκατόν σαράντα τέσσερις πρώην εργαζόμενοι της εταιρείας ΕΑΣ Λάρισας έλαβαν εφάπαξ οικονομική ενίσχυση ύψους 1.000 ευρώ ανά άνδρα πρώην εργαζόμενο, δηλαδή συνολικά έλαβαν 144.000 ευρώ,

σύμφωνα με το ΦΕΚ 3293/10-8-2018 από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Συνακόλουθα, ως προς τα ζητήματα αμοιβής των εργαζομένων της Ένωσης Αγροτικών Συνεταιρισμών Φαρσάλων, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασιακών Σχέσεων Λάρισας διενήργησε έλεγχο στις 18-9-2014 και υπέβαλε μήνυση στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας για παράβαση των διατάξεων της εργατικής νομοθεσίας που αφορούσαν τη μη χορήγηση στοιχείων για την αμοιβή και το ύψος των οφειλόμενων αποδοχών στους εργαζόμενους. Επίσης, η μήνυση αφορούσε και την καθυστέρηση στη μη καταβολή της αποζημίωσης απόλυσης δεδουλευμένων αποδοχών από 1-1-2012 έως 2-9-2014, επιδόματος αδείας 2014 και δώρου Χριστουγέννων 2014, ενώ μέσω της διαδικασίας επίλυσης εργατικών διαφορών υπέβαλε μηνυτήρια αναφορά στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Λάρισας για πέντε εργαζόμενους.

Διακόπτω εδώ και συνεχίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Φαντάζομαι ότι εξαντλήσατε και τη δευτερολογία σας με την αναφορά, κύριε Υπουργέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Υπάρχουν κάποια στοιχεία ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ορίστε, κύριε Αντιπρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με προσοχή.

Κατ' αρχάς, να ενημερώσετε τις υπηρεσίες σας ότι το ενδιαφέρον μας για το συγκεκριμένο θέμα δεν είναι όψιμο.

Στο παρελθόν, στην προηγούμενη κυβέρνηση, έχουμε καταθέσει ουκ ολίγες ερωτήσεις γι' αυτό ακριβώς το θέμα και, μάλιστα, σε μία ερώτηση τότε, η αναπληρώτρια ή η Υφυπουργός Οικονομικών -συγχωρέστε με, αν κάνω λάθος- η κ. Παπανάτσιου είχε απαντήσει συγκεκριμένα. Μάλιστα, είχε δεσμευτεί εδώ μέσα, στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου, ότι θα έφερνε με κάποιοι τρόποι νομοθετική ρύθμιση, αφού εξετάζαν το θέμα συνολικά ανά την επικράτεια και αντίστοιχα τέτοια προβλήματα των Ενώσεων Αγροτικών Συλλόγων που ήταν σε εκκαθάριση, που έλλειπαν και αντίστοιχα προβλήματα με τις οφειλές των εργαζομένων.

Μάλιστα, τότε είχαμε ζητήσει ως κόμμα, πέρα από τις έκτακτες ενισχύσεις, να δοθεί αυτό που αναφέρεται ως «1.000 ευρώ» που με πίεση και των ίδιων των εργαζομένων η Κυβέρνηση τα χορήγησε μέσω του ΟΑΕΔ, αν δεν κάνω λάθος -και καλώς τα χορήγησε- ως ένα έκτακτο βοήθημα.

Όμως, δείτε τώρα. Έχουν περάσει τόσα χρόνια. Εγώ δεν αμφισβητώ τα στοιχεία. Κάνετε μία αναφορά στο ιστορικό. Καλώς. Αυτό δεν είναι κακό, προκειμένου να ακούν και να μαθαίνουν όσοι μας ακούν και μας βλέπουν, για το τι έχει συμβεί. Η επίκαιρη ερώτηση έχει συγκεκριμένο αντικείμενο, δηλαδή τι μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση. Μάλιστα, προς αυτή την κατεύθυνση υπάρχει υπόμνημα των εργαζομένων, το οποίο το έχουν καταθέσει και στον κ. Βορίδη και σε ένα «σκασμό» Υπουργεία -θα το καταθέσω στα Πρακτικά- όπου προτείνουν κάτι απλό. Προτείνουν να αλλάξει με μία νομοθετική παρέμβαση από την πλευρά, βεβαίως, της Κυβέρνησης -και το λέμε και από εδώ, από αυτό το Βήμα- το καθεστώς που διέπει τις εκκαθαρίσεις, τις εκποιήσεις και τον καταμερισμό των χρημάτων που συλλέγονται από τους πλειστηριασμούς και οι εργαζόμενοι από τέταρτοι στη σειρά να έρθουν πρώτοι. Μιλάμε για ένα καθεστώς το οποίο δεν υπήρχε για τις συγκεκριμένες ενώσεις -δεν γνωρίζω για άλλες ενώσεις- κατά την έναρξη της εκκαθάρισης του κλεισίματος και της εκκαθάρισης. Όμως, στην πορεία, με τον νόμο του 2016 της προηγούμενης κυβέρνησης ανατράπηκε αυτή η σειρά και οι εργαζόμενοι ενώ είχαν πάρει έως τότε έστω αυτά τα λίγα χρήματα σε σχέση με το σύνολο του ποσού που τους οφείλεται, βρέθηκαν ξαφνικά τέταρτοι στη σειρά με αποτέλεσμα να παίρνουν από το όποιο εκπλειστηρίασμα ελάχιστα χρήματα, έως και μηδαμινά.

Μέχρι τώρα, κύριε Υπουργέ, αυτή την οκταετία δηλαδή, οι εργαζόμενοι -με δικά τους στοιχεία, εγώ αυτό μεταφέρω- έχουν πάρει περίπου 500.000 ευρώ. Μιλάμε για διακόσιους και πλέον εργαζόμενους. Σας είπα, μάλιστα, ότι τους οφείλονται άλλα

6.000.000 ευρώ.

Άρα, λοιπόν, εμείς αυτό που ζητούμε -και κλείνω, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ για την ανοχή- είναι η αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου, ούτως ώστε οι εργαζόμενοι με πιο γρήγορους ρυθμούς και σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα να εισπράξουν τα οφειλόμενα και τις αποζημιώσεις τους.

Όλα τα άλλα που είπατε είναι κατανοητά και δεκτά. Αυτό είναι το ιστορικό. Βεβαίως υπήρχαν προβλήματα στη λειτουργία -όπως θέλετε πείτε το- και αυτό χαρακτηρίζει και ανθρώπους που διοικούσαν κ.λπ..

Όμως, κύριε Πρόεδρε, το ερώτημα της επίκαιρης ερώτησης είναι συγκεκριμένο και περιμένουμε συγκεκριμένη απάντηση. Προτίθεται το Υπουργείο, ο Υπουργός, να φέρει τέτοιου τύπου νομοθετική ρύθμιση, ούτως ώστε οι εργαζόμενοι κατά προτεραιότητα έναντι παντός άλλου πιστωτή να αποζημιώνονται;

Καταθέτω για τα Πρακτικά το έγγραφο που σας προανέφερα. (Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής και ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Γεώργιος Λαμπρούλης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ.

Κύριε συνάδελφε, κύριε Αντιπρόεδρε, ευχαριστώ για την όμορφη συζήτηση που κάνουμε για το συγκεκριμένο ζήτημα, το οποίο είπα και εγώ από την αρχή ότι είναι σοβαρό.

Παρέθεσα, λοιπόν, μία σειρά από στοιχεία, διότι αυτά παίρνω από τις υπηρεσίες μου. Δεν γνωρίζα ούτε είπα ότι είναι όψιμο το ενδιαφέρον σας. Απλά είπα ως παρατήρηση ότι η αλλαγή του συγκεκριμένου νόμου, όπως είπατε και εσείς, που άλλαξε τη σειρά αυτών που έχουν προτεραιότητα στην εκκαθάριση είναι νόμος του ΣΥΡΙΖΑ. Εδώ συμφωνούμε. Άρα δεν είπα ότι είναι όψιμο. Σχήμα λόγου ήταν που είπα ότι έπρεπε να γίνει ερώτηση προς τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Όφειλα να το διευκρινίσω γι' αυτούς που μας βλέπουν και μας ακούν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Καλά κάνετε. Κι εγώ διευκρινίζω ότι δεν είναι όψιμο το ενδιαφέρον σας. Απλά, σχήμα λόγου ήταν. Ρητορική ήταν η παρατήρησή μου στο ερώτημα που θέσατε ότι το ερώτημα έπρεπε να πάει προς την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ γιατί άλλαξε ο ΣΥΡΙΖΑ τη διαδικασία των εργαζομένων από πρώτη σε τελευταία.

Τώρα, όσον αφορά μία αποκατάσταση της εικόνας που έχω -για να κλείσω το ερώτημα- οι εργαζόμενοι συνολικά μέσα από τις διαδικασίες που έχουν γίνει όλο αυτό το διάστημα έχουν πάρει 900.000 ευρώ από οφειλές 5,5 εκατομμυρίων ευρώ. Δηλαδή, έχουν πάρει το 1/5 συνολικά. Τους οφείλονται τα άλλα 4/5. Συμφωνώ μαζί σας ότι αυτά τα χρήματα πρέπει να αποδοθούν. Θέλω να σας πω ότι δεν είμαι το αρμόδιο Υπουργείο που μπορεί να δεσμευτεί και δεν είναι ούτε στο χαρακτήρα μου ούτε στην πολιτική μου παιδεία να βγαίνω και να κάνω εξαγγελίες δεσμεύσεων, όπως είπατε λίγο πριν για την προηγούμενη Υπουργό Οικονομικών που δεσμευόταν εδώ και δεν έφερε ποτέ λύσεις. Δεν μπορώ να δεσμευτώ για κάτι το οποίο δεν ξέρω αν μπορεί να γίνει. Είναι κάτι, όμως, που όπως σας είπα και στην πρωτολογία μου, εξετάζεται. Υπάρχουν μία σειρά από συναρμοδιότητες για την αλλαγή του νόμου. Πρώτο είναι το Υπουργείο Δικαιοσύνης, δεύτερο το Υπουργείο Οικονομικών, τρίτο το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και τελευταίο το Υπουργείο Εργασίας.

Εάν και εφόσον υπάρξουν πρωτοβουλίες...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Οι πρωτοβουλίες από πού είναι, κύριε Υπουργέ; Από τον Άννα στον Καίφα πάμε!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): ...με μεγάλη χαρά σας λέω ότι θα βάλω την υπογραφή μου φαρδιά-πλατιά πάνω σε μία τέτοια αλλαγή του νόμου.

Καλό θα είναι να απευθυνθείτε και στα άλλα Υπουργεία.
Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι

συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων στη συνεδρίασή της στις 30 Ιανουαρίου 2020 αποφάσισε η συζήτηση του νομοσχεδίου να γίνει σε μία συνεδρίαση, ενιαία, επί της αρχής, επί των άρθρων και των τροπολογιών.

Συμφωνεί το Σώμα:

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το Σώμα συμφώνησε.

Πριν δώσω τον λόγο στον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να κάνω μία ανακοίνωση προς το Σώμα.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ και οι Βουλευτές του κόμματός του κατέθεσαν στις 5-2-2020 πρόταση νόμου «Αύξηση κατώτατου μισθού».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευστράτιος Σιμόπουλος.

Εννοείται ότι θα ανοίξει το σύστημα ηλεκτρονικής εγγραφής και μέχρι το τέλος των δύο πρώτων εισηγητών, δηλαδή των εισηγητών της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ, μπορείτε να εγγραφείτε ως ομιλητές.

Ορίστε, κύριε Σιμόπουλε, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, είχαμε μία εξαιρετικά γόνιμη και εξαντλητική συζήτηση στις επιτροπές. Είχαμε μία συζήτηση η οποία απέδειξε ότι τα κόμματα -τουλάχιστον στα μικρά, αν όχι στα μεγάλα- μπορούν να συμφωνήσουν. Και, βέβαια, αυτό οφείλεται στο ότι κυρίως η εισηγήτρια από την Αξιωματική Αντιπολίτευση γνώριζε πολύ καλά το θέμα και προσήλθε και με εποικοδομητική διάθεση, κάτι το οποίο δεν είναι πολύ συχνό, γιατί βλέπουμε άλλους συναδέλφους -κυρίως από την Αξιωματική Αντιπολίτευση- να κάνουν «copy-paste» ομιλίες από άσχετα νομοσχέδια και να κατηγορούν την Κυβέρνηση για αδιαφανείς διαδικασίες προκειμένου να φέρνουν μέσα στο δημόσιο «ημετέρους» ή για τους μετακλητούς, δηλαδή για θέματα χωρίς ουσία. Βλέπουμε, δηλαδή, μία στεία αντιπολίτευση, ακόμα και σε θέματα διαχειριστικά, σε θέματα μέσα από τα οποία θα μπορούσε να υπάρχει συναίνεση.

Τη συνείδηση αυτή φυσικά τη ζητάμε και τη ζητά και η Κυβέρνηση. Βέβαια, μιλάμε για μία συναίνεση η οποία προφανώς δεν μπορεί να έρθει από το ΚΚΕ. Το ΚΚΕ, όπως είδα και στην προηγούμενη συζήτηση, έχει μάθει να ισχυρίζεται ότι κατέχει την απόλυτη αλήθεια και όποιος έχει διαφορετική άποψη τον κατηγορεί για αντικομμουνισμό. Βέβαια, ο πολιτικός αντικομμουνισμός δεν είναι κάτι κακό. Εμένα, αν με κατηγορήσουν ότι είμαι φιλελεύθερος, δεν θα πω σε κάποιον ότι είναι αντιφιλελεύθερος. Πολιτικά μπορεί να είμαστε και αντιφιλελεύθεροι και αντικομμουνιστές, αρκεί να μπορούμε να συζητάμε.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή προέκυψαν διαφορές προσέγγισης σε μεγάλα θέματα των κομμάτων. Μία μεγάλη διαφορά είναι η διαφορά που έχουμε στο πώς βλέπουμε την επιχειρηματικότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης και κυρίως, βέβαια, της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, εμείς, η Νέα Δημοκρατία, η Κυβέρνηση, η Κοινοβουλευτική Ομάδα, πιστεύουμε ότι ο κύριος μοχλός ανάπτυξης για τη χώρα αυτή είναι η επιχειρηματικότητα και γι' αυτό οποιοδήποτε νομοσχέδιο έρχεται, το οποίο μπορεί να διευκολύνει την άσκηση της επιχειρηματικότητας, μας βρίσκει θετικούς.

Το προηγούμενο νομοσχέδιο, που είχατε φέρει, απαγόρευε

την ίδρυση υδατοδρομίων από ιδιώτες. Μπορούσαν μόνο οι δημόσιοι φορείς -άκουσον, άκουσον!- στην Ελλάδα του 2019 και του 2020 να ιδρύουν υδατοδρόμια. Σε αυτή τη λογική προχωρήσαμε και εντάξαμε την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων στις στρατηγικές επενδύσεις. Ταυτόχρονα επεκτείνουμε -λογικό είναι αυτό- τη δυνατότητα ίδρυσης και σε ΠΟΤΑ και στους τουριστικούς λιμένες. Τουριστικοί λιμένες πλέον αρχίζουν και δημιουργούνται και από ιδιώτες. Επιχειρηματικότητα, λοιπόν, σε κάθε προσπάθεια αυτής της Κυβέρνησης να φέρει την ανάπτυξη.

Μία δεύτερη διαπίστωση -πάλι από την επιτροπή- ήταν ότι υπήρχε προσπάθεια -και αυτή είναι και η λογική, αν θέλετε, η ιδεολογία, ο τρόπος που σκέφτεστε- οποιαδήποτε βήματα να υποκινούνται στον αποκλειστικό, στον μεγάλο, στον ασφυκτικό έλεγχο του κράτους. Δεν έχετε κατανοήσει ότι αυτό ουσιαστικά δεν διευκολύνει την ανάπτυξη. Σε μία προσπάθεια δική σας -καλοπροαίρετη θα έλεγα- να κλείσετε οποιαδήποτε τρύπα μπορεί να υπάρχει σε μία διαδικασία, ουσιαστικά κωλυσίεργείτε όσον αφορά τις διαδικασίες, βάζετε εμπόδια στο να αναπτυχθούν καινούργια πεδία δραστηριότητας. Γι' αυτό με τις πάρα πολλές διαδικασίες τις οποίες είχατε θεσπίσει μέσα από επιτροπές, μέσα από δημιουργία πολλών κοινών υπουργικών αποφάσεων, τις οποίες στο τέλος δεν εκδώσατε, ουσιαστικά βάζατε εμπόδια στην ίδρυση των υδατοδρομίων.

Ένα άλλο θέμα το οποίο προέκυψε και είναι σημαντικό, είναι ότι δεν θα είχατε αντίρρηση σε έναν χάρτη, παραδείγματος χάριν, της Ελλάδος να υπήρχαν όλες οι πιθανές θέσεις όπου μπορεί να γίνουν υδατοδρόμια και μετά ο κάθε επενδυτής να μπορεί να ξέρει πού θα επενδύσει.

Εμείς έχουμε την άποψη ότι η αγορά καλύπτει αυτές τις ανάγκες. Και οι δήμοι, οι οποίοι μπορούν να ιδρύσουν υδατοδρόμια και οι ιδιώτες, οι οποίοι επιθυμούν να εμπλακούν στη διαδικασία, θα βρουν εκείνον τον μέσο όρο, ώστε εκεί που υπάρχει πραγματικά ανάγκη, που υπάρχει πεδίο αγοράς, να ιδρυθούν τα υδατοδρόμια. Βέβαια δεν αναφέρομαι σε περιπτώσεις απομακρυσμένων νησιών, όπου εκεί είναι υποχρέωση και του κράτους να συμβάλει στην προσπάθεια ίδρυσης των υδατοδρομίων.

Στην προσπάθεια που κάνουμε να απεμπλέξουμε όλη αυτή τη διαδικασία από τη γραφειοκρατία φροντίσαμε και η διαδικασία όσον αφορά τις πιστοποιήσεις για τα υδατοδρόμια να μπορεί να δοθεί και σε ιδιώτες. Ταυτόχρονα δημιουργήσαμε και την υποδομή μέσα από τα υδάτινα πεδία να καθορίζονται πιο εύκολα, να μπορούμε να αναπτύξουμε και τον τουρισμό σε περιοχές οι οποίες είναι εξαιρετικά απομακρυσμένες.

Αυτά που ανέφερα αφορούν στο πρώτο σκέλος του νομοσχεδίου, το σκέλος το οποίο αναφέρεται στα υδατοδρόμια. Έχουμε, όμως, και ένα δεύτερο, πολύ σημαντικό κατά τη γνώμη μου, το οποίο ξεκινάει από την προσπάθεια της Κυβέρνησης, από την πεποίθηση της Κυβέρνησης, από τη θέληση της Κυβέρνησης να διευκολύνει το καθεστώς χορήγησης αδειών οδήγησης.

Γνωρίζουμε ότι οι πολίτες, με το υφιστάμενο σύστημα, είναι για κάποιους μήνες όμηροι. Με το παρόν νομοσχέδιο θεσπίζεται η δυνατότητα έκδοσης προσωρινής άδειας, η οποία μάλιστα θα μπορεί να δίνεται και ηλεκτρονικά. Αυτό είναι σημαντικό, γιατί κάποιος από μας που έχουμε αυτή τη δυνατότητα μπορούμε ακόμη να την έχουμε και στο κινητό μας.

Αυτή η προσπάθεια εντάσσεται σε μία γενικότερη κυβερνητική προσπάθεια να γίνουν ηλεκτρονικές οι διαδικασίες στο κράτος, μία προσπάθεια η οποία είναι οριζόντια, μία προσπάθεια η οποία άρχισε να αποδίδει καρπούς και στους επόμενους μήνες θα βλέπουμε τους καρπούς αυτούς με έναν επιταχυνόμενο ρυθμό.

Μέσα στο νομοσχέδιο, το οποίο είναι αρκετά μεγάλο και σημαντικό, υπάρχουν και ρυθμίσεις για τα φορτηγά δημοσίας χρήσης, για τα ΚΤΕΛ και φυσικά για τα ταξί και τα τουριστικά λεωφορεία.

Στην κατεύθυνση αυτή πάλι θεωρώ ότι φιλελευθεροποιούμε κάποιες καταστάσεις. Παραδείγματος χάριν, σε όλη την Ευρώπη και στην Ελλάδα πια, ήρθε η δυνατότητα ασφάλισης επαγγελματικού κινδύνου. Αυτή τη δυνατότητα την υιοθετούμε. Έτσι, οι αυτοκινητιστές δεν θα χρειάζεται να καταβάλλουν την εγγυητική ή ουσιαστικά να αφαιρούν ρευστότητα από το επάγγελμά τους. Μέσα από την ασφάλιση επαγγελματικού κινδύνου θα καλύπτε-

ται και το κράτος.

Ένα πεδίο, για το οποίο έγινε εκτενής συζήτηση, είναι το πεδίο των μεικτών κλιμακίων ελέγχου. Εκεί υπάρχει τεράστιο πρόβλημα. Το γνωρίζουμε κυρίως από την κεντρική Μακεδονία. Υπάρχουν φορητά από άλλες χώρες τα οποία μπαίνουν κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, καταπατώντας εργατικές νομοθεσίες, φορολογικές νομοθεσίες, νομοθεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και κάνουν μεταφορές. Μέσα από τη νομοθέτηση αυτή διευκολύνουμε τη διεξαγωγή πιο ουσιαστικών ελέγχων. Έχουμε, όμως, και άλλον δρόμο προς την κατεύθυνση αυτή. Όλα τα μέλη της επιτροπής, όλοι οι εισηγητές έχουμε συμφωνήσει ότι πρέπει να υπάρχει και ένας εκπρόσωπος του ΣΕΠΕ και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων και για να υπάρχει ισονομία προφανώς το πρόστιμο πρέπει να πληρώνεται επιτόπου. Είναι κάτι κρίσιμο το οποίο πρέπει ως Κυβέρνηση, ως Υπουργείο να το δείτε άμεσα. Διαφορετική, θα έλεγα, αντιμετώπιση των φορητών τα οποία έχουν ξένες πινακίδες σε σχέση με αυτά που έχουν ελληνικές.

Σε μία προσπάθεια να βοηθήσουμε τους επαγγελματίες του κλάδου -και μάλιστα τους μικρούς επαγγελματίες- αποδεσμεύουμε τη δυνατότητα να αποχαρακτηρίζουν τα φορητά τους, δηλαδή ουσιαστικά να σταματούν να εργάζονται από την ανάγκη να προσκομίσουν φορολογική ενημερότητα. Αυτό είναι μία από τις παθογένειες του ελληνικού κράτους, μία από τις παθογένειες οι οποίες για πάρα πολλά χρόνια κρατούν ομήρους πολίτες.

Βέβαια, εφόσον είμαστε υπέρ της επιχειρηματικότητας, δίνουμε τη δυνατότητα σε εταιρείες να εισάγουν έναν στόλο οχημάτων και μετά να τον ενοικιάζουν.

Φυσικά προχωρήσαμε και σε πολλές φιλοπεριβαλλοντικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ανανέωση του στόλου. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό. Έχουμε πει ότι στην κορυφή της ατζέντας της Κυβέρνησης Μητσοτάκης είναι το περιβάλλον και σε κάθε νομοσχέδιο το αποδεικνύουμε με ορθή νομοθέτηση στην κατεύθυνση αυτή.

Ένα άλλο θέμα το οποίο λύνεται και είναι σημαντικό είναι ουσιαστικά το θέμα της εκχώρησης γραμμών του ΟΑΣΘ και του ΟΣΕΘ στα ΚΤΕΛ. Είναι τώρα σημαντικό γιατί στη Θεσσαλονίκη παραλάβαμε μία πολύ άσχημη κατάσταση και θα πρέπει άμεσα και μέσα στον Φεβρουάριο εκατόν είκοσι λεωφορεία να μπουν στις βασικές γραμμές, γιατί κάποιες γραμμές θα εκχωρηθούν στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

Και στα μηχανήματα έργων κάνουμε μία πολύ μεγάλη μεταρρύθμιση. Η κυβέρνηση κάνει μία μεγάλη μεταρρύθμιση χρησιμοποιώντας τον ιδιωτικό τομέα. Και εκεί οι εισαγωγείς για χρόνια ήταν όμηροι του κράτους, γιατί η υπηρεσία δεν είχε την υποδομή να δώσει τα πιστοποιητικά τεχνικής επάρκειας. Πλέον τα πιστοποιητικά αυτά, όπως κάναμε και σε άλλες περιπτώσεις, θα μπορούν να δίνονται και από πιστοποιημένους φορείς.

Από την άλλη, επειδή πραγματικά ενδιαφερόμαστε για την οδική ασφάλεια αλλά και για το περιβάλλον, στο άρθρο 57 για τα μηχανήματα έργων υπάρχει ρύθμιση η οποία αναγκάζει όλους τους ιδιοκτήτες κάθε πέντε χρόνια να περνούν τα μηχανήματα έργων από έλεγχο. Αυτό δεν υπήρχε μέχρι σήμερα και τώρα πια που νομοθετούμε και ψηφίζουμε θα υπάρχει και αυτή η διάταξη.

Έχουμε βέβαια και διατάξεις που επιτρέπουν στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» να προχωρήσει στις επενδύσεις της. Είναι γνωστό ότι το κράτος παλαιότερα έχτιζε από γήπεδα μέχρι κτήρια για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ή οπουδήποτε αλλού, για τα αεροδρόμια, χωρίς άδειες. Αυτό τώρα ξεπερνιέται με τον παρόντα νόμο.

Βέβαια δεν θεωρώ ότι είναι ήσσονος σημασίας και άλλες ρυθμίσεις που αφορούν το ΙΤΣΑΚ, την «ΕΡΓΟΣΕ» ή τον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης, διατάξεις που θα τους επιτρέψουν να λειτουργήσουν με πολύ καλύτερο τρόπο.

Όσον αφορά, βέβαια, τα δύο τελευταία, στα οποία θα αναφερθώ για ένα λεπτό ακόμη, κύριε Πρόεδρε, είναι η δυνατότητα όταν διακόπτεται με υπαιτιότητα των ιδιωτών -όχι λόγω απεργιών προφανώς- η λειτουργία στις εθνικές οδούς, όπως έγινε πρόσφατα, να μπορεί το κράτος να επιβάλει πρόστιμα.

Και, τέλος, όσον αφορά το Ελληνικό, για το οποίο τρώγεστε, είναι μία 100% θετική παρέμβαση, η οποία επιτρέπει με έξοδα του επενδυτή να αρχίσουν οι καταβάσεις.

Τελειώνοντας να πω ότι θεωρώ πως πραγματικά αυτό το πο-

λυνομοσχέδιο, το οποίο ρυθμίζει πάρα πολλά θέματα των μεταφορών, πέρα από το αναπτυξιακό σκέλος των υδατοδρομίων, κινείται σε μία πάρα πολύ θετική κατεύθυνση και από ό,τι κατάλαβα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης θα το ψηφίσουν, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις που αφορούν το εργατικό δίκαιο, παραδείγματος χάριν, για τα ΚΤΕΛ. Προσωπικά δεν καταλαβαίνω γιατί όσον αφορά τα ΚΤΕΛ, που είναι ανώνυμες εταιρείες, το εργατικό τους δίκαιο ή η δυνατότητα εξουσιοδοτήσεων των μετόχων για τις γενικές συνελεύσεις να μη συμβαδίζει με το δίκαιο και των άλλων ανωνύμων εταιρειών.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση «Βουλή των Ελλήνων: Οι σταθμοί μιας διαδρομής σχεδόν διακοσίων ετών», που διοργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι τρεις μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 26ο Γυμνάσιο Αθηνών.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, μόλις τώρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισήλθαν στα άνω δυτικά θεωρεία και παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», δεκατρείς σπουδαστές και δύο συνοδοί τους από το Drury University των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η Βουλή καλωσορίζει τους σπουδαστές από τις Ηνωμένες Πολιτείες.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Φαντάζομαι να υπάρχει διερμηνεία και να διερμηνεύσει αυτά τα οποία είπαμε.

Θα ήθελα επίσης να κάνω γνωστό στους συναδέλφους και στις συναδέλφισσες που μπήκαν τώρα στη Βουλή ότι μετά την εισήγηση της κ. Πέρκα θα κλείσει το σύστημα εγγραφών. Συνεπώς έχετε τον χρόνο να εγγραφείτε μέχρι το τέλος της εισήγησης του ΣΥΡΙΖΑ, της κ. Θεοπίστης Πέρκα, την οποία καλώ τώρα στο Βήμα.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Καλησπέρα και από εμένα.

Κύριοι Υπουργοί και κύριοι συνάδελφοι, παίρνοντας τον λόγο μετά τον αγαπητό συνάδελφο κ. Σιμόπουλο, θέλω να τον ευχαριστήσω γιατί πράγματι προσπαθήσαμε εποικοδομητικά να συμβάλουμε σε αυτό το νομοσχέδιο, όπως γενικώς εποικοδομητικά θεωρούμε ότι κάνουμε αντιπολίτευση. Όπου συμφωνούμε και ψηφίζουμε και καταθέτουμε και θετικές προτάσεις και όπου διαφωνούμε, βέβαια, διαφωνούμε έντονα.

Σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ξεκινάω από το πρώτο μέρος που αφορά στα υδατοδρόμια. Άκουσα και τις δηλώσεις του κ. Κεφαλογιάννη ότι θα πετάξουν το καλοκαίρι υδροπλάνα. Εύχομαι -και χαίρομαι- να πετάξουν υδροπλάνα. Και εγώ πριν μερικά χρόνια είχα κάνει μία τέτοια ευχή, με ένα άλλο τύπου βέβαια νομοσχέδιο, που πολεμούσαμε. Να υπενθυμίσω ότι όταν αναλάβαμε την κυβέρνηση υπήρχαν επενδυτές που είχαν μείνει χρόνια στη χώρα και φεύγανε γιατί δεν υπήρχε το πλαίσιο και ο νόμος για να αδειοδοτηθούν. Βγάλαμε δύο άδειες -και μία που υπήρχε- Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα, με τον παλιό νόμο και με πολύ μεγάλη δυσκολία. Ακριβώς επειδή καταλάβαμε αυτή τη δυσκολία προβρήκαμε στην εκπόνηση ενός νέου νόμου. Και έρχεστε εσείς τώρα με ένα άλλο νομοσχέδιο.

Θα αναφερθώ όμως σε βασικές διαφορές. Η κύρια διαφορά από τον προηγούμενο νόμο είναι ότι η άδεια ίδρυσης μπορεί να δίνεται και σε ιδιώτη, ενώ η άδεια λειτουργίας ούτως ή άλλως δίνεται σε ιδιώτη, και με το προηγούμενο νομοσχέδιο. Εδώ εμείς προβλέψαμε δημόσιο. Γιατί δημόσιο; Δεν πρόκειται για ιδεολογία. Αυτό που έχει μεγάλη σημασία -το είπαμε και στις επιτροπές- όταν βάζεις ένα καινούργιο μεταφορικό μέσο, ένα μέσο το οποίο βοηθάει και το τουριστικό προϊόν και την αεροδιακομιδή πιθανά, όλο αυτό πρέπει να γίνεται με έναν στρατηγικό σχεδιασμό, κάπως να εντάσσεται. Δεν μπορεί να είναι σε μία λογική

«first come first served», δηλαδή όποιος ιδιώτης πάει πρώτος, παίρνει την άδεια. Αυτή είναι η βασική μας διαφορά σε αυτό το νομοσχέδιο.

Συνεχίζω όμως. Είχαμε και την άδεια ίδρυσης επ' αόριστον. Ευτυχώς ο κύριος Υπουργός έλαβε υπ' όψιν του την παρατήρησή μας. Πραγματικά θα μπορούσε ένας επενδυτής να δεσμεύσει επ' αόριστον έναν χώρο και να μη γίνει ποτέ υδατοδρόμιο και για λόγους ανταγωνισμού. Παραμένει όμως το έλλειμμα για την άδεια λειτουργίας, που αν δεν έχει δύομισι χρόνια πτητικό έργο θα έπρεπε και αυτή κάπως να ανακαλείται, για τους ίδιους λόγους. Και, βεβαίως, με τη δυνατότητα να παίρνει ο ιδιώτης άδεια ίδρυσης έχουμε και υδατοδρόμια σε τουριστικά καταλύματα, ΠΟΤΑ, κ.λπ.. Εδώ επισημαίνω για άλλη μία φορά ότι εκεί θα έπρεπε να γίνει επαναχωροθέτηση. Χωροθετήσεις σε αυτά τα τουριστικά καταλύματα γίνονται με προεδρικό διάταγμα. Δεν είναι απλώς ότι βγαίνει μία άδεια, δεν είναι πολύ απλό. Θα έπρεπε να υπάρχει μία πρόβλεψη.

Επίσης, η πρόβλεψη για λίμνες, βεβαίως, μας βρίσκει σύμφωνους, πόσω μάλλον εμένα ως Βουλευτή Φλώρινας με έξι λίμνες στον νομό μου. Την είχαμε και εμείς. Όμως έρχεστε σε άλλα νομοσχέδια και καταργείτε τους φορείς διαχείρισης των λιμνών. Και εγώ αναρωτιέμαι: αν δεν υπάρχει φορέας διαχείρισης της λίμνης, ποιος θα ασκεί τον έλεγχο και την υπηρεσία που ασκεί το Λιμενικό, για παράδειγμα, στη θαλάσσια περιοχή;

Σε ό,τι αφορά τα περιβαλλοντικά είχαμε ξεκινήσει μία μελέτη. Ήταν ένα πολύ δύσκολο σημείο να αδειοδοτηθούν τα υδατοδρόμια. Δεν έχει τελειώσει, βλέπω ότι και εσείς δεν το έχετε προχωρήσει. Μία κατηγορία Β' προβλέπεται, αλλά δεν λέει ακριβώς ποια είναι τα υδατοδρόμια της κατηγορίας Β'.

Από εκεί και πέρα, οι διαφορές είναι μικρές. Μειώνεται ο χρόνος απόκρισης των υπηρεσιών. Αυτό δεν βρίσκουμε ότι είναι σωστό, πόσω μάλλον με τέτοια δύσκολη αδειοδοτική διαδικασία. Οι ελάχιστες απαιτήσεις δεν φαίνονται, αλλά πάνε με υπουργική απόφαση. Βεβαίως είναι θετικό το ότι η επιτροπή επιθεώρησης γίνεται ολιγομελής.

Στα τεχνικά θέματα, στα θέματα εγχειριδίων ασφαλείας κ.λπ., βεβαίως και συμφωνούμε. Είναι μάλλον οι ίδιες διατάξεις που είχαμε και εμείς.

Υπάρχει μία διαφορά στα τέλη, όπου προβλέπεται όχι πάνω από 10 ευρώ ανά επιβάτη και καταργείται ένα τέλος ανά σκέλος πτήσης, το οποίο προβλεπόταν στο δικό μας νομοσχέδιο, γιατί από τα έσοδά του θα μπορούσαμε να κατασκευάσουμε πιθανόν κάποια υδατοδρόμια με επιδότηση γραμμών κ.λπ.. Εντάξει, αυτό είναι βέβαιο και η βασική αντίθεση σε σχέση με τον ιδιώτη ή δημόσιο φορέα.

Από και και πέρα βέβαια έχουμε και μια αντίρρηση για τις πτήσεις που επιτρέπονται. Εμείς λέγαμε έξι ζεύγη, αλλά εδώ είναι ανά αεροπορική εταιρεία. Τέλος πάντων, δεν είναι τα μείζονα αυτά, γιατί πραγματικά ας πετάξουν. Επομένως μπορούμε να πούμε ότι με τα υδατοδρόμια αυτές είναι οι βασικές διαφορές, κυρίως ο στρατηγικός σχεδιασμός.

Να υπενθυμίσω ότι εμείς είχαμε κάνει και έναν χάρτη και όταν είναι δημόσιος φορέας αυτός που έχει την άδεια ίδρυσης, θα μπορεί πράγματι να συντάξει έναν τέτοιο σχεδιασμό.

Πάμε όμως στο δεύτερο κεφάλαιο. Πραγματικά αυτό το νομοσχέδιο μας ζόρισε αρκετά, δηλαδή έχει διατάξει καλές, διατάξεις που λύνουν προβλήματα, διατάξεις κακές και διατάξεις πάρα πολύ κακές.

Ξεκινάω με το δεύτερο κεφάλαιο. Πραγματικά υπάρχει όλη αυτή η κατηγοριοποίηση και θα φανεί και από την τοποθέτησή μου. Στο άρθρο 28 πολύ ωραία ρυθμίζονται θέματα για τα ρυμουλκούμενα και στο άρθρο 29 για τις επιχειρήσεις υδατοκαλλιέργειας. Πολύ θετικό το άρθρο 30 με τα μεικτά κλιμάκια ελέγχου.

Να πούμε ότι έχουν μεγάλο πρόβλημα οι μεταφορείς μας με την υποκλοπή του μεταφορικού έργου, κυρίως από αλλοδαπά οχήματα. Μπορεί καμιά φορά να είναι Έλληνες που έχουν την έδρα τους στη Βουλγαρία κ.λπ. με το παράνομο καμποτάζ. Αν δεν υπάρχουν, λοιπόν, μηχανισμοί ελέγχου, αυτό γίνεται όλο και μεγαλύτερο. Γίνεται μια μάχη στους δρόμους και μετά μεταφέρεται εσωτερικά στους δικούς μας μεταφορείς.

Υιοθετήσαμε κι εμείς την πρόταση της ΟΦΑΕ να υπάρχει κι ένας εκπρόσωπος της ΑΑΔΕ για να ελέγχει και το μεταφορικό έργο, αλλά και του ΣΕΠΕ. Και, βεβαίως, επαναφέρουμε ένα πάγιο αίτημα του χώρου για την επιτόπου πληρωμή του προστίμου, διότι αλλιώς φεύγουν οι παραβάτες και άντε να τους βρεις. Είπε ο κύριος Υπουργός ότι θα ληφθεί μια μέριμνα γι' αυτό. Πραγματικά θα θέλαμε πάρα πολύ να το δούμε. Λύνει μεγάλο πρόβλημα.

Πολύ θετικά και τα αποδεικτικά για την ασφαλιστική ενημερότητα, η μίσθωση των ανάρθρωτων που διευκολύνει τις επιχειρήσεις, η σύνδεση Ακτίου-Πρέβεζας εφόσον υπόκειται στη συμφωνία των δύο αντιπεριφερειάρχων και των δύο ΚΤΕΛ. Καθένα πρόβλημα.

Θετικές οι ρυθμίσεις για τα τουριστικά που ανανεώνουν τον στόλο, οπότε είναι υπέρ και της οδικής ασφαλείας, αλλά και του περιβάλλοντος και, βεβαίως, και η χωροθέτηση των θέσεων στάσης-στάθμευσης των ταξί που θα γίνεται κατόπιν μιας μελέτης που θα εκπονεί ο ΟΑΣΑ ή ο ΟΑΣΘ. Και αυτό είναι πάρα πολύ καλό, γιατί πραγματικά όλα αυτά πρέπει να γίνονται με κάποιες μελέτες. Δεν γίνονται με το μάτι.

Πάμε, όμως, λίγο στα αρνητικά τα οποία ξεκινούν από το άρθρο 33 το οποίο είναι πολύ αρνητικό. Αφορά στα ΚΤΕΛ, όπου καταργείται ένα προεδρικό διάταγμα που ρύθμιζε τη λειτουργία, προβλέπεται εσωτερικός κανονισμός για κάθε ΚΤΕΛ κι αυτό εμείς εκτιμάμε -κι έχει σηκώσει και θύελλα αντιδράσεων- ότι ανοίγει την πόρτα και για απολύσεις εργαζομένων, αλλά και μετακινήσεις υπαλλήλων χωρίς τη σύμφωνη γνώμη τους.

Επίσης, διαφωνούμε με την εκπροσώπηση στις γενικές συνελεύσεις των μετόχων διά αντιπροσώπου, γιατί και από εκεί έχουν παρουσιαστεί αρκετά προβλήματα. Πρόβλημα και η χρήση της εμπρόσθιας θέσης στα ΚΤΕΛ από επιβάτη για λόγους καθαρά οδικής ασφαλείας και κάποια άρθρα τα οποία πραγματικά μας προβληματίζουν.

Μιλώ για το άρθρο 36 που αφορά ποινές που επιβάλλονται σε οχήματα που διενεργούν επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο που έχουν ανατεθεί σε άλλον φορέα. Μέσω αυτού του άρθρου δίνεται μεταφορικό έργο στα ταξί γιατί επιτρέπεται πια η μεταφορά ατόμων ανάμεσα σε διαφορετικές περιφερειακές ενότητες, ένα στοιχείο που μέχρι τώρα επέφερε πρόστιμο. Ποια είναι η διαφωνία; Δεν θα μπω στην ουσία.

Όλο το μεταφορικό, το πώς μοιράζεται, το πώς διανέμεται υπόκειται σε κάποιες διατάξεις. Δεν μπορείς με μια διόρθωση σε μια διάταξη να μοιράσεις αλλιώς το μεταφορικό έργο. Νομίζω ότι αυτό ειδικά έγινε και την τελευταία στιγμή, διότι αν είχε μπει όταν ήταν όλοι οι φορείς στην ακρόαση των φορέων, θα ακούγαμε και τις αντίστοιχες αντιδράσεις. Είναι προβληματικό. Βεβαίως συμφωνούμε με την κατάργηση της φυλάκισης.

Για την παραχώρηση στα ΚΤΕΛ αστικών γραμμών, καταλαβαίνω ότι είναι λόγοι έκτακτης ανάγκης. Είχαμε δώσει κι εμείς κάποιες γραμμές. Ήταν πολύ λίγες. Για την προσωρινή άδεια οδήγησης, ξαναείπαμε μόνο μια επιφύλαξη έχουμε. Όλο το Κεφάλαιο 3 είναι θετικό, γιατί θα μπορεί ο πολίτης πολύ γρήγορα να έχει την άδειά του. Φοβόμαστε όμως ότι μέχρι να γίνει το πληροφοριακό σύστημα θα υπάρχει χαρτί, που σημαίνει ότι υπάρχει ο κίνδυνος για πλαστά διπλώματα.

Τώρα πάμε στο Κεφάλαιο 4 που είναι οι λοιπές διατάξεις. Κι εδώ υπάρχουν κάποια θετικά άρθρα. Είναι κάποιες αποζημιώσεις για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας της ΑΠΑ και της ΥΠΑ, οι ρυθμίσεις στην υπηρεσία οδικών τελών, πρατήριο υγρών καυσίμων στους σταθμούς αυτοκινήτων δημοσίας χρήσης.

Η επιστροφή των απαλλοτριώσεων εφόσον συμφωνεί και ο ιδιοκτήτης είναι ένα θετικό μέτρο. Η αδειοδότηση των εγκαταστάσεων που εκμισθώνει η «ΓΑΙΑΟΣΕ» επίσης είναι μια θετική διάταξη και οι ρυθμίσεις, βεβαίως, των κοινοχρήστων.

Το ΙΤΣΑΚ δεν είναι ακριβώς αυτό που θα έπρεπε να γίνει, αλλά αποκτά κάποια αυτονομία και εξακολουθεί βέβαια να υπάγεται στον ΟΑΣΠ. Οι δαπάνες του Υπουργείου εντάξει.

Πάμε όμως στα αρνητικά τώρα. Ξεκινάμε από την ΑΠΑ. Έχει γίνει μια διαδικασία από την προηγούμενη κυβέρνηση. Έχει υπάρξει μια επιτροπή γνωσμένοι κύρους -είναι και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους μέσα- έχει προχωρήσει στην επιλογή του διοικητή ΑΠΑ και ήταν έτοιμο να έρθει στη Βουλή και τώρα

καταργείτε την επιτροπή, ξανακάνετε επιτροπή, ξαναμπαίνει διαδίκασια, αλλάζουν τα προσόντα και ξαναπάμε από την αρχή.

Κι εγώ θα το ξαναπώ. Ακόμη εξακολουθούμε να μην έχουμε την ΑΠΑ. Ο κύριος Υπουργός είχε πει σε κάποια ακρόαση για τους διοικητές της ΥΠΑ ότι τώρα προχωράμε. Έχουν περάσει επτά μήνες και δεν υπάρχει αυτή η αρχή. Κι επίσης να πω ότι στο νομοσχέδιο, στο κομμάτι για τα υδατοδρόμια, λέει το νομοσχέδιο ΥΠΑ, ενώ έπρεπε να λέει ΑΠΑ. Αυτή είναι η αρχή. Άμα γίνει ΑΠΑ, θα ξαναλλάξει ο νόμος ή δεν θα γίνει ΑΠΑ.

Το άρθρο 53 για τις απαιτήσεις για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας είναι μια άκριτη κατάργηση δικών μας διατάξεων που έρχονταν μεν βελτιώσεων, αλλά δεν έπρεπε να πάμε πίσω, όπως και η κατάργηση της ειδικής επιτροπής γιατρών.

Τα μηχανήματα έργου, να μην πάνε να μπουν σε μία τάξη, να ελέγχονται, αλλά, πρώτον, φεύγει η ύλη από το δημόσιο και πάει σε έναν πιστοποιημένο φορέα. Εμείς διαφωνούμε με αυτό. Εάν κάτι δεν πάει, λοιπόν, καλά σε κάποια δημόσια υπηρεσία, πριν τη φτιάξουμε δεν την καταργούμε. Θα το πούμε μετά και στις τροπολογίες αυτό.

Κι ένα περίεργο που μου φάνηκε και το λέω και το ξαναλέω και δεν έχω πάρει απάντηση είναι το εξής. Ξέρουμε ότι όλα τα οχήματα οφείλουν να έχουν εξοφλήσει τέλη προηγούμενων εικονικών ετών και εδώ έχουμε δέκα. Είναι λίγο χαριστικό.

Για την ανάπλαση της Αθήνας έχουμε το εξής περίεργο. Είχαμε τον νυν δήμαρχο να κατηγορεί αυτό το project, την ανάπλαση της Αθήνας, και τώρα τον βλέπουμε να γίνεται πρόεδρος. Περίεργο.

Για τους δικηγόρους, για την κινητικότητα με παρέκκλιση κάθε γενικής και ειδικής διάταξης, εννοείται δεν συμφωνούμε. Για το καταστατικό τους, πάλι έχουμε αλλαγή.

Πάμε όμως τώρα στα χροστέρα και μιλάω για τα άρθρα που αφορούν στο Ελληνικό. Το άρθρο 66 αφορά τη μονάδα υποβρύχιων αποστολών. Δεν έχουμε αντίρρηση. Αυτή ήταν ούτως ή άλλως μια μονάδα που έπρεπε να μετεγκατασταθεί δέκα μήνες μετά τη μεταβίβαση των μαχών.

Αλλά επί τη ευκαιρία -και κάθε φορά που έχω την ευκαιρία θα το λέω- θέλω να πω για τις μετεγκαταστάσεις ότι ενώ το 2012 έπρεπε να έχουν μετεγκατασταθεί όλοι οι φορείς μέσα από το Ελληνικό, δεν είχε φύγει κανένας. Και εξήντα εννέα φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα έφυγαν με δικές μας προσπάθειες.

Το άρθρο 68 δείχνει απλώς την κακή νομοθέτηση. Την επαναλαμβάνετε. Φέρνεται μια ΠΝΠ για τα κοινόχρηστα και τα κοινωφελή. Ξαναφέρνεται μια διάταξη για να διορθώσετε την ΠΝΠ και τώρα έρχεται τρίτη διάταξη για να δούμε και για τους δικαιούχους κυριότητας των όμορων. Είναι πολύ πρόχειρο και ήταν λάθος προφανώς η ΠΝΠ.

Το πρόβλημα όμως είναι το άρθρο 67. Έχουμε έναν νόμο περί αυθαιρέτων. Δεν είμαστε μια χώρα -και τώρα απαντάς και σε εσάς, αγαπητέ κύριε Σιμόπουλε, για την επιχειρηματικότητα- κατά της επιχειρηματικότητας. Είμαστε κατά της επιχειρηματικότητας που κάνουν τα κράτη του τρίτου κόσμου, που λέγαμε παλιά, που δεν έχουν νομοθεσία, που δεν τηρούν περιβαλλοντική νομοθεσία, κοινοτική νομοθεσία, νόμο περί αυθαιρέτων, χωροταξία. Αυτά τα πράγματα ρυθμίζονται.

Είναι επίπονη δουλειά -εγώ το έζησα- γι' αυτά τα αυθαίρετα, γιατί τα κατηγοριοποιούσαμε και πηγαίναμε κομμάτι-κομμάτι με τον νόμο περί αυθαιρέτων, με συνεννόηση με τον επενδυτή για να συμφωνήσουμε πώς θα πάει μετά. Έτσι γίνονται οι δουλειές. Δεν μπορούμε να δεχτούμε μια ad hoc ρύθμιση για νομιμοποίηση αυθαιρέτων έξω από τον νόμο, η οποία μάλιστα θα εγκρίνεται στο τέλος με μια διαπιστωτική πράξη την οποία θα κάνει ο Υπουργός Ανάπτυξης.

Το Γραφείο Ελληνικού, που είναι στο Υπουργείο Οικονομικών, πρέπει να ελέγχει όλα αυτά τα στοιχεία και πρέπει να ελέγχει και την εξέλιξη του έργου, που είναι σε βάθος εικοσαετίας, αν τηρούνται οι περιορισμοί του προεδρικού διατάγματος και των ΚΥΑ περί της δόμησης. Να υπενθυμίσω ότι με αυτή τη διάταξη με περίγραμμα κτηρίων γίνεται η νομιμοποίηση. Άρα τη δόμηση δεν μπορεί να την ελέγξει ποτέ, αν θα υπερβεί ή όχι. Αυτά τα θεωρούμε απαράδεκτα. Τώρα πάμε και στο επικοινωνιακό, γιατί δεν

λείπει. Θα γκρεμιστούν σε πρώτη φάση τα κτήρια που είναι στην περιοχή που είναι το καζίνο και το πάρκο. Πρώτη ερώτηση: ποιος; Θα μπει ο επενδυτής στο δημόσιο -γιατί δεν έχουν αλλάξει χέρια οι μετοχές, να μας το ξεκαθαρίσουν όμως- για να πούμε ότι μπήκαν μπουλντόζες στο Ελληνικό; Γιατί περί αυτού πρόκειται. Διότι κατεδαφίσεις αυθαιρέτων, και στην αρχική σύμβαση, και στην τροποποιητική σύμβαση, και στο business plan, έχει και κονδύλι που είναι υποχρέωση του επενδυτή, καθαρά. Άρα αλλάζουν χέρια οι μετοχές και αρχίζει η κατεδάφιση. Είναι επικοινωνιακό και νομίζω ότι έχει παίξει αρκετά και δεν θα γίνει έτσι. Δεν θέλω φυσικά να υιοθετήσω την άποψη ότι υπάρχει περίπτωση να γίνουν οι κατεδαφίσεις με δημόσιο χρήμα. Θεωρώ ότι δεν θα γίνουν.

Θα ήθελα να πω κι άλλα για την επιχειρηματικότητα. Εμείς όλα αυτά λοιπόν, αγαπητοί μας, τα λέμε γιατί θέλουμε να έχουμε ασφάλεια δικαίου στις επενδύσεις μας. Διότι το Ελληνικό έχει κάθε τόσο πρόσφυγες και όλες οι επενδύσεις έχουν προσφυγές. Εάν δεν πηγαίνεις «by the book», γιατί είμαστε μια χώρα που έχει ή όφειλε να έχει σχεδιασμό και νομοθεσία που τηρείται παντού.

Έχουμε τώρα τις τροπολογίες. Η πρώτη τροπολογία αφορά πάλι μισθολογικά της ΥΠΑ κ.λπ.. Εδώ εγώ κατάλαβα -και ξέρω και λίγο τον χώρο- ότι πρέπει να κάνεις ολόκληρο μεταπτυχιακό και να καταλάβεις πώς πληρώνεται ο κάθε υπάλληλος στην ΥΠΑ. Τη μία παίρνουν οι ελεγκτές, ζητάνε και οι ηλεκτρονικοί. Είναι πολύ λογικά, αιτήματα εργαζομένων είναι. Δεν μπορούμε να πούμε όχι σε αυτά, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να έρχονται με τροπολογία της τελευταίας στιγμής. Πρέπει να γίνει μία κουβέντα. Γιατί να σας πω και κάτι; Διακυβεύεται η εργασιακή ειρήνη. Εγώ έχω πληροφορίες ότι ξεκινάνε απεργία οι άλλες ειδικότητες στην ΥΠΑ. Πιο λογικό είναι να καθίσει σε μία κουβέντα στο τραπέζι, να δούμε τι γίνεται ανάλογα με τα προσόντα κ.λπ.. Δεν θα μπω στην ουσία αλλά πραγματικά δεν γίνεται έτσι.

Ακούστε τώρα σε τι αφορά η δεύτερη τροπολογία. Όταν πρωτοβγήκε το νομοσχέδιο στη διαβούλευση είχε διάφορες διατάξεις που τις είχαμε πει και «φωτογραφικές» και κακές κ.λπ.. Κάποιες από αυτές τονίζεται στην επιτροπή ότι αποσύρθηκαν και είπαμε «μπράβο, καλώς». Μία από αυτές ξαναέρχεται με τροπολογία. Είναι ίδια. Αυτή που αποσύρθηκε δηλαδή και δεν τη συζητήσαμε, ξαναέρχεται με τροπολογία και αφορά στα ΚΤΕΛ τα πρακτήρια καυσίμων όχι για ίδια χρήστη αλλά για δημοσίας χρήσης. Έχει ξεσηκωθεί κι εδώ μια κουβέντα μεγάλη. Εγώ λέω πάλι να μην μπω επί της ουσίας αλλά να πω ότι όταν ήταν η ακρόαση των φορέων θα είχε πολύ ενδιαφέρον να συζητήσουμε και αυτή την τροπολογία να δούμε τι λένε και οι υπόλοιποι.

Μία ακόμα τροπολογία της τελευταίας στιγμής, η οποία έχει να κάνει με αφαίρεση ύλης από ένα δημοτικό συμβούλιο, από έναν δήμο, όπου ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών θα εγκρίνει τα υψόμετρα. Επειδή ξέρουμε και την ιστορία, αφορά προφανώς το ακίνητο στην Κασσιόπη. Βεβαίως γίνεται οριζόντια για όλα τα ακίνητα που έχουν πάει στο ΤΑΙΠΕΔ, που υπόκεινται στον ν.4689. Επομένως θεωρούμε ότι είναι απαράδεκτο. Διότι να σας πω κάτι; Είναι αυτά που λέμε ότι η διαβούλευση, πέραν του ότι προστατεύει και τη διοίκηση και την πολιτεία κ.λπ., έχει κι ένα νόημα συνεννόησης. Και είμαστε πολύ πρόθυμοι σε αυτό. Αν έχουμε μάθει όλοι ότι χθες στην Κέρκυρα, στο δημοτικό συμβούλιο, η τοπική κοινωνία σκοτώθηκε, πρέπει να το σεβαστούμε και να μην αντιμετωπίσουμε αυτό το θέμα με μια τέτοια τροπολογία.

Αυτά ήθελα να πω. Ευχαριστώ. Κάτι τελευταίο. Εμείς έχουμε πει ότι θα σταθούμε σε αυτό το νομοσχέδιο, που όπως είδατε είναι άλλα θετικά, άλλα αρνητικά, με το «παρών», αλλά θέλω να κάνω και μία προειδοποίηση. Επειδή υπάρχουν φήμες ότι ενδέχεται να κατατεθεί τροπολογία που αφορά στο ξεπούλημα της ΛΑΡΚΟ, εάν συμβεί αυτό λυπούμαστε πάρα πολύ, αλλά ούτε «παρών» δεν μπορούμε να ψηφίσουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ας ελπίσουμε ότι δεν θα έρθουν άλλες τροπολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Έχω τρεις τροπολογίες εδώ.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Χρήστος Γκόκας, ειδικός αγορητής από

το Κίνημα Αλλαγής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου αποτελούμενο από τέσσερα μέρη, με περιεχόμενο σύνθετο ανά κλάδο και ανά κεφάλαιο. Το πρώτο του μέρος αφορά στις διατάξεις περί άδειας, ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων, ενός τομέα που μπορεί να συμβάλλει, με τη χρήση αυτού του νέου μεταφορικού μέσου στη χώρα μας, στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη, με νέες δυνατότητες πρόσβασης σε όλες τις νησιωτικές περιοχές και τους τουριστικούς τους προορισμούς αλλά και στην εξυπηρέτηση των ιδίων των κατοίκων πολλών νησιωτικών περιοχών, που πολλές φορές είναι αποκλεισμένοι από την εύκολη και γρήγορη μετακίνηση και φυσικά και περιοχές της στεριάς. Έχει επομένως και χαρακτηριστικά κοινωνικής ανάπτυξης.

Η αναπτυξιακή προοπτική για τον τομέα αυτό, δηλαδή των αερομεταφορών σε υδάτινες επιφάνειες, ξεκίνησε το 2003 με την τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και τον Υπουργό κ. Βερελή. Το 2013 με τον ν.4146/2013, μεσοσύνης της οικονομικής κρίσης, επιχειρήθηκε να δημιουργηθεί ένα φιλικό επενδυτικό περιβάλλον. Πριν δύο χρόνια υπήρξε άλλος νόμος, ο ν.4568/2018, από την προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, που θεσμοθέτησε ένα πλαίσιο που στην ουσία ήταν απαγορευτικό για τις επενδύσεις, με πολλούς περιορισμούς στις διατάξεις των άρθρων του, συμμετοχή μόνο του δημόσιου τομέα, ενώ τώρα -και σωστά- δίνονται άδειες ίδρυσης και στον ιδιωτικό τομέα. Το πλαίσιο εκείνο χαρακτηριζόταν από μεγάλη γραφειοκρατία, απαιτούνταν στην υπογραφή πολλών διαφορετικών φορέων για τις διαδικασίες αδειοδότησης, προβλέπονταν δέκα κοινές υπουργικές αποφάσεις κ.λπ., με αποτέλεσμα τη στασιμότητα και στην πραγματικότητα ο νόμος Σπίρτζη παρέμεινε ανενεργός. Ψηφίζουμε, λοιπόν, νόμοις αλλά δεν βλέπουμε μέχρι σήμερα αεροδρόμια, εκτός της πρώτης λειτουργίας στα Ιόνια νησιά, με υδατοδρόμια στους Παξούς, στην Κέρκυρα και την Πάτρα. Λειτουργήσαν για λίγο διάστημα μετά το 2013.

Σε αυτόν τον τομέα η γραφειοκρατία είναι ο μεγαλύτερος κίνδυνος αλλά όχι ο μοναδικός. Υπάρχουν εμπόδια και από άλλους εμπλεκόμενους σε αυτόν τον τομέα μεταφοράς επιβατών για τους ίδιους προορισμούς. Στόχος πρέπει να είναι η επιτυχία στην πράξη με τη λειτουργία αυτού του σημαντικού τομέα εκσυγχρονισμού των αερομεταφορών. Θεωρούμε ότι για την περαιτέρω βελτίωσή του θα πρέπει να υπάρξει ιδιαίτερη προσοχή και πρόβλεψη σε θέματα ασφάλειας στη λειτουργία των υδατοδρομίων, στη διατήρηση της ισορροπίας των οικοσυστημάτων με την προστασία από εκπομπές ρύπων αλλά και στις επιπτώσεις σε διάφορες παραγωγικές δραστηριότητες από τυχόν χωροθέτηση γειτονικών υδατοδρομίων, όπως για τις ιχθυοκαλλιέργειες, που πρέπει να απέχουν οκτώ χιλιόμετρα από τα υδατοδρόμια ή αντίστροφα. Πρέπει να δούμε την κατά περίπτωση προσθήκη ενός ή δύο μελών στην επιτροπή επιθεώρησης και να αξιολογηθεί η κατάργηση του κέντρου παρακολούθησης στην πράξη.

Έγινε συζήτηση και έγινε δεκτό να υπάρχει χρόνος ισχύος της άδειας ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας μέχρι πέντε χρόνια. Ωστόσο πρέπει να προβλεφθεί η αιτιολογημένη δυνατότητα παράτασης, ανάλογα με την πρόοδο του έργου ή από καθυστερήσεις λόγω απρόβλεπτων αιτιών ή αστάθμητων παραγόντων. Ένα άλλο κεφάλαιο αφορά στα υδάτινα πεδία, που είναι μια επιπλέον δυνατότητα επικοινωνίας για σημεία, κυρίως στα νησιά, όπου η κατασκευή υδατοδρομίου είναι είτε δύσκολη είτε οικονομικά ασύμφορη. Πρέπει, κατά τη γνώμη μας, να διευκολύνεται η χρήση των υδατινών πεδίων και για αεροσκάφη που εκτελούν τακτική πτήση, όπως προβλέπεται στις διατάξεις του νομοσχεδίου, αλλά και με την προσθήκη για αεροσκάφη που εκτελούν μη τακτική πτήση από ένα πεδίο σε ένα άλλο. Επομένως, στις διατάξεις, μαζί βέβαια με αυτές τις παρατηρήσεις, είμαστε θετικοί επί της αρχής.

Ως προς το Δεύτερο Μέρος, εδώ υπάρχει μια προσπάθεια να ρυθμιστούν θέματα εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, οι διαδικασίες χορήγησης αδειών για φορτηγά και λεωφορεία, τόσο ιδιωτικής όσο και δημόσιας χρήσης, ενώ τροποποιείται το οργανωτικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ και προβλέπονται ρυθμίσεις για

τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών Αττικής και Θεσσαλονίκης.

Τα θέματα αυτά θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των πολιτών, των εργαζομένων, της αγοράς, του εμπορίου και των παραγωγικών φορέων. Έχουμε αρκετές παρατηρήσεις, αντιρρήσεις αλλά και διαφωνίες. Υπάρχουν ασάφειες και έχουμε συγκεκριμένες προτάσεις στις οποίες θα αναφερθούμε.

Όσον αφορά στον κλάδο των ιδιοκτητών φορτηγών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 28, ήδη κατά τις συζητήσεις στην επιτροπή επισημάναμε την πρόταση για εξαίρεση από την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών, όταν ένα όχημα βρίσκεται σε ακινησία, αλλά και το πάγωμα ληξιπρόθεσμων οφειλών. Προτείνουμε, επίσης, η μη έγκαιρη καταβολή μιας δόσης ληξιπρόθεσμων οφειλών να μη συνεπάγεται την απώλεια της ρύθμισης.

Στο άρθρο 30, η πρότασή μας είναι να διευρυνθεί η σύνθεση των μικτών κλιμακίων ελέγχου με μέλη και από άλλες υπηρεσίες, ΑΑΔΕ, υπηρεσίες δημόσιας υγείας, ελέγχου τροφίμων, ΣΕΠΕ κ.λπ.. Θεωρούμε ότι πρέπει να θεσπιστεί η επιτόπου καταβολή του προστίμου, ιδιαίτερα για τα ξένα οχήματα, για να προβλεφθεί ότι δεν θα αφαιρούνται τα στοιχεία κυκλοφορίας ενός δημόσιου οχήματος σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσον αφορά στο άρθρο 33, που προβλέπει την τροποποίηση του οργανωτικού πλαισίου των ΚΤΕΛ, κατ' αρχάς, σε σχέση με τις ζώνες για τα κόμιστρα των αστικών γραμμών προτείνουμε να καθορίζονται, όπως και των υπεραστικών γραμμών, με απόφαση του περιφερειάρχη, μετά την ενιαία κατά ζώνη απόφαση του Υπουργού.

Όσον αφορά στον κανονισμό προσωπικού των ΚΤΕΛ, δηλαδή το π δ 246/2006, νομοθετήθηκε ο ν.2963/2001, που έθεσε το νομικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ ως ανώνυμες εταιρείες. Ο νόμος αυτός ισχύει και εφαρμόζεται επί είκοσι χρόνια και συνέβαλε καθοριστικά στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη των αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών της χώρας. Τα ΚΤΕΛ όλα αυτά τα χρόνια διατήρησαν τον δημόσιο χαρακτήρα τους και αποτελούν το βασικό μέσο μετακίνησης όλων των πολιτών της χώρας. Ως αποτέλεσμα αυτού του νόμου είχαμε το π δ 246/2006.

Οι επικλήσεις, λοιπόν, ότι πλέον τα ΚΤΕΛ είναι ανώνυμες εταιρείες και πρέπει να λειτουργούν ελεύθερα είναι άνευ ουσίας, δεδομένου ότι όταν εκδόθηκε ο ισχύων κανονισμός, τα ΚΤΕΛ ήδη είχαν μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρείες. Ακόμα και οι ισχυρισμοί ότι στην επόμενη διετία-τριετία θα ανατεθεί το έργο μετά από διαγωνιστικές διαδικασίες κατ' εφαρμογή της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας, επίσης, δεν έχει νόημα, δεδομένου ότι θα είναι ενιαίοι οι κανόνες που θα ισχύσουν και για τις ΚΤΕΛ ανώνυμες εταιρείες αλλά και για κάθε άλλη ενδιαφερόμενη μεταφορική επιχείρηση.

Άρα, λοιπόν, αν θέλουμε έναν πραγματικό εκσυγχρονισμό, θα πρέπει ο κανονισμός προσωπικού να αναμορφωθεί και να προσαρμοστεί στις υφιστάμενες ή και μελλοντικές συνθήκες, χωρίς να δημιουργείται καθεστώς ανασφάλειας για τους εργαζόμενους και χωρίς να θεσπίζονται διατάξεις που επιτρέπουν την αυθαίρετη των εκάστοτε διοικήσεων και διοικητικών συμβουλίων απόφαση, όπως παραδείγματος χάριν, για τη μεταβολή θέσης άσχετα με την ιδιότητα και χωρίς τη συναίνεση των εργαζομένων ή να προκαλούν μέσα από αυτή την εξέλιξη απολύσεις για τους εργαζόμενους.

Προτείνουμε, λοιπόν, η Κυβέρνηση να τροποποιήσει τον ισχύοντα κανονισμό προσωπικού, δηλαδή το π δ 246/2006 και όχι να το καταργήσει.

Όσον αφορά στα μεταχειρισμένα τουριστικά οχήματα του άρθρου 37 και τη θεσμοθέτηση της ηλικίας κάτω των πέντε ετών για να τεθούν σε κυκλοφορία τα μεταχειρισμένα τουριστικά λεωφορεία, δεν συμφωνούμε με αυτό. Προτείνουμε να υπάρχουν οπωσδήποτε προδιαγραφές και παράμετροι που να αφορούν στην κατηγορία των ρύπων, να αφορούν στον τεχνικό έλεγχο των τουριστικών λεωφορείων και υπάρχουν και τα ΚΤΕΟ, υπάρχουν πιστοποιημένοι φορείς που μπορούν να ορίζουν την καταλληλότητα κυκλοφορίας. Δεν μπορούμε να επιβαρύνουμε και άλλο

ιδίως τις μικρομεσαίες τουριστικές επιχειρήσεις της επαρχίας.

Με τα ίδια κριτήρια θα πρέπει να προβλέπεται και το ανώτατο όριο κυκλοφορίας για τα τουριστικά λεωφορεία. Δεν συμφωνούμε με τα είκοσι επτά χρόνια που προβλέπεται στο νομοσχέδιο.

Σχετικά με την αστική γραμμή ΚΤΕΛ Ακτίου - Πρέβεζας, είναι απαραίτητη, διότι υπάρχει αυξημένη τουριστική κίνηση, η Πρέβεζα είναι πολύ κοντά στο Άκτιο. Να λυθούν, βέβαια, τα προβλήματα αρμοδιότητας των τοπικών μεταφορικών μέσων, δηλαδή των τοπικών ΚΤΕΛ.

Σε σχέση με την παραχώρηση του μεταφορικού έργου σε έναν φορέα, ενώ αρμόδιος είναι άλλος φορέας, θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί και θα πρέπει αυτό να μην είναι αντίθετο στο υπάρχον γενικό πλαίσιο, διότι θα προκύψουν τα προβλήματα στην εφαρμογή του.

Στο άρθρο 38, σχετικά με την ανάθεση και παραχώρηση έργου αστικών δρομολογίων από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, τα ΚΤΕΛ, είναι γεγονός ότι υπάρχουν μεγάλα προβλήματα και οι ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης, του ΣΥΡΙΖΑ, είναι τεράστιες ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη. Η Αθήνα έχει μικρότερο έλλειμμα πληρότητας δρομολογίων αλλά και εναλλακτικές επιλογές με το μετρό.

Εμείς προτείνουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ποσά αυτά που προορίζονται για τα ΚΤΕΛ Αττικής, Θεσσαλονίκης, αλλά και περιφερειακά ΚΤΕΛ, Κιλκίς, Χαλκιδικής και Σερρών, να αξιοποιηθούν από τους ίδιους τους οργανισμούς για τη συντήρηση ακινητοποιημένων λεωφορείων, αφού διαθέτουν υποδομές, συνεργεία, αμαξοστάσια, αλλά να χρησιμοποιηθούν οι πόροι αυτοί και για τη μίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων από τους ίδιους τους οργανισμούς.

Για εμάς είναι αυτονόητος ο δημόσιος χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών και θα πρέπει να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για παροχή ασφαλών και σύγχρονων υπηρεσιών με τα απαιτούμενα οχήματα, προμήθεια νέων δηλαδή, αλλά και όπου χρειάζεται αξιολογική και αξιοκρατική στελέχωση των οργανισμών με προσωπικό.

Φυσικά, μας κάνει εντύπωση που σήμερα η διάταξη αυτή, που είχε καταψηφιστεί από τη Νέα Δημοκρατία, δηλαδή το άρθρο 54 του ν.4568/2018, έρχεται σήμερα ως πρόταση για εκχώρηση συγκοινωνιακού έργου από την Κυβέρνηση. Άρα, λοιπόν, σε αυτό το κεφάλαιο διατηρούμε επιφυλάξεις.

Στο Μέρος Γ' είμαστε θετικοί στις διατάξεις του, γιατί είναι μια θετική εξέλιξη όσον αφορά στη χορήγηση προσωρινής άδειας, ιδίως άδειας οδήγησης, κυρίως μετά τις καθυστερήσεις και την τालαιπωρία των πολιτών το τελευταίο διάστημα. Ελπίζουμε, βέβαια, αυτή η προσωρινή άδεια να είναι προσωρινή μέχρι τη θεσμοθέτηση του νέου πλαισίου χορήγησης αδειών οδήγησης.

Όσον αφορά στο τελευταίο μέρος του νομοσχεδίου, περιλαμβάνονται διατάξεις οι περισσότερες των οποίων δεν τέθηκαν στη δημόσια διαβούλευση. Έχουμε αρκετές επιφυλάξεις για ορισμένες από αυτές. Μας έχουν προβληματίσει αρκετά και ορισμένες μόνο το επιτελικό κράτος δεν υποστηρίζουν.

Και σε αυτό το κεφάλαιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας, υπάρχουν διατάξεις που καταψηφίσατε ως αντιπολίτευση. Κατ' αρχάς, με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ορίζονται τα προσόντα διοικητή με ασάφεια, χωρίς να διευκρινίζονται και να εξειδικεύονται τα κριτήρια επιλογής και, κυρίως, χωρίς να υπάρχει εξέλιξη όσον αφορά στην καθυστέρηση της συγκρότησης και λειτουργίας στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων αυτής της υπηρεσίας. Δεν βοηθάει η μεταβολή του προσώπου που θα γίνει διοικητής στον ΟΑΚ, αν δεν λυθεί το θέμα των αρμοδιοτήτων.

Είπαμε και στην επιτροπή σχετικά με την «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.», τα μέλη που συγκροτούν το διοικητικό συμβούλιο, θα πρέπει να αντιστοιχούν στη σημασία των αναπλάσεων που καθορίζουν τη φυσιογνωμία αυτής της πόλης, το μέλλον της και την ανταγωνιστική της θέση.

Προτείνουμε, λοιπόν, στη διοίκηση να εκπροσωπούνται και άλλοι φορείς, όχι μόνο τα Υπουργεία και η πλειοψηφία του δήμου. Να εκπροσωπείται και η Περιφέρεια Αττικής, αλλά και άλλοι φορείς, όπως το ΤΕΕ, επιστημονικοί σύλλογοι αρχιτεκτόνων και

πολεοδομικών-χωροτακτών και μάλιστα, με αποφασιστικό λόγο. Η σύνδεση αυτή καλείται να ανταποκριθεί στη διαχείριση μεγάλων και εμβληματικών έργων ανάπλασης της πρωτεύουσας, κάτι που δεν διασφαλίζεται με υπηρεσιακές και κομματικές εκπροσωπήσεις.

Επίσης, υπάρχει ένα άλλο θέμα. Μιλάμε για επιτελικό κράτος, αλλά κατά παρέκκλιση του ν.4482/2017, που αφορά στην κινητικότητα δημοσίων υπαλλήλων, προβλέπεται ενδοϋπουργική κινητικότητα για μετακίνηση δικηγόρων που τελούν σε καθεστώς πάγιας αντιμισθίας. Οι υφιστάμενες διατάξεις αναφέρονται σε μετατάξεις και μεταφορές μόνο εντός των φορέων γενικής κυβέρνησης, όχι στους εκτός. Αυτές οι περιπτώσεις θα καλύπτουν και θα καλύπτουν απλώς κάποιες υποχρεώσεις;

Το επιχείρημα ότι θα εφαρμόζεται το άρθρο 33 του ν.4482 είναι αυτό ακριβώς που δεν μπορεί να ισχύσει, αφού η διάταξη αυτή αφορά πρώτον, υπαλλήλους και δεύτερον, εποπτευόμενους από το Υπουργείο φορείς που υπάγονται στη γενική κυβέρνηση. Επομένως, υπάρχει πρόβλημα με αυτό το άρθρο.

Θεωρούμε ότι σε συνέχεια της πρόβλεψης για την παράταση στα πρατήρια υγρών καυσίμων, πρέπει να υπάρξει παράταση λειτουργίας για όλα τα πρατήρια ώστε να τακτοποιηθούν και να προσαρμοστούν, ευρισκόμενα σε λειτουργία, μέχρι τις 30 Ιουνίου του 2021.

Τώρα, σε σχέση με το άρθρο 65, όπου θεσπίζονται πρόστιμα για τη διακοπή κυκλοφορίας των εθνικών οδών, θέλω να πω τα εξής: Πρόκειται για αυστηρές κυρώσεις. Προφανώς αυτή η ανάγκη προέκυψε με αφορμή την περίπτωση της Μαλακάσας, όπου τίποτα δεν λειτούργησε σωστά από την πλευρά του κράτους, των υπηρεσιών συντονισμού, με αποτέλεσμα την απίστευτη ταιλαιπωρία χιλιάδων πολιτών.

Τα βασικά, όμως, ζητήματα είναι πρώτον, αν υπάρχει σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης -λίγο έως πολύ είναι γνωστό τι μπορεί να συμβεί για να υπάρξει μία τέτοια διακοπή από ατύχημα ή καιρικές συνθήκες- και, δεύτερον, αν υπάρχει συντονισμός. Να μην ψάχνουμε εξιλαστήρια θύματα.

Σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 66 και 67, που αφορούν στο Ελληνικό, κατ' αρχάς με το άρθρο 66, αναγνωρίζουμε την αναγκαιότητα της μεταστέγασης της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών στο ναυτικό οχυρό Σκαρामαγκά.

Όσον αφορά στη διάταξη του άρθρου 67, οι ρυθμίσεις αυτές αποτελούν ένα ακόμη δείγμα για καθυστερήσεις στην τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που εμποδίζουν, πράγματι, την έναρξη υλοποίησης της επένδυσης, η οποία εμείς θέλουμε να προχωρήσει. Όμως, υπάρχει προβληματισμός, πρώτον, όσον αφορά στις αρμοδιότητες και τον κίνδυνο να υπάρξουν αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που επιδιώκει η ρύθμιση με την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης του Υπουργού Ανάπτυξης και, δεύτερον, για το κόστος κατεδάφισης -τα είπαμε και στην επιτροπή- όπου θα προηγηθεί η κατεδάφιση της μεταβίβασης. Θα πρέπει να διασφαλιστεί, λοιπόν, ότι σίγουρα δεν θα επιβαρυνθεί το δημόσιο.

Αυτά θα πρέπει να διευκρινιστούν, για να μη χρειαστεί να καλύψουμε απλά επικοινωνιακές ανάγκες, αφού παρά τις προεκλογικές εξαγγελίες δεν έγινε τίποτε επί ένα εξάμηνο, καμμία πρόοδος στο Ελληνικό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως προανέφερα, θεωρούμε θετικές τις διατάξεις που αφορούν στα υδατοδρόμια και στις άδειες οδήγησης. Η λειτουργία των υδατοδρομίων μπορεί να ενισχύσει με πτήσεις εσωτερικού - εξωτερικού -και, μάλιστα, σε δύσκολα προσβάσιμες περιοχές- τη γρήγορη επικοινωνία και να δώσει άλλη προοπτική στον τομέα των αερομεταφορών και του τουρισμού. Για αυτό τη στηρίζουμε.

Ο τομέας μεταφορών -φορτηγά, τουριστικά οχήματα, αστικές συγκοινωνίες, υπεραστικές συγκοινωνίες- έχει πολλά ζητήματα, στα οποία η αποσπασματική αντιμετώπιση δεν μπορεί να απαντήσει ολοκληρωμένα. Έτσι, έχουμε κάποιες επιφυλάξεις στις διατάξεις που ανέφερα για αυτά τα κεφάλαια.

Θα δούμε τη συνέχεια της συζήτησης και όπου χρειαστεί, θα παρέμβουμε και με επιπλέον προτάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να

κάνω και μία αναφορά στις τροπολογίες.

Η υπ' αριθμόν 151 τροπολογία αφορά στην εσωτερική ανακατανομή ποσών για το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αστυνομίας από τις εισπράξεις του EUROCONTROL. Δεν θα μπω στη λεπτομέρεια της πρόβλεψης. Θεωρούμε ότι για να υπάρξει μία πραγματική λύση στο ζήτημα των αποζημιώσεων των ειδικοτήτων αυτών, θα πρέπει, κατ' αρχάς, να υπάρξει ένας διάλογος με τα αρμόδια μέρη.

Σε κάθε περίπτωση, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε ότι η τροπολογία δημιουργεί τριβές μεταξύ των εργαζομένων, σε διάφορες ειδικότητες, με απώλεια εισοδημάτων για τους εργαζόμενους, όπως, για παράδειγμα, στους τηλεπικοινωνιακούς περισσότερο αλλά και σε άλλους κλάδους λιγότερο, και αύξηση εισοδημάτων για τον τομέα ηλεκτρονικών.

Δεν μπαίνουμε στην ουσία. Προτείνουμε, όμως, να υπάρξει μία συνολική μεταρρύθμιση μέσα από τον διάλογο μεταξύ όλων και να προκύψει ένα ενιαίο και σταθερό πλαίσιο, από το οποίο να προσδιορίζονται συγκεκριμένα ποσά αποζημίωσης και επιδόματος για κάθε κλάδο και να μη χρειάζεται κάθε λίγο και λιγάκι να κάνουμε διευθετήσεις κατά περίπτωση.

Προτείνουμε να αποσυρθεί η τροπολογία και να μη δώσουμε την εντύπωση συγκυριακών διευθετήσεων. Θα πρέπει να ακουστούν όλες οι απόψεις. Όλοι οι κλάδοι έχουν τα επιχειρήματα τους και ο καθένας έχει τις ιδιαιτερότητές του.

Έρχομαι τώρα στην τροπολογία με αριθμό 152, που αφορά στα πρατήρια των ΚΤΕΛ. Πράγματι αυτό μπήκε, βγήκε, ξαναπήκε. Δεν έχουμε αντίρρηση να υπάρξει παράταση λειτουργίας των δεξαμενών μέχρι 31-12-2022. Στη συνέχεια, όμως, θα πρέπει να λειτουργήσουν σαν πρατήρια υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης, με όλες τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις και εφαρμογή της νομοθεσίας.

Όσον αφορά στη δυνατότητα λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων δημόσιας χρήσης από νόμιμους υφιστάμενους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, επίσης εφόσον τηρηθούν οι προϋποθέσεις και οι κανονισμοί που αφορούν τέτοιου είδους δραστηριότητες, όπως ισχύει και για άλλες επιχειρήσεις που μπορούν να αναπτύξουν δραστηριότητα πρατηρίου υγρών καυσίμων δημόσιας χρήσης, και εδώ δεν θα έχουμε αντίρρηση, αρκεί αυτά να τηρηθούν.

Ήρθε και μία τροπολογία τελευταία στιγμή, χθες το βράδυ. Θα ήθελα απλά να κάνω μία ερώτηση, κύριε Υπουργέ. Επανέρχομαι λίγο στην τροπολογία 151. Επειδή μας προβληματίζει πολύ τι γίνεται με αυτό το σύστημα διανομής ποσών από το EUROCONTROL, ποια είναι αυτά τα συνολικά ποσά και τι πόσα από αυτά διατίθενται σε υποδομές και εκσυγχρονισμό για τα συστήματα αεροναυσιπλοΐας και αεροδρομίων;

Για την τροπολογία 153, επειδή ήρθε αργά χθες το βράδυ θα κάνω μία πρώτη παρατήρηση. Αφαιρεί αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης για την έγκριση υψομετρικής μελέτης, για διανοίξεις, διαμορφώσεις οδών που απαιτούνται για την έγκριση οικοδομικής άδειας. Και αυτή την αρμοδιότητα την παίρνει το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών για τις συγκεκριμένες επενδύσεις που προβλέπει ο ν.3982/2011. Θεωρούμε ότι αν ο λόγος είναι η καθυστέρηση και υπάρχει υπέρβαση του προβλεπόμενου ορίου για να δοθεί η οποία έγκριση, το πρόβλημα λύνεται. Αυτό είναι άλλο θέμα και είναι άλλο θέμα η ουσία της άσκησης της αρμοδιότητας, την οποία θα πρέπει να συζητήσουμε. Θα επανέλθουμε σε αυτό στη συνέχεια της συζήτησης.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ και για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Καλείται τώρα στο Βήμα η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, η κ. Μανωλάκου Διαμάντω.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Χαιρετίζουμε τις σημερινές συγκεντρώσεις που γίνονται το απόγευμα σε πόλεις σε όλη τη χώρα από ομοσπονδίες, εργατικά κέντρα και συνδικάτα, μαζί με συνταξιούχους και τις οργανώσεις τους και αγρότες, ενάντια στον «νόμο Κατρούγκαλου - Βρούτση» που κλιμακώνει την αντισφα-

λιστική επίθεση αλλά και την κοροϊδία, που με αληθινές προπαγανδίζετε για δήθεν αυξήσεις στις συντάξεις, όταν έχουμε μειώσεις κατά 200 εκατομμύρια ευρώ σε σχέση με πέρυσι και όταν στη μεγάλη πλειοψηφία -πάνω από το 80%- υπάρχει αύξηση εισφορών.

Ναι, αναδεικνύουμε την κοροϊδία και εκμετάλλευση των εργαζομένων. Σας πονάει. Αυτή είναι η απόλυτη αλήθεια, όχι, όμως, μόνο για το ΚΚΕ. Αναγνωρίζεται και από ευρύτερες μάζες κόσμου.

Αυτή την αντιλαϊκή πολιτική υπηρετεί και το παρόν νομοσχέδιο. Προωθεί συνολικά την παραπέρα απελευθέρωση του θεσμικού πλαισίου στον τομέα των μεταφορών, με επιπλέον απλουστεύσεις αλλά και επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών στις διάφορες αδειοδοτήσεις, όπως αυτή των υδατοδρομίων, την τακτοποίηση εκκρεμοτήτων -κυρίως σε ιδιώτες επενδυτές- της κρατικής περιουσίας, όπως της ιδιωτικοποιημένης ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» κ.λπ..

Ακόμα, δίνει χρονικές παρατάσεις και συνολικά επιπλέον ευεργετήματα, αφού το κεφάλαιο ευεργετείται και όχι τις λαϊκές ανάγκες, ενισχύοντας έτσι την απρόσκοπτη κερδοφορία από την εκμετάλλευση κρατικής περιουσίας. Μάλιστα, τα προκλητικά δώρα σας συνεχίζονται και με τις υπουργικές τροπολογίες. Φτάνετε στο σημείο να φέρντε φωτογραφικές διατάξεις για συγκεκριμένη επένδυση, καταπατώντας τις αποφάσεις και το αντικείμενο της τοπικής διοίκησης. Εάν δεν εξυπηρετεί ο νόμος σας τα συγκεκριμένα συμφέροντα, τόσο το χειρότερο για τον νόμο.

Ουσιαστικά, μία τροπολογία του κ. Γεωργιάδη -το πνεύμα του πλανάται, όχι η παρουσία του- και με ύφος «αποφασίζουμε και διατάζουμε» πετάει στα σκουπίδια τις αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Βόρειας Κέρκυρας που είναι αρμόδιο. Ταυτόχρονα, αρπάζετε το αντικείμενο και την αρμοδιότητα και τα μεταφέρετε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να υπάρξει απόφαση-έγκριση, αυτή που θέλετε.

Αυτή είναι η δικτατορία του κεφαλαίου. Είναι ντροπή και σκάνδαλο και πρέπει να αποσυρθεί τώρα η συγκεκριμένη υπουργική τροπολογία και να γίνει σεβαστή η απόφαση των κατοίκων και του δημοτικού συμβουλίου που θέλουν να προστατέψουν την περιοχή Ερμηίτης στην Κασσιόπη και οι παραλίες να είναι για τον κερκυραϊκό λαό και όχι για τα σαγόνια των καπιταλιστών.

Το νομοσχέδιό σας, λοιπόν, είναι καθαρά υπέρ των επιχειρηματικών σχημάτων, δηλαδή των ιδιωτών, με τις πλάτες του δημοσίου. Ακόμα μία φορά καταρρέει το παραμύθι περί ιδιωτικής πρωτοβουλίας, αφού το αστικό κράτος μπαίνει μπροστά για να ανοίξει πόρτες και παράθυρα για τα ιδιωτικά κεφάλαια και τα κέρδη του.

Πιο ειδικά, στο πρώτο κεφάλαιο για τα υδατοδρόμια, είναι η συνέχεια της πολιτικής απελευθέρωσης των μεταφορών της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Έχετε συνέχεια για την ανάπτυξη της καπιταλιστικής κερδοφορίας που οραματιζέστε και οι δύο. Ο στόχος είναι ενιαίος. Η εξασφάλιση νέων κερδοφόρων πεδίων για τους επιχειρηματικούς ομίλους, προσαρμοσμένων στις νέες απαιτήσεις που δημιουργεί η αύξηση της τουριστικής βιομηχανίας.

Φυσικά το θέμα των υδατοδρομίων, αν και υπήρξε νομοθεσία από το 2013 και δόθηκαν περισσότερες διευκολύνσεις και με τον νόμο του 2018 από τον ΣΥΡΙΖΑ στους επιχειρηματικούς ομίλους, δεν περπάτησε. Γιατί υπάρχει αφ' ενός ανταγωνισμός και με τους ακτοπλόους-εφοπλιστές, αλλά και οι επιχειρηματίες επενδυτές θέλουν ακόμα περισσότερες διευκολύνσεις-προνόμια και εσεις τους τα δίνετε, προκειμένου να εξασφαλίσουν μεγαλύτερο και ευκολότερο κέρδος. Ωστόσο, δίνετε και προνόμια που φοβόμαστε ότι υπονομεύουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Ταυτόχρονα, δεσμεύονται υδάτινες εκτάσεις και βυθοί, σε μια περίοδο που η περιοχή μυρίζει μπαρούτι. Επεκτείνεται η ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων ακόμα και σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, που σε συνδυασμό με τη μείωση στον αριθμό των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου και κυρίως αυτά που έχουν να κάνουν με το πρόγραμμα ασφάλειας, αλλά και η κατάργηση της δημιουργίας Κέντρου Παρακολούθησης Υδατοδρομίου για την εποπτεία της υδάτινης περιοχής, μαζί με την αύξηση στον αριθμό των ζευγών κινήσεων στις αεροπορικές εταιρίες, δε-

σμεύουν ακόμα μεγαλύτερες υδάτινες εκτάσεις και υπονομεύεται η ασφάλεια στη θάλασσα.

Μπορεί να υποστηρίξετε ότι πρόκειται για απλές κατασκευές, αλλά αυτό που κάνετε είναι ότι εμπρός στο κέρδος του επιχειρηματικού ομίλου διακυβεύεται η ασφάλεια κίνησης των αεροσκαφών και η αποφυγή ατυχήματος, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Μάλιστα, ιδιωτικοποιείται ακόμα και αντικείμενο της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας που το δίνετε και σε ιδιώτες, δηλαδή, την εκπαίδευση προσωπικού αεροδρομίου.

Με την ευκαιρία, θέλω να σας πω για την τροπολογία, που, πραγματικά, όπως είπαν και οι προηγούμενοι εισηγητές έχει δημιουργήσει εμφύλιο στους εργαζόμενους των ΥΠΑ γιατί δεν τα συζητήσατε πριν μαζί τους, ότι σε άλλες ομάδες τους μειώνετε αυτά που έπαιρναν, τα δίνετε σε άλλους. Ίσως έχετε και στόχους χειραγώγησης για την παραπέρα ιδιωτικοποίηση. Όμως, το σίγουρο είναι ότι αυτή η τροπολογία έχει δημιουργήσει πρόβλημα.

Από την αρχή εμείς σας λέμε ότι η κατασκευή των υδατοδρόμων δεν ξεκινά για κοινωνικές ανάγκες αλλά από ανάγκες επένδυσης συσσωρευμένων κεφαλαίων και αύξηση κερδοφορίας και, κυρίως, στον τομέα του τουρισμού.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, θα έβλεπε την ανάπτυξη σε υδατοδρόμια και υδροαεροπλάνα σε συγκεκριμένες γραμμές και ως συμπληρωματικά στις θαλάσσιες μεταφορές, που κι αυτές πρέπει να αναπτυχθούν και να καλύπτουν όλο τον χρόνο για να μην ξεμένουν ειδικά τα απομακρυσμένα νησιά.

Στο δεύτερο κεφάλαιο για τα φορτηγά και τις μεταφορικές επιχειρήσεις, έχουν περάσει δέκα χρόνια από τον ν.4387/2010 που τον τροποποιείτε. Σε αυτή τη δεκαετία έχει δικαιωθεί η πλειοψηφία του κλάδου που αντιδρούσε και, κυρίως, οι αυτοαπασχολούμενοι ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσης, αφού οι περισσότεροι έχουν εκτοπιστεί και έχει ενισχυθεί η συγκέντρωση του μεταφορικού έργου στα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα.

Μόνο στον κλάδο των υπεραστικών συγκοινωνιών με ετήσιο τζίρο 550 εκατομμύρια ευρώ και περίπου τριάντα χιλιάδες αυτοαπασχολούμενους μικροϊδιοκτήτες και υπαλλήλους θεωρείται κρίσιμο ζήτημα και για την Κυβέρνηση και για την Ευρωπαϊκή Ένωση και για το κεφάλαιο, ώστε να ανοίξει ο κλάδος ακόμα πιο πολύ, να μοιραστεί εκ νέου η τράπουλα στους υπάρχοντες ή σε νέους μεγαλύτερους παίκτες. Αυτό κάνετε.

Στα διάφορα, λοιπόν, άρθρα που επαναδιατυπώνονται, διορθώνονται ορισμένες δυσλειτουργίες που προέκυψαν, χωρίς όμως να αλλάζει η ουσία προσαρμογής στους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον στόχο της συγκεντροποίησης. Εξάλλου, σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση οφειλών σε φορείς κοινωνικής ασφάλισης κ.λπ., γίνονται ορισμένες αλλαγές για το αποδεικτικό της ασφαλιστικής ενημερότητας και μεταβίβαση αυτοκινήτου δημοσίας χρήσης. Το προέβλεπε ο νόμος και οι προηγούμενοι νόμοι, αφού υπάρχει τεράστιο πρόβλημα σε χιλιάδες αυτοαπασχολούμενους που είναι καταχρεωμένοι και δεν μπορούν να μεταβιβάσουν άδεια.

Με τις προτεινόμενες αλλαγές, δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα στο σύνολό του. Πρόκειται για μπαλώματα, για ημίμετρο που θα συνεχίσει να κρατάει εγκλωβισμένους πολλούς αυτοαπασχολούμενους που δεν έχουν άλλη λύση από τη μεταβίβαση.

Εμείς σας λέμε ότι θα μπορούσατε να δώσετε παράταση για πέντε χρόνια στους επαγγελματίες με άδεια φορτηγών δημοσίας χρήσης που την είχαν πριν από το 2010, τροποποιώντας το άρθρο 18 παράγραφος 1 του ν.3888/2010. Κάντε το για να ευνοηθούν, να πάρουν μία ανάσα και αυτοί οι άνθρωποι.

Ωστόσο, με το νέο μέτρο που είναι στα μέτρα της απελευθέρωσης -μιλάω για αγορά μίσθωση αναρίθμητων οχημάτων- διευκολύνετε τους εισαγωγείς αλλά και τους μισθωτές που, κυρίως, είναι μεγάλες εταιρείες και βεβαίως δεν αφορά τους αυτοαπασχολούμενους.

Σε ό,τι αφορά τα ΚΤΕΛ, στην κυριολεξία ικανοποιείτε τα συμφέροντα της εργοδοσίας σε βάρος των εργαζομένων. Η αύξηση της κερδοφορίας των επιχειρηματιών πάει χέρι-χέρι με τη μείωση των δικαιωμάτων των εργαζομένων αλλά και των αυτοαπασχολούμενων μικροϊδιοκτητών που εργάζονται και οι ίδιοι ως οδηγοί. Διευκολύνετε, λοιπόν, τις διαδικασίες προσλήψεων-απολύσεων στο προσωπικό του ΚΤΕΛ, τις μετακινήσεις, την αλλαγή ειδικό-

τητας.

Τελικά, η εργοδοσία μπορεί να χειρίζεται τον εργαζόμενο όπως εξυπηρετείται το εκάστοτε ΚΤΕΛ, λες και είναι αντικείμενο και όχι άνθρωπος με ανάγκες.

Και, βέβαια, εξασφαλίζονται και ξεχωριστές ρυθμίσεις για επιδοτήσεις, ανανέωση οχημάτων, για διευκόλυνση αγοροπωλησίας και λοιπά.

Με λίγα λόγια, στο νομοσχέδιο η Κυβέρνηση ισοπεδώνει και εξαφανίζει τις εργασιακές σχέσεις σε όλους τους κλάδους των μεταφορών και ειδικά στα ΚΤΕΛ. Έτσι, καταργείται ο σημερινός κανονισμός προσωπικού, που αποτελεί ειδικό και σημαντικό εργαλείο διασφάλισης της ποιότητας υπηρεσιών αλλά και προστασίας της οδικής ασφάλειας για μια σειρά λόγους, όπως τα χρονικά όρια εργασίας ιδιαίτερα των οδηγών. Αυτά αποτελούν ασπίδα απέναντι στην εργοδοτική αυθαιρεσία για υπέρβαση του οκτώωρου, προστατεύουν τη δημόσια συγκοινωνία και την ασφαλή μετακίνηση του επιβατικού κοινού.

Η κατάργηση, λοιπόν, του κανονισμού προσωπικού και τα νέα αντεργατικά μέτρα θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και μακάρι να διαψευστούμε.

Όμως και η χρήση της θέσης του συνοδηγού από επιβάτη, όπως απαιτήσαν και πίεσαν οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ, θα έχει επιπτώσεις, γιατί αυτή η θέση δεν έχει προδιαγραφές ασφαλείας θέσεων, είναι πτυσσόμενη και σε περίπτωση ατυχήματος η έξοδος που λειτουργεί και ως έξοδος κινδύνου θα φρακάρει.

Τελικά, ο ΣΥΡΙΖΑ άνοιξε την πόρτα και εκχώρησε τις αστικές γραμμές στα ΚΤΕΛ και η σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας παίρνει τη σκυτάλη και αναθέτει απευθείας το έργο στους ιδιώτες, παρακάμπτοντας και τις σχετικές διατάξεις νόμων και ευρωπαϊκών οδηγιών, για τις οποίες οι εργαζόμενοι του ΟΑΣ Θεσσαλονίκης είχαν καταθέσει γνωμοδοτικό.

Αποφασίζετε και διατάσσετε και κατά τα άλλα παριστάνετε τους διαλεκτικούς και με σεβασμό στην αστική δημοκρατία. Όταν δεν σας συμφέρει, ούτε αυτό κάνετε.

Η ουσία είναι ότι υποβαθμίζετε και εκφυλίζετε τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Δεν είναι τυχαίο το χάλι συγκοινωνιακών φορέων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Μεθοδεύεται επί χρόνια από όλες τις κυβερνήσεις, ώστε κατ' εφαρμογή του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ανοίξει ο δρόμος για την ιδιωτικοποίηση και μάλιστα σε τιμή ευκαιρίας.

Σε ό,τι αφορά το Γ' Κεφάλαιο για τις άδειες οδήγησης, δεν διαφωνούμε με την προσωρινή άδεια, αλλά χρειάζεται συνολικά να προχωρήσει η απλοποίηση των διαδικασιών έκδοσης άδειας οδήγησης, η ενοποίηση διαδικασιών και παραβόλων και, βέβαια, η θεσμοθέτηση της προσωρινής άδειας, έτσι όπως ζητούσαν και οι εκπρόσωποι των εργαζομένων. Έτσι θα υπάρχει παράλληλη εξοικονόμηση ανθρώπινων πόρων, ταυτόχρονα, θα χτυπηθούν τα κυκλώματα που βασανίζουν τους υποψήφιους οδηγούς να έχουν γρήγορα το δίπλωμα οδήγησης.

Όσον αφορά τα άρθρα 67 και 68, είναι απαράδεκτα. Κάνετε δώρα τα έξοδα κατεδάφισης στον επιχειρηματικό όμιλο. Τελικά, πάλι ο λαός θα πληρώσει. Δεν φτάνει που μια μεγάλη περιοχή πάει για την κερδοφορία του ιδιώτη -και το ψηφίσατε όλοι μαζί και ο ΣΥΡΙΖΑ- τώρα τους μειώνετε και τους απαλλάσσετε και από τις δαπάνες κατεδάφισης. Μιλάω για το «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.».

Την ίδια ώρα οι λαϊκές ανάγκες είναι πολλές και μεγάλες. Να πω ότι μικρά παιδιά της προσχολικής αγωγής τα καταδικάζετε σε ανθυγιεινά κοντέινερς ή ότι τα σχολεία ειδικής αγωγής είναι χωρίς προσωπικό ή ότι τα κέντρα υγείας είναι υποστελεχωμένα από ειδικότητες γιατρών και ούτε καθεξής.

Τελειώνοντας, θέλω να πω ότι σε αρκετά άρθρα θα εκφραστούμε με το «παρών». Είναι διαχειριστικά, χωρίς να αλλάζουν τον στρατηγικό σας στόχο, δηλαδή την απελευθέρωση των μεταφορών και όχι μόνο, δίνετε και άλλα πλεονεκτήματα στο κεφάλαιο.

Καταψηφίζουμε γι' αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο. Ταυτόχρονα, θεωρούμε ότι για να ικανοποιηθούν οι πραγματικές ανάγκες μετακίνησης του λαού σε όλη την επικράτεια χρειάζεται η δημιουργία ενός ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών με κεντρικό σχεδιασμό, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ανάγκες μετακίνησης και όχι με γνώμονα την κερδοφορία των κοινοπραξιών και των επι-

χειρηματικών ομίλων. Μόνο έτσι μπορούν να εξασφαλιστούν απρόσκοπτες, φθηνές, σύγχρονες, ασφαλείς τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες τον χρόνο μεταφορές, που θα καλύπτουν πραγματικά τις λαϊκές ανάγκες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): 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 «Ο Ρήγας και η Επανάσταση» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3^ο Γυμνάσιο Αργυρούπολης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Ελληνικής λύσης κ. Βιλιάρδος Βασιλείος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πριν ξεκινήσω την εισήγησή μου θα αναφερθώ επιγραμματικά σε τρία θέματα που κατά τη γνώμη μου είναι εξοργιστικά, ζητώντας συγγνώμη που δεν έχουν σχέση με το νομοσχέδιο.

Πρώτον, στο θέμα της προχθεσινής άθλιας ακροδεξιότητας –φασιστικής, καλύτερα- συμπεριφοράς Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ απέναντι στον ειδικό αγορητή της παράταξής μας, η οποία τεκμηρίωσε πως πρόκειται, πραγματικά, για ένα κατ' επιφάνεια αριστερό κόμμα. Λυπάμαι ειλικρινά που το λέω, ελπίζοντας να μην επαναληφθεί.

Δεύτερον, στο θέμα των τραπεζών, τις οποίες ενώ στηρίζαμε με 44 δισεκατομμύρια ευρώ τρεις φορές, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του δημοσίου χρέους μας κατά αυτό το θηριώδες ποσό, τελικά χάσαμε την ιδιοκτησία τους. Ακόμη χειρότερα, τις στηρίζαμε μια τέταρτη φορά με 17 δισεκατομμύρια ευρώ αναβαλλόμενους φόρους που θα πληρώσουμε εμείς στη θέση τους και τώρα ξανά με 12 δισεκατομμύρια ευρώ με το σχέδιο «ΗΡΑ-ΚΛΗΣ», χωρίς να γνωρίζουν οι περισσότεροι Έλληνες πως όχι μόνο θα ξεπουλήσουν τα δάνειά τους σε ξένους κερδοσκόπους, αλλά επιπλέον θα δρομολογήσουν εταιρικούς σχηματισμούς «hive down». Δηλαδή, αφού δεν το αρνήθηκε χθες ο Υφυπουργός στην επιτροπή, θα μεταφέρουν τα πιο πολύτιμα στοιχεία τους σε θυγατρικές, με εξαίρεση μόνο την «ΕΘΝΙΚΗ», οι οποίες μετά θα μπορούν να πωληθούν, με αποτέλεσμα η μητρική να μείνει κενό κέλυφος.

Έτσι, θα χάσουμε και τα 17 δισεκατομμύρια ευρώ, κυρίως όμως την οποιαδήποτε ελπίδα του δημοσίου να ανακτήσει μέρος της επένδυσής του, τα χρήματά μας.

Θεωρώ εδώ πως πρόκειται για μία απίστευτη κοροϊδία των Ελλήνων, την οποία δυστυχώς δεν έχω εδώ τον χρόνο να εξηγήσω, για να γίνει καλύτερα κατανοητή.

Κυρίως τώρα με αφετηρία τις αρχές Μαΐου συνολικά διακόσιες πενήντα χιλιάδες ακίνητα θα αλλάξουν χέρια, σημειώνοντας πως ενώ με τον νόμο Κατσέλη καλύπτονταν εκατόν εξήντα χιλιάδες δανειολήπτες, στη νέα πλατφόρμα της Κυβέρνησης έχουν γίνει εξήντα χιλιάδες αιτήσεις και μόνο τριακόσιες δεκαπέντε περίπου εκκαθαρίσεις, ενώ έχουν οριστικοποιηθεί λιγότερες από δέκα.

Αντί, λοιπόν, οι κυβερνήσεις μας να δημιουργήσουν μία κρατική εταιρεία διαχείρισης των κόκκινων δανείων, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες το 1933 –κάτι που τονίσαμε δεκάδες φορές στο παρελθόν, ενώ το έχουμε στο πρόγραμμά μας- με πολύ λιγότερα χρήματα και με κατά πολύ μεγαλύτερη επιτυχία, προτίμησαν να δώσουν πολλαπλάσια ποσά, να χάσουν τις τράπεζες, καθώς επίσης να κατασχέσουν και να πλειστηριάσουν τα σπίτια των Ελλήνων, επικαλούμενες διάφορες ανοησίες για λόγους που οι ίδιες γνωρίζουν. Δεν έκαναν ούτε αυτό που δρομολόγησε η Ισλανδία το 2008 με τις τράπεζες, διασώζοντας το κράτος και τους πολίτες από τη χρεοκοπία. Είχε, όμως, έναν πραγματικό πρόεδρο που τάχθηκε με το μέρος των πολιτών, ούτε με το μέρος της κυβέρνησης ούτε της Βουλής.

Και τρίτον, στο θέμα των σκανδάλων ρύπων της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, όπου το δημόσιο θα μπορούσε να απαιτήσει περί τα 30 εκατομμύρια ευρώ και οι ιδιώτες πάνω από 100 εκατομμύρια ευρώ, ενώ όλα τα Υπουργεία στα οποία απευθύνεμα γραπτά και επίκαιρες ερωτήσεις δήλωσαν αναρμοδία και τελευταίο το Υπουργείο Δικαιοσύνης.

Προτιμάει δηλαδή η Νέα Δημοκρατία να χαθούν τόσα χρήματα παρά να τα ζητήσει από τη «VOLKSWAGEN», όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Πολωνία και η ίδια η Γερμανία.

Είναι μια πρωτοφανής δουλοπρέπεια, εκτός, βέβαια, αν συμβαίνει κάτι άλλο. Αρμόδιος πάντως συνεργάτης του Υπουργού μου επιβεβαίωσε πως πρόκειται για πολιτικό σκάνδαλο, αλλά ο ίδιος δεν μπορούσε να κάνει τίποτα.

Κλείνοντας, πιστεύω πως κάποια στιγμή οι πολίτες θα συνέλθουν από το δεκαετές σοκ και από την οδύνη δίχως τέλος που τους καταδίκασαν οι κυβερνήσεις μας, οπότε θα απαιτήσουν τη λογοδοσία όλων των υπευθύνων από μια πραγματικά ανεξάρτητη δικαιοσύνη.

Στο νομοσχέδιο τώρα, στο κεφάλαιο που αφορά τα υδροδρόμια, με τα οποία συμφωνούμε απόλυτα.

Στο άρθρο 2, δεν αναφέρεται η αδειοδότηση των ειδικών εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη συντήρηση των υδροπλάνων, ούτε οι ειδικές κατασκευές τους στο πλαίσιο της εφαρμογής της νομοθεσίας για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Το αναλύσαμε με κάθε λεπτομέρεια στις επιτροπές. Εκτός αυτού, η ασφάλεια της χώρας από παράνομα εμπορεύματα, όπως τα ναρκωτικά, και από ανεπιθύμητους επιβάτες που έρχονται κατευθείαν από προορισμούς του εξωτερικού δεν επιτυγχάνεται με τις αναφερόμενες υποδομές των υδροδρομίων, ειδικά σε ιδιωτικά, αφού οι υπηρεσίες ασφαλείας, ο εξοπλισμός, τα μέσα επιτήρησης και ελέγχων δεν είναι σε θέση ή δεν μπορούν να αντικαταστήσουν αυτούς που υπάρχουν στα διεθνή αεροδρόμια της χώρας. Η μοναδική ενδεδειγμένη λύση εδώ είναι να μην επιτρέπονται πτήσεις υδροπλάνων από και προς το εξωτερικό, αλλά μόνο πτήσεις εσωτερικού, όπου ο συνοριακός έλεγχος έχει ήδη πραγματοποιηθεί από τις καθορισμένες πύλες εισόδου της χώρας μας που τηρούν τα πρότυπα ασφαλείας. Επιπλέον, δεν αναφέρεται πουθενά με ποιους όρους δόμησης σε λιμένες θα κατασκευαστούν υποστηρικτικές εγκαταστάσεις των υδροδρομίων, αφού δεν έχουν καθοριστεί νομοθετικά οι χρήσεις γης σε λιμένες.

Στο άρθρο 6: Δυστυχώς, και σε αυτό το νομοσχέδιο η υπηρεσία αδειοδότησης των υδροδρομίων δεν διασφαλίζει την αποφυγή χρονοβόρων, γραφειοκρατικών διαδικασιών, αφού στην αδειοδότηση και στη λειτουργία εμπλέκονται πλήθος υπηρεσίες του δημοσίου, ενώ η εν λόγω υπηρεσία δεν λειτουργεί αυτόνομα και ανεξάρτητα από την έγκριση άλλων σχετικών δημοσίων υπηρεσιών. Το σωστό θα ήταν να θεσμοθετηθεί πρώτα από όλα ένας ενιαίος ψηφιακός χάρτης της χώρας με τις απαγορευμένες περιοχές δημιουργίας υδροδρομίων, έτσι ώστε ο ενδιαφερόμενος επενδυτής να γνωρίζει από την αρχή σε ποια υδάτινη περιοχή μπορεί να επενδύσει στην κατασκευή τους, χωρίς να μεσολαβούν δεκάδες εγκρίσεις από άλλες υπηρεσίες, όπως από το Λιμενικό, από τις Ένοπλες Δυνάμεις, από την Υδρογραφική Υπηρεσία, κ.λπ..

Στο άρθρο 7 τώρα: Στον τεχνικό φάκελο δεν γίνεται καθόλου αναφορά στον τύπο του υδροπλάνου, το οποίο θα εξυπηρετεί το εκάστοτε υδροδρόμιο, ούτε στην επιβατική κυκλοφορία του.

Στο άρθρο 11: Δεν υπάρχει πρόβλεψη στην Επιτροπή Επιθεωρήσεων όσον αφορά έναν εκπρόσωπο από το Σώμα Επιθεωρητών Περιβάλλοντος.

Στο άρθρο 19, προτείναμε να απαλλάσσονται από το ειδικό τέλος όλοι οι Έλληνες μόνιμοι κάτοικοι των ακριτικών νησιών του Αιγαίου. Θα ήταν το ελάχιστο, άλλωστε.

Στο άρθρο 24: Ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο αναφέρει ότι δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι ζεύγη, όσον αφορά δηλαδή την προσθαλάσσιση και την αποθαλάσσιση, κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας. Εδώ πρόκειται για έναν αυθαίρετο περιορισμό των πτήσεων που δεν θα έπρεπε να υπάρχει, πόσω μάλλον όταν προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών ή ακόμη και των αεροπορικών εταιρειών, καθώς επίσης των εταιρειών που εκμεταλλεύονται τα υδροπλάνα.

Τέλος, αναφερθήκαμε στα πολύ σοβαρά προβλήματα που υπάρχουν όσον αφορά την ΥΠΑ και την ανεξάρτητη ΑΓΠΑ, όπου φαίνεται πως ο Υπουργός είτε αγνοεί βασικά νομικά ζητήματα είτε παρακάμπτει ηθελημένα το ν.4427/2016. Οφείλει, όμως, να

γνωρίζει πως εάν ψηφιστεί το νομοσχέδιο ως έχει, θα αναγκαστεί να το τροποποιήσει πολύ σύντομα. Η αιτία θα είναι το ότι η ΥΠΑ δεν έχει Διεύθυνση Αερολιμένων με αρμοδιότητα γνωμοδότησης επί υδατοδρομίων για να εκδοθεί η άδεια. Έχει μόνο, με το άρθρο 58 του αναφερόμενου νόμου, Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας Υδατοδρομίου. Την εποπτεία και την αδειοδότηση την έχει η ΑΠΑ, επειδή διαφορετικά δεν θα υπήρχε λόγος δημιουργίας ανεξάρτητης αρχής ως ελεγκτή της αεροπορίας εν γένει.

Στο δεύτερο κεφάλαιο τώρα, που αφορά ρυθμίσεις οδικών, εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών: Οφείλουμε να τονίσουμε ξανά πως τα τελευταία χρόνια έχουν μεταναστεύσει πολλές μεταφορικές εταιρείες στη Βουλγαρία, ενώ εκτιμάται πως οκτώ χιλιάδες Έλληνες μεταφορείς συμμετέχουν σε εταιρείες με έδρα τη συγκεκριμένη χώρα προφανώς για φορολογικούς κυρίως λόγους, καθώς επίσης για χαμηλότερες εισφορές, τέλη και ασφάλεια οχημάτων, ενώ ένα ανάλογο φαινόμενο διαπιστώνεται στη Σερβία, στα Σκόπια και στην Αλβανία.

Εν προκειμένω βρισκόμαστε αντιμέτωποι με έναν μεγάλο πρόβλημα της ελληνικής οικονομίας που θα πρέπει να λυθεί άμεσα, σημειώνοντας πως έχουν μεταναστεύσει συνολικά δεκαπέντε χιλιάδες πεντακόσια φορτηγά που μεταφέρουν εμπορεύματα και στην Ελλάδα, με μεταφορικό τζίρο πάνω από ενάμισι δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως και με χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Σχετικά με τα άρθρα τώρα του δεύτερου Κεφαλαίου, στο άρθρο 32 που αφορά τη μίσθωση ανάρθρωσης οχημάτων έχουμε την εντύπωση πως προετοιμάζεται η εισαγωγή λεωφορείων «Euro 5» από τη Γερμανία από την οποία αποσύρονται, όπως και αυτοκινήτων βέβαια. Η υποψία μας στηρίζεται στο ότι η «VOLKSWAGEN» ανακοίνωσε πρόγραμμα για την αντικατάσταση των «Euro 4» και «Euro 5», με κίνητρο ανταλλαγής από 500 ευρώ έως 7.000 ευρώ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εδώ δεν μπορούμε να μην υπενθυμίσουμε ξανά το γεγονός της μη διεκδίκησης αποζημιώσεων για την απάτη της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, πώσω μάλλον όταν η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι υπέρ των μέτρων του κινήματος της κλιματικής αλλαγής, όπου οι αποζημιώσεις θα μπορούσαν να διατεθούν σε κίνητρα για την αγορά νέων καθαρών αυτοκινήτων –κάτι τέτοιο κάνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες- και όχι για να γίνει η Ελλάδα νεκροταφείο αυτών που αποσύρει η Γερμανία, στηρίζοντας τη χώρα που μας καταδίκασε στα μνημόνια.

Σε σχέση τώρα με το άρθρο 33 για την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, πιστεύουμε πως μεγάλο μέρος των επιμέρους άρθρων του αφορούν τα προβλήματα στον ΟΑΣΘ και τις ελλείψεις του στόλου του που θα καλυφθούν από τα ΚΤΕΛ.

Εν προκειμένω διαπιστώνουμε πως υπάρχει προβληματισμός για τον ανταγωνισμό μεταξύ των τουριστικών συγκοινωνιών του ΚΤΕΛ που έχουν και δημοτικές συγκοινωνίες και των ιδιωτικών εταιρειών. Με κριτήριο το παράδειγμα του ΟΑΣΘ έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις, σχετικά με το πώς θα λειτουργήσουν στην πράξη ορισμένα από αυτά που αναφέρονται και αναλύσαμε στην επιτροπή.

Συνεχίζοντας, στο άρθρο 35, θεωρούμε πως διευκολύνεται και μάλιστα θεσμοθετημένα η διακίνηση λαθραίων καυσίμων, ενώ δημιουργούνται οι προϋποθέσεις αύξησής τους, παρά το ότι όλες οι λαθροήσεις ισχυρίζονται πως προσπαθούν να περιορίσουν το λαθρεμπόριο και τη νοθεία καυσίμων.

Εν προκειμένω δίνεται η δυνατότητα στα γήπεδα των εγκαταστάσεων των ΚΤΕΛ και των τουριστικών λεωφορείων να εγκαθίστανται ανεξέλεγκτα, χωρίς καμία απολύτως έγκριση ή έκδοση άδειας λειτουργίας από κανέναν φορέα, δεξαμενές καυσίμων απεριόριστης χωρητικότητας. Προφανώς, κάτι τέτοιο θα αποτελέσει το πρώτο βήμα έτσι ώστε να υπάρχει αντίστοιχα απελευθέρωση και στις υπόλοιπες ιδιωτικές εγκαταστάσεις επιχειρήσεων που διαθέτουν οχήματα.

Στο άρθρο 37 τώρα, στις ρυθμίσεις για τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία τοποθετείται ως όριο ηλικίας τους τα είκοσι επτά έτη

λειτουργίας. Σε επαρχιακές περιοχές, όμως, σε αντίθεση με τις τουριστικές που απευθύνονται σε άλλα δεδομένα κίνησης και εισοδημάτων, ίσως να μην υπάρχει οικονομική δυνατότητα αντικατάστασης των παλαιότερων αυτοκινήτων. Επομένως, θα πρέπει να υπάρξει κάτι γι' αυτές τις περιπτώσεις, όπως θα ήταν οι επιχορηγήσεις άγονων γραμμών ή άλλου είδους μέτρα.

Τοποθετούνται επιπλέον περιορισμοί, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα, τα οποία πρέπει να είναι από το εσωτερικό ή από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ως πέντε έτη. Κατά την άποψή μας είναι λάθος, αφού ενδεχομένως να είναι πιο φθηνά τα λεωφορεία δεκαετίας ή από τρίτες χώρες. Αυτό είναι αναμενόμενο.

Συνεχίζοντας, στο τρίτο Κεφάλαιο που αφορά την προσωρινή άδεια οδήγησης, στα άρθρα 42 έως 48, ουσιαστικά απαιτείται άδεια για όλες σχεδόν τις κατηγορίες των μηχανοκίνητων. Εν προκειμένω, επειδή υπάρχουν πια νέες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα που αναπτύσσουν σημαντικές ταχύτητες, θα πρέπει να διευκρινιστεί τι σημαίνει «μοτοποδήλατο» σε σχέση με το ηλεκτρικό ποδήλατο. Επιπλέον, πώς θα εφαρμοστεί πρακτικά ο νόμος με τα ενοικιαζόμενα σε τουρίστες; Δηλαδή, εάν δεν απαιτείται στις χώρες τους άδεια για τέτοιες μικρές κατηγορίες, ίσως να μην έχουν και να μην μπορούν να νοικιάσουν.

Στο τέταρτο Κεφάλαιο τώρα, στο άρθρο 50 αναφέρεται πως ο διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να είναι γενικά κάτοχος αδειών πτυχίου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή της αλλοδαπής. Δηλαδή, κάποιος που έχει πτυχίο από το Τμήμα Θεατρικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Αθηνών θα μπορούσε να ανταπεξέλθει με το παραπάνω γνωστικό αντικείμενο ως επικεφαλής κατά την Κυβέρνηση. Θεωρούμε πως θα έπρεπε να απαιτείται τουλάχιστον πτυχίο σχετικό με την αεροπορική τεχνολογία και με την αεροπορική επιστήμη.

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

Στο άρθρο 67 για τις ρυθμίσεις στα υφιστάμενα κτήρια και στις εγκαταστάσεις εντός του Ελληνικού Αγίου Κοσμά θα πρέπει να γνωρίζουμε με ποια ποσά θα επιβαρυνθεί το κράτος για την επένδυση στο Ελληνικό, ενώ αναρωτιόμαστε πότε θα υπάρξει ένα τελικό σχέδιο με τη διανομή της έκτασης και όχι περιοδικές τροπολογίες ή δημοσιεύματα στα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Ένα από τα πιο πρόσφατα σχήματα εδώ που αλλάζουν συνεχώς είναι αυτό που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εύλογα, λοιπόν, αναρωτιόμαστε κλείνοντας, εάν γίνονται αποσπασματικά και ανάλογα με τις συζητήσεις που διεξάγονται με τους επενδυτές, κάτι που θα ήταν φυσικά απαράδεκτο. Πρόκειται για ένα άρθρο που, φυσικά, θα το καταψηφίσουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του «ΜΕΡΑ25», ο κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ένα βασικό ζήτημα που προκύπτει από αυτό το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια είναι η άναρχη χωροθέτηση. Θα ξεκινήσω, λοιπόν, από αυτό. Έχουμε στην ουσία μία απορρύθμιση, όπου οποιοσδήποτε κανόνας όσον αφορά το δικαίωμα των ιδιωτών να κάνουν μόνοι τους υδατοδρόμια, καταλύεται και προκύπτει τελικά ένα σκληρό που ο καθένας μπορεί όπου θέλει, όποτε θέλει, να χωροθετεί ένα υδατοδρόμιο, να κάνει στην ουσία το δικό του υδατοδρόμιο, είτε έχει ένα μεγάλο ξενοδοχείο, είτε έχει μία μαρίνα και ούτω καθ' εξής.

Αυτό δημιουργεί ένα πρόβλημα. Σε μία χώρα χωρίς χωροταξία θα έχουμε μία άναρχη χωροθέτηση μιας δραστηριότητας. Αυτή θα τη ρυθμίσουμε όταν δούμε τα αποτελέσματα της άναρχης χωροθέτησης;

Καταργούμε ακόμα και το κέντρο παρακολούθησης που έχει την εποπτεία της υδατικής περιοχής, οτιδήποτε δηλαδή ελέγχει αυτή τη δραστηριότητα για την ανάπτυξη των υδατοδρομίων. Αυτό, αν θέλετε, μας πηγαίνει πολύ μακριά από την ευρωπαϊκή

εμπειρία, πολύ μακριά από την Ευρώπη. Γι' αυτή την Κυβέρνηση που κηρύττει για τη σύγκλιση με τις κεντρικές ευρωπαϊκές χώρες, αυτό μας αποκλίνει.

Υπάρχουν πάρα πολλά ζητήματα, όπως τι γίνεται με λιμάνια τα οποία δεν έχουν ΑΕΠΟ, τι γίνεται με τις εγκαταστάσεις. Στο άρθρο 2, περιγράφονται πάρα πολύ λίγα πράγματα. Στην ουσία όλα ανατίθενται σε υπουργικές αποφάσεις και κοινές υπουργικές αποφάσεις, με πάρα πολύ λίγες προδιαγραφές. Οπότε βλέπουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο έρχεται να γκρεμίσει προκειμένου να διευκολύνει οποιοδήποτε θεσμικό πλαίσιο υπήρχε, ένα νομοσχέδιο που οδηγεί σε απορρύθμιση.

Θα μπω λίγο σε κάποια σημειακά προβλήματα, τα οποία ανέφεραν και άλλοι ομιλητές. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 11 αναφέρονται τα μέλη της επιτροπής υδατοδρομίων, όπου έχουμε εκπροσώπους της Διεύθυνσης Αερολιμένων της ΥΠΑ, που έχει καταργηθεί από τον ν.4427/2016 και πλέον υπεύθυνη είναι η ΑΠΑ, όπως και η Διεύθυνση Ασφαλείας ΥΠΑ που πλέον έχει καταργηθεί και υπεύθυνη είναι η ΑΠΑ.

Υπάρχουν διάφορα τέτοια κενά και λάθη στο νομοσχέδιο, σαν να μην έχει λάβει υπ' όψιν του ο συγγραφέας τον ν.4427/2016.

Στο άρθρο 20, παρομοίως, όλα όσα ορίζονται από τον διοικητή της ΥΠΑ έχουν μεταφερθεί ήδη στην ΑΠΑ και συγκεκριμένα στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, τη ΣΠΟΑ.

Σε πιο χοντρά ζητήματα, τώρα, στο άρθρο 49, για την οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, έχει γίνει διαγωνισμός και υπάρχουν επιτυγχόντες ακριβώς για να στελεχώσουν την ανεξάρτητη αρχή. Και εδώ πέρα έρχεται η Κυβέρνηση να προσθέσει ένα τυπικό προσόν στις προδιαγραφές, στο σημείο Β' στην ουσία, την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως της Αγγλικής. Ειρήσθω εν παρόδω, όλοι όσοι έχουν πετύχει στον διαγωνισμό πληρούν αυτή την προϋπόθεση. Αλλάζοντας όμως τους όρους του διαγωνισμού, στην ουσία, η Κυβέρνηση τον επανακηρύσσει. Οπότε στην πράξη θέλει να κάνει ξανά έναν διαγωνισμό παρ' όλο που υπάρχουν επιτυγχόντες που πληρούν ακόμα και αυτές τις προϋποθέσεις.

Αυτό που μας ανησυχεί ιδιαίτερα είναι η μείωση του χρονικού ασυμβιβάστου. Υπάρχουν δηλαδή ασυμβίβαστα στο ίδιο άρθρο, τα οποία ασυμβίβαστα έχουν σχέση με την αποφυγή διαπλοκής. Τι λένε; Λένε ότι αυτοί οι άνθρωποι που θα ελέγχουν τις αεροπορικές εταιρείες, που θα ελέγχουν όλα αυτά τα ζητήματα, που σημαίνουν και χρήματα, θα πρέπει τουλάχιστον για δέκα χρόνια να μην είχαν αεροπορική εμπλοκή, δηλαδή να μην είχαν συμμετάσχει σε οποιαδήποτε θέση που έχει σχέση με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες θέσεις. Αυτά τα ασυμβίβαστα μειώνονται, με αυτόν τον νόμο, από τα δέκα στα πέντε και άλλοτε στα τρία. Και μας ανησυχεί πάρα πολύ, γιατί ακριβώς μειώνει την προστασία, δημιουργεί προϋποθέσεις, αν θέλετε, και διαπλοκής, από ανθρώπους, οι οποίοι μέχρι πρόσφατα είχαν επαγγελματική σχέση με τον κλάδο και τώρα ξαναπαίρνουν ξαφνικά στην ανεξάρτητη αρχή για να ελέγξουν τον κλάδο. Κι αυτό είναι μεγάλο λάθος.

Στο άρθρο 50, επίσης εντοπίζουμε αρκετά προβλήματα. Αναφέρεται ότι η γνωμοδότηση της Ανώτατης Υγειονομικής Επιτροπής της Αεροπορίας επί σχετικών ερωτημάτων της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ για υπαλλήλους του κλάδου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ υποβάλλεται τόσο από τους υπαλλήλους του κλάδου και υποβάλλεται αποκλειστικά στον διοικητή της ΥΠΑ. Έχουμε δηλαδή την ΑΠΑ, η οποία εποπτεύει την ΥΠΑ και άλλους φορείς, και οι υπάλληλοι της ΑΠΑ, οι οποίοι είναι οι ελεγκτές και της ΥΠΑ, θα είναι αυτοί οι οποίοι θα πρέπει να περάσουν από την ΥΠΑ, την οποία ελέγχουν, για να εγκρίνει το αίτημά τους σε περίπτωση που υπάρχει απώλεια ακοής και διαφόρων άλλων ζητημάτων και για το αν θα πάρουν ένα συγκεκριμένο επίδομα, το οποίο είναι αρκετά υψηλό. Ήταν 190.000 και η Κυβέρνηση το αύξησε στις 380.000. Οπότε αυτό θα το αποφασίζει ο ελεγχόμενος, αν ο ελεγκτής δικαιούται αυτό το επίδομα. Καταλαβαίνετε ότι δημιουργείται πάλι κίνητρο διαπλοκής.

Θα πάω στα θέματα του Ελληνικού, όμως, τα οποία όπως ξέρετε πραγματικά για το ΜέΡΑ25 είναι όντως εμβληματική επένδυση, ακριβώς γιατί συμβολίζει την εξυπηρέτηση της παρασιτικής ολιγαρχίας. Εδώ πέρα, δυστυχώς, βλέπουμε την Κυβέρνηση

για ακόμη μια φορά να είναι εγκλωβισμένη στις προεκλογικές της διακηρύξεις, ότι αυτή είναι μια εμβληματική επένδυση κι οι μπουλντόζες θα μπουν στο Ελληνικό την επομένη που θα πάρει η Νέα Δημοκρατία την κυβέρνηση.

Τώρα, όπως θα σας εξηγήσω, θέλουν να βάλουν μπουλντόζες στο Ελληνικό με δικά μας χρήματα. Ποιο είναι το πρόβλημα; Γιατί δεν προχωράει η επένδυση στο Ελληνικό; Είναι η οικονομική δυσπραγία της «LAMDA». Για να θυμόμαστε τι έχει συμβεί, όταν κατέθεσε την προσφορά για το Ελληνικό η «LAMDA» είχε ζημία 51 εκατομμυρίων ευρώ, ίδια κεφάλαια μόλις 330 εκατομμύρια ευρώ, δανειακές υποχρεώσεις 593 εκατομμύρια ευρώ και 189 εκατομμύρια σε ακίνητα προσημειωμένα για δάνεια. Σε αυτή την κατάσταση οικονομικής δυσχέρειας ήταν η «LAMDA» όταν κατέθεσε προσφορά για το Ελληνικό. Παλεύει να προχωρήσει σε αύξηση κεφαλαίου, η οποία είναι ανεπιτυχής, και καλεί άλλους υπεργολάβους να αναλάβουν τμήμα των έργων. Όμως υπάρχει μια εμμονή να αποκλειστεί οποιοσδήποτε άλλος επενδυτής εκτός από την ίδια στο να πάρει κομμάτια των έργων και έτσι και σε αυτό αποτυγχάνει. Γνωστή η περίπτωση της «HARD ROCK» για το Καζίνο. Οπότε αυτή τη στιγμή η Κυβέρνηση θέλει να δείξει, έστω με δικά μας χρήματα, ότι μπαίνουν οι μπουλντόζες στο Ελληνικό και για ποιον λόγο θέλει να το κάνει; Γιατί απειλείται η μετοχή της «LAMDA DEVELOPMENT». Απειλείται βέβαια και το αφήγημα της Κυβέρνησης και του κ. Γεωργιάδη για την εμβληματική επένδυση στο Ελληνικό.

Στο άρθρο 67 του πολυνομοσχεδίου για τα υδατοδρόμια περιλαμβάνεται επίσης το Ελληνικό, που αρχικά νομιμοποιεί όλες τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, με έναν τρόπο που είναι νομικά έωλος, μέσω του Υπουργείου Ανάπτυξης, και μετά την έκδοση διαπιστωτικών πράξεων του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, οι οποίες θα έχουν άδεια και θα έχουν θέση άδειας κατεδάφισης. Τώρα, τι γίνεται; Θεωρητικά οι κατεδαφίσεις αυτές γίνονται πριν την αγοραπωλησία των μετοχών της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» από επενδυτή. Θεωρητικά αυτά τα πληρώνει η «LAMDA DEVELOPMENT» ή η «HELLINIKON GOLD S.A.». Όμως υπάρχει ένας ύποπτος όρος στο νομοσχέδιο. Μετά την παρέλευση συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, μικρού, ακόμα κι αν δεν έχει κάνει το παραμικρό η «LAMDA DEVELOPMENT» για την κατεδάφιση των κτηρίων στο Ελληνικό, δεν έχει την παραμικρή κύρωση, αλλά η υποχρέωση μεταφέρεται στη δημόσια αυτή εταιρεία, που είναι η «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.», και με δικά της έξοδα, που βάσει του κανονισμού της είναι έξοδα του ελληνικού δημοσίου, θα γίνουν οι κατεδαφίσεις. Άρα χαρίζουμε ακόμα 70 εκατομμύρια ευρώ στον κ. Λάτση.

Στο δε άρθρο 68 τροποποιείται ο ν.4638, όσον αφορά την επικύρωση της δικής σας πράξης νομοθετικού περιεχομένου, ακόμα προς το χειρότερο. Καταργεί την αυτόματη παράδοση κοινόχρηστων χώρων στον έστω και κακό φορέα διαχείρισης κοινοχρήστων της ΣΥΡΙΖΑ και σκοπεύεται, φαίνεται, να δώσετε άνευ όρων τους κοινόχρηστους χώρους στον επενδυτή.

Μιας και μιλάω, όμως, για αεροδρόμια, θέλω να μιλήσω για ένα θέμα το οποίο καίει αυτή τη στιγμή την Κρήτη και θα έπρεπε να καίει όλη την Ελλάδα. Είναι το αεροδρόμιο του Καστελίου. Είναι ένα μνημείο παραλογισμού πραγματικά. Αυτό που κάνουμε είναι να φτιάζουμε ένα νέο αεροδρόμιο, που θα καταφέρει να φέρει την Κρήτη πιο μακριά από την Ευρώπη, πιο μακριά από την Ελλάδα. Η χρονική διάρκεια της πτήσης θα αυξηθεί κατά δεκαπέντε λεπτά. Οι άνθρωποι θα πρέπει να παίρνουν για σαράντα λεπτά επιπλέον το αμάξι για να φτάσουν στο Ηράκλειο. Η απόσταση είναι σαράντα χιλιόμετρα, κυρίες και κύριοι. Δηλαδή θα αυξήσουμε την απόσταση από το Ηράκλειο για μία ώρα, είτε από την Αθήνα είτε από την Ευρώπη, για να κάνουμε τι; Για ένα αεροδρόμιο που μπορεί να επεκταθεί στη θέση του.

Μιας και ο Πρωθυπουργός έχει πει ότι είναι στόχος μας η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, το κόστος, κύριε Πρωθυπουργέ, για την κλιματική αλλαγή θα είναι τουλάχιστον εκατόν πενήντα χιλιάδες τόνοι διοξειδίου του άνθρακα λόγω αυτών των δεκαπέντε λεπτών, ενώ καταστρέφουμε μοναδικούς οικοτόπους, όπου έχουμε τα τελευταία ζεύγη όρνων, γυπαετών, στην Ευρώπη. Και δεν έχετε πάρει άδεια από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να το κάνετε αυτό. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων περιμένει

την υπεύθυνη δήλωση, η οποία θα δηλώνει ότι δεν θα χτυπηθούν οι οικοτόποι. Τα αεροπλάνα θα περνάνε ακριβώς από πάνω από τα Αστερούσια, ακριβώς πάνω από τον μοναδικό τελευταίο τόπο αυτών των όρνων και των ειδών προστασίας, που είναι στο Κόκκινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από ό,τι μαθαίνουμε, στο Συμβούλιο της Επικρατείας, όπου εκδικάζεται η απόφαση αύριο, αυτό που δήλωσε το Υπουργείο είναι «δεν πειράζει, θα ενοχληθούν από τον θόρυβο τα όρνεα και θα πάνε σε κάποιο διπλανό βουνό». Αυτά είναι αστεία πράγματα. Ξεριζώνουμε διακόσιες χιλιάδες ελιές, δώδεκα χιλιάδες στρέμματα, ενώ θα μολύνουμε 1,8 εκατομμύρια ελιές, που θα λούζονται με την κηροζίνη.

Καταργείται η έννοια της χωροταξίας για τα υδατοδρόμια. Χωρίς χωροταξικό πλαίσιο στην πράξη χωροθετείται το αεροδρόμιο στο Καστέλι.

Εμείς θα είμαστε κάθετα αρνητικοί σε αυτό το νομοσχέδιο για όλες του τις διατάξεις. Όπου θεωρούμε ότι οι διατάξεις είναι θετικές θα τις υποστηρίξουμε, αλλά επί της αρχής είμαστε «κατά».

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Αρσένη.

Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των εισηγητών και των ειδικών αγορητών. Θα δώσουμε τον λόγο στον Πρόεδρο της Ελληνικής Λύσης τον κ. Βελόπουλο και μετά θα προχωρήσουμε στον κατάλογο ομιλητών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα δυτικά θεωρία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» σαράντα εννέα μαθητρίες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5^ο Γυμνάσιο Καρδίτσας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Βελόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στα υδατοδρόμια, αλλά είμαι στη δυσάρεστη θέση -και δεν το περίμενα ποτέ- με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας να έχω μπροστά μου ένα Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως -δεν θα πω ονόματα για να μην πεταχτούν κάποιοι- το οποίο θα καταθέσω στα Πρακτικά και στο οποίο δημοσιεύτηκε προκήρυξη, όπου για πρόσληψη μεταφραστών ορίζεται ως υποχρέωση «η μακεδονική γλώσσα». Να τα χαίρεστε! Εσείς που θα αλλάζατε τη Συμφωνία των Πρεσπών, σε ΦΕΚ του ΣΥΡΙΖΑ που συνεχίζεται εσείς αναφέρεται η «μακεδονική γλώσσα». Είστε ίδιοι με τους κυρίους από δω. Να το χαίρεστε! Σε ΦΕΚ του ΣΥΡΙΖΑ που συνεχίζεται και επί δικής σας διακυβέρνησεως. Σταματώ εδώ, για να μη γίνει αντικείμενο αντιπαράθεσης η ιστορία.

Εγώ ντρέπομαι απλά, γιατί δεν περίμενα ποτέ από την παράταξη της Νέας Δημοκρατίας να υποστεί και να κάνει ένα τέτοιο εθνικό έγκλημα. Ζητώ συγγνώμη, αλλά αυτή είναι η αλήθεια. Είναι εθνικό έγκλημα. Ξεκίνησε μία ιστορία. Δεν ξέρω τι θα βρούμε μπροστά μας, αλλά οι επόμενες γενιές θα μας αντιμετωπίσουν ως παρίες του εθνικού χρέους. Δυστυχώς. Και φταίτε εσείς. Υποσχεθήκατε πολλά και κάνατε ελάχιστα.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πάμε στα υδατοδρόμια τώρα, που είναι ένα σοβαρό θέμα. Ήμασταν από την πρώτη στιγμή θετικοί σε αυτή την κατεύθυνση, κύριοι Υπουργοί της Κυβέρνησης. Θεωρώ ότι θα έπρεπε να αντιγράψουμε λίγο τον Καναδά, ο οποίος έχει μία διαχρονική και μακρόχρονη παρουσία στα υδατοδρόμια. Έχει μερικά κενά. Όσον αφορά τη γραφειοκρατία που θέλετε να πατάξετε, βλέπω ότι υπάρχει γραφειοκρατία ακόμη και τώρα, γιατί δεν είναι αποσφηνισμένοι οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες πολλών υπηρεσιών. Για τον ψηφιακό χάρτη τα είπατε πολύ καλά ο εισηγητής μας.

Όσον αφορά το άρθρο 19, σας προτείνω κάτι πολύ απλό: Αντί για 5% που λέτε, το 2,5% να πηγαίνει στους φορείς διαχεί-

ρισης των λιμένων. Είναι κάτι πολύ απλό και μπορεί να γίνει. Προτείνουμε απαλλαγή στο τέλος υπέρ δημοσίου 10 ευρώ για τα νησιά που έχουν κατοίκους κάτω από τρεις χιλιάδες, κύριοι Υπουργοί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών): Το κάναμε.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Το βάλατε; Πάρα πολύ ωραία! Είναι μία καλή πρόταση. Χαίρομαι που επιτέλους η εθνική συνεννόηση γίνεται πράξη, γιατί στα λόγια ήσασταν καλοί. Ενωώ, δηλαδή, ότι τα νησιά τα οποία έχουν λίγους κατοίκους θα πρέπει να μην πληρώνουν τα τέλη αυτά, να έχουν και δυνατότητες να πληρώνουν λιγότερο τέλος.

Έρχομαι στα τουριστικά λεωφορεία. Δεν θα πω τίποτα περισσότερο, αλλά θα μιλήσω για τη Θεσσαλονίκη. Η Θεσσαλονίκη αντιμετωπίζει ένα τεράστιο πρόβλημα με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Είναι μία πόλη εγκαταλελειμμένη συνολικά από όλους σας, από όλες τις κυβερνήσεις. Ενδιαφέρεστε συνεχώς για την Αθήνα. Η Αθήνα απέκτησε ένα μετρό τεραστίων διαστάσεων -θηριώδες θα έλεγα-, με τον προαστιακό να φτάνει στην Κόρινθο, πάει στην Πάτρα, ύστερα θα πάει στην Καλαμάτα. Μετρό ακόμα εμείς δεν βάλουμε. «Θα» δούμε. Πρόκειται για ένα μετρό, βέβαια, το οποίο δεν είναι μετρό. Είναι για να γελάει ο κόσμος. Είναι δέκα χιλιόμετρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Θα πάει και στην Καλαμάτα, κύριε Λαμπρόπουλε. Θα σας το φέρουν και εκεί αυτοί! Ακούστε που σας λέω εγώ. Η Ελλάδα για μερικούς, είναι κάτω από τα Τέμπη. Για μας, η Ελλάδα ξεκινά από το Τριεθνές και τελειώνει στην Κύπρο. Δεν σταματάει στην Κρήτη. Συνεχίζει μέχρι την Κύπρο, γιατί είναι ελληνισμός, είναι Ελλάδα. Όπου υπάρχει ελληνισμός, για εμάς είναι Ελλάδα. Χτυπά η καρδιά των Ελλήνων.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Θέλω να πω δηλαδή ότι στον ΟΑΣΘ υπάρχει ένα τεράστιο πρόβλημα, παθogenείες δεκαετιών. Εύχομαι, κύριε Υπουργέ, να το επιλύσετε, γιατί η Θεσσαλονίκη έχει τρομακτικά προβλήματα. Δρομολόγιο σαράντα πέντε λεπτών και πενήντα λεπτών και αν θα έρθει το λεωφορείο, το οποίο είναι σαράβαλο, το οποίο από παντού μπάζει, δεν υπάρχουν μέσα κλιματιστικά, δεν υπάρχει θέρμανση, δεν υπάρχει τίποτα, στοιβάζονται οι άνθρωποι. Έχουμε με κοινούς γνωστούς, οι οποίοι δεν πληρώνουν ποτέ ή λαθρομετανάστες, μετανάστες, πρόσφυγες, έχουμε και τους τζαμπατζήδες τους δικούς μας. Όλα αυτά τα προβλήματα, τα οποία είναι παθogenείες ενός ολόκληρου λαού και δεκαετιών, εύχομαι να τα επιλύσετε, γιατί οι μεταφορές δεν είναι κοινωνικό αγαθό. Όχι. Εγώ διαφωνώ.

Δεν είναι κοινωνικό αγαθό οι μεταφορές. Κάνετε ένα λάθος. Είναι αναγκαίο καλό και κυρίως για τα χαμηλά στρώματα, που δεν έχουν δυνατότητα να έχουν αυτοκίνητα και να πηγαίνουν από δω κι από εκεί και για πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη που δεν έχουν μετρό. Ξέρετε πολύ καλά ότι οι αστικές συγκοινωνίες είναι το άπαν. Ας μην κοροϊδεύομαστε. Χωρίς αυτές, δεν μπορεί να λειτουργήσει η πόλη της Θεσσαλονίκης. Για όσους έχουν πάει Θεσσαλονίκη -φαντάζομαι όλοι έχετε πάει στο κέντρο- για να κατέβει από το Κορδελιά να πας στη Χαριλάου, χρειάζεσαι δύο λεωφορεία. Για να κατέβεις από τη Νεάπολη να πας στη Χαριλάου, χρειάζεσαι τρία λεωφορεία. Για να καταλάβετε μερικά πράγματα, τα οποία, δυστυχώς, είναι αδιανόητα.

Στο άρθρο 67, κύριοι Υπουργοί της Νέας Δημοκρατίας, διαφωνούμε ριζικά. Νομιμοποιείτε αυθαίρετα για να τα κατεδαφίσετε.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Μόλις είπατε ότι διαφωνείτε έφυγε ο Πρόεδρος.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ο Πρόεδρος είναι ο καλύτερος Πρόεδρος που υπάρχει στη Βουλή τα τελευταία χρόνια. Είναι ευρυμαθής και κυρίως θα έλεγα ότι έχει μια διάθεση χιούμορ και χαριτολογήματος συνεχώς. Ως Ηπειρώτης!

Έχω το εξής ερώτημα: Αυτό το Ελληνικό που θα ξεκινούσε τον Σεπτέμβριο, πήγε τον Οκτώβριο, πήγε τον Δεκέμβριο, πήγε τον Γενάρη. Ολημερίς το χτίζανε, το βράδυ γκρεμιζόταν. Τώρα επι-

χειρείτε fast track να κατεδαφίσετε τα αυθαίρετα, αφού τα νομιμοποιήσετε. Δεν μας λέτε, βέβαια, ποιοι θα τα πληρώσουν όλα αυτά. Εννιακόσιοι εξήντα ένας κτηριακοί όγκοι αναγνωρίζονται ως νομίμως υφιστάμενοι και μάλιστα λέει θα κατεδαφιστούν. Ποιος θα πληρώσει την κατεδάφιση; Ο Λάτσης; Λίγο χλομό το βλέπω! Ο Λάτσης ενδιαφέρεται για να πάρει πάλι τα γνωστά ΕΛΠΕ, ενδιαφέρεται για να παίρνει τζάμπα δουλειές, όπως έκανε με το Ελληνικό, ενδιαφέρεται για να κάνει κάνα καζίνο με την παρέα του, αλλά επένδυση δεν θα δούμε ποτέ. Πιστέψτε με.

Αυτοί οι ολιγάρχες, οι «καρχαρίες», όπως τους αποκαλώ εγώ, δεν είναι επιχειρηματίες. Οι Έλληνες ολιγάρχες είναι παρασιτικοί επιχειρηματίες. Είναι έγκλημα αυτό που κάνετε με το Ελληνικό και θα το βρούμε μπροστά μας. Μπορεί κάποιοι εξ ημών να μην το βρουν, αλλά κάποιοι, που είναι πενήντα ή σαράντα ή τριάντα θα το βρούμε μπροστά μας, το τερατούργημα που πάτε να κάνετε στην περιοχή.

Εν πάση περιπτώσει, θα πάμε και στα πολύ πιο σημαντικά, κατά τη δική μου άποψη, γιατί αφορά και την οικονομία. Υπάρχει το θέμα με τα κόκκινα δάνεια. Ξέρετε τι πάτε να κάνετε; Πάτε να κάνετε μια νέα Ισπανία. Να βλέπετε ανθρώπους να τους σέρνουν από τα χέρια και τα πόδια και να τους βγάζουν από τα σπίτια τους. Ευλικρινά το λέω. Πάτε να κάνετε ένα μαζικό ξεσπίτωμα ανθρώπων. Είναι ντροπή. Δεν φταίνε αυτοί οι άνθρωποι γιατί χρεοκόπησαν. Δεν είναι μπαταχτοήδες οι Έλληνες.

Δεν καταλαβαίνω τη νοοτροπία της Νέας Δημοκρατίας. Έχετε φάει ένα παραμύθι, μία καραμέλα περί μπαταχτοήδων. Ξέρετε, στο σπίτι του του κρεμασμένου δεν μπορείς να μιλάς για σχοινί. Όταν το κόμμα σου χρωστάει 300, 400 εκατομμύρια σε δάνεια, πώς λες μπαταχτοή τον άνθρωπο που χρωστάει 100 χιλιάδικα; Όταν το ΠΑΣΟΚ -εσείς και όλοι- χρωστάτε, πώς αποκαλείτε «μπαταχτοή» τον Έλληνα που, επαναλαμβάνω, δεν φταίει αυτός; Δεν είναι όλοι ίδιοι. Όταν έπαιρνε κάποιος 2 χιλιάδες ευρώ μαζί με τη γυναίκα του και τώρα παίρνει 700 ή 800 ευρώ και έχει ένα δάνειο 1.000 ευρώ δεν μπορεί να αντεπεξέλθει. Είναι λογικό.

Δεν είναι τόσο δύσκολο να δώσετε λύση. Αντιγράψτε το πρόγραμμα της Ελληνικής Λύσης, το οποίο δεν είναι τίποτα σημαντικό. Πήραμε την ιστορία του 1933 στην Αμερική με τα κόκκινα δάνεια και την ενσωμάτωσαμε στην ελληνική πραγματικότητα και έτσι μπορεί να λύσουμε ένα πρόβλημα και να βγει και κέρδος από την ιστορία. Είναι όμως πολύ μεγάλη η εξάρτησή σας από τα funds. Δικοί σας άνθρωποι, της παρατάξεώς σας, έχουν σχέση με αυτά, κορυφαίοι Υπουργοί δικοί σας, αλλά και από αυτήν την πτέρυγα Υπουργοί. Συγγενείς και φίλοι είναι στα funds.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Ποιοι Υπουργοί;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Η οικογένεια Σιούφα, κύριε ναύαρχε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Βοά ο τόπος. Ττον συμπαθώ τον Πρόεδρο, γιατί ήταν εξαιρετικός Πρόεδρος της Βουλής. Μην με αναγκάζετε να λέω ονόματα και να κρίνω ανθρώπους. Όχι ότι φοβάμαι. Είναι μια οικογένεια, η οικογένεια Σιούφα, που είχε σχέση με ένα fund – εισπρακτική εταιρεία. Δεν το ξέρετε εσείς, κύριε ναύαρχε; Ψάξτε λίγο παραπάνω. Η η οικογένεια, συγγενείς του κ. Τσακαλώτου. Θα μου πείτε, δεν υπάρχει οικογενειακή ευθύνη. Συμφωνώ μαζί σας. Καταδίκη δεν είδα όμως από τους ανθρώπους αυτών των πρακτικών. Να βγει και να πει ο Βελόπουλος που έχει ο αδελφός του εισπρακτική: καταδικάζω τον αδελφό μου και την οικογένειά μου που πίνει το αίμα του ελληνικού λαού. Δεν το κάνουν. Αυτό είναι που με εκνευρίζει. Και κάνουν και τις μωρές παρθένες. «Ποιοι είναι αυτοί;» ρωτάνε. Δεν ξέρουν! Δεν διαβάσετε εφημερίδες; Άμα δεν διαβάσετε εφημερίδες τι να σας κάνω; Εγώ φταίω; Ψάξτε λίγο περισσότερο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν τις εμπιστευόμαστε.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Δεν τις εμπιστευόμαστε και κανένας δεν εμπιστεύεται τις εφημερίδες. Μην κοροϊδεύομαστε, αλλά υπάρχουν στοιχεία. Ξέρετε είναι εύκολο. Με ένα τηλέφωνο μαθαίνεις τα πάντα.

Θα σας πω το εξής: Κάνετε το εξής έγκλημα: Θέλετε να βγάλετε τον κόσμο από μέσα, να τους δίνετε ένα χαρτζιλίκι το οποίο δεν θα είναι ούτε για το ενοίκιο μιας γκαρσονιέρας τριάντα τετραγωνικών. Δηλαδή κάποιος που είχε σπίτι εκατό τετραγωνικών, θα του λένε: πάρε και 200 ευρώ και πήγαινε μείνε σε ένα υπό-

γειο!. Ωραίοι είστε!

Ξέρετε γιατί κυβερνάτε την Ελλάδα; Κυβερνάτε μία χώρα, που έχει πολίτες και αυτοί οι πολίτες έχουν ανάγκη από λύσεις. Όταν δεν μπορείς να δώσεις λύση λοιπόν σε ένα τέτοιο θέμα που είναι μείζονος σημασίας γιατί και κοινωνικό και πολιτικό θέμα, τότε δεν μπορείς να καταλάβω τι διακυβέρνηση έχουμε. Είστε απλά διαχειριστές εντολών.

Όσο για τα κόκκινα δάνεια, επαναλαμβάνω το εξής πολύ απλό: Πόσο θέλει ένα fund; Με 3% δεν θα το πάρετε το δάνειο; Δώστε το 15% στον δανειολήπτη. Θα μου πείτε ότι δεν γίνεται.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Εμείς το είπαμε, αλλά δεν το στηρίζατε.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Δεν γίνεται έτσι, κύριε Κατρίνη, όπως δεν γίνεται να εισπράξουμε τα 300 και 400 εκατομμύρια, που χρωστάνε τα κόμματά σας. Δεν γίνεται έτσι. Και με τον χωροφύλακα και με τον αστυφύλακα! Τίποτα δεν γίνεται. Σας είπα: Αντιγράψτε το πρόγραμμα το δικό μας. Είναι εύκολο να το κάνετε. Αυτή είναι η πρότασή μας.

Επειδή μιλάμε για κακοπληρωτές, δεν είναι μόνο τα κόμματά σας. Ξέρετε ότι υπάρχουν γνωμοδοτήσεις του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους -τις έχω μπροστά μου, θα τις καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής- και ενώ η Τράπεζα της Ελλάδος διαθέτει οικονομική δυνατότητα, συνεχίζει να μην πληρώνει έκτακτη εισφορά στα κέρδη της; Γιατί η Τράπεζα της Ελλάδος, που έχει κέρδη, δεν πληρώνει έκτακτη εισφορά -ο μεγαλύτερος μπαταχτοής!- και τον ΕΝΦΙΑ για τα ακινήτά της. Δεν πληρώνει τίποτα, ούτε ΕΝΦΙΑ ούτε έκτακτη εισφορά! Όσοι δεν το πιστεύετε, ας έρθετε στο γραφείο μου, να σας δώσω τους νόμους, να σας δώσω και τις αρνήσεις τους και τα έγγραφά τους, τα οποία έχω εδώς μπροστά μου. Σας τα λέω αυτά, για να καταλάβετε ότι, αν θέλετε να βρείτε μπαταχτοήδες, μπορείτε να βρείτε πολλούς μπαταχτοήδες μεταξύ της παρέας που κάνετε. Εδώ τα καζίνο χρωστούν στον ΕΦΚΑ 110 εκατομμύρια ευρώ. Χρωστούν ασφαλιστικές εισφορές και δεν τα κυνηγάτε. Κυνηγάτε τον ψιλικατζή, που ο κακομοίρης μπορεί να προσέλαβε έναν άνθρωπο μία μέρα και τρέχει να πληρώσει πρόστιμο. Δεν καταλαβαίνω τη λογική σας.

Από την άλλη, κύριοι Υπουργοί, είναι αυτό το σκάνδαλο με το «Dieselgate». Ενώ υπάρχουν χώρες, όπως ο Καναδάς, η Πολωνία, η Γερμανία, εισπράξαν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ για το σκάνδαλο αυτό, είμαστε η μοναδική χώρα που, επειδή είμαστε προτεκτοράτο της Γερμανίας, δεν το κάναμε. Τα έχετε στις τσέπες σας; Είναι το «Dieselgate». Για τους Υπουργούς το λέω αυτό. Είναι τα πρόστιμα που πλήρωσαν για τα «πειραγμένα» των καλών Γερμανών φίλων σας, αυτά με τους ρύπους, που τους κυνηγάει ακόμα η Αμερική και η δικαιοσύνη.

Εμείς τίποτα, κανένας δεν μιλάει, κανένας εισαγγελέας, καμμία κυβέρνηση. Κανείς. Σιωπή όλοι. Μιλάμε για εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, τα οποία θα μπορούσαμε να τα πάρουμε και να τα δώσουμε στα χαμηλά κοινωνικά στρώματα. Απλά πράγματα είναι. Αλλά δεν το κάνετε ούτε αυτό κάνετε. Κοινώς, εξυπηρετείτε και υπηρετείτε, δυστυχώς -θα το πω- την ολιγαρχία και τους ολιγάρχες, και αυτό είναι που με εκνευρίζει. Και το ότι με εκνευρίζει το λέω αβίαστα, γιατί είναι μια κυβέρνηση η οποία θεωρητικά θα είχε πρόσημο διαφορετικό.

Από την άλλη, θέλω να πω το εξής, επειδή στα κανάλια τα οποία ελέγχετε έχετε μαζέψει όλους τους δήθεν διεθνολόγους, για να μην πω καμιά άλλη κουβέντα που ξεκινάει από «π», «π... ..λόγους», γιατί μας λένε ό,τι αηδία κατέβει στο κεφάλι τους.

Επειδή μας έχουν τρελάνει με τον EastMed, θα σας πω κάτι πολύ απλό. Η Τουρκία, κύριοι, διεκδικεί και αν θέλετε να μάθετε, πείτε στους διεθνολόγους τους δικούς σας να μάθουν για τον South Med. Αυτός θα είναι ο αγωγός που θα γίνει και θα αδικηθεί η Ελλάδα. Τρέχετε εδώς, τρέχετε εκεί, τρέχετε εκεί σαν τον Βέγγο, χωρίς να κάνετε τίποτα σοβαρό. Σας το λέω αυτό από τώρα, για να το αντιληφθείτε, γιατί θα είναι αργά σε λίγο καιρό. Ψάξτε την ιστορία του South Med. Το κυριότερο: μην τολμήσετε να πάτε στην Χάγη έτσι. Γιατί η λέξη-κλειδί θα είναι η «επείγεια», κατά πόσον υπάρχει επείγεια των ακτών, των νησιών και της τουρκικής ακτής, σε σχέση με την ΑΟΖ. Να θυμάστε, κύριε Βούτση-είμαστε εδώς, γιατί όσες φορές μιλούσα για πετρέλαιο οι κύ-

ριοι της Νέας Δημοκρατίας με κορόιδευαν- την λέξη «επήρεια», όταν θα πάνε στην Χάγη οι κύριοι. Τους προειδοποιώ να προσέξουν με τη λέξη «επήρεια», τον διεθνή όρο, που είναι υπέρ των τουρκικών θέσεων. Και έτσι και πάνε στην Χάγη έτσι όπως πηγαίνουν είναι βέβαιο ότι είναι στημένη και αυτή, για να χάσουμε την εθνική μας κυριαρχία στο Αιγαίο και στο Καστελόριζο. Είναι μία προειδοποίηση.

Από την άλλη, είναι ντροπή να ακούω τον Ερντογάν να λέει το εξής. Δεν θέλω να κάνω σπέκουλα πάνω στο θέμα. Εγώ δεν πιστεύω τον Ερντογάν, πιστέψτε με. Είμαι ο τελευταίος εδώ στη Βουλή που θα πιστεύει τον φασίστα, τον σοβινιστή τον Ερντογάν. Βγαίνει, λοιπόν, και λέει ότι καθίσαμε σαν καλά παιδιά, γι' αυτό και δεν υπήρχε -λέει- πρόκληση στα Ίμια φέτος. Είναι μία σύμπτωση περίεργη, είχαμε ηρεμία. Δεν είναι λίγο περίεργο να έχουμε ηρεμία επειδή ο Ερντογάν σάς προειδοποίησε; Λέω εγώ. Δεν θέλω να πιστέψω ότι ισχύει. Πιστεύω ότι ο Πρωθυπουργός δεν έχει κρυφή ατζέντα, αλλά προειδοποιώ τον Πρωθυπουργό ότι αν υπάρχει κρυφή ατζέντα και δεν ενημέρωσε ούτε το ΠΑΣΟΚ ούτε τον ΣΥΡΙΖΑ ούτε το ΚΚΕ ούτε το ΜέΡΑ25 ούτε εμάς, τότε δεν θα βρει εθνική συμπαράσταση από εμάς, γιατί με κρυφές ατζέντες και κρυφές συμφωνίες η Ελληνική Λύση δεν μπορεί να συμφωνήσει. Γιατί είμαστε κάθεται αντίθετοι σε όποια συμφωνία συνεκμετάλλευσης και συνδιαχείρισης στο Αιγαίο. Τελεία και παύλα. Για να τελειώνουμε με την κρυφή ατζέντα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Βέβαια -για να τελειώσω και να μην τρώω και πολύ τον χρόνο σας- έχετε επενδύσει δυστυχώς στις Ηνωμένες Πολιτείες. Λέω «δυστυχώς» γιατί μάλλον δεν αντιλαμβάνεστε ότι ειλικρινά δεν υπάρχουν φίλοι, υπάρχουν μόνο συμφέροντα. Προκαλώ και προκαλώ όλους σας να διαβάσετε τον Θουκυδίδη, τον διάλογο Μηλίων και Αθηναίων. Είναι ξεκάθαρος ο διάλογος για το κατά πόσον υπάρχουν φίλοι, κοινή καταγωγή, θρησκείες, θεοί και όλα αυτά. Υπάρχει μόνο συμφέρον.

Σας διαβάζω, λοιπόν, την ανακοίνωση του Μάικλ Πομπέο. Ακόμα περιμένω τον Υπουργό Εξωτερικών να μου φέρει την επιστολή του Πομπέο με την ημερομηνία επάνω. Ξέρω τι λέω εγώ, όταν μιλάω εδώ μέσα, γιατί ο Υπουργός Εξωτερικών «την έκανε με ελαφρά πηδηματάκια». Τον πίεσα να μου δώσει την επιστολή με ημερομηνία και δεν υπήρχε ημερομηνία στην επιστολή του Πομπέο. Λέει, λοιπόν: «Στεκόμαστε στο πλευρό του νατοϊκού συμμάχου μας, της Τουρκίας. Στηρίζουμε πλήρως τις επιχειρήσεις της Τουρκίας, ενέργεια αυτοάμυνας ως αντίποινα». Όλα αυτά για τη Συρία, κύριοι συνάδελφοι.

Θέλω να καταλάβετε ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες και εσείς κάνετε ένα τραγικό λάθος. Φαίνεται η Ελλάς ως η «χρήσιμη ηλίθια» των Αμερικανών. Δυστυχώς, είμαστε ο «χρήσιμος ηλίθιος» της ευρύτερης περιοχής. Λυπάμαι που το λέω. Δυστυχώς, συμπεριφέρεστε έτσι. Και το χειρότερο, όταν ακούω τον Πρωθυπουργό να λέει σε εκδήλωση γι' αυτό το πανηγυράκι του 1821 ότι η Ελλάς από μία μικρή οθωμανική επαρχία έγινε το σημερινό κράτος, μάλλον έχει κοντή ιστορική μνήμη ο Πρωθυπουργός. Η Ελλάς ήταν Βυζάντιο και αν δεν επιβάλλονταν οι Τούρκοι δεν θα είχαν ποτέ οθωμανική αυτοκρατορία. Η Ελλάς υπήρχε αυτοκρατορία χιλιάδες χρόνια πριν και θα ξαναυπάρξει, αρκεί να υπάρξει ελληνική ηγεσία που δεν θα αποκαλεί την Ελλάδα ελληνική οθωμανική επαρχία μικρή. Καταλάβετε το, είναι όχι φραστικά λάθη. Καλλιεργείτε την ηττοπάθεια, δυστυχώς, ακόμη και με τέτοιες εκφράσεις.

Βέβαια, όταν διάβασε το κείμενο που του δώσανε ζορίστηκε ο Πρωθυπουργός, γιατί εγώ βλέπω τον σωματότυπο και πώς κινείται επικοινωνιακά. Όταν διάβαζε το κείμενο δυσκολεύτηκε. Ο κειμενογράφος μάλλον ήταν της σχολής Ντόκου -όχι στόκου, Ντόκου- της γνωστής απόψεως περί συνεκμεταλλεύσεως. Ε, λοιπόν, αυτές οι απόψεις είναι το λιγότερο -θα το πω ευθέως- βλακώδεις και ανόητες, για να μην πω προδοτικές.

Επίσης, πρέπει να σας πω με μεγάλη χαρά ότι επιτέλους η «Βόρεια Μακεδονία», όπως την αποκαλείτε, θα ενταχθεί τον επόμενο μήνα στο ΝΑΤΟ. Χειροκροτήστε. Επιτέλους η Γαλλία έκανε πίσω. Την παρακαλούσε ο κύριος Πρωθυπουργός να κάνει πίσω με το βέτο. Τέλος το βέτο από τη Γαλλία και εσείς θα βάζετε βέτο για άλλα θέματα. Το λέω για να ξέρουμε τον καθένα και τον ρόλο

που παίζει εδώ μέσα. Γιατί, άλλα λέγατε προεκλογικά και άλλα κάνετε μετεκλογικά.

Επίσης, κλείνοντας να πω το εξής. Ζητώ από τον Πρόεδρο της Βουλής κάτι που αφορά τους καλούς συναδέλφους εδώ μέσα. Δεν σας λέμε προδότες, ούτε μειοδότες ούτε σταλινοφασίστες. Αναφέρομαι σε κάποιους εδώ μέσα. Δεν σας λέμε ότι είστε οι προδότες της Ελλάδος. Θέλουμε να μας αφήσετε να αγαπάμε την πατρίδα μας, θέλουμε να μας αφήσετε να αγαπάμε την Ελλάδα μας και τους Έλληνες. Εκλεγίκαμε από Έλληνες πολίτες, για να προστατεύουμε το Σύνταγμα της χώρας και κυρίως να αγαπάμε και να είμαστε επ' ωφελεία του ελληνικού λαού, αυτού που φορολογείται. Γι' αυτό, το σύνθημά μας είναι «πρώτα η Ελλάδα και πρώτα οι Έλληνες». Αυτή είναι η άποψή μας.

Μπορεί να διαφωνούμε και να λέμε ότι θέλουμε πολιτικά, αλλά «απόψεις σταλινοφασισμού, φασισμού, ναζισμού» εδώ μέσα δεν πρέπει να ακούγεται. Είναι ευλογία Θεού που υπάρχει η Ελληνική Λύση, για πολλούς και διάφορους λόγους, γιατί έχει πατριωτική άποψη, ελληνική άποψη. Είμαστε εγκρατείς και συγκροτημένοι και συγκεκριμένοι σε όσα λέμε. Παράκληση, λοιπόν, για την επόμενη φορά που θα συμβεί κάτι παρεμφερές, όπως αυτό που έγινε προχθές: Θα έχει να κάνει ο οποιοσδήποτε που έχει συμπλέγματα, είναι κομπλεξικός ή δεν ξέρω τι άλλο και έχει απωθημένα, με όλο τον ελληνικό λαό πλέον και με τη δική μας πολιτική πλατφόρμα και ατζέντα. Δεν προκαλέσαμε ποτέ, δεν κάναμε κάτι ακραίο εδώ μέσα και δεν θα κάνουμε ποτέ, γιατί είμαστε άνθρωποι σοβαροί, επιχειρηματίες συγκροτημένοι και το κυριότερο, -θα σας το πω ωμά-, είμαστε Έλληνες που αγαπάνε την Ελλάδα. Επιτρέψτε μας αυτό, τίποτε περισσότερο και τίποτε λιγότερο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Κανείς εδώ μέσα δεν είναι περισσότερο φιλόanthρωπος από κάποιον άλλον. Γιατί αν μερικοί από εσάς θεωρείτε ότι είστε περισσότερο φιλόanthρωποι, θα σας πω ένα πράγμα. Πόσους από αυτούς που θέλετε να φιλοξενεί η Ελλάδα; Και ποιοι είναι αυτοί; Κλείνω εδώ, για να τελειώνει η ιστορία. Θέλω να βγει ένας, να σηκωθεί ένας εδώ, αυτή τη στιγμή όρθιος και να πει: εγώ φιλοξενώ δεκαπέντε από αυτούς -πείτε μου- και τους πριμοδοτώ και τους πληρώνω και δίνω λεφτά. Ένας να βγει και να το πει. Δεν υπάρχει όμως, δυστυχώς, γιατί όλοι εκ του ασφαλούς γίνεστε φιλόanthρωποι.

Φιλόanthρωπος είναι αυτός, που βγάζει από την τσέπη του τα λεφτά και πληρώνει για τον αδικοχαμένο, κατατρεγμένο, άστεγο, είτε Έλληνα είτε ξένο. Κατά την άποψή μου, δεν είστε εσείς οι φιλόanthρωποι. Θεωρώ ότι έχετε μια ρατσιστική αντίληψη απέναντι στους Έλληνες. Θεωρείτε ότι πρέπει να βοηθήσουμε όλους τους άλλους και να αφήσουμε στο περιθώριο τους Έλληνες. Δεν την εκφράζω με ακραίο τρόπο, την εκφράζω με ήπιο τρόπο, γιατί θέλω να είμαστε ήπιοι και σοβαροί εδώ μέσα.

Κλείνοντας, θα σας δείξω αυτό εδώ: ΜΚΟ «Άρσις». Αυτοί ασχολούνται πάλι με τους πρόσφυγες και τους λαθρομετανάστες. Απολύουν από την ΜΚΟ -αυτή η εταιρεία, μη κυβερνητική οργάνωση, δεν παίρνουν λεφτά- έμμισθους, κύριοι, -είναι αφίσα που κυκλοφορεί στην Αθήνα-, απολύουν κόσμο. Δεν είδα κανέναν από τον ΣΥΡΙΖΑ να διαμαρτύρεται για αυτό το πράγμα. Δεν είδα κανέναν να λέει «τι γίνεται, βρε παιδιά; Γιατί απολύετε κόσμο;». Άρα, αυτή η ΜΚΟ είναι επιχείρηση, γιατί έχει υπαλλήλους, τους οποίους τους πληρώνει και τους απολύει, χωρίς λόγο. Δεν ασχολείστε με αυτά.

Χθες άκουσα τον άνθρωπο από τη Λέσβο να λέει κάτι πολύ απλό, επειδή έχω φίλους από τη Γερμανία, που εργάζονται σε ΜΚΟ. Είναι ποινικά καταδικασμένοι και κάνουν κοινωνική εργασία στην Ελλάδα, κύριε Πρόεδρε. Το ξέρετε αυτό; Και Ισπανοί και Γερμανοί.

Ο «φίλος μου» ο Χανς μαζί με δύο φίλους του, έχουν καταδικαστεί για κλοπές και δουλεύουν στη Λέσβο για κοινωνική εργασία. Γερμανικό δικαστήριο το αποφάσισε και τους στέλνει εδώ. Δεν καταλαβαίνω πώς έχουμε ποινικούς ανάμεσα σε αυτούς. Αυτά όμως δεν τα λέτε. Δεν τα λέτε δυστυχώς.

Άκουσα στον «ΣΚΑΪ» σήμερα και χαίρομαι γι' αυτό -ο οποίος δεν μας καλεί ποτέ- τον κ. Πορτοσάλτε -μεγάλη μορφή, όλα τα βλέπει καλά, τώρα άρχισε να τα βλέπει λίγο στραβά- που είπε

«Λαθρομετανάστες σε ακατοίκητα νησιά, για να λυθεί το πρόβλημα και ισόβια σε λαθροδιακινητές». Όταν τα λέγαμε εμείς, ήμασταν υπερβολικοί. Τώρα που τα λένε αυτοί, αλλά αυτοί τώρα είναι βολικοί κι αυτό είναι το πρόβλημά μας.

Κλείνοντας να πω το εξής. Ότι και να κάνετε -το λέω ευθέως πλέον- αν δεν ψάξετε μεταξύ σας ποιοι Υπουργοί σας έχουν σχέση με ΜΚΟ ή έχουν σχέση με τέτοια funds, θα είστε ίδιοι με όλους αυτούς που διακυβέρνησαν, θα είστε σάπιοι μέχρι το μεδούλι. Δεν θέλω να το πιστεύω γιατί υπάρχουν νέοι άνθρωποι που έχουν άλλη αντίληψη.

Κλείνοντας να πω το εξής. Είχα πει για τον κ. Χατζηδάκη κι εγώ δημοσίως θα πω άλλη μια φορά κάτι. Ο Υπουργός κ. Χατζηδάκης είχε σχέση κατά το παρελθόν με μια ΜΚΟ, η οποία όμως δεν έχει σχέση με πρόσφυγες. Θα σας πω και κάτι. Όταν κάνεις ένα λάθος, θέλει ειλικρινά μεγάλο κουράγιο να πεις: έκανα λάθος. Από ό,τι φαίνεται και από ό,τι ψάχνω ακόμη και τώρα, αυτή η ΜΚΟ δεν έχει σχέση με πρόσφυγες, αλλά με άλλα θέματα. Ήταν μέλος της ΜΚΟ και είναι, αλλά δεν έχει σχέση με πρόσφυγες.

Γιατί τα λάθη γίνονται -άνθρωποι είμαστε- αλλά χρειάζεται αξιοπρέπεια και περηφάνια να λες ότι μπορεί να έκανα και λάθος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πριν δώσω τον λόγο στον πρώτο εκ των ομιλητών από τον κατάλογο, ζήτησε τον λόγο ο κ. Βούσης, ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής για κάποια παρέμβαση.

Έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ: Επειδή υπήρξε σχετική πρόκληση προηγούμενης, θέλω να πω ότι σε αυτή την Αίθουσα η ρητορική -το είπα και προχθές- περί λαθραίων ανθρώπων -λαθροεισβολείς και λαθρομετανάστες- επί τετραετία και όχι επειδή ήταν άλλος ο συσχετισμός δυνάμεων μέσα στη Βουλή, αλλά κοινή συναινέσει απ' όλα τα κόμματα του δημοκρατικού τόξου είχε τεθεί εκποδών. Σήμερα, επανέρχεται, βεβαίως, όπως επανέρχεται και η ρητορική -και τα ρητορικά ερωτήματα είναι ακριβώς αυτά τα οποία επί χρόνια διαβάσαμε- «αν θέλετε ξένους, αν θέλετε μετανάστες, πρόσφυγες, να τους πάρετε σπίτι σας».

Αυτά θεωρώ, πέραν του ότι είναι επικίνδυνα πράγματα -με την έννοια της ρητορικής- παράγουν σοβαρούς προβληματισμούς σε μια χώρα η οποία έχει ζήτημα, διότι είμαστε πύλη της Ευρώπης, για ένα θέμα για το οποίο όλος ο κόσμος σήμερα μιλάει και θα μιλάει σε μερικά χρόνια -και για τους κλιματικούς πρόσφυγες κατά δεκάδες και εκατοντάδες εκατομμύρια που θα έχουμε τέτοιο ζήτημα- και θέλω να πω το εξής.

Η ελληνική κοινωνία, κύριε Πρόεδρε, από τη δεκαετία του '90 και του 2000, φιλοξένησε και ενσωμάτωσε σε διαφορετικές τότε συνθήκες -όχι επειδή ερχόντουσαν από την Τουρκία- περίπου εξακόσιους χιλιάδες -και το θυμάστε πάρα πολύ καλά- κυρίως γείτονες, Αλβανούς, αλλά και από το πρώην μπλοκ της Ανατολικής Ευρώπης στα σπίτια, σε βοηθητικές δουλειές, σε άλλες δουλειές.

Αλλά και μέσα στην κρίση, τα κύματα αλληλεγγύης -επαναλαμβάνω διακομματικά- όλων των ανθρώπων των ευαίσθητων του δημοκρατικού τόξου -και όχι σε κομματική βάση- και στα νησιά μας και στον ηπειρωτικό κορμό ήταν εξαιρετικά μεγάλα. Υπήρξε πραγματικά για τη χώρα μας μια λαμπερή σε διεθνές επίπεδο παρουσία και εικόνα γι' αυτή την αλληλεγγύη και στα σπίτια τους και σε κοντινά ξενοδοχεία και σε εγκαταστάσεις και με φαί και με συμπαράσταση και στους δρόμους και παντού. Αυτά είναι τα γεγονότα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή και πρώην Προέδρου της Βουλής)

Προφανώς, καθένας έχει δικαίωμα να έχει τη δική του ρητορική και τις δικές του απόψεις. Είναι απολύτως σεβαστές, όταν μάλιστα από τον λαό υπάρχουν κόμματα, τα οποία έχουν ψηφιστεί με ανοικτές αυτές τις θέσεις. Πλην όμως, επαναλαμβάνω, επειδή έγινε μια πρόκληση για το ότι πρέπει να σηκωθεί κάποιος πάνω σε αυτά τα ζητήματα να απαντήσει, απαντάμε ευθέτως.

Δείτε τη χθεσινή ανακοίνωση της ΕΕΔΑ, της Εθνικής Επιτροπής για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου, η οποία έχει μέσα όλους

τους φορείς -διακομματική προφανώς εθνική επιτροπή- που ασχολούνται με τα δικαιώματα στην Ελλάδα. Είναι μια αναλυτική ανακοίνωση που χτυπάει όχι καμπανάκι, αλλά καμπάνα!

Λέει το εξής: Άμεση μετεγκατάσταση στον ηπειρωτικό κορμό με 1% κατά νομό -αυτό το οποίο και επισήμως είναι στο πρόγραμμα της σημερινής Κυβέρνησης- προφανώς σε συνεννόηση και σε συμφωνία και με ανοικτά τα ότα μας στα προβλήματα με τις τοπικές κοινωνίες για το πώς μπορεί να γίνει να αποφορτιστούν άμεσα τα νησιά μας και να φύγουμε από τις προτροπές, τις έμμεσες προτροπές, το χαϊδεμα των αυτιών, για βία.

Διότι είδατε προχθές -κλείνω, κύριε Πρόεδρε και με συγχωρείτε αν ξεπέρασα τον χρόνο μου- ξανά «τάγματα εφόδου», την ίδια ώρα που η δική της Χρυσής Αυγής εξελίσσεται και σε δύο μήνες τελειώνει. Είχαν την πατέντα των «ταγμάτων εφόδου» με ογδόντα δύο περιστατικά και μας είχαν έρθει έντεκα, δώδεκα, δεκατρία εδώ μέσα και τότε δεν καταλαβαίναμε τίποτε, αλλά έπρεπε να δολοφονηθεί Έλληνας και έπρεπε και στο παγκόσμιο ισραηλίτικο συμβούλιο στις Ηνωμένες Πολιτείες, όταν ήταν εκεί ο κ. Σαμαράς, να θέσουν ζήτημα για να ξεκινήσει η διαδικασία σε σχέση με την ηγεσία της Χρυσής Αυγής. Εμφανίζονται ξανά «τάγματα εφόδου» ακροδεξιών, τους οποίους δήλωσε και ο Δήμαρχος της Μόριας ότι δεν ήξερε κανέναν.

Είχαν έρθει απέξω και τρομοκρατούσαν, όχι μόνο μετανάστες και πρόσφυγες, αν ήθελαν να κάνουν καμιά βόλτα από το χωριό -σιγά, μετά από όλα όσα έγιναν- αλλά τους ίδιους τους κατοίκους και απειλούσαν όλα τα μαγαζιά, στα οποία σύχναζαν εκεί και πρόσφυγες και μετανάστες.

Μην δίνουμε με τη ρητορική μας εδώ μέσα -εμείς δεν το κάνουμε, αλλά εγώ πιστεύω ότι όλα τα κόμματα του δημοκρατικού τόξου έτσι θα πρέπει να συμπεριφέρονται- τροφή σε ένα εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα, πάνω στο οποίο πονάει και οι τοπικές κοινωνίες, αλλά το οποίο πρέπει να επιλυθεί με βάση το διεθνές δίκαιο, τους διεθνείς κανόνες και τις δεσμεύσεις της χώρας.

Μη δίνουμε τροφή, σαν αυτά που ακούστηκαν προχθές εδώ ότι «θα χυθεί αίμα». «Θα χυθεί αίμα, θα χυθεί αίμα», ακούστηκε από τον ίδιο. Εγώ μίλησα με τον ίδιο τον συνάδελφό από την Ελληνική Λύση, που είχε αυτή τη ρητορική. Δεν είμαστε πάνελ, δεν είμαστε παρουσιαστές, δεν είναι κανάλια.

Το «θα χυθεί αίμα» όταν ακούγεται μέσα στην Αίθουσα του ελληνικού Κοινοβουλίου βρίσκεται αυτιά που το ακούν είτε επειδή είναι σαλεμένα μυαλά είτε διότι έχουν ρατσιστικές αντιλήψεις. Είναι επικίνδυνα πράγματα.

Με συγχωρείτε για την παρέμβαση, αλλά επειδή ο Πρόεδρος ευθέως είπε να σηκωθεί η αντίκρουση της άποψης, θεώρησα υποχρέωσή μου να το κάνω.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Βούση.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Βελόπουλε, τι θέλετε ακριβώς;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ακούστηκε για «τάγματα εφόδου». Θέλω να απαντήσω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Έκανε μια αναφορά σε μια πραγματικότητα που την έχουμε ζήσει και στο παρελθόν. Εσείς τώρα για τα «τάγματα εφόδου» ζητάτε τον λόγο;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Γενικά ζητάω τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Αυστηρά για ένα λεπτό, κύριε Βελόπουλε, σας παρακαλώ πολύ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Επειδή είμαι ο μοναδικός εδώ μέσα -φαντάζομαι δεν υπάρχουν πολλοί- που έζησε ως μετάστασης στο εξωτερικό, υποδείξεις -ειλικρινά το λέω αυτό- για νομιμότητα και για μετανάστευση δεν μπορώ να δεχθώ. Ο πατέρας μου ανθρακωρύχος ήταν για είκοσι έτη περίπου στη Γερμανία. Γιος μεταναστών μεγάλωσα στη Γερμανία. Μην μου μιλάτε λοιπόν εμένα για ρατσισμούς και όλα αυτά. Για να ξέρουμε και τι λέμε.

Βέβαια, εγώ θα πω στον κύριο Πρόεδρο, με πολλή συμπάθεια,

ότι αυτοί οι άνθρωποι δεν έχουν χαρτιά, δεν ξέρουμε ποιοι είναι. Όταν πήγα εγώ και ο πατέρας μου είχαμε χαρτιά, νομιμοποιητικά έγγραφα. Δεν λέω κάτι κακό. Λέω το αυτονόητο.

Λέτε επίσης ότι θέλετε να απαγορεύσετε τη λέξη «λαθρομετανάστευση». Επειδή εγώ σπούδασα φιλοσοφική -δεν ξέρω ποια είναι η επιστήμη σας- η λέξη λαθρομετανάστης είναι υπαρκτή, όπως λαθραναγνώστης, λαθρεπιβάτης. Είναι μια υπαρκτή λέξη. Να σας πω και κάτι ακόμη.

Δεν υπάρχουν κακές ή καλές λέξεις ή βρόμικες λέξεις. Υπάρχουν βρόμικα μυαλά, για να κλείσω εδώ.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Εντάξει.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Φοβάστε τις λέξεις. Δυστυχώς το λέω αυτό.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Εγώ δεν μιλάω μαζί σας.

Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Πάμε, λοιπόν και στη λέξη «φιλοξενία».

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: (δεν ακούστηκε).

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Δεν μιλάω μαζί σας.

Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Πάμε στη φιλοξενία. Να δεχτώ όσους...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: (δεν ακούστηκε).

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Πάρτε τους στο σπίτι σας. Παρακαλώ πάρα πολύ, μη με διακόπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ, παρακαλώ!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Είμαι ευγενής. Σας λέω να μη με διακόπτετε. Είστε ευγενής άνθρωπος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ελάτε, μη διακόπτετε.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Μη με διακόπτετε. Αυτό είναι ακραία στάση. Πότε διακόψαμε εμείς κάποιον εδώ μέσα; Πότε κάναμε τον νταή ή φωνάζαμε από κάτω;

Λέω, λοιπόν, το εξής: Ναι, να βοηθήσουμε όλον τον κόσμο. Η Ελλάδα πτώχευσε, έχουμε αστέγους Έλληνες. Οι Έλληνες χάνουν τα σπίτια τους. Αυτό λέμε. Κακό είναι;

Για να το κλείσω εδώ, λέω το εξής. Η δημοκρατία δεν έχει απαγορεύσεις -ειλικρινά το λέω αυτό- και δεν μπορεί να βγαίνει ο Βελόπουλος και να λέει «απαγορεύεται να είσαι αυτό εσύ». Θα λέει ο καθένας ό,τι θέλει με τρόπο κομψό, χωρίς φασισμούς, χωρίς ναζισμούς.

Όσο για τα τάγματα εφόδου, θα σας πω κάτι: Κανείς εξ ημών δεν φοράει κράνη ούτε κρατάει ρόπαλα και δεν θα κρατήσει ποτέ η Ελληνική Λύση ρόπαλα ούτε κράνη, διότι για μας, η γλώσσα κόκαλα δεν έχει και κόκαλα σπάει. και θα μιλάμε, όσο και αν θέλουν κάποιοι να μας φμώσουν.

Όσο για τη μετεγκατάσταση, κύριε Πρόεδρε, σας διαφεύγει κάτι: Παραβιάζουμε συμφωνία. Αν κάνουμε εγκατάσταση από τα νησιά στην ηπειρωτική Ελλάδα, η Συμφωνία Τουρκίας-Ελλάδος δεν ισχύει. Δεν θα τους δεχτεί πίσω η Τουρκία. Αυτό είναι το πρόβλημα και το επισημαίνουμε. Το επισημαίνουμε, σας λέω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Μην κάνουμε το έγκλημα, σας είπα. Έρχονται και άλλοι. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Να συνεχίσουμε με

το νομοσχέδιο.

Κύριε Μπουκώρο, τι ακριβώς θέλετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ζητώ τον λόγο, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Για τι πράγμα θέλετε να τοποθετηθείτε; Γι' αυτά που ειπώθηκαν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

Εδώ συζητούμε ένα νομοσχέδιο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν διαφωνούμε σε αυτό. Λέω; Κάτι θέλετε να πείτε σε σχέση με όσα ειπώθηκαν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Για ένα λεπτό αυστηρά; Επαρκεί;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Για ένα-δύο λεπτά. Βεβαίως, επαρκεί.

Συζητούμε ένα νομοσχέδιο που, αν θέλετε, έχει κερδίσει τη συναίνεση των πολιτικών δυνάμεων, που είναι τα υδροπλάνα. Μπαίνουν διάφορα θέματα εδώ, όπως το μεταναστευτικό.

Από πλευράς Νέας Δημοκρατίας έχουμε να δηλώσουμε ότι η Νέα Δημοκρατία πήρε στα χέρια της ένα πρόβλημα σε πλήρη εξέλιξη. Αμέσως τροποποίησε το νομοθετικό πλαίσιο ακριβώς για να αντιμετωπίσει το ζήτημα, που είναι δύσκολο πρόβλημα και το οποίο αντιμετωπίζει η Ελλάδα. Δεν το αντιμετωπίζει κανένα κόμμα ξέχωρα.

Με την επιτάχυνση των διαδικασιών παροχής ασύλου, με το ξεκίνημα των επιστροφών των μεταναστών και των όσων έχουν εισέλθει παράνομα στη χώρα με γρήγορες διαδικασίες, επιχειρούμε να αντιμετωπίσουμε αυτό το πρόβλημα και με τη μετεγκατάσταση, όπου χρειάζεται. Το νομικό πλαίσιο που έφερε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει ακριβώς αυτόν τον διπλό στόχο. Πρώτον, να μην αφήσει την ανάπτυξη ακραίων απόψεων, που είδαμε και στο παρελθόν, στις οποίες η παράταξή μας σταθερά αντιτίθεται και δεύτερον, να μη δημιουργεί την αίσθηση ότι ο καθένας μπαίνει στη χώρα και κάνει ό,τι θέλει στη συνέχεια. Άσυλο θα παραχωρείται, με ταχείες διαδικασίες, σε όσους το δικαιούνται και όσοι δεν το δικαιούνται, όπως έχει εκφράσει η Κυβέρνηση και διά των νομοθετικών της πρωτοβουλιών, θα παίρνουν τον δρόμο της επιστροφής.

Από εκεί και πέρα, κύριε Πρόεδρε, να μου επιτρέψετε και μια μικρή αναφορά, γιατί δεν είναι σωστό ούτε για τα εθνικά μας συμφέροντα να υιοθετούνται φράσεις, απόψεις, δηλώσεις ξένων, γειτονικών ή όχι, κρατών σε μια προσπάθεια απόδειξης ότι η Κυβέρνηση δεν κάνει σωστά τη δουλειά της, ότι η χώρα δεν κάνει σωστά τη δουλειά της. Το να έρχονται σε αυτή την Αίθουσα απόψεις άλλων ηγετών άλλων κρατών και κατά έναν τρόπο να υιοθετούνται ή να μπαίνουν ως ερωτήματα στη συζήτηση, νομίζω ότι δεν κάνει καλό στα εθνικά μας συμφέροντα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς.

Ξεκινάμε τον κατάλογο των ομιλητών, με πρώτο τον κ. Δημοσκήνη Αναστάσιο από τη Νέα Δημοκρατία, τον οποίο καλούμε στο Βήμα. Θα ακολουθήσει ο κ. Ευάγγελος Αποστόλου, ο κ. Κεγκερόγλου και ο κ. Μπούμπας. Αυτή είναι η πρώτη τετράδα.

Έχετε τον λόγο, κύριε Δημοσκήνη.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΚΗΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών συνιστά μια σοβαρή προσπάθεια να ρυθμιστεί νομοθετικά η ίδρυση και η λειτουργία υδατοδρομίων στη χώρα μας, κάτι το οποίο λείπει.

Υπενθυμίζω ότι η Νέα Δημοκρατία με τις κυβερνήσεις κατά καιρούς έκανε σημαντικές προσπάθειες, προκειμένου να καταστεί εφικτή η λειτουργία υδατοδρομίων στην πατρίδα μας. Πραγματοποιήθηκαν δοκιμαστικές πτήσεις με αεροπλάνα από το 2005 έως το 2008, αλλά προέκυψαν κάποια ζητήματα που ανέκοψαν την εξέλιξη.

Από την προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δόθηκαν άδειες μέχρι το 2015 σε τρεις επιχειρήσεις, που αφορούσαν στον Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας, Παξών και Πάτρας. Το

2018, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, μετά από δύο χρόνια καθυστέρησης, κατέθεσε νόμο-ταφόπλακα για τα υδατοδρόμια. Όχι μόνο δεν ενεθάρρυνε τη λειτουργία τους, αλλά ακύρωνε με κάθε τρόπο τα ιδιωτικά υδατοδρόμια στη χώρα μας να μην ιδρυθούν ποτέ. Δυστυχώς, είκοσι επτά αιτήσεις ενδιαφερομένων περιφρονήθηκαν στο όνομα του κρατικισμού.

Με το υφιστάμενο νομοσχέδιο θα δώσουμε λύση στο ζήτημα της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Τα προσδοκώμενα οφέλη θα είναι σημαντικά. Θα ενισχυθούν οι τοπικές κοινωνίες, θα αναπτυχθεί ο τουρισμός και θα ωφεληθεί η εθνική οικονομία. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδος συνηγορεί στην ενθάρρυνση του πρόσθετου μέσω μεταφορών.

Με το εν λόγω νομοσχέδιο αρχικά μπαίνει τέλος στις χρονίζουσες διαδικασίες, αποτρέπεται η γραφειοκρατική και ανελαστική διαδικασία και υιοθετούνται απλές διαδικασίες, με λιγότερα δικαιολογητικά και περιορισμένο χρόνο.

Ο νόμος που είχε ψηφιστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση το 2018 δεν διευκόλυνε στο ελάχιστο τη λειτουργία και την ίδρυση τους και δεν εκδόθηκε ούτε μια άδεια νέου υδατοδρομίου.

Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο δίνεται η δυνατότητα και σε ιδιώτες επενδυτές να ιδρύουν και να εκμεταλλεύονται τα υδατοδρόμια. Ως εκ τούτου, σε λιμάνια μικρότερων νησιών, αν δεν μπορεί να το διαχειριστεί ο φορέας διαχείρισης, δηλαδή ο δήμος ή το Λιμενικό Ταμείο, υπάρχει πλέον η δυνατότητα να αξιοποιηθεί από ιδιώτες.

Με τον νόμο ΣΥΡΙΖΑ, φορείς, όπως για παράδειγμα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες, σήμερα δεν θα μπορούσαν να ιδρύσουν υδατοδρόμια. Επίσης, δεν θα μπορούσαν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου μαρίνες, που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες.

Παράλληλα, εισάγουμε έναν νέο ορισμό για την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου. Ο ενδιαφερόμενος επενδυτής με την απόκτηση της άδειας ίδρυσης επιτρέπεται και υποχρεούται να προβεί στην κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων. Παρόμοια ευελιξία παρέχεται και στους δημόσιους φορείς, που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στη λειτουργία αυτού με μια ενιαία και από κοινού διαγωνιστική διαδικασία.

Ένα επιπλέον στοιχείο είναι ότι διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων εκτός των λιμένων και λιμνών και σε περιοχές τουριστικών λιμνών, για παράδειγμα, στις μαρίνες, στα καταφύγια και αγκυροβόλια, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, αλλά ακόμα και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Είναι πολύ σημαντικό το ότι με τον καθορισμό των υδάτινων πεδίων και με έναν νέο υδάτινο οδικό χάρτη δίνεται η δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα νέο μεταφορικό δίκτυο. Τα υδατοδρόμια θα δώσουν πρόσβαση σε απομακρυσμένες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, καθώς και σε απομακρυσμένα νησιά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω γνώση του αντικείμενου σε ό,τι αφορά στο ενδιαφέρον, που εκδηλώνεται στην περιοχή μου, αναφορικά με την Αλεξανδρούπολη και τη Σαμοθράκη. Μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου, με γραπτές ερωτήσεις και όχι μόνο, είχα αναδείξει την αναγκαιότητα δημιουργίας υδατοδρομίων στην περιοχή της Θράκης. Δυστυχώς, παρά τον κοινοβουλευτικό έλεγχο που άσκησα, εσείς είχατε κλειστά τα αυτιά σας.

Στόχος παραμένει η διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου, που είναι και ο ζωτικός μας χώρος. Γιατί, λοιπόν, να μη δημιουργηθεί μια τέτοια είδους σύνδεση των ελληνικών νήσων του βορειοανατολικού Αιγαίου με την Αλεξανδρούπολη, με την Καβάλα, με την Κομοτηνή; Είναι πολυτέλεια η δημιουργία ενός υδατοδρομίου στο νησί της Νίκης; Θα μπορούσε να συμψηφιστεί με τη λειτουργία βάσης ελικοπτερίων, η οποία δυστυχώς εκκρεμεί.

Κυρίες Υπουργέ, σας το υπενθυμίζω -νομίζω ότι έχετε υποχρέωση έναντι της Σαμοθράκης- να ολοκληρώσετε αυτό το έργο, το οποίο, δυστυχώς, εγκατέλειψε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Οι διαδικασίες αξιοποίησης του λιμένα Αλεξανδρούπολης θα

πρέπει να γίνουν με γνώμονα την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση όλων αυτών των διαφορετικών γεωγραφικών σημείων και να συμπεριλάβουν προϋποθέσεις αξιοποίησης όλων των μεταφορικών δυνατοτήτων.

Ολοκληρώνοντας, επισημαίνω ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, το οποίο διαπνέεται από μία βασική αρχή, που διέπει την Κυβέρνησή μας. Εξασφαλίζει, δηλαδή, το πλαίσιο της ανάπτυξης, την αρχή της στήριξης της επιχειρηματικότητας, της βιώσιμης ανάπτυξης και των επενδύσεων. Ας επιτρέψουμε στην επιχειρηματικότητα να πετάξει κυριολεκτικά αυτή τη φορά, με σύμμαχο ένα κράτος που προστατεύει το δημόσιο συμφέρον, ένα κράτος, το οποίο είναι εναρμονισμένο με τις πολιτικές της μεγάλης οικογένειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκεί που ανήκουμε. Ας επιτρέψουμε στην επιχειρηματικότητα να πετάξει, κυριολεκτικά όπως αυτή γνωρίζει.

Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι χρήσιμες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Κάθε μεταφορικό μέσο είναι εκμεταλλεύσιμο και δεν το περιφρονούμε, γιατί διδίδει δουλειές, μικραίνει τις αποστάσεις και δημιουργεί ανοιχτές και διαμερείς κοινωνίες και περιοχές.

Ψηφίζω το νομοσχέδιο, γιατί έχουμε ανάγκη τα υδατοδρόμια στη Θράκη. Το ίδιο θα πρέπει να πράξετε και εσείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, γιατί αργήσατε σε ένα αντικείμενο το οποίο ήταν χρήσιμο για όλη τη χώρα και θα ήταν σε πλήρη εναρμόνιση με αυτό που κάνουν οι λοιπές ευρωπαϊκές χώρες.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Αποστόλου Ευάγγελος από το ΣΥΡΙΖΑ.

Θα παρακαλούσα πολύ για την τήρηση του χρόνου, του επταλέπτου, διότι ο κατάλογος, όπως γνωρίζετε και έχετε δει, είναι μεγάλος και θα πάει πολύ αργά η συνεδρίαση αν δεν συμμορφωθούμε με την τήρηση του χρόνου.

Ορίστε, κύριε Αποστόλου, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΣΥΡΙΖΑ ως κυβέρνηση, για να προχωρήσει το θέμα των υδατοδρομίων, τροποποίησε τον ν.4146/2013, ψηφίζοντας τον ν.4658/2018. Βασική διαφορά του νομοσχεδίου που συζητάμε με το δικό μας νόμο, είναι ότι προβλέπετε την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου να μπορεί να την έχει εκτός από δημόσιους φορείς και ιδιώτες.

Η δεύτερη βασική διαφορά είναι ότι στο νομοσχέδιο προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης κοινής άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου και ότι όποιος ιδιώτης κάνει πρώτος αίτηση, θα παίρνει την άδεια. Σε συνδυασμό με το ότι ο εξοπλισμός για το υδατοδρόμιο είναι προϋπόθεση όχι για την άδεια ίδρυσης, αλλά για την άδεια λειτουργίας, σημαίνει ότι κάποιος θα μπορεί να πάρει άδεια ίδρυσης χωρίς να έχει υψηλό κόστος γι' αυτήν και, επομένως, θα μπορεί να δεσμεύει ένα χώρο επ' αόριστον, χωρίς να δαπανήσει αρκετά για τον εξοπλισμό και στη συνέχεια να μην κάνει καμμία άλλη ενέργεια. Να μην προχωράει στην επένδυση, απλώς να δεσμεύει τη θέση, ώστε να μην την αξιοποιήσει ένας ανταγωνιστής του.

Άλλη βασική παρατήρηση αφορά στη χρονική διάρκεια της άδειας ίδρυσης. Επιπλέον, πρέπει να προβλεφθεί και διαδικασία, βάσει της οποίας να δύναται να ανακληθεί η άδεια ίδρυσης.

Για τη χωροθέτηση των υδατοδρομίων πρέπει, επίσης, να υπάρξει στρατηγική της χώρας, που θα προβλέπει πώς θα εξυπηρετούνται, πώς θα κάνουμε οικονομίες κλίμακας, πώς θα μπορεί, πόρο από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, να εξυπηρετηθούν και οι ανάγκες του τόπου, όπου θα εξυπηρετηθεί πιθανόν και η αεροδιακομίδα.

Ισχυρό ενδιαφέρον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει εκφραστεί για την κατασκευή υδατοδρομίων στην περιοχή της Στερεάς Ελλάδας και ιδιαίτερα στην Εύβοια και στη Σκύρο. Μάλιστα, ο Οργανισμός Λιμένων Νομού Ευβοίας, ο ΟΛΝΕ, και το Λιμενικό Ταμείο Σκύρου, σε συνεργασία με την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, έχουν κάνει τη σχετική προεργασία, φτάνοντας και μέχρι τη διασφάλιση της χρηματοδότησης για την κατασκευή πέντε υδατοδρομίων, τεσσάρων στο νησί της Εύβοιας και συγκεκριμένα στη Χαλκίδα, Κάρυστο, Κύμη και Αιδηψό, και ενός στη Λι-

ναριά της Σκύρου. Μένει η προσαρμογή στα δεδομένα, που θα εφαρμόσει η νέα νομοθεσία.

Εμείς στηρίζαμε αυτές τις προσπάθειες, γιατί φιλοδοξούμε να παίξουν τα δύο νησιά μας σημαντικό ρόλο στις μετακινήσεις με υδροπλάνο, όχι μόνο ευρύτερα στο Αιγαίο, αλλά και εντός της Εύβοιας. Συμφωνούμε με το σχεδιασμό, εκτός από τα τέσσερα υδατοδρόμια, να λειτουργήσει στη Χαλκίδα και τεχνική βάση, που θα είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση και τον τεχνικό έλεγχο των υδροπλάνων.

Στον προβληματισμό μας για τις διατάξεις που αφορούν τα υδατοδρόμια, προστίθεται και η ρύθμιση του άρθρου 67 για την επένδυση του Ελληνικού, για την οποία έχουμε πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα. Στο χώρο του πρώην αεροδρομίου υπάρχουν τριών κατηγοριών κτήρια: τα διατηρητέα, τα διατηρούμενα, που κάποια χρόνια θα έπρεπε να διατηρηθούν και τα κατεδαφιστέα. Με μία υβριδική διάταξη η οποία στο Συμβούλιο Επικρατείας, αν υπάρξει προσφυγή, ενδέχεται να ακυρωθεί, παρακάμπτετε τη σχετική πολεοδομική νομοθεσία περί αυθαιρέτων.

Με διαπιστωτική πράξη, η οποία επέχει και θέση άδειας κατεδάφισης που εισηγείται το Γραφείο Ελληνικού του Υπουργείου Οικονομικών και υπογράφει -λέει- ο Υπουργός Ανάπτυξης -δεν το άκουσα αυτό το πράγμα και δεν μπορώ να το καταλάβω, ίσως θα πρέπει να το διευκρινίσετε περισσότερο- θεωρούνται ως νομίμως υφιστάμενα και κατεδαφίζονται πριν τη μεταβίβαση.

Δύο παρατηρήσεις:

Πρώτη: Ο καθ' ύλην αρμόδιος Υπουργός Περιβάλλοντος συμφωνεί ή το αποδέχεται αρκεί να φύγει η ευθύνη από πάνω του; Κάτι τέτοιο συμβαίνει.

Δεύτερη: Η δαπάνη για τις εργασίες κατεδάφισης πώς θα παρουσιαστεί; Μήπως παρουσιαστεί ως δωρεά της εταιρίας και, όπως αντιλαμβάνεστε, για να χρησιμοποιηθεί η συγκεκριμένη δωρεά και επικοινωνιακά;

Τα υπόλοιπα κτήρια -εκτός των διατηρητέων- ενώ έχουν χαρακτηριστεί ως κατεδαφιστέα, θα χρησιμοποιούνται μέχρι την κατεδάφιση τους για διάστημα πέντε συν πέντε χρόνια μετά τη μεταβίβαση. Μετά αυτά τα δέκα χρόνια, όλοι αντιλαμβανόμαστε τι θα συμβεί!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τον προβληματισμό μας για το νομοσχέδιο επέτεινε η τροπολογία με αριθμό 153, που κατατέθηκε από την Κυβέρνηση, για τη μεταφορά αρμοδιοτήτων, που αφορούν στην έκδοση αδειών από την αυτοδιοίκηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Το χειρότερο όλων είναι ότι η διάταξη αυτή καταλαμβάνει και εκκρεμείς αιτήσεις, που έχουν κατατεθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες, πριν την έναρξη ισχύος της προτεινόμενης διάταξης.

Γιατί, κύριε Υπουργέ, αφαιρείτε αρμοδιότητες από ένα χώρο που όλοι μιλούσαμε για αποκέντρωση με αυτοδιοίκηση; Δεν έχετε εμπιστοσύνη -ειδικά εσείς- στους δικούς σας αυτοδιοικητικούς, που αυτή την περίοδο ασκούν διοικητικές ευθύνες σε μεγάλο μέρος του χώρου; Όχι. Το κάνετε, γιατί θέλετε να υπηρξήσετε συγκεκριμένα συμφέροντα. Και ένα από αυτά είναι αυτό που φωτογραφήσατε, που οι ίδιοι ομολογήσατε, η επένδυση της Κασσιόπης.

Τα προβλήματα της συγκεκριμένης επένδυσης δεν αφορούν μόνο στην καθυστέρηση λήψης απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο της βόρειας Κέρκυρας για τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες, αλλά αφορούν και άλλα, που έχουν σχέση κυρίως με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, έχετε θεοποιήσει τις επενδύσεις και γι' αυτό δεν έχετε όριο στις ρυθμίσεις, από χαριστικές μέχρι φωτογραφικές.

Για όλα αυτά -όπως αντιλαμβάνεστε- αδυνατούμε να πούμε «ναι» στο νομοσχέδιό σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Οικονομικών, Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών κατέθεσαν στις 6-2-2020 σχέδιο νόμου: «Κύρωση της από 3-2-2020 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο Ι και της από 3-2-2020 Τροποποιητικής Σύμβασης της από 3-6-2019 επιμέρους Σύμβασης Δωρεάς - Έργο VI μεταξύ του Ιδρύματος «Κοινωνικός Φάρος»

Σταύρος Σ. Νιάρχος» και του Ελληνικού Δημοσίου για την ενίσχυση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της υγείας».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο κ. Βασίλειος Κεγκερογλου από το Κίνημα Αλλαγής.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με μία αναφορά στο μεταναστευτικό-προσφυγικό, γιατί η Κυβέρνηση φαίνεται ότι δεν αντιλαμβάνεται το μέγεθος του προβλήματος. Δεν αντιλαμβάνεται ότι η ρίζα του κακού είναι η συμφωνία Ευρωπαϊκής Ένωσης - Τουρκίας, που συνυπέγραψε βεβαίως, η προηγούμενη κυβέρνηση, παραδίδοντας τα κλειδιά στην Τουρκία. Όσο καλή διαχειριστική πολιτική και αν ακολουθηθεί, όσο καλή διευθέτηση και αν γίνει, δεν θα αποδώσει καρπούς γιατί ο κρουσμός ανοίγματος και κλεισίματος των ροών είναι στα χέρια του Ερντογάν.

Αντί, λοιπόν, να παρέμβει θεσμικά στο Συμβούλιο Κορυφής και να αμφισβητήσει ο Πρωθυπουργός την αποτελεσματικότητα αυτής της συμφωνίας και να θέσει αίτημα, που έχει να κάνει με το πάγωμα, παραδείγματος χάρι, ευνοϊκών τελωνειακών ρυθμίσεων προς την Τουρκία, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας συνεχίζει την πεπατημένη.

Γι' αυτό προκαλείται το ένα αδιέξοδο μετά το άλλο. Αφού για αρκετό διάστημα η αρμοδιότητα για τη μεταναστευτική πολιτική περιφερόταν από Υπουργείο σε Υπουργείο, πριν λίγες μέρες κατέληξε ο Πρωθυπουργός να επανιδρύσει το Υπουργείο Μετανάστευσης. Υπουργείο λοιπόν και Υπουργούς αποκτήσαμε. Μεταναστευτική πολιτική δεν βλέπουμε. Μεταναστευτική πολιτική δεν υπάρχει και δεν αναζητείται κιόλας.

Αντί αυτής, δημιουργούνται ειδικές γραμματείες και κατατίθενται επικοινωνιακά πυροτεχνήματα, όπως αυτό με τη δημιουργία μητρώου ΜΚΟ. Και ήταν ένα επικοινωνιακό πυροτεχνήμα, γιατί η συγκεκριμένη τροπολογία οδηγεί στον μη έλεγχο και βέβαια δεν έλαβε υπ' όψιν της ότι υπήρχε ήδη η πρόβλεψη από νόμο δημιουργίας μητρώου. Και όχι μόνο η πρόβλεψη, είχε δημιουργηθεί και το μητρώο, ανεξάρτητα από την αποτελεσματικότητά του.

Θα καταθέσω στα Πρακτικά την υπουργική απόφαση με βάση τον ν.4375, η οποία από τις 17 Οκτωβρίου του 2018 αναμορφώνει τις προηγούμενες και προβλέπει τη λειτουργία του μητρώου ελληνικών και ξένων μη κυβερνητικών οργανώσεων, που δραστηριοποιούνται σε θέματα διεθνούς προστασίας, μετανάστευσης και κοινωνικής ένταξης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Περάστε και στο νομοσχέδιο, κύριε Κεγκερογλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Εδώ, λοιπόν, κύριοι, το πρόβλημα είναι της λειτουργίας και όχι της τροπολογίας. Το πρόβλημα είναι του ελέγχου της δραστηριότητας αυτών των οργανώσεων και όχι επικοινωνιακό. Δυστυχώς, συνεχίζεται.

Θα καταθέσω επίσης στα Πρακτικά της Βουλής τις ερωτήσεις που καταθέσαμε από τον Σεπτέμβριο τόσο προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας όσο και προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, με θέμα τη διαχείριση εθνικών και κοινοτικών κονδυλίων και πόρων για την αντιμετώπιση της προσφυγικής κρίσης. Εδώ είναι. Το ζητούμενο είναι ότι δεν υπάρχει πολιτική. Αυτό είναι το θέμα.

Μιας και αναφέρθηκα στις τροπολογίες, ξεκινάω με την τροπολογία, που έχει κατατεθεί στο νομοσχέδιο για την αφαίρεση αρμοδιοτήτων από τους δήμους. Καθώς σήμερα συνεδριάζει και η ΚΕΔΕ, θα είχε ενδιαφέρον να γνωρίζουμε την άποψη της ΚΕΔΕ γι' αυτή την αφαίρεση. Με την τροπολογία αυτή δεν διορθώνεται ένα σημειακό πρόβλημα, που εντοπίστηκε, αλλά αφαιρείται συλλήβδην μία αρμοδιότητα απ' όλη την αυτοδιοίκηση. Με λίγα λόγια, «πονάει δόντι, κόβει κεφάλι». Αυτή είναι η άποψη του Υπουργείου και της Κυβέρνησης.

Ερωτώ: Δεν μπορούσε να αξιοποιήσει τις ασφαλιστικές δικλίδες που υπάρχουν για τις προθεσμίες ή αν δεν είναι ασφαλείς, να παρέμβει σε αυτό το επίπεδο, ότι δηλαδή εάν παρέλθει χρόνος μετά τις σαράντα ή τις εξήντα μέρες, ανάλογα με την απόφαση και την αρμοδιότητα, και δεν ασκεί την αρμοδιότητα ο δήμος, τότε ασκείται από το τάδε όργανο ή της περιφερειακής αυτοδιοίκησης ή της αποκεντρωμένης;

Την παίρνει στο Υπουργείο, δηλαδή με αφορμή κάποια διαδι-

κασία σε συγκεκριμένο δήμο, έρχεται στο Υπουργείο. Προσέξτε δε και το εξής: Συνδυάζεται και με άλλα, με συντελεστές δόμησης, με υψομετρικά, πάρα πολύ σημαντικά ζητήματα που το Υπουργείο για να τα γνωρίζει, πάλι πρέπει να απευθυνθεί στις περιφερειακές υπηρεσίες. Είναι ακριβώς ένα μοντέλο που λέει ότι «συγκεντρώνω τις αρμοδιότητες ξανά στο κέντρο για να έχω τον κεντρικό έλεγχο όλων των δραστηριοτήτων».

Επίσης, μίας και αφορά επενδύσεις, να ξεκαθαρίσουμε ότι στις επενδύσεις τα πράγματα όπου πάσχουν έχει διαπιστωθεί ότι πάσχουν για τον λόγο ότι κανείς δεν τηρεί της προθεσμίας. Μπολντόζες περιμέναμε πριν έξι-επτά μήνες. Όχι μόνο μπολντόζες δεν βλέπουμε ούτε τσαπάκι. Όχι μόνο τσαπάκι δεν βλέπουμε, νέα τροπολογία ήρθε για να λυθούν ζητήματα. Αυτό για να δοθούν άλλη μία φορά τα συγκαρητήρια για την προώθηση των επενδύσεων.

Φέρατε πάλι τροπολογία για τη διευθέτηση του eurocontrol. Μα, είναι δυνατόν; Πριν λίγες βδομάδες, είχατε φέρει μία τροπολογία και μεταφέρατε από τον έναν κλάδο στον άλλον και βάζατε σε αντιπαλότητα τους κλάδους. Τώρα φέρνεται μια άλλη και αφαιρείτε -λέει- από έναν που παίρνει πολλά και δίνετε σε έναν άλλον που παίρνει λίγα. Αυτά είναι διευθετήσεις και δεν είναι μεταρρυθμίσεις.

Σας καλούμε να πάρετε πίσω την τροπολογία και να κάνετε έναν διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους στο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και να κάνετε μία ακριβοδίκαιη κατανομή του eurocontrol, με τρόπο που θα αμείβεται ο κάθε εργαζόμενος για την υπηρεσία του και την παραγωγικότητά του και βέβαια ο κάθε κλάδος για τη σπουδαιότητά του.

Με αυτές τις δύο βασικές αρχές κάνετε διάλογο κι εμείς θα προστρέξουμε να σας στηρίξουμε.

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

Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, λίγο χρόνο ακόμα και ολοκληρώων.

Τουριστικά λεωφορεία, μεγάλο κομμάτι του νομοσχεδίου αναφέρεται στις μεταφορές γενικότερα. Παίρνω το παράδειγμα των τουριστικών λεωφορείων γιατί τώρα -λέει- δεν ισχύουν ούτε οι προδιαγραφές Euro 5 Euro 6 -τι είναι τώρα αυτά τα ευρωπαϊκά;- ούτε τα ΚΤΕΟ! Ξέρετε, έχουμε κάτι ΚΤΕΟ σε όλη την Ελλάδα. Ξεκίνησαν ως κρατικά, γιατί δεν υπήρχε επιχειρηματικό ενδιαφέρον, προφανώς, εκείνη την εποχή. Τώρα έχει γεμίσει η Ελλάδα, είναι και ιδιωτικά.

Λένε, λοιπόν: Τι προδιαγραφές και τι ΚΤΕΟ! Εμείς θα βάλουμε ηλικία! Ξεκίνησαν τις ηλικίες από κάποια στάδια και τις έβαζαν και τις τηρούσαν οι ίδιοι. Τώρα τις βάζουν και εδώ. Λένε: «Πέντε χρόνια πρέπει να είναι για να έρθει». «Α, βρε αδελφέ, υπάρχουν έξι χρόνια που είναι προδιαγραφή EURO 6 και περνάει και από ΚΤΕΟ». «Α, όχι, θα πας στα πέντε χρόνια»!

Τι είναι αυτά; Υπάρχει τεχνικός έλεγχος και προδιαγραφές. Αν τηρούνται αυτά τα δύο, τι σημασία έχουν τα χρόνια;

Κλείνω με το θέμα, που έχει να κάνει με το κομμάτι των μεταφορών, τις άδειες οδήγησης. Είχατε υποσχεθεί, κύριε Υπουργέ, εσείς προσωπικά ότι σε έξι μήνες θα έχουμε σχέδιο νόμου στη Βουλή, σε αντικατάσταση αυτού που αναστείλατε της προηγούμενης κυβέρνησης. Έχουν παρέλθει οι έξι μήνες.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Έξι έως εννιά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Έξι έως εννιά, με διορθώνει ο κ. Σιμόπουλος. Και επειδή είμαστε στους επτά, για τους δυο μήνες κάνετε την προσωρινή άδεια;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βιάζεστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Όχι, ειλικρινά, για τους δύο μήνες κάνετε την προσωρινή άδεια; Βάλτε το μέσα, αφού είναι προσωρινή, ότι είναι μόνο για δύο μήνες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ, κύριε Κεγκερόγλου, ολοκληρώστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Κλείνω με τα υδατοδρόμια.

Είχαμε υπέρ των διατάξεων, που διευκολύνουν αυτό το μεγάλο θέμα, που θα δημιουργήσει μία νέα οικονομία και νέες θέσεις εργασίας, αλλά δεν αντιμετωπίζεται πάλι η παθολογία. Η διαπίστωσή μου, μετά από τόσα χρόνια, είναι ότι δεν προχωρεί

το θέμα. Πρώτα από όλα, δεν αντιμετωπίζεται συνολικά. Έχουν έρθει πέντε-έξι νομοσχέδια, έξι-επτά τροπολογίες, διορθώσεις από δω, υπουργικές αποφάσεις από κει, αποσπασματικά, στο πόδι πολλές φορές.

Αυτό το θέμα αυτοτελώς έπρεπε να συζητηθεί, χωρίς άλλες διατάξεις και ρυθμίσεις. Είναι τεράστιο θέμα και πραγματικά, θα μπορούσε να έχει προωθηθεί εδώ και χρόνια.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή σας στην υπέρβαση του χρόνου.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κεγκερόγλου καταθέτει 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 του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον έχει ο κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας από την Ελληνική Λύση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με όλο τον σεβασμό στον Κανονισμό του Κοινοβουλίου που λέει να μην ξεφεύγουμε από το θέμα, όμως η επικαιρότητα προτάσσει να μιλήσουμε, καθ' ότι κόβεται χρόνος από τους Βουλευτές. Κι όπως λέει και ο κ. Τραγάκης, δεν είμαστε αντιπρόσωποι, είμαστε εκπρόσωποι του λαού.

Δράττομαι, λοιπόν, της ευκαιρίας, να πω ότι προχθές που είχαμε την κύρωση για τη Συνθήκη με το ΝΑΤΟ, κόπηκε ο λόγος από αρκετούς συναδέλφους, και για την ταμπακίερα δεν μιλήσαμε.

Πριν, όμως, πάω και σε αυτό, σήμερα κλαίει ο νομός μου, ο Νομός Σερρών καταστρέφεται από την αφρικανική πανώλη των χοίρων. Προειδοποιήσαμε και προχθές το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και την ηγεσία του ότι ο κίνδυνος είναι ορατός και έπρεπε να έχουν ληφθεί μέτρα προστασίας από το καλοκαίρι, καθώς το πρόβλημα ήταν ορατό στη Βουλγαρία. Είχαμε δύο κρούσματα στις 9 Αυγούστου. Σήμερα είναι σε καραντίνα ο Νομός Σερρών και όλη η χοιροτροφία κλαίει, διότι θα απαγορευτεί κάθε εξαγωγή από τα όρια του νομού και δεν ξέρω και από ποιες άλλες περιφερειακές ενότητες, σε ό,τι αφορά προϊόντα, παραπροϊόντα χοίρου, αλλά και βιομηχανικά εργαλεία, καθ' ότι είναι ένα ιογενές νόσημα, που δεν μεταδίδεται, ευτυχώς, όχι στον άνθρωπο, αλλά καταστρέφει τον κλάδο της κτηνοτροφίας και δη της χοιροτροφίας. Είναι τεράστιο το πρόβλημα.

Ειδοποιούσαμε και ως Ελληνική Λύση το αρμόδιο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης να πάρει μέτρα -πάντα το προλαμβάνει είναι καλύτερο του θεραπεύει- και δυστυχώς, επαληθευθήκαμε χθες που χτύπησε συναγερμός από το Διαγνωστικό Κέντρο Αφώδους Πυρετού Μοριακής Γενετικής, το οποίο λέει ότι υπάρχει πρόβλημα μετά τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Εσθονία, τη Λετονία και τη Σαρδηνία, στην Ελλάδα.

Ένα πράγμα θα σας πω μόνο: Το 1957 εμφανίστηκε στην Πορτογαλία, την Λισαβόνα. Μέχρι το 1990 οι Ισπανοί πάλευαν γι' αυτή τη νόσο.

Αντιλαμβάνεστε, κυρίες και κύριοι, για τι καταστροφή ενδεχομένως μιλάμε στον κλάδο της κτηνοτροφίας και δεν έχουμε κάνει τίποτα. Εδώ δεν υπάρχει ακόμη καθαρόαιμη επιτροπή στη Βουλή, για να κάνει ένα προπαρασκευαστικό έργο αγροκτηνοτροφικής πολιτικής. Έχουμε χίλιες δυο επιτροπές και δεν έχουμε μία επιτροπή καθαρόαιμη για τον πρωτογενή τομέα.

Το δεύτερο στο οποίο θέλω να σταθώ είναι αυτό το σχέδιο, για το οποίο η Ελληνική Λύση σας μιλούσε από τον Οκτώβριο. Πρόκειται για το σχέδιο του Χορστ Ζέεχοφερ, του Υπουργού Εσωτερικών της Γερμανίας, καθ' ότι η Γερμανία θα αναλάβει στο δεύτερο εξάμηνο την προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτός, λοιπόν, ο Γερμανός Υπουργός Εσωτερικών -καταθέτω στα Πρακτικά, scripta manent- έλεγε «όχι στην υποδοχή προσφύγων από την Ελλάδα».

Τι έλεγε αυτό το σχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Ότι το άσυλο θα εκχωρείται σε αυτούς που το δικαιούνται, με ευρωπαϊκούς κανόνες στα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή -πού;- στην Ελλάδα. Όταν, όμως, αυτός θα αποφασίζει να πάει στη Γερμανία και σε άλλες χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, αυτές οι χώρες δεν θα είναι υποχρεωμένες να τον δεχτούν

και θα ξεκινάει εκ νέου διαδικασία ασύλου. Δηλαδή η Ελλάδα στο περιθώριο. Θα ξαναγυρνάει στην Ελλάδα το θύμα πολέμου, που πήρε με κανόνες ευρωπαϊκού δικαίου το άσυλο και θα προσφεύγει νομικά. Άρα, λοιπόν, όλοι αυτοί μένουν εδώ! Τα υπόλοιπα είναι ότι πρέπει να πούμε την αλήθεια στον ελληνικό λαό.

Εμείς είμαστε, λοιπόν, αυτοί που κινδυνολογούμε, αυτά λέει ο Υπουργός της πάλαι ποτέ Ένωσης Άνθρακα και Χάλυβα! Να τον χαϊρόμαστε! Είμαστε χώρα δευτέρης κατηγορίας! Δεν χάρει ισομερώς η Ελλάδα! Αυτοί που θα έρθουν εδώ είτε πρόσφυγες είτε «λαθροπρόσφυγες» θα μείνουν εδώ. Τα λέει ο Ζέεχοφερ.

Καταθέτω στα Πρακτικά το δημοσίευμα από την εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», scripta manent.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν δημοσίευμα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πάμε λίγο και στο NATO, πριν πάω γρήγορα στα υδατοδρόμια. Προχθές, για το άρθρο 5 για το NATO, δεν έγινε κουβέντα. Όταν μία χώρα του NATO απειλεί μία άλλη χώρα του NATO, δεν διευκρινίζει το άρθρο 5 πώς θα υπάρχει αμυντική συνεργασία. Για τον πυρηνικό αντιδραστήρα «Ακούγιου» με 1400 MW ισχύ, που θα ψύχεται με θαλασσινό νερό και θα το ρίχνουν στο Αιγαίο οι Τούρκοι, που είναι χώρα του NATO, καμιά κουβέντα! Για τον πυρηνικό αντιδραστήρα «Κοζλοντούι», που κινδυνεύουμε, πεπαιωμένοι του 1970, από νατοϊκή χώρα, όπως είναι η Βουλγαρία, κουβέντα! Για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, καθώς η Τουρκία θα παραβιάζει τη Συνθήκη του Μοντρέ και θα αφήνει αεροπλανοφόρα πάνω από σαράντα πέντε χιλιάδες κόμβους να περνούν, κουβέντα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Να περάσετε και στο νομοσχέδιο, κύριε Μπούμπας!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, γιατί κόβεται ο λόγος από Βουλευτές για να μιλήσουν για σημαντικά θέματα; Προχθές είχαμε ένα κρεσέντο από τον Πρωθυπουργό και τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Αυτά είναι τα θέματα που πρέπει να συζητήσουμε.

Πάμε στα υδατοδρόμια. Θα αλλάξει ο χάρτης της Ελλάδος, αλλά θέλω να μου πείτε αν κατ' αρχάς, θα σεβαστούμε το περιβάλλον σε κάποιες λίμνες που προστατεύονται από τη Συνθήκη Ραμόν και «NATURA», όπως είναι η Τριχωνίδα, η Παμβώτιδα, ο Αμβρακικός Κόλπος.

Δεύτερον, υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο για στρατιωτικά υδάτινα πεδία, για να εκμεταλλευτούμε και με στρατιωτικά υδροπλάνα πλέον τη φρούρηση του Αιγαίου; Είναι μία ευκαιρία. Υπάρχουν απομονωμένα νησιά. Εγώ θα ήθελα να υπάρχει στο σχέδιο της Κυβέρνησης υδάτινο πεδίο για τον Αϊ-Στράτη, τη Σαμοθράκη, ανάμεσα στην Ίμβρο και στην Τένεδο, τη Μεγίστη ή Καστελόριζο, Στρογγύλη και Ρω που οριοθετούν την αποκλειστική μας οικονομική ζώνη, διότι οι νησιώτες νιώθουν απομονωμένοι από τις άγονες γραμμές, που δεν επιδοτούνται, χάριν των εφοπλιστών. Πληρώνει 60 με 65 ευρώ άνθρωπος για να πάει από το αεροδρόμιο «BENIZΕΛΟΣ», που είναι γερμανικών πλέον συμπεριόντων -μέχρι και περιπολικά της «FRAPORT» βλέπουμε εκεί στον Πειραιά.

Γιατί δεν βγάζετε μία κάρτα μονίμων κατοίκων των νησιών, να χαίρουν άλλης μεταχείρισης για να μην αισθάνονται απομονωμένοι; Πρέπει να το κάνετε, διότι πρέπει να δώσουμε τα εχέγγυα και ναβάλουμε και την εντοπιότητα, που δεν τη βλέπω πουθενά για τους νησιώτες.

Είναι μια ευκαιρία να προωθήσουμε υδροπλάνα για διακομιδή αρρώστων. Δεν θα παίρνουν οι κάτοικοι της Μεγίστης ή του Καστελόριζου τηλέφωνο, για να πάνε απέναντι στα ιατρεία της Τουρκίας, καθώς είναι παραμελημένοι. Να διευκρινιστούν όλες οι προδιαγραφές!

Όμως, βλέπω και μία δέσμευση κεφαλαίων από επενδύσεις που πρόκειται να γίνουν. Τι θα γίνει με τους τελωνειακούς ελέγχους; Θα έχουμε και μεταφορικά υδροπλάνα, τα οποία θα κουβαλάνε και εμπορεύματα; Πώς θα γίνεται αυτός ο έλεγχος; Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Σε ό,τι αφορά βεβαίως τα λεωφορεία, πρέπει να δούμε αυστηρές προϋποθέσεις για λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές. Θυ-

μάστε τη χρήση ζώνης στα λεωφορεία; Μετά πού πήγε αυτό; Στην άκρη. Θα πρέπει να δούμε τις προδιαγραφές των λεωφορείων, είναι πεπαιωμένος ο στόλος, αλλά θέλω αυτό το Υπουργείο Μεταφορών να πάρει μέτρα και να ανανεωθούν και όλοι οι γεωργικοί ελκυστήρες των αγροτών, που είναι πεπαιωμένοι, να αλλάξουν τα ψεκαστικά, οι φρέζες, τα άροτρα και τα τρακτέρ. Δεν είναι μόνο η ηλεκτροκίνηση.

Ο πρωτογενής τομέας σήμερα -με αφορμή την αφρικανική πανώλη των χοίρων- χωλαίνει πραγματικά και αιμορραγεί. Κάντε κάτι! Μην τολμήσετε -και βάζω και όλους μας- μην τολμήσουμε να πειράζουμε την πρώτη κατοικία, διότι βλέπω να φεύγουμε από έξοδο κινδύνου του Κοινοβουλίου νύχτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς, εντάξει, ολοκληρώστε, κύριε Μπούμπας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν μπορώ να ακούω εγώ τον κ. Γεωργιάδη -που είναι και συνάδελφός μου, κάποτε κάναμε και τηλεμάρκετινγκ μαζί- να μου λέει «πού ακούστηκε αλλού;». Ακούστηκε στην Ελλάδα, ναι, στην Ελλάδα θα προστατεύεται η πρώτη κατοικία, η πρώτη κατοικία του Έλληνα γιατί εδώ γεννήθηκε η δημοκρατία, η φιλοσοφία και είναι μια χώρα υπέρ των αδυνάτων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενος ομιλητής τον οποίο καλούμε στο Βήμα είναι ο κ. Γεώργιος Λογιάδης από το ΜέΡΑ25. Θα ακολουθήσει ο κ. Λιούπης, ο κ. Μπαρλιακός και ο κ. Γκίκας, που αποτελούν τη δεύτερη τετράδα.

Ορίστε, κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητέ φίλε κύριε Κεφαλογιάννη, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο περιέχει πάρα πολλά θέματα, εντελώς διαφορετικά μεταξύ τους. Νομοθετεί για τα υδατοδρόμια, αναφέρει και άλλες διατάξεις, ρυθμίσεις οδικών και εμπορευματικών μεταφορών, θέσπιση προσωρινής άδειας οδηγίσεως και άλλα, τα οποία περιέχουν και φωτογραφικές διατάξεις.

Ο κ. Αγγελόπουλος στην επιτροπή μας ως φορέας είχε αναφέρει ότι τα υδατοδρόμια αποτελούν σημείο διαπαφής μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Φοβάμαι μήπως αυτός είναι ένας τρόπος, από την πίσω πόρτα, να ιδιωτικοποιήσουν περαιτέρω κάθε δημόσιο χώρο, κάθε δημόσιο τομέα.

Κύριε Υπουργέ, τα υδατοδρόμια, κατά τη γνώμη μας, έχουν ενδιαφέρον για μεγάλες χώρες με πολλές λίμνες, όπως ο Καναδάς, η Ρωσία, η Φινλανδία. Προσωπικά, στην Κρήτη -κι εσείς από το Ρέθυμνο- δεν θα ήθελα να δω μπροστά από τα ξενοδοχεία στο Ρέθυμνο να προσγειώνεται υδροπλάνο με τόσο θόρυβο, με όχληση. Αυτή είναι η θέση μας. Διερωτώμαι, άραγε, πόσοι από εμάς έχουμε μπει σε υδροπλάνο στο Αιγαίο Πέλαγος, όταν έχει τόσο αέρα;

Για τα υδατοδρόμια θα αναφερθώ μόνο στο άρθρο 50, το οποίο διαρρηγγύνει την ανεξαρτησία της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από τις γνωμοδοτήσεις της ΥΠΑ. Επίσης, το ίδιο άρθρο αυξάνει, διπλασιάζει, τις αποζημιώσεις σε έναν μόνο κλάδο της ΥΠΑ και δεν φροντίζει για όλους τους κλάδους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Το 2019 είχαμε κινητικότητα ρεκόρ σε επιβάτες στα αεροδρόμια. Είχαμε εξήντα πέντε εκατομμύρια. Για τα υδροπλάνα δεν έχουμε κάποια στοιχεία, κάποιες μελέτες. Μιλάμε για περίπου δέκα χιλιάδες επιβάτες. Και αυτό είναι υπό ερώτηση. Θα είναι βιώσιμα;

Προσωπικά, θα πρόκρινα την ανάπτυξη όλων των μικρών λιμανιών της χώρας, των αλιευτικών καταφυγίων, των μαρινών. Είμαστε θαλάσσιο κράτος, «Μέγα το της θαλάσσης κράτος», όπως είχε πει και ο Ουκυδίδης.

Με την ευκαιρία, όμως, τη σημερινή, κύριοι Υπουργοί, θα ήθελα να αναφερθώ και σε ένα άλλο θέμα, αυτό του αεροδρομίου στο Καστέλι. Εμείς ως ΜέΡΑ25 γνωρίζετε ότι είμαστε αντίθετοι σ' αυτό. Θα έχει πολλαπλάσιο κόστος κατασκευής από ένα εκσυγχρονισμένο και αναβαθμισμένο «Νίκος Καζαντζάκης». Θα έχει πολύ μικρότερη χωρητικότητα, διότι ένα αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», με έναν καινούργιο λοξό διάδρομο -όχι τον υπάρχ-

χοντα- θα έχει μεγαλύτερη δυνατότητα να εξυπηρετεί πελάτες. Αντί να αυξηθεί, λοιπόν, η κίνηση στο Καστέλι, θα μειωθεί με τον νέο διάδρομο, που θα διαθέτει.

Ξέρετε, προέρχομαι από τον τουρισμό. Τα αεροπλάνα αυτή τη στιγμή πετάνε πάνω από το ξενοδοχείο μου και με ενοχλούν. Οχλούν τους πελάτες μου. Προσωπικά, θα ήθελα να έχει φύγει εσχές το «Νίκος Καζαντζάκης» και θα ήθελα να λειτουργούσε το Καστέλι -αν λειτουργούσε ποτέ- εσχές. Όμως, θεωρώ ότι το καλό του κοινωνικού συνόλου είναι πάνω από το ατομικό μου καλό, το ατομικό μου συμφέρον.

Ρωτώ τους «tour operators» πώς το βλέπουν το Καστέλι από την Ευρώπη που θα πετάνε τα αεροπλάνα. Μου λένε για μεγαλύτερο κόστος, για μεγαλύτερο χρόνο πτήσης, ότι θα επιβαρυνθεί το τουριστικό πακέτο, κλπ. Όλα αυτά δεν συνάδουν με την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού μας προϊόντος. Επίσης και οι πτήσεις εσωτερικού -η «AEGEAN», η «SKY EXPRESS» και όποιος άλλος- θα έχουν το ίδιο θέμα.

Ως Κρητικός, ως Ηρακλειώτης, σκέπτομαι επίσης πόση ώρα θα μου πάρει να πάω στο καινούργιο αυτό αεροδρόμιο, όταν και εφ' όσον γίνει. Λόγω της αύξησης αυτού του χρόνου πτήσεως κατά περίπου είκοσι λεπτά, διότι τα αεροπλάνα θα έρχονται πλέον από το νότιο Κρητικό Πέλαγος, όπως λέγαμε παλαιότερα το Λιβυκό, θα καίνε πιο πολλά καύσιμα και θα έχουμε πολύ μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή, πέρα από την καταστροφή που θα έχουμε στα αρχαία, καθώς με fast track δόθηκε η άδεια, όπως επίσης και στο ανάγλυφο της φυσικής περιοχής. Θα δηλητηριαστεί ο υδροφόρος ορίζοντας της περιοχής και θα επηρεαστεί το μικροκλίμα. Στην περιοχή αυτή έχουμε πάρα πολύ συχνά το φαινόμενο της ομίχλης. Αποτελεί, λοιπόν, συχνά εμπειρία-θρίλερ για τους επιβάτες λόγω ισχυρών αναταράξεων, μορφολογίας του εδάφους -βουνά, διατιμήσεις κ.λπ.- η προσέγγιση από ανατολικά στο καινούργιο αυτό αεροδρόμιο.

Δεν προβλέπεται, επίσης, μέσο σταθερής τροχιάς, όπως τρένο, μετρό ή τραμ, όπως εδώ στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχουμε τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Σε τέτοια αεροδρόμια είναι απαραίτητη προϋπόθεση να έχουμε ένα τέτοιο μέσο μαζικής μεταφοράς.

Δεν έχουμε δει ακόμη πώς θα γίνει η τροφοδοσία του αεροδρομίου αυτού από τα Ελληνοπεράματα οδικά τόσων μεγάλων ποσοτήτων κηροζίνης γι' αυτό το νέο αεροδρόμιο, το οποίο θα είναι περίπου τριάντα πέντε με σαράντα χιλιόμετρα μακρύτερα από το υπάρχον αεροδρόμιο.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΟΦΙΑ ΣΑΚΟΡΑΦΑ**)

Η εναλλακτική που είπαμε, λοιπόν, είναι αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος αεροδρομίου με έναν καινούργιο μεγάλο λοξό διάδρομο και επέκταση της τουριστικής περιόδου ώστε να γίνεται καλύτερη αξιοποίηση του αεροδρομίου «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» για όλον τον χρόνο.

Σήμερα, στο Ηράκλειο της Κρήτης παρουσιάστηκε στη δημοσιότητα το θέμα ότι ο Δήμος Μινώα Πεδιάδος δεν θα εκπροσωπείται καθόλου στο διοικητικό συμβούλιο του νέου αεροδρομίου. Αυτό το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από έντεκα άτομα, εκ των οποίων τα πέντε είναι από το Υπουργείο σας, πέντε είναι από την εταιρεία «TERNA» και ένα, λέει, θα είναι από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι όλα αυτά γίνονται μακριά από μας. Δεν υπάρχει καμμία νομική δέσμευση να εργαστούν Έλληνες στην κατασκευή του αεροδρομίου και στη λειτουργία του μετά.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Θα θυμηθώ τα ολυμπιακά έργα που είχαμε φέρει Αφγανούς και πάσης φύσεως ξένους, φθινόγερτα εργατικό δυναμικό, για να τελειώσουν αυτά τα έργα πάρα πολύ γρήγορα.

Αύριο θα δικαστεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας η προσφυγή της σύμβασης παραχώρησης και, πραγματικά, χαίρομαι που η κ. Σακελλαροπούλου τότε παρέπεμψε το θέμα στην ολομέλεια του Αρείου Πάγου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Στο Συμβούλιο της Επικρατείας, ναι.

Κύριε Κεφαλογιάννη, στην επιτροπή μου είχατε πει ότι το πήρατε από την προηγούμενη κυβέρνηση και το συνεχίζετε.

Με όλο τον σεβασμό, στην Κρήτη λέμε: «Κύλισε ο τέντζερης και βρήκε το καπάκι». Μπορείτε να το αλλάξετε αυτό. Νομίζω ότι έχετε τον χρόνο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, 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, σαράντα δύο μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 4^ο Γυμνάσιο Τρίπολης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο συνάδελφος κ. Λιούπης Αθανάσιος από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΠΗΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πρώτο κεφάλαιο του παρόντος νομοσχεδίου επιχειρείται η εκ νέου ρύθμιση των διατάξεων που αφορούν στην άδεια ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων, να απλουστευθούν και να επιταχυνθούν οι διοικητικές διαδικασίες και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που μέχρι σήμερα εμπόδιζαν τη λειτουργία τους στην Ελλάδα. Η Ελλάδα έχει δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμή, διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά και αριθμό λιμνών.

Με το παρόν νομοσχέδιο, η Κυβέρνηση φιλοδοξεί να δημιουργήσει ένα ασφαλές επενδυτικό περιβάλλον και να προσελκύσει νέους επενδυτές με την πρόβλεψη υπαγωγής τους στο καθεστώς των στρατηγικών επενδύσεων. Θα επιτρέπει, έτσι, την ανάπτυξη δικτύου υδατοδρομίων τόσο για τουριστικούς λόγους, όσο και για την εξυπηρέτηση εκτάκτων αναγκών, όπως αεροδιακομιδή ασθενών, πυρόσβεση, έρευνα και διάσωση.

Για πρώτη φορά καθιερώνεται ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας, με δυνατότητα κατασκευής και λειτουργίας υδατοδρομίων όχι μόνο από δημόσιους, αλλά και από ιδιωτικούς φορείς. Δίνεται με αυτόν τον τρόπο η δυνατότητα και σε φορείς, όπως ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, αλλά και μαρίνες που έχουν αποκρικοποιηθεί, να ιδρύσουν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια.

Η πρόβλεψη χορήγησης άδειας εκτός των λιμένων και λιμνών υπό προϋποθέσεις και σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια, καθώς και σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα έχει ως σκοπό την αύξηση της επισκεψιμότητας ακόμα και των πιο δυσπρόσιτων τουριστικών προορισμών. Στα υδατοδρόμια μπορούν υπό προϋποθέσεις να πραγματοποιούνται και πτήσεις εξωτερικού, εφ' όσον χαρακτηριστούν σημεία εισόδου - εξόδου μετά από αίτηση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Το προσωπικό των υδατοδρομίων και όσων δραστηριοποιούνται σε αυτά μπορεί πλέον να εκπαιδεύεται όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από διεθνείς οργανισμούς, πιστοποιημένους φορείς της Ελλάδας και του εξωτερικού, στην Αθήνα αλλά και στην περιφέρεια.

Η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας είναι αόριστης διάρκειας, εφ' όσον το υδατοδρόμιο διαθέτει ΑΕΠΟ σε ισχύ, ενώ η άδεια λειτουργίας ισχύει όσο και η σύμβαση υδατοδρομίου με μικρότερη διάρκεια τα πέντε έτη.

Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται αυτοδικαίως αν εντός πέντε ετών από τη χορήγησή της δεν έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας. Σημαντική εξέλλου είναι και η δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος παρακολούθησης αδειών υδατοδρομίων, στο οποίο καταχωρίζεται το σύνολο των πληροφοριών για καθένα από αυτά.

Τα τιμολόγια των υπηρεσιών καθορίζονται από τον φορέα λειτουργίας, ενώ θεσπίζεται υπέρ δημοσίου τέλος λειτουργίας το

οποίο ανέρχεται στα 10 ευρώ, με πρόβλεψη απαλλαγής για κατόικους μικρών νησιών.

Σημαντική είναι επίσης και η πρόβλεψη έγκρισης και αποτύπωσης στους ναυτικούς χάρτες υδατινών πεδίων εκτός των υδατοδρομιών μετά από αίτηση του φορέα ή του ενδιαφερόμενου για άδεια στις αρμόδιες υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού.

Τα υδάτινα πεδία δίνουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης πτήσεων περιστασιακά και υπό προϋποθέσεις και σε απομακρυσμένους προορισμούς και διευκολύνουν ειδικά στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης: μεταφορά ασθενών, πυρόσβεση και έρευνα. Είναι μία ρύθμιση ιδιαίτερης σημασίας για τα μικρά νησιά της χώρας, που στερούνται αναπτυγμένου δικτύου μεταφορών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο σημαντική είναι η ρύθμιση του άρθρου 32 για τη μείωση των ανάριθμων οχημάτων ως δημόσιας χρήσης, με τη μίσθωσή τους από επιχειρήσεις για να καλύψουν τις ανάγκες τους και την αξιοποίηση των οχημάτων που δεν έχουν τεθεί σε κυκλοφορία.

Στο άρθρο 37 τίθεται όριο ηλικίας στα τουριστικά λεωφορεία ΔΧ, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια η οδική και να μειωθεί η ρύπανση του περιβάλλοντος.

Με τις διατάξεις του άρθρου 38 επιδιώκεται το επιβατικό κοινό Αθήνας και Θεσσαλονίκης να μην αντιμετωπίσει στο μέλλον άλλα προβλήματα λόγω των ελλείψεων είτε σε προσωπικό είτε σε οχήματα. Η διάταξη έχει προσωρινό χαρακτήρα -μέχρι δύο χρόνια- και γίνεται μετά από έγκριση του αρμόδιου Υπουργού και προβλέπει την ανάθεση της εκτέλεσης αστικών και υπεραστικών δρομολογίων σε περιοχές αρμοδιότητας ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ από τα οικεία ΚΤΕΛ για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των δύο ετών.

Στο τρίτο κεφάλαιο, στο άρθρο 42, καθιερώνεται για πρώτη φορά η χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης και για το εσωτερικό μόνο και για διάστημα μέχρι τέσσερις μήνες μέχρι να εκδοθεί η οριστική.

Στο τέταρτο κεφάλαιο σημαντική είναι η διάταξη του άρθρου 55. Δίνεται λύση στο πρόβλημα ιδιοκτητών ακινήτων που απαλλοτριώθηκαν αναγκαστικά και δεν χρησιμοποιήθηκαν ή δεν προβλέπεται στο μέλλον η χρήση τους, με πρόβλεψη διαδικασίας ανάκλησης απαλλοτρίωσης ή ελεύθερης διάθεσης του ακινήτου, εφόσον ο ιδιοκτήτης δεν επιθυμεί την ανάκληση.

Κλείνοντας, να σημειώσω ότι η διάταξη του άρθρου 65 επιδιώκει να βάλει τέλος στην ταλαιπωρία των πολιτών που κινούνται στο εθνικό δίκτυο της χώρας με την καθιέρωση διαδικασίας διερεύνησης διακοπής κυκλοφορίας άνω της μίας ώρας και επιβολής προστίμων στους υπεύθυνους.

Ως Βουλευτής Μαγνησίας δεν μπορώ παρά να εκφράσω την ικανοποίησή μου για την κατάθεση του νομοσχεδίου και την προσπάθεια που κατέβαλε ο Υπουργός προχωρώντας σε τροποποιήσεις και βελτιώσεις των διατάξεων με βάση τις παρατηρήσεις της Αντιπολίτευσης και των φορέων και που οδηγούν σε μία ευρεία πολιτική συναίνεση, ευελπιστώντας στην άμεση λειτουργία των υδατοδρομιών Βόλου, Χερσαίας Μαγνησίας και Σποράδων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστούμε και εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπαρλιάκος από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Γκίκας.

ΞΕΝΟΦΩΝ (ΦΩΝΤΑΣ) ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση υδατοδρομιών έρχεται να προσθέσει στο επενδυτικό οπλοστάσιο της χώρας μας έναν ακόμα καταλυτικό πολλαπλασιαστή οικονομικής ανάπτυξης.

Τοποθετεί την Ελλάδα στον διαρκώς και δυναμικά αναπτυσσόμενο πτητικό χάρτη των υδροπλάνων, τα οποία συγκεντρώνουν παγκόσμιο επενδυτικό ενδιαφέρον. Αυτές οι επενδυτικές ροές δυστυχώς λήθαζαν, εξαιτίας της ανικανότητας της προηγούμενης κυβέρνησης, στα ελώδη νερά της γραφειοκρατίας, του αδηφάγου κρατισμού, των εκατοντάδων υπογραφών και των κομματικών ιδεοληψιών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ δεκάδες φάκελοι βρίσκονταν στα

συρτάρια των συναρμόδιων Υπουργών του ΣΥΡΙΖΑ, κανείς τους δεν ενδιαφέρθηκε να ξεμπλοκάρει τις διαδικασίες, με συνέπεια σήμερα να έχουν αδειοδοτηθεί μόλις τρία υδατοδρόμια σε ολόκληρη την επικράτεια, ενώ ακόμα μία τουριστική περίοδος δεν έχει πρόσβαση σε αυτήν τη μεγάλη ανθρώπινη δεξαμενή.

Αποτελούμε, ίσως, μοναδική περίπτωση χώρας η οποία διαθέτει μία τόσο διευρυμένη γεωμορφολογικά, πρόσφορη και πλούσια ακτογραμμή και ταυτόχρονα τόσο αναξιοποίητη και απογυμνωμένη από υποδομές.

Με την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου όλα αυτά αλλάζουν. Θα μεταμορφωθεί η συγκεκριμένη αγορά επιτέλους και στην Ελλάδα και υλοποιείται ένα ακόμα μεγαλεπήβολο σχέδιο αυτής της Κυβέρνησης. Το πολυδαίδαλο θεσμικό καθεστώς εξομαλύνεται, η διαδικασία των αδειοδοτήσεων απλοποιείται και οι νέες ρυθμίσεις διευκολύνουν αντί να εγκλωβίζουν τους επενδυτές. Με απλά λόγια, θεσπίζεται ένα ασφαλές και ολοκληρωμένο πλαίσιο το οποίο επιτρέπει στην Ελλάδα να εκμεταλλευτεί με τους καλύτερους όρους το πιο αξιόπιστο και διαχρονικά πολύτιμο συγκριτικό της πλεονέκτημα, που δεν είναι άλλο από τους υδατινούς πόρους, τις ακτές της και τις θάλασσές της.

Το νομοσχέδιο της Κυβέρνησης απλοοικονομεί την αδειοδότηση, μειώνει τον απαιτούμενο όγκο της συνολικής διαδικασίας κατά το ήμισυ, δεν απαιτεί περιττές κοινές υπουργικές αποφάσεις, ενώ αφαιρεί υπογραφές και αχρείαστα γραφειοκρατικά βήματα. Είναι χαρακτηριστικό ότι έχει μειώσει ο αριθμός των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου, με αποτέλεσμα τη σύντομηση της αξιολόγησης και κατά συνέπεια την επιτάχυνση χορήγησης άδειας ίδρυσης χωρίς όμως να γίνονται εκπτώσεις στην τήρηση των εγγυήσεων ασφαλείας και αυστηρών προδιαγραφών στον εξοπλισμό.

Εντάσσεται, λοιπόν, η δημιουργία υδατοδρομιών στον συνολικό σχεδιασμό για την προσέλκυση στρατηγικών επενδύσεων με σκοπό την ενθάρρυνση και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα. Είναι γνωστό άλλωστε το έκδηλο ενδιαφέρον μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων να χρηματοδοτήσουν μεγαλεπήβολες επενδύσεις για τις οποίες μέχρι πρότινος δίσταζαν, λόγω του υψηλού γραφειοκρατικού κόστους, της ανασφάλειας δικαίου και της έλλειψης σαφούς θεσμικού πλαισίου. Στην πλήρη του εφαρμογή αυτό το φιλόδοξο επενδυτικό σχέδιο, το οποίο προβλέπει τη δημιουργία εκατό περίπου υδατοδρομιών θα μπορούσε να αποφέρει στη χώρα μας έσοδα, αφού για κάθε επιβάτη αεροπλάνου η αντίστοιχη εταιρεία θα καταβάλλει παράβολο 10 ευρώ υπέρ δημοσίου.

Σκεφτείτε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν η εμπορική δραστηριοποίηση αυτών των εταιρειών αγγίζει την οροφή της. Τότε θα μιλάμε για αριθμούς που θα ξεπερνούν τα τέσσερα ίσως και τα πέντε εκατομμύρια επιβατών οι οποίοι φυσικά δεν θα αντιστοιχούν απλώς και μόνο σε 10 ευρώ έκαστος, αλλά η φυσική τους παρουσία θα αυξάνει εκθετικά τα ακαθάριστα κρατικά έσοδα, αλλά και αυτά των τουριστικών επιχειρήσεων. Με αυτόν τον τρόπο άλλωστε διευρύνεται η επισκεψιμότητα σε χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος από μεγαλύτερων εισοδημάτων τουριστικές ομάδες με ισχυρότερο οικονομικό υπόβαθρο και υψηλότερο κοινωνικό προφίλ.

Δεν σας κρύβω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι από την πρώτη στιγμή, από πάρα πολύ νωρίς, η επένδυση των υδατοδρομιών υπήρξε και προσωπικό μου όραμα για το οποίο θα καταβάλω τα μέγιστα και σε συνεργασία με τους αυτοδιοικητικούς φορείς θα αξιοποιήσω κάθε πτυχή της βουλευτικής μου ιδιότητας προκειμένου να υποστηρίξω την υλοποίησή τους στον νομό μου, την Πιερία.

Θα μου επιτρέψετε σε αυτό το σημείο μία μικρή αλλά οφειλόμενη παρέκβαση που αφορά τον τόπο μου, ο οποίος θα ενταχθεί στο μεγαλύτερο αυτό επενδυτικό δίκτυο, με στόχο να αποκτήσει τα επόμενα χρόνια τουλάχιστον δύο υδατοδρόμια. Ήδη γίνονται οι απαραίτητες εργασίες, οι κατάλληλες επαφές και ο αναγκαίος σχεδιασμός για να προχωρήσει άμεσα το business plan μεγάλου επενδυτικού ομίλου, ο οποίος έχει εκπονήσει σχέδιο για τη συμπερίληψη της Πιερίας μεταξύ των υπό συζήτηση για εγκατάσταση υδατοδρομιών νόμων. Το εγχείρημα αυτό θα συμβάλει στην αναμόρφωση ολόκληρης της περιοχής και θα προσδώσει

μόνιμο χαρακτήρα εξωστρέφειας και προσέλκυσης κεφαλαίων, με πολλαπλά οφέλη σε όλο το φάσμα της οικονομικής δραστηριότητας.

Εν κατακλείδι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να υπογραμμίσω και να επικροτήσω την αμετακίνητη στάση του Υπουργείου. Αξίζουν πολλά συγχαρητήρια στον Υπουργό Κώστα Καραμανλή και στον Υφυπουργό Γιάννη Κεφαλογιάννη για την υλοποίηση αυτής της κορυφαίας αναπτυξιακής πρότασης, μίας πρότασης που έρχεται να ολοκληρώσει μία πρωτοβουλία της προηγούμενης κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας -και εδώ, κυρία Πέρκα, να διορθώσω και να σας πω ότι τα πρώτα υδατοδρόμια υπογράφηκαν το 2014 επί Νέας Δημοκρατίας και όχι αργότερα, επί ΣΥΡΙΖΑ- και εντάσσεται σε ένα σαφές και οραματικό πρόγραμμα, προσανατολισμένο στη διεύρυνση των οικονομικών οριζώντων της χώρας μας. Τα υδατοδρόμια είναι ένα ακόμα πολλαπλασιαστικό εργαλείο για την αναπτυξιακή απογείωση της πατρίδας μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Γκίκας από τη Νέα Δημοκρατία.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προέρχομαι από μία περιοχή, το Ιόνιο και την Κέρκυρα, που πριν από μερικά χρόνια την περίοδο 2004-2008 είχαμε την χαρά να βιώσουμε τα οφέλη των υδροπλάνων και να συνευνοήσουμε μετά το 2008, που δυστυχώς και λόγω της κρίσης αλλά και λόγω γραφειοκρατικών αγκυλώσεων του δημοσίου έφυγαν οι επενδυτές, πόσο σημαντική ήταν η παρουσία τους για τη νησιωτική μας περιοχή.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Ο ν.4146/2013 ρύθμιζε τη διαδικασία ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων ξεπερνώντας τις δυσκολίες που προκάλεσαν, όπως είπαμε, οι γραφειοκρατικές αγκυλώσεις που έδιωξαν τους πρώτους επενδυτές. Μάλιστα, με τον συγκεκριμένο νόμο αδειοδοτήθηκαν η Κέρκυρα και οι Παξοί, δύο νησιά που έχοντας επωφεληθεί από τη λειτουργία των υδροπλάνων ήθελαν τη συνέχιση των δρομολογίων.

Τον Αύγουστο του 2016 η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έθεσε σε διαβούλευση ένα νέο σχέδιο νόμου, με την προοπτική γρήγορα να ολοκληρωθεί για να μπορέσουν να επανενταχθούν σε δρομολόγια τα υδροπλάνα. Θα περίμενε κανείς ότι τον Οκτώβριο του 2016 ο νόμος αυτός θα είχε ψηφιστεί και πολύ σύντομα θα είχαν εκδοθεί οι ΚΥΑ και οι εγκύκλιοι. Κατά περίεργο τρόπο ο νόμος ήρθε στη Βουλή τον Οκτώβριο του 2018, δύο χρόνια και δύο μήνες μετά. Ψηφίστηκε ο νόμος τον Οκτώβριο του 2018, αλλά ακόμα και μέχρι που παρέδωσαν την εξουσία δεν είχαν βγει ούτε οι κοινές υπουργικές αποφάσεις ούτε οι εγκύκλιοι των αρμόδιων Υπουργείων προκειμένου να μπορέσει να λειτουργήσει ο νόμος αυτός. Μιλώ για τον ν.4568/2018. Όμως αυτός ο νόμος δεν επέτρεπε την πλήρη ανάπτυξη των υδροπλάνων αφού, μεταξύ των άλλων, προέβλεπε την έκδοση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μόνο σε δημόσιους φορείς. Συνεπώς αποκλείονταν οργανισμοί λιμένων και μαρίνες που πιθανόν να είχαν αποκρατικοποιηθεί στην πορεία. Επρόκειτο δηλαδή για έναν αντιαναπτυξιακό, αχρείαστο και ανούσιο, κατά την άποψή μας, περιορισμό.

Τα αφήνουμε πίσω όλα αυτά. Έρχεται το σημερινό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε σύντομο χρονικό διάστημα από την ανάληψη της διακυβέρνησης από τη Νέα Δημοκρατία και φέρνει ένα ολοκληρωμένο νομοθέτημα, το οποίο ρυθμίζει όλα αυτά τα οποία αφορούν τη λειτουργία των δικτύων των υδατοδρομίων.

Συγκεκριμένα, επανέρχεται η δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων και από ιδιωτικούς φορείς. Σε συνδυασμό με τη δυνατότητα έκδοσης είτε ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας είτε δύο ξεχωριστών αδειών προσφέρεται μία πολύ πιο ευέλικτη μορφή ίδρυσης και λειτουργίας τους. Δημόσιοι φορείς μπορούν να λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια μόνοι τους, ωστόσο όταν δεν υπάρχει οικονομική δυνατότητα, μέσω ενιαίας διαγωνιστικής διαδικασίας μπορούν να συνεργαστούν με ιδιώτες που επιθυμούν να

αναλάβουν τη λειτουργία του υδατοδρομίου. Είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι δίνεται η δυνατότητα υπαγωγής στις στρατηγικές επενδύσεις, εφόσον πληρούνται οι όροι του νέου νόμου που ψηφίσαμε σχετικά πρόσφατα, του ν.4608/2019.

Επίσης διευρύνεται ο ορισμός των πιθανών υδατοδρομίων. Έτσι θα μπορούν να λειτουργήσουν υδατοδρόμια και σε τουριστικούς λιμένες, σε μαρίνες, σε καταφύγια, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, αυτό είναι προστιθέμενη αξία. Σαφώς -και πρέπει να είμαστε κατηγορηματικοί και προβλέπεται στο νομοσχέδιο- δεν θα επιτραπεί η ανεξέλεγκτη δημιουργία υδατοδρομίων. Εξαιρούνται σημεία όπου τίθενται ζητήματα ασφαλείας ή όπου υπάρχουν αρχαιολογικοί χώροι.

Τώρα, προκειμένου να εκδοθεί η άδεια ίδρυσης, απαιτείται γνωμοδότηση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, βεβαίωση χωροθέτησης από το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος, ενώ υπάρχουν επίσης προβλέψεις και για τις κτηριακές εγκαταστάσεις. Συνολικά το σχέδιο νόμου θέτει ένα πλαίσιο κανόνων και προβλέψεων που δεν θα επιτρέψει την άναρχη δημιουργία υδατοδρομίων.

Είναι σημαντικό το νομοσχέδιο γιατί θα σας πω ότι την περίοδο 2004 - 2008 πραγματοποιήθηκαν περίπου δεκαπέντε χιλιάδες πτήσεις και μετακινήθηκαν περίπου διακόσιοι χιλιάδες επιβάτες. Σε ό,τι αφορά στη χρησιμότητα, σας είπα και προηγουμένως ότι αναπολούμε τις μέρες εκείνες που παίρναμε το υδροπλάνο από την Κέρκυρα και σε δεκαπέντε λεπτά ήμασταν στους Παξούς ή συνεχίζαμε προς Πάτρα ή Γιάννενα ή Μπρίντζι. Ήταν η γραμμή αυτή τότε.

Θεωρώ ότι η σωστή αξιοποίηση των υδροπλάνων θα φέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη. Το γεγονός ότι η δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίου δεν περιορίζεται πια σε λιμένα μπορεί να επιφέρει την αύξηση της επισκεψιμότητας σε απομακρυσμένες περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον, ενώ διευκολύνεται και η προσβασιμότητα σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Η λειτουργία των υδροπλάνων φέρει επίσης προστιθέμενη αξία για το προϊόν της κρουαζιέρας και αυτό είναι πολύ σημαντικό, διότι η κρουαζιέρα αυτήν τη στιγμή στη χώρα βρίσκεται σε ανάπτυξη, διότι επωφελούνται όλοι οι εμπλεκόμενοι. Πρώτον, τα τουριστικά γραφεία, αφού θα μπορούν να προσφέρουν στον τουρίστα επιπλέον μέρη που θα μπορεί να επισκεφθεί. Δεύτερον, επωφελούνται οι ίδιοι οι τουρίστες, οι οποίοι θα έχουν την ευκαιρία να επισκεφθούν περισσότερα σημεία ενός τόπου και σύντομα. Και τρίτον, θα βγουν κερδισμένες και οι τοπικές κοινωνίες, αυτόν τον λόγο.

Πρόκειται, λοιπόν, για ένα εργαλείο αναπτυξιακό, το οποίο θα βοηθήσει την τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Δεν θέλω να μπω σε άλλες λεπτομέρειες, θα πω μόνο τούτο και είναι μία πρόταση την οποία κάνω, κυρίες Υπουργέ. Με βάση τα παραπάνω, προτείνουμε -και παρακαλώ να το εξετάσετε- τη δημιουργία μιας ομάδας συντονισμού και διαχείρισης των υδατοδρομίων. Ιδίως εάν τα υδατοδρόμια επεκταθούν και στο Αιγαίο και δημιουργηθεί ένα δίκτυο υδατοδρομίων ανά τη χώρα, προτείνουμε τη δημιουργία ή μιας ανεξάρτητης αρχής ή μίας ακόμα και ειδικής γραμματείας, η οποία θα αναλάβει όλο το πλέγμα του σχεδιασμού, της αδειοδότησης, της επιθεώρησης, της συντήρησης, της λειτουργίας όλων των δικτύων των υδατοδρομίων. Δεν είναι εύκολο project. Το project το ζήσαμε στα Ιόνια και χρειάζεται πραγματικά επισταμένη εργασία.

Άρα, κυρίες Υπουργέ, σας συγχαίρουμε για την πρωτοβουλία σας αυτή και βεβαίως σας καλώ όλους να το υπερψηφίσουμε, γιατί είναι ένα εργαλείο ανάπτυξης το οποίο έχει ανάγκη η χώρα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Κεφαλογιάννη από τη Νέα Δημοκρατία, για επτά λεπτά.

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι του αναπτυξιακού σχεδίου που η Κυβέρνησή μας υλοποιεί ταχύτατα, ενός σχεδίου που ως κύριο άξονα θέτει το άνοιγμα σε μεγάλες επενδύσεις ως βασικό καταλύτη για τη βιώσιμη ανάπτυξη και για τη

δημιουργία καλά αμειβόμενων θέσεων εργασίας.

Κεντρικός στόχος είναι η δημιουργία των συνθηκών εκείνων που ευνοούν την ανάπτυξη της υγιούς επιχειρηματικότητας, μέσα από τη μείωση της φορολογίας και την απλοποίηση των αδειοδοτικών διαδικασιών.

Βασικός πυλώνας στη μεγάλη αυτή προσπάθεια είναι ο τουρισμός, ο οποίος και συνέβαλε τα μέγιστα στην υπέρβαση της δεκαετούς οικονομικής κρίσης που αφήνουμε πίσω μας.

Είναι ευνόητο λοιπόν πως στη νέα δεκαετία που ανατέλλει, ο ελληνικός τουρισμός πρέπει και μπορεί να αυξήσει ακόμη περισσότερο τη σημασία του ως βασικού κλάδου της οικονομίας και κυρίως, να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά του στην παγκόσμια αγορά.

Η Ελλάδα καλείται να ανταποκριθεί στις νέες τάσεις καταναλωτικής συμπεριφοράς και ζήτησης των ξένων επισκεπτών, αφήνοντας πίσω πρακτικές τυποποίησης και στείρας εμπορευματοποίησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος που δυστυχώς, ευνοούν το φαινόμενο του μαζικού τουρισμού.

Η αξιολόγηση των τουριστικών περιόδων με βάση τη ροή των αφίξεων είναι ένα αφήγημα που τελειώνει και αυτό γιατί η αύξηση του αριθμού των αφίξεων που έχει καταγραφεί τα τελευταία χρόνια δεν συνοδεύεται από την ανάλογη τόνωση των εσόδων, κάτι που σημαίνει ότι για να διατηρηθεί ή για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος χρειάζεται μια ώριμη και ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος.

Ένα σύγχρονο αναβαθμισμένο τουριστικό προϊόν θα πρέπει να συνδυάζει την περιβαλλοντική ευαισθησία, τη μεγιστοποίηση της αξιοποίησης και ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς, την ένταξη του ψηφιακού μετασχηματισμού της οικονομίας στις τουριστικές υπηρεσίες και βέβαια, διευρυμένα δίκτυα μεταφορών. Μόνο έτσι μπορεί να ευδοκιμήσει η ανάπτυξη και άλλων παραγωγικών τομέων των τοπικών βιομηχανιών και η διασύνδεσή τους με τον τουρισμό.

Στόχος μας πρέπει να είναι η προσέλκυση επισκεπτών με υψηλά στάνταρ ποιότητας και η μεγιστοποίηση του βαθμού ικανοποίησής τους και όχι οι αριθμοί. Στην κατεύθυνση αυτή, το σημερινό νομοσχέδιο μεταξύ άλλων ανοίγει επιτέλους τον δρόμο για ιδιωτικές επενδύσεις για την ίδρυση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των υδατοδρομίων, δημιουργώντας παράλληλα προϋποθέσεις για την επέκταση του συνολικού δικτύου σε νησιά, λιμάνια, λίμνες, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα και τουριστικούς λιμένες.

Το νέο νομοσχέδιο στοχεύει στην απλούστευση και επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών για την αδειοδότηση των υδατοδρομίων, ρυθμίσεις κλειδιά για την άρση των περιορισμών και των δυσκολιών στην υφιστάμενη νομοθεσία και αναφέρομαι βεβαίως στον ν.4568/2018.

Διότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ ενώ παρέλαβε έτοιμο το θεσμικό πλαίσιο για να μπορέσουν να λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια, κατάφερε μετά από τέσσερα χρόνια να φέρει έναν νόμο με σειρά προβληματικών διατάξεων.

Σήμερα, λοιπόν, η Κυβέρνηση δίνει τη δυνατότητα άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, διατηρώντας όμως παράλληλα τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, τη δυνατότητα επίσης χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου και σε ιδιωτικό φορέα πέραν του δημόσιου και, επίσης, της έκδοσης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς προαπαιτούμενη επιθεώρηση ρύθμιση με την οποία ο επενδυτής μπορεί με την απόκτηση της άδειας να προχωρήσει στις νόμιμες κατασκευαστικές ενέργειες, ενώ παράλληλα προ-

βλέπεται συγκρότηση ολιγομελούς επιτροπής υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις.

Και βέβαια προβλέπεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου, όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή του εξωτερικού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη νομοθετική αυτή πρωτοβουλία της Κυβέρνησης απελευθερώνεται η οικονομία από σοβαρές αγκυλώσεις, δίνοντας ισχυρό κίνητρο σε επενδυτές για μακροχρόνιες τοποθετήσεις με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον τουρισμό, την οικονομία και την κοινωνία.

Είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό αναπτυξιακό εγχείρημα που αλλάζει την πραγματικότητα των αερομεταφορών σε μια χώρα με τόσο μεγάλη ακτογραμμή, συμβάλλοντας στη διευκόλυνση της επισκεψιμότητας, στο αίσθημα ασφάλειας των κατοίκων στις απομακρυσμένες περιοχές και γενικότερα, στην εξυπηρέτηση των αναγκών του κοινωνικού συνόλου.

Είναι ένα καθοριστικό βήμα για την ενίσχυση της εξωστρέφειας που έχει ανάγκη η χώρα, αλλά και ο ελληνικός τουρισμός. Ο θεμελιώδης αυτός τομέας της οικονομίας χρειάζεται καίριες νομοθετικές παρεμβάσεις και από άλλα χαρτοφυλάκια που ευνοούν ευρύτερες συνέργειες, αλλά και τη δημιουργία σύγχρονων και κατάλληλων υποδομών και υπηρεσιών στον τομέα.

Άλλωστε, η μεταβαλλόμενη παγκόσμια ζήτηση επιβάλλει διατήρηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μας, με συνεχή όμως βελτίωση της σχέσης τιμής ποιότητας, επενδύσεις σε τεχνολογία και υποδομές και αλλαγή κουλτούρας στην οργάνωση.

Η Ελλάδα αποδεικνύει με το έργο της παρούσας Κυβέρνησης ότι αντιλαμβάνεται τα λάθη του παρελθόντος και αλλάζει. Το 2020 αναμένεται να είναι μια χρονιά καταλύτης για επενδύσεις και ανάπτυξη. Σε αυτήν, λοιπόν, την εθνική προσπάθεια χρειάζεται να αξιοποιηθούν στο μέγιστο όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας.

Ο δρόμος είναι μακρύς, αλλά η πολιτική βούληση υπάρχει. Για μια χώρα σύγχρονη, εξωστρεφή, με σταθερή ανάπτυξη και προοπτικές για όλους. Καλώ λοιπόν όλες και όλους τους συναδέλφους να υπερψηφίσουν το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει για δύο λεπτά ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ο λόγος που παίρνω τον λόγο είναι για να καταθέσω τις νομοθετικές βελτιώσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων, όπως όλοι γνωρίζετε, έχουν ανακοινωθεί κατά την τελευταία συνεδρίαση της επιτροπής. Θα ήθελα να αναφερθώ και να σταθώ σε ορισμένες εξ αυτών όπου γίνονται κάποιες μικρές αλλαγές.

Στη νομική βάση προσθέτουμε και τους ν.4412 και ν.4413 του 2016 για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης. Με τη δεύτερη και τέταρτη νομοθετική βελτίωση συμπεριλαμβάνουμε και τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων ως την αρχή στην οποία θα πρέπει να κοινοποιούνται τα έγγραφα για την παραχώρηση χρήσης χώρου λιμένα. Και με την ενδέκατη για τη διασύνδεση της Πρέβεζας με το αεροδρόμιο του Ακτίου, προβλέπεται η κοινή απόφαση και των δύο περιφερειών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Οι προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις έχουν ως εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ, ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

1. Στο τέλος της παρ. 7 του άρθρου 3 μετά τη φράση «του ν.4014/2011 (Α' 209)» η λέξη «και» αντικαθίσταται με «,» και μετά τη φράση «του ν. 4074/2012 (Α' 88)» προστίθεται η φράση «, των ν. 4412/2016 (Α' 147) και ν. 4413/2016 (Α' 148).».
2. Στην περ. ζ της παρ. 1 του άρθρου 7 μετά τη φράση «του ν. 2160/1993 (Α' 118) όπως ισχύει.» προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Οι αποφάσεις των ιδιωτικών φορέων της παρούσας παραγράφου κοινοποιούνται στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).».
3. Στο τέλος της παρ. 5 του άρθρου 10 προστίθεται περίπτωση «ε» ως εξής: «ε) Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται αυτοδικαίως με πράξη όμοια με την πράξη χορήγησης της, έπειτα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ., εάν εντός πέντε (5) ετών από τη χορήγησή της, δεν έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου».
4. Στο τέλος του δεύτερου εδαφίου της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 12, μετά τη φράση «που δε συνυποβάλλονται με την αίτηση.» προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Αντίγραφο της σύμβασης παραχώρησης κοινοποιείται στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).».
5. Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 19 μετά τη φράση «ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του,» προστίθεται φράση «τυχόν απαλλαγές από την καταβολή του,».
6. Στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 29 η φράση «τροποποιείται η υποπαρ. α) της παρ. 4, αντικαθίσταται η παρ. 12» αντικαθίσταται από τη φράση «τροποποιούνται η υποπαρ. α) της παρ. 4, οι παρ. 7 και 12».
7. Στην παρ. 7 του εσωτερικού άρθρου 2 του άρθρου 29 η φράση «για τη μεταφορά αποκλειστικά και μόνο υλικών συσκευασίας που ανήκουν σε αυτές και τα οποία πρέπει να αναγράφονται στη χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας» αντικαθίσταται από τη φράση «για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών τους αναγκών, όπως μεταφορά υλικών συσκευασίας, εξοπλισμού, που ανήκουν σε αυτές. Τα μεταφερόμενα αυτά είδη αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας».
8. Στην υποπερ. ι) της περ. ε) της παρ. 2 του εσωτερικού άρθρου 13 της παρ. 6 του άρθρου 33 μετά τη φράση «άνω των 25 τριμήνων σε» ο αριθμός «30» αντικαθίσταται από τον αριθμό «48».
9. Στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 34 μετά τη φράση «με την πόλη της Πρέβεζας» προστίθεται η φράση «δύναται να».
10. Στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 34 μετά τη λέξη «πραγματοποιείται» προστίθεται η λέξη «και».

11. Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 34 αντικαθίσταται ως εξής: «Με κοινές αποφάσεις των οικείων Περιφερειαρχών Δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου καθορίζονται τα δρομολόγια, τα κόμιστρα και η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, σύμφωνα με τις προβλέψεις του ν. 2963/2001 (Α' 268)».
12. Στην παρ. 1 του εσωτερικού άρθρου 18 του άρθρου 36, η φράση «τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον τριών χιλιάδων ευρώ (3.000 €)» αντικαθίσταται από τη φράση «τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ (3.000 €)».
13. Η παρ. 3 του εσωτερικού άρθρου 18 του άρθρου 36 αντικαθίσταται από την εξής παρ.: «3. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η πολλαπλή μίσθωση με κόμιστρο, μόνο αν η ανάθεση μεταφοράς επιβατών γίνεται όταν το Ε.Δ.Χ. βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας του και ο προορισμός των επιβατών βρίσκεται εκτός της Περιφερειακής Ενότητας της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Η πολλαπλή μίσθωση επιτρέπεται μέχρι του αριθμού των επιβατών που προβλέπονται από την άδεια κυκλοφορίας του Ε.Δ.Χ.. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης».
14. Στο τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του εσωτερικού άρθρου 7 της παρ. 1 του άρθρου 37 η λέξη «Ε.Ο.Τ.» αντικαθίσταται από την φράση «Υπουργείου Τουρισμού».
15. Στην περ. α της παρ. 1 του άρθρου 47 η φράση «εντός ενός (1) μήνα» αντικαθίσταται από τη φράση «εντός δύο (2) μηνών».
16. Στην παρ. 1 του άρθρου 52, μετά τη φράση «που ορίζονται» προστίθεται φράση «και παύονται αζημίως».
17. Στην περ. ζ) της εσωτερικής παρ. 6 της παρ. 2 του άρθρου 57 η λέξη «κυκλοφορίας» αντικαθίσταται από τη λέξη «χρήσης».
18. Στην παρ. 5 του εσωτερικού άρθρου 86Α της παρ. 3 του άρθρου 57 μετά τη φράση «βεβαιώνει ότι το» διαγράφεται η διπλή εγγραφή «το» και μετά τη φράση «το μηχανήμα δεν έχει τεθεί» προστίθεται η φράση «σε χρήση».
19. Στο εσωτερικό άρθρο 86^Α της παρ. 3 του άρθρου 57 οι παρ. 13,14,15,16,17 αναριθμούνται ορθώς σε 11,12,13,14,15.
20. Στη (νέα) παρ. 15 του εσωτερικού άρθρου 86^Α της παρ. 3 του άρθρου 57 μετά τη φράση «Με κοινή απόφαση» διαγράφεται η φράση «κοινής απόφασης».
21. Στην παρ. 1 του εσωτερικού άρθρου 90Β της παρ. 6 του άρθρου 57 η φράση «τριών (3)» αντικαθίσταται από τη φράση «πέντε (5)».
22. Στην παρ. 7 του άρθρου 57 μετά τη φράση «διατάξεων των άρθρων» διαγράφεται η φράση «86^Α,».

23. Στο εδάφιο iii) της παρ. 2 του άρθρου 58, μετά τη φράση «των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 1993),» προστίθεται φράση «καθώς και επί κάθε ακινήτου που ανήκει ή διαχειρίζεται η «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.».
24. Στην παρ. 3 του άρθρου 65 μετά τη φράση «της παραγράφου 1 του παρόντος,» η φράση «από οιαδήποτε αιτία, ιδίως όμως» διαγράφεται.
25. Στην παρ. 3 του άρθρου 65 οι λέξεις «καθ' οιονδήποτε τρόπο» διαγράφονται.
26. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 8 του άρθρου 65 μετά από τις λέξεις «εκάστου εμπλεκόμενου» προστίθενται οι λέξεις «φορέα ή».
27. Στο **Παράρτημα Α** υπό τον τίτλο «Πίνακας Καταγραφής Κτιριακών Όγκων εντός Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά», και ειδικότερα, στο «κελί» υπό τον τίτλο «ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ», το οποίο βρίσκεται δίπλα στο κελί υπό τον τίτλο «ΤΥΠΟΣ» που αναφέρει τη λέξη «ΚΤΙΡΙΟ», το οποίο βρίσκεται δίπλα στο κελί υπό τον τίτλο «ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ» που αναφέρει τον αριθμό «571», η ένδειξη «-» αντικαθίσταται από τις λέξεις «ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ».
28. Στο **Παράρτημα Α** υπό τον τίτλο «Πίνακας Καταγραφής Κτιριακών Όγκων εντός Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά», η χρωματική απόδοση του κελιού υπό τον τίτλο «ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ» που αναφέρει τον αριθμό «571» τρέπεται από γαλάζια σε κίτρινη.
29. Στο τρίτο εδάφιο της εσωτερικής παραγράφου της παρ. 1 του άρθρου της υπ' αριθμόν 151/9 4-2-2020 τροπολογίας, η φράση «την προϋπόθεση» αντικαθίσταται από τη φράση «τις προϋποθέσεις».

Αθήνα, 6 Φεβρουαρίου 2020

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ευχαριστώ και εγώ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Σούκουλη - Βιλιάλη από τη Νέα Δημοκρατία.

ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα επιθυμούσα να τοποθετηθώ στο κομμάτι του νομοσχεδίου που αφορά τη ρύθμιση των διαδικασιών για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση των υδατοδρομίων, ένα θέμα που εδώ και αρκετά χρόνια έχει αναγνωριστεί ως σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο, αλλά όπως και τόσα άλλα θέματα στη χώρα μας, βρέθηκε χαμένο στη μετάφραση των γραφειοκρατικών και πολιτικών αγκυλώσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βελτίωση του επενδυτικού περιβάλλοντος στη χώρα μας αποτελεί στρατηγικό άξονα πολιτικής και άμεση προτεραιότητα κάθε κυβερνητικής μας δράσης, στην πράξη και όχι στα λόγια.

Με το παρόν νομοσχέδιο δίνουμε για ακόμη μια φορά το πολιτικό μας στίγμα. Προχωράμε με συνέπεια στις προεκλογικές μας δεσμεύσεις, υιοθετώντας μετεκλογικές δράσεις που ενισχύουν το νομοθετικό πλαίσιο επενδυτικής διευκόλυνσης διαμέσου της απλοποίησης των διαδικασιών.

Εμείς δεν φοβόμαστε την επιχειρηματική δημιουργικότητα και κυρίως, δεν φοβόμαστε τη συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Αντίθετα, πιστεύουμε ότι οι παραπάνω παράγοντες αποτελούν προϋποθέσεις για την επιθυμητή παραγωγή και εισροή του πλούτου που χρειάζεται η χώρα, με στόχο την οικονομική και κοινωνική της ανόρθωση.

Το υδροπλάνο αποτελεί ένα μέσο μεταφοράς που έχει τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης σε μια περιοχή με τη δική μας μορφολογική διάταξη. Η ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομίων θα βοηθήσει σημαντικά το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας και ιδιαίτερα, τη διασύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα, παράλληλα όμως θα ενισχύσει και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος σε μια εποχή έντονα ανταγωνιστική στο πεδίο του τουρισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να δώσουμε τη δυνατότητα και στους κατοίκους ιδιαίτερα των πιο απομακρυσμένων περιοχών να έχουν συχνή οικονομική και ασφαλή πρόσβαση στα περιφερειακά κέντρα της χώρας. Η συγκοινωνιακή σύνδεση αποτελεί την κεντρική εμπορική αρτηρία κάθε δραστηριότητας, αποτελεί εθνικό μας καθήκον να κρατήσουμε τα μεθοριακά σημεία της χώρας ζωντανά και κυρίως τώρα που η αναθεωρητική πολιτική της γείτονος γίνεται πιο απειλητική από ποτέ.

Παράλληλα, ένα σύγχρονο και καινοτόμο δίκτυο υδατοδρομίων θα προσφέρει στους επισκέπτες της χώρας μια μοναδική τουριστική εμπειρία, αποκαλύπτοντας περιοχές ή αν θέλετε, κρυμμένους θησαυρούς της πανέμορφης χώρας μας. Για παράδειγμα, στην Κορινθία φαντάζεστε τους επισκέπτες να έχουν τη δυνατότητα να μπορούν να μετακινηθούν από τη λίμνη Βουλιαγμένης στο Λουτράκι στη λίμνη Δόξα που βρίσκεται στον ορεινό μας όγκο στον Φενεό του Δήμου Σικυωνίων;

Ή θα μπορούσαμε να αξιοποιήσουμε πραγματικά τις τεράστιες ακτογραμμές μας και από τη μεριά του Κορινθιακού Κόλπου και από τη μεριά του Σαρωνικού, όπως είναι το Λουτράκι, η Κόρινθος, το Βραχάτι, το Κιάτο, το Ξυλόκαστρο στον Κορινθιακό και στον Σαρωνικό το Καλαμάκι, τα Λουτρά της Ωραίας Ελένης, ο Κόρφος. Είναι περιοχές που πραγματικά ζητούν αυτήν την υπερχρή και ήδη υπάρχουν δήμοι που έχουν ξεκινήσει τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Ακόμα θα μπορούσαμε να ενώσουμε θεματικές διαδρομές, όπως, ας πούμε, αρχαιολογικούς χώρους. Σε εμάς είναι η Αρχαία Σικυώνα, το Ηραϊόν, ο Ισθμός με την απέναντι περιοχή, όπως είναι οι Δελφοί. Είμαι σίγουρη ότι τέτοια παραδείγματα και ανάλογες περιπτώσεις υπάρχουν σε όλη τη χώρα.

Τότε και μόνο τότε θα έχουμε δώσει περιεχόμενο στον όρο «ανάπτυξη», δηλαδή νέες επιχειρηματικές δράσεις, νέες θέσεις εργασίας, νέα έσοδα για το ελληνικό κράτος και τελικά, καλύπτοντας το βιοτικό επίπεδο για όλους μας. Πώς θα γίνει αυτό το αυτοτόνο θετικό βήμα; Σίγουρα, πάντως, δεν θα γίνει με το προηγούμενο καθεστώς των σαράντα δύο - άκουσον, άκουσον! - διο-

ηκτικών πράξεων για την ίδρυση υδατοδρομίων.

Κυρίες και κύριοι, δεσμευτήκαμε στον ελληνικό λαό ότι κάθε μέρα θα απελευθερώνουμε και απελευθερώνουμε τις παραγωγικές δυνατότητες της χώρας μας. Το νομοσχέδιο κινείται αποφασιστικά, ώστε το προφανές να μετουσιωθεί σε πράξη. Αίρει τα γραφειοκρατικά εμπόδια. Οι διοικητικές πράξεις για την ίδρυση των υδατοδρομίων μειώνονται στο μισό. Καινοτομούμε και επιτρέπεται η δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου και σε ιδιώτες.

Το νομοσχέδιο επιτρέπει τη δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας άδειας ίδρυσης και άδειας λειτουργίας, ενώ παράλληλα διατηρεί και την αδειοδότηση σε δύο στάδια. Η δημιουργία υδατοδρομίων, εφόσον πληρούνται οι κείμενες διατάξεις, μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο στρατηγικών επενδύσεων, καθώς και στο πλαίσιο της σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, έργα ΣΔΙΤ.

Αυτό, όμως, που για εμένα δείχνει την πολιτική βούληση της Κυβέρνησης, αλλά και των αρμοδίων Υπουργών, που θα ήθελα πραγματικά να συγχαρώ και για τη σκληρή δουλειά, αλλά και την αποφασιστικότητά τους, είναι ότι οι κανονιστικές πράξεις, δηλαδή οι υπουργικές και οι κοινές υπουργικές αποφάσεις είναι έτοιμες, ώστε με την ψήφιση του νόμου να τεθεί άμεσα σε ισχύ και να αποφευχθούν τα ανεπίτρεπτα φαινόμενα που είχαμε στον ν.4568/2018, που μετά από ενάμιση χρόνο από την ψήφισή του ακόμα περιμένουμε να δούμε ανάλογες πράξεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μια απτή απόδειξη ότι όπου υπάρχει θέληση υπάρχει και τρόπος. Μπροστά στις αγκυλώσεις του χθες εμείς αντιπαράθετουμε τη δημιουργικότητα του σήμερα. Προχωρούμε τη χώρα μπροστά βήμα-βήμα και από το καλοκαίρι του 2020, να, θα μπορούμε όλοι και ιδιαίτερα οι επισκέπτες μας να απολαύσουμε την Ελλάδα από εκεί που της αξίζει να βρίσκεται, δηλαδή από ψηλά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα ο κ. Βασιλειάδης από τη Νέα Δημοκρατία. Να ετοιμάζεται ο κ. Μαντάς και αμέσως μετά ο κ. Δαβάκης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, η τοποθέτησή μου θα επικεντρωθεί στο Μέρος Α' του σχεδίου νόμου, αυτό που αφορά στην ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών.

Κατά τη γνώμη μου, πρόκειται για μια αναγκαία όσο και χρήσιμη παρέμβαση για ένα ζήτημα το οποίο θα έπρεπε να είχε διευθετηθεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Η ίδια η γεωγραφική μορφολογία της χώρας μας καθιστά τη χρήση υδατοδρομίων ως μια πολύ ελκυστική επιλογή γρήγορης και ταυτόχρονα οικονομικά αποδοτικής μετακίνησης ανθρώπων και γιατί όχι και φορτίων, εάν κάτι τέτοιο αποδειχθεί βιώσιμο.

Η Ελλάδα διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στη Μεσόγειο και πάνω από διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά. Σε αρκετά από αυτά η κατασκευή υδατοδρομίου ή υδάτινου πεδίου θα έχει άμεσο θετικό αντίκτυπο στη ζωή των κατοίκων και την οικονομία του νησιού.

Η αλήθεια είναι ότι δεν μιλάμε σήμερα για πρώτη φορά για τις προοπτικές αυτές. Η Βουλή στο παρελθόν είχε νομοθετήσει ξανά επί του θέματος, με πιο πρόσφατη περίπτωση τον ν.4568/2018. Ωστόσο, όπως ήδη ανέφερα, η τροποποίηση του υφιστάμενου πλαισίου κρίνεται απαραίτητη.

Με τον νόμο του 2018 η αδειοδότηση χωρίζεται σε άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας, χωρίς τη δυνατότητα έκδοσης ενιαίας άδειας. Την ίδια στιγμή αποκλείονται οι ιδιωτικές επιχειρήσεις από τη δυνατότητα έκδοσης άδειας ίδρυσης. Αυτό καθιστά κάθε τέτοιο έργο όμηρο της δημόσιας γραφειοκρατίας, φορέων, όπως Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, το ίδιο το Υπουργείο Μεταφορών ή άλλοι φορείς διαχείρισης, ενώ αποκλείονται και οι κατ'εξοχήν ενδιαφερόμενοι οργανισμοί λιμένων.

Ταυτόχρονα, η μορφή και ο κύριος όγκος του τεχνικού φακέλου που απαιτείται, αλλά και η εμπλοκή μεγάλου αριθμού υπη-

ρεσιών κάνουν τη χορήγηση αδειών πρακτικά ανέφικτη. Αυτοί οι λόγοι καλλιεργούν ένα κλίμα αβεβαιότητας στους επίδοξους επενδυτές για τη λειτουργία των υδατοδρομίων και συνεπώς, καθιστούν τα έργα αυτά μη ελκυστικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητούμε σήμερα έρχεται να παρέμβει σε αυτές ακριβώς τις παθογένειες του υφιστάμενου πλαισίου, απλοποιεί τις διαδικασίες και μειώνει την απαιτούμενη γραφειοκρατία. Συγκεκριμένα, προβλέπει δυνατότητα έκδοσης άδειας ίδρυσης σε συνδυασμό με άδεια λειτουργίας, δίνοντας ευελιξία στη δυνατότητα αδειοδότησης. Πλέον και οι ιδιώτες θα μπορούν να διεκδικούν άδεια ίδρυσης, ενώ δίνεται η δυνατότητα οι επενδύσεις αυτές να υπάγονται στις στρατηγικές. Ευνοείται κατά αυτόν τον τρόπο η δημιουργία και η λειτουργία δικτύων υδατοδρομίων και όχι απλών μεμονωμένων πεδίων. Με αυτόν τον τρόπο απομακρυσμένοι τουριστικοί προορισμοί γίνονται πιο εύκολα προσβάσιμοι σε ευρύ τουριστικό κοινό και εξασφαλίζεται διευρυμένη επισκεψιμότητα.

Το σχέδιο νόμου έχει πρωτίτως, αλλά όχι αποκλειστικά, αναπτυξιακό χαρακτήρα. Με την κατασκευή και λειτουργία διευρυμένου δικτύου υδάτινων πεδίων καθίσταται ευκολότερη η διακομιδή ασθενών, αλλά και η εξυπηρέτηση αεροπορόσβεσης. Και οι δύο αυτές περιπτώσεις ακουμπούν τον ευαίσθητο τομέα της ασφάλειας των πολιτών, ειδικότερα των κατοίκων απομακρυσμένων περιοχών.

Σε αυτό το σημείο επιτρέψτε μου να αναφερθώ στην περίπτωση της λίμνης Βεγορίτιδας. Η προοπτική κατασκευής υδατοδρομίου εντός της λίμνης δεν είναι κάτι καινούργιο. Ως ιδέα συζητείται εδώ και αρκετό καιρό, καθώς θα συνδέσει απομακρυσμένους τουριστικούς προορισμούς, όπως το χιονοδρομικό κέντρο Βόρας και τα λουτρά Πόζαρ. Την ίδια στιγμή θα εξυπηρετεί την καθημερινότητα, αλλά και τις έκτακτες ανάγκες των κατοίκων των όμορων πόλεων της Πέλλας και της Φλώρινας, καθώς και τα πολλά χωριά της περιοχής.

Όμως, από την ιδέα δεν έχουμε περάσει ακόμα στην υλοποίηση και γι' αυτό φταίει το αγκυλωτικό ισχύον νομικό πλαίσιο, καθώς εξ όσων γνωρίζω, ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης που πήρε την πρωτοβουλία ίδρυσης πεδίου δεν κατάφερε να αντιμετωπίσει τη γραφειοκρατία και έχασε το ενδιαφέρον του.

Είναι χαρακτηριστικό ότι με τον ισχύοντα ν.4568 έχει υποβληθεί μόλις μια αίτηση αδειοδότησης πανελληνίως.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, για τους λόγους τους οποίους εξήγησα, αλλά και για τις λοιπές διατάξεις, από τις οποίες ξεχωρίζω αυτές για την απλούστευση των διαδικασιών που αφορούν στις εμπορευματικές μεταφορές και στην έκδοση προσωρινής άδειας οδήγησης, στηρίζω το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου και καλώ το Σώμα να το υπερψηφίσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, 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, σαράντα τέσσερις μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 4^ο Γυμνάσιο Τρίπολης (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Μαντάς από τη Νέα Δημοκρατία. Να ετοιμάζεται ο κ. Δαβάκης.

Έχετε στη διάθεσή σας επτά λεπτά, κύριε συνάδελφε.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΜΑΝΤΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολουθώντας τη σημερινή συζήτηση, αλλά και τη συζήτηση στην επιτροπή, διαπιστώνουμε ότι συμφωνούμε όλοι πως με τη λειτουργία των υδατοδρομίων ενισχύεται το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, ότι διευρύνεται η επισκεψιμότητα δημοφιλών τουριστικών προορισμών. Διευρύνεται, όμως, η επισκεψιμότητα και περισσότερων απομακρυσμένων τουριστικών περιοχών.

Συμφωνούμε όλοι ότι ενισχύονται οι συνδυασμένες μεταφορές για την αποδοτικότερη μεταφορά επιβατών σε τουριστικούς προορισμούς.

Και ενώ συμφωνούμε σε όλα αυτά, διαπιστώνει κανείς ότι χρειάστηκαν τρεις νόμοι και επτά ολόκληρα χρόνια για να φτάσουμε σήμερα να υλοποιήσουμε κάτι που συμφωνούμε όλοι. Και πραγματικά αναρωτιέμαι πώς οι πολίτες βλέπουν τη σημερινή ημέρα, ότι για ένα θέμα για το οποίο όλοι είμαστε σύμφωνοι, χρειάστηκαν επτά ολόκληρα χρόνια από την ψήφιση του πρώτου νόμου, του 4146/2013, δύο χρόνια μετά την ψήφιση του δεύτερου νόμου, του 4568/2018 και του νόμου που ψηφίζουμε σήμερα. Χρειάστηκαν επτά χρόνια για να αποφασίσουμε αν θα έχουμε ιδιωτικά ή δημόσια ή και ιδιωτικά και δημόσια υδατοδρόμια. Χρειάστηκαν επτά χρόνια για να αποφασίσουμε αν θα χρειάζεται μία άδεια για την ίδρυση υδατοδρομίων και άλλη άδεια για τη λειτουργία ή αν θα χρειάζεται μία και για τα δύο, για το πόσο θα ταλαιπωρήσουμε -περισσότερο ή λιγότερο- τους επενδυτές.

Πραγματικά, κατά τη γνώμη μου, αξίζουν συγχαρητήρια και στην Κυβέρνηση, αλλά και στους Υπουργούς που είναι εδώ σήμερα, γιατί με αυτό το νομοσχέδιο στόχευσαν ακριβώς στον πυρήνα του προβλήματος.

Ποιος είναι ο πυρήνας του προβλήματος; Ότι πρέπει, επιτέλους, τα υδατοδρόμια να υπάρξουν στη χώρα μας, αλλά πρέπει να φτιάξουμε ένα θεσμικό πλαίσιο που να μπορούμε να τα κάνουμε εύκολα να πραγματοποιηθούν. Διότι βασικός στόχος αυτού του νομοσχεδίου δεν είναι άλλο παρ' η άμεση εφαρμογή του νόμου, που θα έπρεπε να ήταν το αυτονόητο στη χώρα μας.

Και πώς θα το πετύχουμε αυτό; Με απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης, που είναι το βασικό, αλλά και με τη μείωση των κατ' εξουσιοδότηση υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες φτάνουν περίπου στο 50% με το παρόν νομοσχέδιο.

Φαντάζομαι πώς θα ήταν η Μεσσηνία, για παράδειγμα, εάν εδώ και χρόνια λειτουργούσε το υδατοδρόμιο της Πύλου και δεν είχε μπλέξει στα γρανάζια της γραφειοκρατίας τα τελευταία τεσσαριστήμια χρόνια που είχε γίνει η αίτηση, ή λειτουργούσε το υδατοδρόμιο της Καλαμάτας. Πώς θα ήταν η Μεσσηνία αν η Κυπριασία, που έχει ένα υπέροχο λιμάνι, μπορούσε να συνδεθεί με τα νησιά του Ιονίου με υδροπλάνα ή η Καρδαμύλη, που τη γνωρίζετε όλοι, η υπέροχη Μάνη.

Όλα αυτά, λοιπόν, εκτιμώ ότι δεν αποτελούν μόνο μία προεκλογική δέσμευση της Νέας Δημοκρατίας. Αποτελεί το αυτονόητο για τη χώρα μας, που προσφέρεται στην υλοποίηση όλων αυτών των επενδυτικών δράσεων.

Δύο βασικά ζητήματα, κύριε Υπουργέ, θέλω να θέσω, που νομίζω ότι θα κληθούμε να τα αντιμετωπίσουμε στην πορεία.

Το πρώτο είναι το εξής: Υπάρχει ένα σημαντικό πρόβλημα όσον αφορά την έλλειψη όρων δόμησης και κάλυψης στα λιμάνια της χώρας μας. Υπάρχουν κάποια λιμάνια τα οποία έχουν εξαντλήσει τους όρους δόμησης, με αποτέλεσμα να μην δύναται να οικοδομηθούν εκεί ή να εγκατασταθούν προκατασκευασμένοι οικίσκοι υδατοδρομίων. Η υφιστάμενη διαδικασία, η οποία προβλέπει την επέκταση ή την αναθεώρηση των όρων δόμησης, είναι απελπιστικά χρονοβόρα και αποτελεί ανατρεπτικό παράγοντα, που μειώνει το επενδυτικό ενδιαφέρον για τα συγκεκριμένα λιμάνια.

Το δεύτερο που θα πρέπει να προσέξουμε, είναι ότι η πρόβλεψη στο σχέδιο νόμου για τη δυνατότητα πρόσβασης ενός υδροπλάνου μόνο σε ένα υδάτινο πεδίο ανά πτήση μέχρι έξι φορές την ημέρα, ίσως δυσχεραίνει τη λειτουργικότητα των δρομολογίων και καθιστά οικονομικά ακριβότερη τη μετακίνηση αυτή. Είναι ένα ζήτημα που τουλάχιστον για το πρώτο διάστημα που αφορά την προσωρινή λειτουργία των πρώτων υδατοδρομίων μέχρι να αδειοδοτηθούν στο σύνολό τους στη χώρα, θα μπορούσε σε δεύτερο χρόνο να το εξετάσετε για να τροποποιηθεί.

Κλείνοντας θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας ευχαριστήσω προσωπικά για την κατανόησή σας στο άρθρο 36 του νομοσχεδίου, όσον αφορά τις ποινές για τις υποκλοπές μεταφορικού έργου, οι οποίες έγιναν σαφώς μετά τη συζήτηση που κάναμε στην επιτροπή. Και ο Υπουργός και ο Υφυπουργός αντιλήφθηκαν πλήρως την κοινωνική διάσταση του θέματος και προέβησαν

στην αλλαγή του σχεδίου νόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Ο κ. Δαβάκης έχει τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε πει πολλές φορές από αυτό το Βήμα ότι το δύσκολο έργο αυτής της Κυβέρνησης εδώ και έξι μήνες είναι -και δυσκολεύει περισσότερο- το να νομοθετεί πολλές φορές το αυτονόητο. Και αυτό γίνεται τώρα με αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία: η νομοθεσία του αυτονόητου.

Μία χώρα όπως η Ελλάδα, η οποία βρέχεται πανταχόθεν από θάλασσα, της οποίας το υγρό στοιχείο είναι κυρίαρχο και συνδεδεμένο με την ιστορία, την κουλτούρα και τη φυσιογνωμία αυτού του λαού, σήμερα έρχεται, κάνοντας αυτή η Κυβέρνηση και οι συγκεκριμένοι Υπουργοί, τους εμποδιστές -εμποδιζόμενοι από την έωλη επιχειρηματολογία της Αντιπολιτεύσεως- να νομοθετήσουν το αυτονόητο.

Πιστεύω ότι η Αντιπολίτευση πρέπει να ξεκινήσει να ποδηγετείται σε ορισμένα ζητήματα με θετικό τρόπο απέναντι σε αυτού του είδους τις νομοθετικές πρωτοβουλίες. Και το λέω αυτό γιατί θα της κάνει καλό. Θα γίνει πιο ελκυστική στο λαϊκό Σώμα και εν πάση περιπτώσει, ζητήματα -όπως τις προάλλες- τα οποία έχουν να κάνουν με τον κοινό τόπο, με αυτά τα οποία πρέπει να μας συνδέουν και όχι να μας διχάζουν, πρέπει να τα συνδιαμορφώνουμε σε αυτή την Αίθουσα. Με αυτό τον τρόπο, θα έλεγα, ανεβάζουμε και την αίσθηση του πολιτικού πολιτισμού.

Παρ' όλα αυτά, βλέπουμε να συνεχίζεται η ίδια επιχειρηματολογία, η οποία, δυστυχώς, δεν οδηγεί πουθενά.

Αυτό το νομοσχέδιο εδώ και πολύ καιρό δίνει απάντηση σε αυτά τα οποία τόσο καιρό λέγονταν για το θέμα των υδατοδρομίων. Φτάναμε στο σημείο αρκετά χρόνια τώρα -επτά, οκτώ χρόνια- να λέμε ότι άλλα συμφέροντα κρύβονται πίσω από τα ζητήματα της ατολμίας του ελληνικού κράτους να νομοθετήσει συμφέροντα στα οποία ο ελληνικός λαός έδινε τη δική του απάντηση.

Εγώ πιστεύω ότι αυτό το οποίο γίνεται τώρα, έχει μία πολιτική στόχευση για το μέλλον, μία στόχευση η οποία θα οδηγήσει οπωσδήποτε στην επιτυχία του κυβερνητικού έργου. Και αυτό φαίνεται με την καθημερινή νομοθετική πρωτοβουλία που συζητάμε σε αυτήν την Αίθουσα.

Υπήρχε ένα απαγορευτικό ίδρυσης των υδατοδρομίων από ιδιώτες, κάτι που καταδεικνύει τις ιδεοληψίες του παρελθόντος, το οποίο σήμερα φεύγει, το οποίο σήμερα ανοίγεται σε ένα τοπίο και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και απαντά και στις διάφορες αιτιάσεις της Αντιπολιτεύσεως στα περί καθορισμού των υδατοδρομίων σε συγκεκριμένα σημεία.

Είπε ο εισηγητής μας, ότι η αγορά θα ρυθμίσει τα ζητήματα αυτά. Και, πράγματι, θα τα ρυθμίσει η αγορά μέσα σε ένα πλαίσιο προστασίας, φυσικά, και του περιβάλλοντος και των λαϊκών συμφερόντων, τα οποία -επιτρέψτε μου να πω- αυτό το λαϊκό κόμμα, η Νέα Δημοκρατία, τα προστατεύει πολύ περισσότερο από αυτούς οι οποίοι συνεχώς τα επικαλούνται. Κυρίως, όμως, θα ρυθμίσει ζητήματα που έχουν να κάνουν, πέραν του τουριστικού προϊόντος το οποίο είναι σημαντικό και ζει αυτός ο τόπος από αυτό, με την ασφάλεια και την κοινωνική ωφέλεια, που κάθε μέρα τα συναντούμε, όσον αφορά τις διακομίδες και όλα αυτά τα οποία συνθέτουν το έκτακτο γεγονός κυρίως της νησιωτικής Ελλάδας. Και αν δεν υπήρχαν οι Ένοπλες Δυνάμεις, με τις αεροδιακομίδες τις οποίες κάνουν -το κοινωφελές έργο των Ενόπλων Δυνάμεων- δεν ξέρω τι θα γινόταν σε αυτό τον τομέα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αισθήματα χαράς -θα έλεγα- αλλά και πολλών ελπίδων συνοδεύει η Νέα Δημοκρατία, το κόμμα το οποίο στηρίζει την Κυβέρνηση, αυτό το νομοσχέδιο και το συνοδεύει, διότι πιστεύω ότι κάθε συνάδελφος ο οποίος έρχεται σε αυτή την Αίθουσα και μιλάει και αναφέρει τόπους, περιοχές της εκλογικής του περιφέρειας -η οποία του δίνει το δικαίωμα άλλωστε να μιλάει από αυτό το Βήμα- αισθάνεται ότι με αυτόν τον τρόπο θα δοθεί μία ιδιαίτερη τόνωση και ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον, όσον αφορά τον τουρισμό, αλλά και την ασφάλεια

στην εκλογική του περιφέρεια.

Και εμένα ο δικός μου τόπος, το Γύθειο, η Μάνη, η Μονεμβασιά, η Νεάπολη, το Ελαφονήσι όλα αυτά τα οποία βρέχονται από θάλασσα -τα δύο πόδια της Πελοποννήσου, όπως γνωρίζετε, είναι ο Νομός Λακωνίας- περιμένουν να δουν αυτού του είδους την εξέλιξη, μια εξέλιξη που αισθάνομαι ότι θα έχει μία ελπιδοφόρα διάσταση, όσον αφορά τα ζητήματα του τουριστικού προϊόντος αλλά και των ασφαλειών.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι αυτό το νομοσχέδιο, πέραν του στενά τεχνικού, γραφειοκρατικού -θα έλεγα- χαρακτήρα του, σηματοδοτεί για όλους εμάς που σας στηρίζουμε ως Κυβέρνηση και κάτι άλλο. Σηματοδοτεί τη διάθεση, την πρόθεση αυτή της Κυβέρνησης να «σπάσει αυγά», να διαλύσει τις αγκυλώσεις οι οποίες μέχρι τώρα συνέθεταν το πολιτικό, κυβερνητικό και γραφειοκρατικό -θα έλεγα- γίγνεσθαι και κατά τούτο πιστεύω ότι και η ψήφος και η εμπιστοσύνη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας αλλά κυρίως του ελληνικού λαού θα σας σας συνοδεύει.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Μπογδάνος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, κυρίες και κύριοι, δυστυχώς, από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στα έδρανα είναι μόνο η αξιότιμη κυρία εισηγήτρια, η κ. Πέρκα. Αυτό φοβάμαι ότι, κατά κάποιο τρόπο, τουλάχιστον από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, δείχνει, κύριε Υπουργέ και την πραγματική μέριμνα που υπάρχει για ζητήματα νησιωτικής πολιτικής.

Διότι σήμερα δεν συζητάμε μόνο ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών ούτε συζητάμε ένα νομοσχέδιο μόνο με τέτοιον παρονομαστή. Συζητάμε ένα νομοσχέδιο που, μεταξύ άλλων, θέτει στο επίκεντρο της μέριμνάς μας τη νησιωτική πολιτική, με ιδιαίτερα ουσιαστικό αλλά και συμβολικό περιεχόμενο.

Παράγουμε από αυτήν την Αίθουσα, επιτέλους, μια θετική είδηση για τα νησιά μας, σε μια περίοδο όπου λόγω της τεχνητής αύξησης των μεταναστευτικών ροών από την Τουρκία, οι νησιώτες μας, και ιδιαίτερα οι ακρίτες, οι φρουροί των προκεχωρημένων φυλακών μας, διψούν για τέτοιες ειδήσεις.

Με τις μεταρρυθμίσεις για την ίδρυση και τη λειτουργία των υδατοδρομίων, που εισάγει το παρόν νομοσχέδιο, ενισχύουμε ουσιαστικά τους δεσμούς που συνέχουν τον εθνικό μας κορμό. Διασφαλίζουμε ένα αναγκαίο συμπλήρωμα στην επικοινωνία μεταξύ νησιών και ηπειρωτικής Ελλάδας. Η Ελλάδα είναι κατ' εξοχήν νησιωτικό κράτος. Δεν πρέπει να το ξεχνάμε αυτό.

Διευκολύνουμε την αεροδιακομιδή ασθενών, τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, την προμήθεια ιδίως των μικρών και ακριτικών νησιών με είδη πρώτης ανάγκης.

Ενισχύουμε τις δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης και για απομακρυσμένους νησιωτικούς προορισμούς και για ανεπτυγμένους τουριστικά προορισμούς, διότι στην ελεύθερη αγορά όσο περισσότερες επιλογές υπάρχουν, τόσο το καλύτερο.

Επίσης, ενισχύουμε την ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη, δίνοντας ένα ισχυρό κίνητρο στους νησιώτες μας να μείνουν και να προκόψουν στα νησιά μας.

Πρέπει, λοιπόν, οι παρατάξεις της αντιπολίτευσης να συνειδητοποιήσουν αυτό που για τη Νέα Δημοκρατία είναι στον σκληρό πυρήνα της ιδεολογικής πρότασης, ότι δηλαδή η διασφάλιση των προοπτικών της οικονομικής ανάπτυξης, η απελευθέρωση των δημιουργικών δυνάμεων των Ελλήνων, η επένδυση στο ταλέντο, την ευρηματικότητα, την εργατικότητα του γένους μας, είναι ο αποτελεσματικότερος πολλαπλασιαστής ισχύος, η καλύτερη εγγύηση των δικαιών και των συμφερόντων της πατρίδας μας. Είναι αναγκαία προϋπόθεση για κάθε αισιοδοξία για το μέλλον.

Επιτρέψτε μου, επειδή τις τελευταίες μέρες ο λαϊκισμός εξαρτερών και εκ δεξιών προσπαθεί να μας κάνει μαθήματα πατριωτισμού, να ορίσω τι θα πει πατριωτισμός; Πατριωτισμός θα πει, ειδικά τώρα για τη Νέα Δημοκρατία του Κυριάκου Μητσοτάκη, επισκευάζουμε τη χώρα, κάνουμε όσα χρειάζεται ούτως ώστε η Ελλάδα να καταστεί ξανά ισχυρή και αξιοσέβαστη κοινωνικά, οι-

κονομικά, στρατιωτικά, διπλωματικά, πολιτικά, θεσμικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πολυετής οδύσσεια των υδατοδρομίων πρέπει να αρχίσει να διδάσκεται στις πανεπιστημιακές σχολές δημόσιας διοίκησης και πολιτικής επιστήμης. Επί δεκαετίες, κυβερνήσεις που –το δέχομαι– με καλές προθέσεις και πραγματική βούληση επιχειρήσαν να ενεργοποιήσουν επιτέλους αυτή τη σημαντική αναπτυξιακή δυνατότητα, προσέκρουαν στα ίδια εμπόδια: γραφειοκρατικός λαβύρινθος, ρυθμιστικό χάος, ωκεανός συναρμοδιοτήτων, κυκεών κατεστημένων συμφερόντων, ίδια κόλαση –με άλλα λόγια– που για δεκαετίες υπονομεύει μέχρι ακύρωσης σχεδόν κάθε καινοτόμο, πρωτοποριακό, ριζοσπαστικό επιχειρηματικό σχέδιο στη χώρα μας. Έτσι, παρά τις –ξαναλέω– ειλικρινείς και φιλότιμες προσπάθειες διαδοχικών κυβερνήσεων, τα υδροπλάνα παρέμεναν επί χάρτου.

Αυτή εδώ η Κυβέρνηση έχει και τη βούληση και την πείρα και την ικανότητα να κοιτάξει με προσοχή όσα επισημαίνουν έγκυροι διεθνείς δείκτες, όπως ο Doing Business της Παγκόσμιας Τράπεζας, που μιλούν για συγκεκριμένες παρεμβάσεις που μπορούν να αποκαθλώσουν και να απογειώσουν την ελληνική οικονομία.

Και σε αυτή την κατεύθυνση, το παρόν νομοσχέδιο απλοποιεί ουσιαστικά τις ρυθμιστικές παραμέτρους, διευκολύνει τον κατάλογο των περιοχών που μπορούν να ιδρυθούν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια, ενθαρρύνει την ενεργητικότερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα τόσο στην κατασκευή των αναγκαίων υποδομών όσο και στη λειτουργία των εγκαταστάσεων.

Βεβαίως, ως επισημανθεί πως η πρόκληση είναι να λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια και οι υπηρεσίες που αυτά θα εξυπηρετούν τη θερινή τουριστική περίοδο του 2021. Να είμαστε ρεαλιστές, αλλά πρέπει να γίνει.

Βάλτε στη θέση σας κάποιον που θέλει να μπει σε αυτήν την αγορά. Πρέπει να ψηφιστεί ο νόμος, να βγουν οι προορισμοί, να γίνει το business plan, να αντληθούν τα λεγόμενα «πλεονάζοντα κεφάλαια», να οριστούν τα σχήματα συνεργασίας booking, ticketing με τις τοπικές κοινωνίες, να βρεθούν τα αεροπλάνα, να βγουν οι άδειες, να αγορασθούν τα αεροπλάνα, να πάρεις τους πιλότους, να πάρεις τα πληρώματα πτήσης, να τα εκπαιδεύσεις και μετά θα μπορείς ουσιαστικά να πετάξεις. Ακόμα όμως και έτσι, ένα σημαντικό, αναγκαίο βήμα συντελείται σήμερα με την ψήφιση του παρόντος νόμου.

Επίσης, θετικό πρόσημο έχουν και οι υπόλοιπες προβλέψεις του νομοσχεδίου που αφορούν ζητήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και κυρίως αυτές που αφορούν –πολύ σημαντικό, το λέγαμε με τον συνάδελφο Κέρκυρας– την ανανέωση των στόλων των λεωφορείων, τα φορτηγά δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, καθώς και την άμεση χορήγηση της προσωρινής άδειας οδήγησης σε όποιον περνάει τις εξετάσεις και τη σχετική δοκιμασία.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρόκληση για τη σημερινή Κυβέρνηση –και κλείνω, κυρία Πρόεδρε– είναι τα υδροπλάνα, ένα πάγιο αίτημα των νησιωτών και ιδίως των κατοίκων των μικρών μας νησιών, των ακριτικών νησιών της άγονης γραμμής, να αρχίσουν να πετούν και να εξυπηρετούν εντός της παρούσας κοινοβουλευτικής περιόδου.

Ας δούμε λίγο τα νησιά μας. Πεντέμισι χρόνια μεταναστολαγνείας, πολιτικής ανοικτών θυρών, ιδεοληπτικής και ύποπτης εκχώρησης σε επιτήδειους επαγγελματίες του ανθρωπισμού της διαχείρισης εθνικής σημασίας προβλημάτων, μας φέρνουν στο σήμερα, στις ειδήσεις που βλέπουμε αυτές τις μέρες στις οθόνες μας.

Η πρόκληση είναι με δράσεις όπως ο έλεγχος των μη κυβερνητικών οργανώσεων, η αυστηρότερη φύλαξη των συνόρων, η ολοκληρωμένη λειτουργία του προγράμματος επαναπατρισμού, η ολοκληρωμένη των κλειστών κέντρων φιλοξενίας να παραχθούν αποτελέσματα που θα ανακουφίζουν τους νησιώτες, αλλά και τους κατοίκους της ηπειρωτικής χώρας από τις ορατές συνέπειες της έντασης των μεταναστευτικών ροών, που υποδαυλίζει για δικούς της προφανείς λόγους, που έχουν να κάνουν και με αντίδραση στην αλλαγή της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής, η Τουρκία.

Θα κριθούμε, κυρίες και κύριοι, από τα αποτελέσματα, εκ των αποτελεσμάτων. Και αυτή η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη είναι αποφασισμένη να παραγάγει τα αποτελέσματα που χρειάζεται η χώρα, που χρειάζονται οι πολίτες.

Ευχαριστώ θερμά για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Νεοκλής Κρητικός από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά και να ετοιμάζεται η κ. Μονογιού.

ΝΕΟΚΛΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκατό χρόνια πριν εκδόθηκε η πρώτη άδεια πτήσης υδροπλάνου στην Ελλάδα. Σήμερα νομοθετούμε επιτέλους διευκολύνοντας την προώθηση δημιουργίας πολλών υδατοδρομίων στην ελληνική επικράτεια.

Τα βασικά σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχέδιο νόμου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο είναι, πρώτον, η δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, διατηρώντας τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, ήτοι τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και τη χορήγηση άδειας λειτουργίας, δεύτερον, η δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό, τρίτον, η έκδοση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση της άδειας να προβεί στις προβλεπόμενες από τον νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου, τέταρτον, η δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, πλωτά και σύνθετα τουριστικά καταλύματα, πέμπτον, η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού, έκτον, η συγκρότηση ολιγομελούς επιτροπής υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις υδατοδρομίων.

Ουσιαστικά το νέο νομοσχέδιο στοχεύει αφ' ενός στην εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου, δίνοντας ευκαιρία και σε ιδιώτες επενδυτές και αφ' ετέρου στην απλούστευση και την επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών για την αδειοδότηση των υδατοδρομίων.

Έρχεται, λοιπόν, να βελτιώσει τις υπάρχουσες διατάξεις που έδιναν τη δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων αποκλειστικά σε ΟΤΑ, λιμενικά ταμεία, οργανισμούς λιμένων και άλλους φορείς του δημοσίου.

Με την ψήφιση του νέου πλαισίου θα μπορεί να δημιουργήσει το δικό της υδατοδρόμιο μια μαρίνα ή ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα, χωρίς να εξαρτάται από κάποιον κρατικό οργανισμό. Τι σημαίνει αυτό; Ότι το νέο νομοσχέδιο ανοίγει τα φτερά των υδροπλάνων στην Ελλάδα.

Πρόθεσή μας είναι με την ψήφισή του να ξεκολλήσουν οι επενδύσεις που για χρόνια σφάλωναν στα γρανάζια της γραφειοκρατίας και να δημιουργηθούν υδατοδρόμια από την Αττική και τα νησιά του Αργοσαρωνικού μέχρι την Πελοπόννησο, το Ιόνιο, τις Κυκλάδες, την Κρήτη, τα Δωδεκάνησα.

Κάνοντας μια μικρή ιστορική αναδρομή, η λειτουργία των υδατοδρομίων πηγαίνει σχεδόν έναν αιώνα πριν, αφού το 1918 δόθηκε η πρώτη άδεια πτήσης, ενώ από το 1926 υδροπλάνα εκτελούσαν δρομολόγια από το Παλάτι Φάληρο προς την Κωνσταντινούπολη. Το 1929 η Κέρκυρα αποκτούσε το δικό της υδατοδρόμιο, το ίδιο και η Ρόδος, η Σύμη και το Καστελόριζο.

Τα πλεονεκτήματα για την πατρίδα μας θα είναι μεγάλα. Η Ελλάδα έχει δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμή, διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά και μεγάλο αριθμό λιμένων. Είναι προφανές ότι με την ανάπτυξη ενός δικτύου υδατοδρομίων θα αναδιαμορφωθεί το σύστημα των αερομεταφορών στη χώρα, γεγονός που θα καλύψει επαρκέστερα όχι μόνο τις τουριστικές υπηρεσίες, αλλά και τις ζωτικές ανάγκες των μονίμων κατοίκων των νησιών, ειδικά τους χειμερινούς μήνες.

Πρόκειται για μία νέα μορφή αερομεταφορών η οποία θα λει-

τουργεί με έναν εντελώς διαφορετικό συμπληρωματικό ρόλο προς τις υπάρχουσες μεταφορές, δεδομένου του γεωφυσικού ανάγλυφου της χώρας μας, αλλά και των προβλημάτων στην προσβασιμότητα.

Σχετικά με τη διευκόλυνση που παρέχει το νέο πλαίσιο που νομοθετούμε, αναφέρω ότι μέχρι σήμερα για να εγκριθεί ένα υδατοδρόμιο χρειαζόταν μια μελέτη περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων. Με το νέο νομοσχέδιο αυτή η αδειοδότηση θα μετακινηθεί στο Υπουργείο Περιβάλλοντος από την κατηγορία Α' στην κατηγορία Β', κάτι που θα σημαίνει πρότυπες περιβαλλοντολογικές δεσμεύσεις.

Με λίγα λόγια, σε χρόνο αυτό μεταφράζεται από είκοσι μέρες ή ένα μήνα το πολύ, σε αντίθεση με τον ένα περίπου χρόνο που απαιτείται τώρα για μια μελέτη περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων.

Είμαι βέβαιος ότι η ψήφιση του νομοσχεδίου ενισχύει την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν και θα εξυπηρετήσει την καλύτερη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με προορισμούς παραμεθόριους και απομακρυσμένους. Ειδικά στον άξονα της δυτικής Ελλάδος και του Ιονίου θα αποτελέσει εξαιρετικά σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στην περιοχή και όχι μόνο με τουριστικές επιπτώσεις.

Ως Βουλευτής Λακωνίας με χαροποιεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι ο Περιφερειάρχης Πελοποννήσου Παναγιώτης Νίκας διαπραγματεύεται τη δημιουργία δικτύου υδατοδρόμων, που θα εξυπηρετεί την Καλαμάτα, τη Μονεμβασιά, τη Μάνη και την Κυλλήνη. Θέλω να τον διαβεβαιώσω από αυτό εδώ το Βήμα ότι στηρίζω αυτό το έργο και πιστεύω ότι η υλοποίησή του θα συμβάλλει τα μέγιστα στον τουρισμό, αλλά και στην ανάπτυξη των τοπικών μας κοινωνιών.

Είναι φανερό ότι οι ευρύτερες ωφέλειες για τις τοπικές κοινωνίες θα είναι μεγάλες και θεωρούμε πως θα προσφέρει πολύτιμα έσοδα και πολλές θέσεις εργασίας.

Απλά, λοιπόν, σας καλώ να ψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο που αποτελεί από την Κυβέρνηση ένα ξεκάθαρο μήνυμα και μια συνέχεια στις παρεμβάσεις της με στόχο την ενίσχυση του αναπτυξιακού πλαισίου για την ανάπτυξη και ανάταξη της πατρίδας μας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εμείς, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Μονογυιού από τη Νέα Δημοκρατία και να ετοιμάζεται ο κ. Σενετάκης, επίσης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Σύμφωνα με τον κατάλογο, κυρία Πρόεδρε, είναι η σειρά μου να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Δεν έχετε κάνει αλλαγή; Με ενημερώνουν τώρα από την Έδρα ότι έχετε κάνει αλλαγή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Με ποιον;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Με την κ. Μονογυιού.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ: Έτσι μου είπαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Δώστε μου τον λόγο μετά την κ. Μονογυιού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Θα σας τον δώσω αμέσως μετά, απλώς αυτή την κατάσταση έχω, αυτή ανακοινώνω.

Ορίστε, κυρία Μονογυιού, έχετε τον λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό και στο προηγούμενο Κοινοβούλιο θυμώμασε το θέμα των υδατοδρόμων, πόσο σημαντική ήταν η πραγματοποίησή τους για τους νησιώτες. Η διαβούλευση και η συζήτηση ξεκίνησε το 2016 και ολοκληρώθηκε το 2018 με νόμο του ΣΥΡΙΖΑ. Αυτός ο νόμος, αντί να λύσει προβλήματα με τις μετακινήσεις στο Αιγαίο και στο Ιόνιο και να γίνει το έργο που τόσο περίμεναν οι κάτοικοι των νησιών, μπλόκαρε σε διάφορα αξεπέραστα γραφειοκρατικά κωλύματα. Να φανταστείτε ότι είχε για κάθε αδειοδότηση σαράντα δύο διοικητικές πράξεις!

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το νέο νομοσχέδιο κάνει απλές τις διαδικασίες για την έκδοση αδειών και δίνει τη δυνατότητα σε ιδιώτες να αποκτούν και αυτοί άδειες.

Τα υδατοδρόμια είναι η αρχή του τέλους πλέον της απομόνωσης των νησιών και των νησιωτών. Τα νησιά χωρίς αεροδρόμια αποκτούν νέο μέσο συγκοινωνίας με την υπόλοιπη χώρα. Εκτός από την εξυπηρέτηση των τουριστών βοηθάει τη μεταφορά κατοίκων, ασθενών, προϊόντων άμεσης ανάγκης, όπως είναι τα φάρμακα. Παράλληλα, βοηθάει την ανάπτυξη όλων των νησιών.

Εκεί πρέπει να δούμε την υλοποίηση της κατάργησης του τέλους υδατοδρόμων, στους κατοίκους των νησιών που δεν υπάρχει αεροδρόμιο. Αυτό είναι μια πρότασή μου.

Οι πολύωρες και απαγορευτικές συνδέσεις πλέον θα είναι παρελθόν. Το νομοσχέδιο δίνει τέλος στην αίσθηση της απομόνωσης όλων των κατοίκων στα μικρά νησιά. Αυτή η Κυβέρνηση υπεύθυνα χειρίζεται τα θέματα και τα προβλήματα των πολιτών με στόχο την καλύτερη ποιότητα της ζωής των Ελλήνων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εμείς, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Σενετάκης και αμέσως μετά ο κ. Κώτσος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτό που συμβαίνει με το νομοσχέδιο που συζητούμε και θα ψηφίσουμε –θέλω να πιστεύω– με διευρυμένη πλειοψηφία είναι πρωτόγνωρα ευχάριστο και οφείλω να το πω. Είναι από τις σπάνιες φορές που ο ΣΥΡΙΖΑ μάς ασκεί κριτική γιατί δεν υπαίτησαμε γρήγορα ένα σημαντικό αναπτυξιακό πλάνο και όχι γιατί κάναμε κάτι λάθος, κατά την κρίση του.

Μας ρώτα, λοιπόν, γιατί δεν πέταξαν τα υδροπλάνα. Τους καλωσορίζω στον κόσμο της ανάπτυξης.

Παρ' ότι δεν είναι ευγενικό το καλωσόρισμα με κριτική, είμαι υποχρεωμένος να ρωτήσω και εγώ με τη σειρά μου το εξής: Αλήθεια, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, γιατί δεν πέταξαν τα υδροπλάνα πέντε περίπου χρόνια που ήσασταν κυβέρνηση; Μήπως γιατί μετά από πολλές πιέσεις και παλινωδίες ψηφίσατε έναν νόμο, αλλά επί ενάμιση χρόνο δεν εκδώσατε δέκα Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, όπως ήσασταν υποχρεωμένοι για να ενεργοποιηθεί ο νόμος;

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νόμος που προβλέπει κανονιστικές διατάξεις που δεν εκδίδονται είναι νόμος ανενεργός. Το ξέρετε.

Μήπως, Επίσης, τα υδροπλάνα δεν πέταξαν γιατί ψηφίσατε έναν νόμο δυσλειτουργικό που αν τον έβλεπε επενδυτής, θα έψαχνε τα υδροπλάνα να πετάξει για να φύγει;

Εν πάση περιπτώσει, με τον νόμο που φέρνουμε εμείς ο επενδυτής δεν θα πρέπει να ξεπεράσει σαράντα δύο –ναι, σαράντα δύο– διοικητικές πράξεις προκειμένου να λάβει άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Με τον νόμο που ψηφίζουμε θεομοθετείται η δυνατότητα έγκρισης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, επεκτείνεται η δυνατότητα αδειοδότησης σε τουριστικούς λιμένες, αλλά και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Με απλά λόγια, δίνεται η δυνατότητα όχι μόνο σε δήμους, αλλά και σε ιδιώτες, να λειτουργήσουν υδατοδρόμια. Και ναι, υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να δούμε υδροπλάνα να πετάνε από αυτό κιόλας το καλοκαίρι, δηλαδή από αυτό το καλοκαίρι μπορούμε να δούμε να γίνονται πραγματικότητα στη χώρα μας όσα βλέπουμε στις ταινίες, όπου υδροπλάνα προσθαλασσώνονται, αποθαλασσώνονται μεταφέροντας με ευκολία τουρίστες.

Και βεβαίως, όλα αυτά δεν θα γίνονται σε βάρος του περιβάλλοντος. Άλλωστε, ουδέποτε η προστασία του περιβάλλοντος ήταν το πρόβλημα. Θα γίνονται με απόλυτο σεβασμό και ευαισθησία στο περιβάλλον, το οποίο δεν έχει σε τίποτα να επιβαρυνθεί από αυτού του είδους τη δραστηριότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο νομοσχέδιο αυτό υπάρχουν κι άλλα ζητήματα, όπως η χορήγηση προσωρινών αδειών οδήγησης, μία καινοτομία –θα έλεγα– του Υπουργείου Μεταφορών προκειμένου να μην ταλαιπωρούνται οι πολίτες, καθώς επίσης και θέματα που αφορούν τη δυνατότητα μίσθωσης του ΚΤΕΛ σε γραμμές που δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν οι αστικές συγκοινωνίες.

Επιτρέψτε μου, όμως, να κλείσω με ένα θέμα που απασχολεί

την Κρήτη, το θέμα του ΒΟΑΚ. Θεωρώ ιδιαίτερα θετικό που στο άρθρο 64 γίνεται αναφορά στην ανάγκη να τροποποιηθεί το καταστατικό του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης και να επανέλθει σε αυτόν η αρμοδιότητα πολλών μεγάλων αναπτυξιακών έργων. Έτσι πρέπει να γίνει. Αναπτυξιακός είναι ο ρόλος του ΟΑΚ. Γι' αυτό δημιουργήθηκε.

Θα περιμένουμε, λοιπόν, να δούμε τώρα, το Σάββατο, που θα επισκεφθεί την Κρήτη ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης για να εγκαινιάσει την έναρξη των εργασιών ενός άλλου μεγάλου αναπτυξιακού έργου στο αεροδρόμιο Καστέλι, περισσότερες αναφορές σ' αυτό το θέμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη μία μετά την άλλη τοποθετούμε τις ψηφίδες της ανάπτυξης και υλοποιούμε όλα όσα υποσχθήκαμε προεκλογικά στον ελληνικό λαό, ότι δηλαδή θα αλλάξουμε την εικόνα του τόπου μας. Και θα το κάνουμε όχι με λόγια, αλλά με έργα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Κώστος από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως μετά να ετοιμάζεται ο κ. Παππάς και ο κ. Νικολακόπουλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, με το παρόν νομοσχέδιο για άλλη μία φορά η Κυβέρνησή μας, η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, χαράσσοντας συγκροτημένη πολιτική επιβεβαιώνει στην πράξη ότι είναι αποφασισμένη να καταρρίψει όλα τα εμπόδια που κωλύουν τις επενδύσεις στην Ελλάδα, καθιστώντας τη χώρα μας πρωταγωνιστή σε διεθνές επίπεδο.

Μετά από μία δεκαετία κρίσης, καταστροφής, συρρίκνωσης της οικονομίας και του βιοτικού επιπέδου των πολιτών, κλεισίματος εκατοντάδων χιλιάδων επιχειρήσεων, φυγής στο εξωτερικό τετρακοσίων πενήντα χιλιάδων νέων, αλλά και οικογενειών, η χώρα μας χρειάζεται μία επενδυτική επανάσταση, μία γενικευμένη επενδυτική επανάσταση ώστε να εισρεύσουν κεφάλαια, να δημιουργηθούν νέες καθαρές θέσεις εργασίας, να απεμπλακούν «projects» από τα γρανάζια της γραφειοκρατίας, να ανοίξουν επαγγέλματα, να δουλέψει η οικονομία, να αλλάξει η ψυχολογία.

Είναι ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για όλους εμάς να αλλάξουμε την εικόνα της χώρας μας και στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, ξεκινώντας από σημεία - σταθμούς, αποσαφηνίζοντας το θεσμικό πλαίσιο και απλουστεύοντας κυρίως τις γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Για μία χώρα που έχει την ευλογία να έχει δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής, ευρισκόμενη στην ένατη θέση παγκοσμίως, να έχει περίπου έξι χιλιάδες νησιά και νησίδες, εκ των οποίων τα εκατόν δέκα επτά κατοικημένα, φαινόμενο μοναδικό στην ευρωπαϊκή ήπειρο, είναι αδιανόητο να μην έχει υδατοδρόμια, όταν τα έχει από τη δεκαετία του 1920 και του 1930.

Η Ελλάδα έχει ένα περιβάλλον το οποίο μπορεί να αναπτύξει το μεγαλύτερο δίκτυο υδροπλάνων στον κόσμο όχι μόνο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των τουριστών, αλλά και για τη δημιουργία διακομιστικών κέντρων και μεταφοράς προϊόντων, κυρίως αγροτικών και κτηνοτροφικών και ενός νέου τουριστικού υψηλά υποσχόμενου τουριστικού προϊόντος.

Έτσι, λοιπόν, έρχεται το παρόν νομοσχέδιο να δημιουργήσει νέες υποδομές και καινοτομίες στον τομέα των υδατοδρομίων. Δίνει τη δυνατότητα χορήγησης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να ιδρύσουν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια. Παρέχεται, δηλαδή, ευελιξία στους δημόσιους φορείς που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν υποδομές, να προβούν σε μία διαγνωστική διαδικασία στη λειτουργία του υδατοδρόμιου.

Επιτυγχάνεται η διευκόλυνση της έκδοσης των αδειών, αλλά και προσελκύονται περισσότεροι επενδυτές του χώρου, συμβάλλοντας γενικότερα στην ανάπτυξη των υδατοδρομίων. Η άδεια ίδρυσης πλέον δίνεται και σε ιδιωτικούς φορείς. Δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων σε περιοχές τουριστικών λιμένων, μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια, σε περιοχές ολοκλη-

ρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Ενισχύουμε το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, διευρύνοντας την επισκεψιμότητα σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, εξυπηρετώντας υψηλότερης αξίας τουριστικές ομάδες.

Θα ήθελα εδώ να σας μεταφέρω το παράδειγμα της λίμνης Πλαστήρα που είναι ένας δημοφιλής τουριστικός προορισμός και που εκτιμώ ότι μέσα από τη διαδικασία ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου θα εξυπηρετήσει ακόμη περισσότερο την τουριστική ανάπτυξη, θα προσελκύσει τουρίστες υψηλότερου οικονομικού επιπέδου, δεδομένου ότι το πλέον κοντινό αεροδρόμιο στη λίμνη Πλαστήρα είναι αυτό της Αγχιάλου, το οποίο με το λεωφορείο απέχει τουλάχιστον πάνω από δύομισι ώρες.

Θα ήθελα εδώ να θυμίσω ότι το 2005 είχε πραγματοποιηθεί τότε επί κυβερνήσεως Κώστα Καραμανλή και υπουργίας του Δημήτρου Σιούφα στο Υπουργείο Ανάπτυξης, δοκιμαστική πτήση που, δυστυχώς όμως, δεν ευόδωσε να έχει συνέχεια λόγω των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων.

Με τα υδατοδρόμια, συνάδελφοι, θα εξασφαλιστεί ποιοτικότερη και ευκολότερη προσβασιμότητα των τουριστών στην περιοχή μας και έτσι θα διευρυνθεί η επισκεψιμότητα και η περαιτέρω ανάπτυξη της λίμνης Πλαστήρα. Θα ενισχυθούν και θα δρομολογηθούν νέα επενδυτικά σχέδια των εγχώριων επιχειρηματιών και θα δημιουργηθούν νέα τουριστικά προϊόντα, παράλληλες δραστηριότητες και νέες θέσεις εργασίας.

Τα υδατοδρόμια δεν είναι, όμως, απαραίτητα μόνο και μόνο για τον τουρισμό μας, αλλά και ιδανικά μέσα για περιοχές όπως η Καρδίτσα που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από χερσαίο αεροδρόμιο για μεταφορές αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, όπως είπα, για μεταφορές φαρμάκων, για έκτακτες μεταφορές νοσοκομειακής περίθαλψης, για διασώσεις κυρίως τους χειμερινούς μήνες.

Εκτός από τα παραπάνω όμως, για τα υδατοδρόμια, το παρόν νομοσχέδιο ρυθμίζει και θέματα που έχουν να κάνουν με τον εκσυγχρονισμό των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Και εδώ, θέλω να πιστεύω ότι το εναπομείναν ποσό από τα 40 εκατομμύρια ευρώ, που υπήρχε για την ανανέωση του στόλου των υπεραστικών και αστικών λεωφορείων -που αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ, έχουν μείνει περίπου 2.400.000 ευρώ, εκ των οποίων έχω πληροφορηθεί ότι περίπου 800 με 900 χιλιάδες ευρώ θα διατεθούν για την αναβάθμιση των σταθμών των λεωφορείων και μένει ένα μικρό ποσό για την αναβάθμιση του στόλου-, θα πρέπει να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο, γιατί υπάρχει, πραγματικά, μεγάλη ανάγκη εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του στόλου των ΚΤΕΛ και των υπεραστικών και των αστικών.

Σε αυτό το σημείο, να επισημάνω και μια αδυναμία που υπάρχει στις ορεινές και μειονεκτικές περιοχές και αφορά τη μεταφορά των μαθητών. Δεδομένου ότι εκεί δεν υπάρχουν αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης-ταξί, πρέπει να δίνεται η δυνατότητα να μπορούν αυτή τη μεταφορά να την κάνουν οι ιδιώτες, όπως σας έχω εγγειρήσει και σχετικό υπόμνημα.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να διαβεβαιώσω πως η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, μέσα από ένα οργανωμένο θεσμικό πλαίσιο έχει κηρύξει γενικευμένο ξεσηκωμό, ούτως ώστε να καταστεί η χώρα μας φιλική για τις επενδύσεις, δίνοντας το σύνθημα ότι η Ελλάδα θα γίνει φιλόξενος και δεκτικός προορισμός για επενδύσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Παππάς από τη Νέα Δημοκρατία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ως Βουλευτής Δωδεκανήσων περιοδεύω σε τακτική βάση στα νησιά μας. Συναντώ τους κατοίκους και συζητάμε τα προβλήματα και τις ανησυχίες τους. Στο Καστελόριζο ο Στράτος και ο Κλήμης με ρώτησαν τι μπορούμε να κάνουμε ώστε να μην υπάρχουν ελλείψεις στα φάρμακα και να αναγκάζομαστε να περνάμε συνέχεια απέναντι. Η Καλλιόπη, ο Νίκανδρος, η Μαριγώ από την Κάρπαθο, ο Μηνάς, η Λιλή από την Κάσο, η Βαρβάρα, ο Θεολόγος και ο Νικόλας από την Αστυπάλαια μου μίλησαν για το τεράστιο πρόβλημα που υπάρχει στη σύνδεση

των νησιών.

Έχω ζηήσει τι πάει να πει ακριτική γραμμή, τι σημαίνει να περιμένεις να δέσει το πλοίο στο λιμάνι. Τους ίδιους προβληματισμούς άκουσα και στην Κάλυμνο, την Πάτμο, τη Σύμη, την Τήλο, τη Χάλκη. Ακόμα και στο Αγαθονήσι η φίλη μου η Μαρίτσα, που φτιάχνει γλυκά, ψάχνει να βρει πώς θα μπορέσουν αυτά τα υπέροχα γλυκά του Αγαθονησίου να πάνε σε όλη την Ελλάδα και να γίνουν γνωστά.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το πολυνομοσχέδιο που ψηφίζουμε σήμερα μπορεί να δώσει λύση στα προβλήματα αυτά. Μπορεί να δημιουργήσει τις συνθήκες και τις προοπτικές, έτσι ώστε τα νησιά μας να συνδεθούν μεταξύ τους. Μπορεί να λύσει χρόνια προβλήματα, μπορεί να προσελκύσει κεφάλαια και επενδύσεις που θα ωφελήσουν κατά κύριο λόγο τους νησιώτες μας.

Με το πολυνομοσχέδιο που φέρνουμε δεν ανακαλύπτουμε τον τροχό. Κάνουμε απλά και αυτονόητα πράγματα. Μπορεί να σας ακουστεί πρωτόγνωρο, αλλά για τα Δωδεκάνησα τα υδροπλάνα δεν είναι καινοτομία. Περίπου έναν αιώνα πριν, υπήρχαν υδατοδρόμια στο Μανδράκι της Ρόδου, στο Καστελόριζο, στη Λέρο, στη Σύμη και σε άλλα νησιά μας, όταν ακόμα δεν είχαν προσαρτηθεί τα Δωδεκάνησα στην Ελλάδα. Είναι χρέος μας λοιπόν, να λειτουργήσουμε ξανά τα υδατοδρόμια, τουλάχιστον, πριν περάσει ο αιώνας. Γι' αυτό εμείς βάζουμε ένα τέλος στην αβεβαιότητα, την κωλυσιεργία και τις παθογένειες που υπήρχαν και χαρακτηρίζαν διαχρονικά το ελληνικό κράτος. Δυστυχώς όμως, μέχρι πριν από οκτώ μήνες είχαμε μια κυβέρνηση που έκανε τα πάντα για να ενισχύσει τις παθογένειες αυτές, την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ερχόμαστε σήμερα και επιταχύνουμε τις διαδικασίες. Χορηγούμε ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, θεσμοθετούμε ένα σαφές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο. Με αυτόν τον τρόπο, δημιουργούμε τις προϋποθέσεις εκείνες για την προσέλκυση περισσότερων επενδυτών, για την ανάπτυξη ενός μεγάλου δικτύου υδατοδρομίων, του δικτύου που δεν μπόρεσε να επιβιώσει στην Ελλάδα το διάστημα 2004 - 2008, λόγω της γραφειοκρατίας και του χάους των αρμοδιοτήτων. Πιο ώριμοι σήμερα και προχωρώντας ένα βήμα πιο μπροστά, δίνουμε τη δυνατότητα άδειας ίδρυσης υδατοδρομίων, όχι μόνο στους δημόσιους φορείς, αλλά και στους ιδιώτες. Εδώ είναι μια σημαντική διαφορά μας, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Εμείς, είμαστε υπέρ της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Δεν θεωρούμε τους ιδιώτες επενδυτές κακούς λύκους ούτε κακό δαίμονα της οικονομίας μας, δεν πολεμάμε, δεν βάζουμε εμπόδια στην υγιή ιδιωτική πρωτοβουλία.

Με τη νομοθετική μας παρέμβαση, οι επενδυτές μπορούν να προχωρήσουν στην υλοποίηση των έργων αυτών, έργα τα οποία θα αποφέρουν άμεσα οικονομικά οφέλη για το κράτος, έργα που δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, έργα που γεννούν ανάπτυξη και δημιουργούν ευκαιρίες. Ταυτόχρονα, στο νομοσχέδιο προβλέπεται η δυνατότητα εκπαιδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου, όχι μόνο από την ΥΠΑ, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού. Τα υδατοδρόμια έχουν μια άλλη πτυχή. Μπορούν να αποτελέσουν μοχλό τουριστικής ανάπτυξης, την οποία ανάπτυξη έχουν ανάγκη τα νησιά μας, την έχει ανάγκη όλη η χώρα. Η βαριά βιομηχανία της ελληνικής οικονομίας θα αποκτήσει ένα ακόμα όπλο, θα μπορεί να ανταπεξέλθει σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στις μετακινήσεις και τις μεταφορές.

Με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ανοίγει η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων όχι μόνο σε λιμάνια και λίμνες, αλλά δίνεται η δυνατότητα κατασκευής και σε περιοχές τουριστικών λιμένων, σε μαρίνες, σε καταφύγια, σε αγκυροβόλια. Με αυτόν τον τρόπο διευκολύνουμε και διευρύνουμε την επισκεψιμότητα των περιοχών τουριστικών ενδιαφερόντων. Τουριστικό προϊόν της χώρας ενισχύεται και γίνεται ακόμα πιο ελκυστικό. Θα μπορούν όλοι να γνωρίσουν τις ομορφιές της Ελλάδος, ακόμα και στο πιο απομακρυσμένο και μικρό μέρος αυτής.

Το νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει μεγαλύτερη αξία και για κάτι ακόμα. Κάθε υδροπλάνο που θα προσθαλασσω- νεται δεν θα μεταφέρει μόνο ανθρώπους, εμπορεύματα, τρόφιμα

ή φάρμακα, αλλά θα μεταφέρει και ένα μήνυμα το οποίο θα ανα- νενώνεται συνεχώς. Ένα μήνυμα στους νησιώτες μας, ότι κανείς δεν τους ξεχνάει, ότι όσο μεγάλη κι αν είναι η απόσταση, μπορεί να μικρύνει. Τα υδατοδρόμια θα εμβαθύνουν το αίσθημα ασφάλειας για τους νησιώτες μας, για τους νησιώτες οι οποίοι δικαιολογημένα τόσα χρόνια αισθάνονται ότι το κράτος της Αθήνας τους έχει ξεχάσει. Εμείς, όμως, δεν τους ξεχνάμε, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, και είμαστε εδώ να το αποδείξουμε με πράξεις και όχι με παχιά λόγια και υποσχέσεις.

Το νομοσχέδιο, που ψηφίζεται σήμερα είναι η πράξη και οι επενδύσεις είναι έτοιμες να γίνουν. Η ανάπτυξη στη συγκεκρι- μένη περίπτωση δεν είναι κενή περιεχομένου. Στόχος μας είναι να πολλαπλασιάσουμε προς όφελος του ελληνικού λαού. Δεν θα κουραστώ και δεν πρόκειται να σταματήσω να το επαναλαμβάνω από αυτό το βήμα: Στα Δωδεκάνησα χτυπά η καρδιά της Ελλά- δος, στα Δωδεκάνησα είναι στραμμένα τα βλέμματα όλου του πλανήτη. Οφείλουμε να εξασφαλίσουμε ότι οι κάτοικοι των Δω- δεκανήσων δεν θα αντιμετωπίσουν άλλες ελλείψεις, δεν θα νιώ- σουν ποτέ ξεχασμένοι και αποκομμένοι, δεν θα νιώθουν ανασφα- λείς. Οφείλουμε να εξασφαλίσουμε ότι δεν θα υπάρξουν ελλεί- ψεις σε είδη πρώτης ανάγκης στα μικρά νησιά μας, τα απομονω- μένα. Οφείλουμε να ενισχύσουμε τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Τα υδατοδρόμια είναι ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή, είναι ένας τρόπος επίλυσης προβλημάτων που υπάρχουν εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Είναι ένα βήμα ενί- σχυσης του αισθήματος ασφάλειας των κατοίκων, είναι ένα βήμα οικονομικής ανάπτυξης.

Γι' αυτό σας καλώ για μια ακόμα φορά να βάλετε όλες σας στην άκρη τις ιδεοληψίες και τις εμμονές σας και να υπερψηφί- σετε το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Νικολακόπουλος και να ετοιμάζει ο κ. Βο- λουδάκης.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με το παρόν σχέ- διο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, η σημερινή Κυβέρνηση έρχεται να υλοποιήσει μια ακόμα καίρια δέσμευσή της απέναντι στον ελληνικό λαό. Πρόκειται για μια δέσμευση, που αφορά την υλοποίηση ενός έργου εθνικής εμβέλειας, όπως αυτό της λει- τουργίας υδροπλάνων στην Ελλάδα, αρχής γενομένης από το φετινό καλοκαίρι. Είναι ένα έργο που εντάσσεται στο συνολικό αναπτυξιακό σχεδιασμό της Νέας Δημοκρατίας και που έχει ανάγκη η χώρα για μια ισχυρή, βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη, διότι οι υποδομές και οι ιδιαίτερα καλά σχεδιασμένες υποδομές σημαίνουν ανάπτυξη και κάθε ευρώ που επενδύεται σε αυτές επι- στρέφεται περίπου στο διπλάσιο στην εθνική οικονομία. Έργα τέτοιου εμβέλειας σημαίνουν θέσεις εργασίας.

Εδώ, διαφέρουμε σημαντικά τόσο ως προς τη φιλοσοφία μας όσο και ως προς την ασκούμενη πολιτική από την προηγούμενη κυβέρνηση. Όλοι θυμόμαστε πόσο πονεμένο είναι το συγκεκρι- μένο έργο, θύμα της ανεύθυνης και αδιάφορης πολιτικής και των ιδεολογικών αποχρώσεων προσκομμάτων επί ημερών ΣΥΡΙΖΑ. Και βέβαια αυτό επιβεβαιώνεται από τη σημερινή παντελή απου- σία Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ στη συζήτηση του σημερινού νομο- σχεδίου.

Και φυσικά όλοι θυμόμαστε τι συνέβη με πάρα πολλά άλλα έργα όπως για παράδειγμα με το εμβληματικό έργο του Ελληνι- κό ή με τον οδικό άξονα Πάτρα - Πύργος και τον κατακερματι- σμό του που το έθεσε στον αέρα. Αυτά τα γνωρίζουν καλά οι πολίτες.

Ευτυχώς για τον τόπο αυτές οι μέρες ανήκουν στο παρελθόν, καθώς η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με συνέπεια και απο- φασιστικότητα προχωρά στην υλοποίηση ενός εθνικού αναπτυ- ξιακού σχεδίου σε αυτό που χρειάζεται η χώρα στον νευραλγικό τομέα των υποδομών και των επενδύσεων. Διότι είναι κρίσιμα έργα που συνδέονται με εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους, έργα που αναδεικνύουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε περιφε- ρειας, έργα που φέρουν την ανάπτυξη μέσα από τις επενδύσεις

και την ιδιωτική συμμετοχή, όπως συμβαίνει σε όλες τις σύγχρονες χώρες, έργα που δημιουργούν θέσεις εργασίας και τονώνουν την οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες.

Ένα τέτοιο εμβληματικό έργο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αυτό της ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων που σηματοδοτεί την αλλαγή αναπτυξιακής πορείας της χώρας, καθώς μέσα από τις παρεμβάσεις του σημερινού νομοσχεδίου δημιουργούνται πραγματικά οφέλη.

Πρόκειται για παρεμβάσεις τόσο κρίσιμες για τα νησιά μας και τις παράλιες πόλεις που είναι διάσπαρτες σε ένα προικισμένο τόπο όπως η Ελλάδα. Οι παρεμβάσεις αυτές του νομοσχεδίου είναι κρίσιμες και για τον Νομό Ηλείας που διαθέτει λιμάνια και λίμνες που πληρούν τις προϋποθέσεις για την κατασκευή και λειτουργία υδατοδρομίων, όπως η Κυλλήνη, το Κατάκολο και η λίμνη Καϊάφα.

Για τις περιοχές αυτές έχει ήδη εκδηλωθεί επενδυτικό ενδιαφέρον, ενώ τόσα χρόνια τα σχέδια έμειναν στα χαρτιά, λόγω των γραφειοκρατικών εμποδίων και αγκυλώσεων και των στρεβλώσεων της μέχρι σήμερα νομοθεσίας.

Με τις παρεμβάσεις αυτές ευνοούμε τον τουρισμό, το εμπόριο, τις μεταφορές και τις στρατηγικές επενδύσεις που τόσο έχουμε ανάγκη για την ανάκαμψη της οικονομίας μας και την ανάπτυξη του τόπου μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως παράταξη πιστεύουμε ότι ο δρόμος για την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας κρίνεται από την επενδυτική μας πολιτική, μία πολιτική που και καλά γνωρίζουμε και βαθιά πιστεύουμε ως παράταξη. Σ' αυτή την κατεύθυνση το σημερινό νομοσχέδιο διαθέτει ένα ισχυρό επενδυτικό πρόσημο.

Συγκεκριμένα, μέσα από τη δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό φορέα, δημιουργείται για τους ιδιώτες μία επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές, διευκολύνοντας την ανάπτυξη υδατοδρομίων, αφού πολλοί δημόσιοι φορείς αδυνατούν τόσο να χρηματοδοτήσουν τις απαραίτητες υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου, όσο και να εκπνήσουν σχετικές μελέτες του τεχνικού φακέλου που απαιτούνται πριν από την υποβολή της αίτησης για την άδεια έγκρισης.

Παράλληλα δίνουμε τη δυνατότητα υπαγωγής της κατασκευής των υδατοδρομίων στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων με σκοπό την ενθάρρυνση, την ενεργητική υποστήριξη και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Κυριότερο απ' όλα προχωρούμε στην απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης των υδατοδρομίων και την παροχή ευελιξίας χρηματοδότησης είτε αυτά θα κατασκευάζονται και θα λειτουργούν από δημόσιους, είτε από ιδιωτικούς φορείς, ενώ με τη σχετική διάταξη φροντίζουμε ώστε να μην ακυρωθούν διαγωνιστικές διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει κατά τη διάρκεια ισχύος του ν.4568/2018, προκειμένου να μπορέσουν να ολοκληρωθούν και να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις ίδρυσης και λειτουργίας των συγκεκριμένων υποδομών.

Με σωστό επομένως σχεδιασμό στο επίκεντρο ξεπερνούμε τις επικαλύψεις φορέων, προωθούμε αντιγραφειοκρατικές διαδικασίες έγκρισης, αξιολόγησης και υλοποίησης έργων, ενθαρρύνουμε τις επενδύσεις με σκοπό να καλύψουμε το μεγάλο επενδυτικό κενό που μας άφησε η κρίση και η εχθρικά διακείμενη πολιτική της προηγούμενης κυβέρνησης απέναντι σε ιδιώτες επενδυτές.

Τα οφέλη της σημερινής παρέμβασης είναι εξόχως σημαντικά και πολλαπλά θα έλεγα για την οικονομία της χώρας μέσα από την τόνωση του τουρισμού που συνεπάγεται η λειτουργία των υδροπλάνων και ειδικότερα η δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Δημιουργούνται συνεπώς νέα τουριστικά προϊόντα, παράλληλες δραστηριότητες, καθώς και νέο ενδιαφέρον για επενδύσεις στον τομέα των ακινήτων, αλλά και άλλων υπηρεσιών σε νησιά και σε παράλιες πόλεις της χώρας.

Την ίδια στιγμή διευκολύνεται και διευρύνεται η επισκεψιμότητα

της περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και ενισχύεται το ελληνικό τουριστικό προϊόν προσελκύοντας και εξυπηρετώντας επισκέπτες υψηλότερης τουριστικής αξίας. Επίσης, μέσα από τη συγκεκριμένη παρέμβαση, απομακρυσμένες περιοχές αποκτούν πλέον αεροπορική σύνδεση και σύντομη προσέγγιση από αστικά κέντρα και αεροδρόμια.

Αντιλαμβάνεστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πόσο σημαντικό είναι αυτό όχι μόνο για την τουριστική ανάπτυξη των ακριτικών μας περιοχών, αλλά και για την εξυπηρέτηση επειγόντων περιστατικών, όπως είναι οι περιπτώσεις αεροδιακομιδής ασθενών και οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Επίσης, εξαιρετικά σημαντικές είναι και οι διατάξεις για τη δυνατότητα υλοποίησης απευθείας διεθνών πτήσεων σε υδατοδρόμια της Ελλάδας τόσο από και προς κράτη που έχουν κυρώσει και εφαρμόζουν τη Συνθήκη Σέγκεν όσο και για κράτη που δεν την έχουν κυρώσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η λειτουργία υδατοδρομίων συνδέει τα αστικά μας κέντρα με τις ακριτικές περιοχές, ενώνει την Ελλάδα με τον υπόλοιπο κόσμο, προωθεί ένα πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών και τονώνει την τουριστική ανάπτυξη στο σύνολο της επικράτειας, αλλά και στις περιφέρειες της χώρας που τόσο έχουν ανάγκη, όπως είναι και η περιφέρεια του Νομού Ηλείας που έχω την τιμή να εκπροσωπώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σίγουρο ότι μετά το σημερινό νομοσχέδιο η πατρίδα μας εισέρχεται σε άλλη αναπτυξιακή πορεία που θα δημιουργήσει σημαντικές προϋποθέσεις οικονομικής ευημερίας. Για τον λόγο αυτό, σας καλώ να ψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εμείς, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, 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, σαράντα έξι μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί καθηγητές από το 2^ο Γενικό Λύκειο Σπάρτης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βολουδάκης και να ετοιμάζεται ο κ. Φόρτωμας από τη Νέα Δημοκρατία.

ΜΑΝΟΥΣΟΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και λίγα χρόνια στην Ελλάδα υδατοδρόμια ακούμε και υδατοδρόμια δεν βλέπουμε. Μία υποδομή η οποία θα εξασφάλιζε πρόσθετη τουριστική κίνηση, πρόσθετο τουριστικό εισόδημα από τουρίστες υψηλού επιπέδου, που θα εξασφάλιζε συνδέσεις που τα συμβατικά μέσα δεν διασφαλίζουν, για κάποιο λόγο δεν έχει αναπτυχθεί στην πατρίδα μας. Και ο λόγος που δεν έχει αναπτυχθεί είναι η γραφειοκρατία και το στρεβλό θεσμικό πλαίσιο.

Με το νομοσχέδιο, που σήμερα έρχεται προς ψήφιση και που συζητάμε αυτές τις μέρες πιστεύω ότι γίνεται μία τομή τόσο στη φιλοσοφία της προσέγγισης -καθώς αντίθετα με ό,τι προβλεπεται από τον σχετικό νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, τώρα μπορεί να προβεί σε σχετικές επενδύσεις είτε το δημόσιο, είτε ιδιώτης επενδυτής- αλλά προκύπτει και μια μεγάλη αλλαγή στην απλούστευση των διαδικασιών.

Αυτό που απέτρεπε τους περισσότερους επενδυτές ήταν το πόσο σύνθετη ήταν η διαδικασία της αδειοδότησης για ένα υδατοδρόμιο. Πιστεύω ότι σήμερα με το νομοσχέδιο αυτό αντιμετωπίζεται. Δημιουργείται ένα θεσμικό πλαίσιο αποτελεσματικό και ευνοϊκό για τις επενδύσεις. Είμαι βέβαιος ότι πολύ σύντομα θα δούμε αποτελέσματα από αυτό. Είμαι βέβαιος ότι πολύ σύντομα θα δούμε επενδύσεις και συνδέσεις, που είναι πολύ κρίσιμες για τον τουρισμό μας, αλλά και για τις μεταφορές μέσα στη χώρα.

Θέλω να πω δυο λόγια για μια από τις διατάξεις εκτός του θέματος των αεροδρομίων, το άρθρο 64 του νομοσχεδίου, το οποίο αναφέρεται στον Οργανισμό Ανάπτυξης της Κρήτης. Με αυτό

τροποποιείται το καταστατικό του Οργανισμού Ανάπτυξης της Κρήτης. Γίνεται μια τροποποίηση η οποία έρχεται να προσαρμόσει τον οργανισμό στα σημερινά δεδομένα.

Όταν ιδρύσαμε τον οργανισμό του 2013, θεσπίσαμε ότι ο Υπουργός ορίζει μόνο τον διευθύνοντα σύμβουλο και πρόεδρο είναι πάντα *ex officio* τότε ο γενικός γραμματέας της αποκεντρωμένης διοίκησης. Στην πορεία έπαψε να υπάρχει ο γενικός γραμματέας της αποκεντρωμένης διοίκησης ως θέση μετακλητού, ως πολιτική θέση. Έκτοτε αντικαταστάθηκε από τον συντονιστή της αποκεντρωμένης διοίκησης.

Αυτό που συνέβη στην πράξη ήταν κάτι που αποδυνάμωσε τον οργανισμό, γιατί όταν ιδρύαμε τον οργανισμό το πνεύμα της συγκρότησης του διοικητικού συμβουλίου ήταν ότι δια του γενικού γραμματέα της αποκεντρωμένης διοίκησης εκπροσωπούσαν, κατά κάποιον τρόπο, η κυβέρνηση, οπότε διευκολύνονταν η επικοινωνία του οργανισμού με τα Υπουργεία.

Αυτόν τον σκοπό υπηρετεί η αλλαγή που γίνεται σήμερα όπου θεσπίζεται ότι και ο Πρόεδρος ορίζεται με απόφαση του Υπουργού και είναι σωστό αυτό. Τώρα και ο Πρόεδρος και ο διευθύνων σύμβουλος ορίζονται με απόφαση του Υπουργού. Είναι και πρέπει να είναι άνθρωποι με υψηλά προσόντα, με πτυχία, με επαγγελματική εμπειρία. Πιστεύω ότι αυτό θα βοηθήσει τον οργανισμό να πάρει ξανά μπροστά. Χρησιμοποιώ αυτόν τον όρο γιατί η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είδε εχθρικά τον οργανισμό αυτόν από την αρχή.

Αφαίρεσε αρμοδιότητες, του πήρε την ΕΥΔΕ ΒΟΑΚ, τη διεύθυνση η οποία είχε αρμοδιότητα τον ΒΟΑΚ και γενικά προσπάθησε να απαξιώσει, να αποδυναμώσει τον οργανισμό και να επιστρέψει τα πάντα στο κέντρο, στο Υπουργείο, να κάνει δηλαδή την αντίστροφη κίνηση από αυτό που είχαμε κάνει το 2013.

Το 2013 θελήσαμε, ιδρύοντας τον οργανισμό, να δημιουργήσουμε στην Κρήτη μια δομή, η οποία θα είχε πλήρη έλεγχο των μεγάλων έργων υποδομών στην Κρήτη, των ζητημάτων που είχαν να κάνουν όχι μόνο με τα δημόσια έργα, αλλά και με τη διαχείριση των υδάτων και με μια σειρά από άλλα θέματα, αξιοποιώντας υπηρεσίες και φορείς που προϋπήρχαν, εξοικονομώντας πόρους και κάνοντας έναν πιο ισχυρό οργανισμό.

Αυτό πήρε ένα δρόμο προς τη διάλυση στα χρόνια του ΣΥΡΙΖΑ. Ευτυχώς πριν διαλυθεί ο Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης έπεσε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και έτσι σήμερα ερχόμαστε - έστω και με κάποια καθυστέρηση, κύριε Υπουργέ, πρέπει να του πω- να αποκαταστήσουμε την κατάσταση όσον αφορά το διοικητικό συμβούλιο.

Εκκρεμεί ακόμα, κύριε Υπουργέ, η ουσιαστική αποκατάσταση των αρμοδιοτήτων, η επιστροφή των αρμοδιοτήτων δηλαδή που ο ΣΥΡΙΖΑ αφαίρεσε από τον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης, το οποίο είναι βεβαίως στόχος δικός μας.

Είμαι βέβαιος ότι θα πείτε στην πορεία της συζήτησης και στο κλείσιμο περισσότερα για αυτό, γιατί αυτή τη στιγμή οι ελλείψεις στις υποδομές της Κρήτης απαιτούν απάντηση. Το μείζον θέμα της Κρήτης είναι βέβαια ο ΒΟΑΚ, έχει γίνει πολύ μεγάλη συζήτηση το τελευταίο διάστημα για αυτό, έχει γίνει συζήτηση και για τη χρηματοδότηση και θέλω να πιστεύω ότι είμαστε κοντά στο τελικό σχήμα. Έχουμε τη θετική εξέλιξη με την διαφαινόμενη δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν τα κέρδη των κεντρικών τραπεζών της Ευρώπης που επιστρέφουν στην Ελλάδα για τη χρηματοδότηση του έργου.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον η εκκρεμότητα όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τον τρόπο της διοίκησης ζητά να λυθεί το συντομότερο. Δεν έχουμε πλέον δικαιολογία. Είμαι βέβαιος ότι θα κάνετε το σωστό και θα είμαστε εδώ και για να επαίνουμε και για να απαιτούμε αυτό που είναι το σωστό και για να ελέγχουμε στο πλαίσιο της κοινοβουλευτικής διαδικασίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Φόρτωμας και στη συνέχεια ο κ. Μπουτσικάκης.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι συνάδελφοι με το σχέδιο

νόμου για την ίδρυση και λειτουργία των αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, των υδατοδρομίων, δηλαδή, εισάγεται το ορθολογικό θεσμικό πλαίσιο που είναι αναγκαίο, ώστε να δημιουργηθούν, αλλά και να αναπτυχθούν οι απαραίτητες υποδομές για τη χώρα, δεδομένου του γεωφυσικού ανάγλυφού της, καθώς και του νησιωτικού της χαρακτήρα, αλλά και των προβλημάτων στην προσβασιμότητα που ανακύπτουν κι οι οποίες για χρόνια αποτελούσαν ένα ζητούμενο.

Η χώρα μας είχε και έχει ανάγκη από υποδομές υδατοδρομίων, ώστε να μπορούν επιτέλους να αξιοποιηθούν και τα υδροπλάνα για τις μεταφορές σε νησιά, σε απομακρυσμένες παραθαλάσσιες περιοχές συμπληρωματικά προς την ακτοπλοία.

Το πλαίσιο που είχε θεσπισθεί έπασχε από διάφορες ασάφειες και σημαντικά γραφειοκρατικά βάρη. Σε μεγάλο βαθμό καθιστούσε πρακτικά μη εφικτή την προσέλκυση επενδυτών και κυρίως την υλοποίηση σχετικών επενδύσεων.

Έτσι, λοιπόν, η Κυβέρνησή μας, πιστή στις δικές της δεσμεύσεις και προεκλογικά και στο σχέδιο της για συστηματικές και συμπεριφέρουσες επενδύσεις στη χώρα μας επιδεικνύει και πάλι την πολιτική της αποτελεσματικότητας.

Με το υφιστάμενο και παρόν νομοσχέδιο εντάσσεται στο πλαίσιο εκείνων των νομοθετικών πρωτοβουλιών, που απαντούν αφ' ενός σε ένα μακροχρόνιο αίτημα, αλλά αφ' ετέρου αποτελούν ένα σοβαρό βήμα να γίνει η Ελλάδα μας περισσότερο φιλική ως επενδυτικός προορισμός φυσικά καθιστώντας ευκολότερη κι ανεότερη τη θαλάσσια συγκοινωνία ειδικά σε μικρές νησιωτικές περιοχές, αλλά παράλληλα είναι σε θέση να βελτιώσουν και το τουριστικό μας προϊόν καθιστώντας το περισσότερο αποτελεσματικό και ανταγωνιστικό.

Έτσι, λοιπόν, πολυετείς συζητήσεις για την κατασκευή κατάλληλων υδατοδρομίων για την αξιοποίηση των υδροπλάνων δεν τελεσφορούσαν παρά την ύπαρξη ενδιαφέροντος από μέρους των επενδυτών, καθώς και την όλη προσπάθειά τους λόγω του παρελκυστικού θεσμικού πλαισίου, αλλά και της απαιτητικής γραφειοκρατίας.

Δυστυχώς, σύμφωνα με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο του ΣΥΡΙΖΑ ήταν υποχρεωτική η έκδοση δέκα κοινών υπουργικών αποφάσεων και υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες επί ενάμιση χρόνο δεν είχαν εκδοθεί και όπως γνωρίζετε πολύ καλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νόμος ο οποίος προβλέπει κανονιστικές διατάξεις, χωρίς αυτές να έχουν εκδοθεί, στην ουσία είναι ένας νόμος ανεφάρμοστος. Όπως αντιλαμβάνεστε λοιπόν πολύ καλά το υφιστάμενο καθεστώς ήταν στην πράξη δυσλειτουργικό.

Φυσικά, λοιπόν, ο τότε Υπουργός της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Σπύρτζης στις 3 Οκτωβρίου του 2018, στην ομιλία που έκανε τότε για το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο τόνιζε, βέβαια, την λειτουργικότητα του νόμου και φυσικά τόνιζε ότι «εμείς θέλουμε να βάζουμε στοίχηματα με τον εαυτό μας και με την κοινωνία και να τα πετυχαίνουμε».

Κάθε άλλο, λοιπόν, παρά τα πέτυχε. Έτσι, λοιπόν, μέσα σε τρία χρόνια με τρία τελειώς διαφορετικά νομοθετικά πλαίσια έρχεται το παρόν νομοσχέδιο να φέρει αυτή την αλλαγή. Φυσικά τότε τόνιζε ο τότε Υπουργός ότι «σε τρεις μήνες θα υπάρχει ολιστικό στρατηγικό σχέδιο για όλα τα υδατοδρόμια της χώρας και τον Απρίλιο του 2019 θα υπάρχουν άδειες για την πλειονότητα των υδατοδρομίων της χώρας». Καταθέτω και το απόσπασμα της ομιλίας για στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Φίλιππος Φόρτωμας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν απόσπασμα της ομιλίας, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Παρ' όλα αυτά ιδιαίτερα για τα δικά μας μικρά νησιά της χώρας η όλη πρόκληση, από το παρόν νομοσχέδιο, είναι πάρα πολύ σημαντική και πολύ μεγάλη.

Σε κάθε περίπτωση η γραφειοκρατική ελάφρυνση είναι πολύ σημαντική καθώς μειώνεται ο αριθμός των απαιτούμενων υπουργικών αποφάσεων σε σχέση με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.

Έτσι, λοιπόν, έχουμε πλέον υδατοδρόμια τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν σε πολλά νησιά της χώρας και σε παραθαλάσσιες και σε παραλινίες περιοχές και να αποτελέσουν εφελκυστικό

για σημαντικές επενδύσεις στη χώρα.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι η Κυβέρνησή μας δείχνει για άλλη μία φορά τη συνεπή στάση της για την απελευθέρωση, αλλά και την προώθηση των επενδύσεων και κατ' επέκταση για το άνοιγμα των αγορών συνεχίζοντας πιστά και με συνέπεια το δικό της σχεδιασμό για την ανάταξη της ελληνικής οικονομίας.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω και την ηγεσία του Υπουργείου, αλλά και τον Υφυπουργό, τον κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη, ο οποίος διευκρίνισε ότι ειδικά για τα νησιά με περιορισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις οι υφιστάμενοι χώροι αναμονής των επιβατών θα μπορούν να χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες των υδατοδρομίων.

Η κατασκευή των υδατοδρομίων αποτελεί κοινωνική και εθνική υποχρέωση της πολιτείας, κυρίως για την ενίσχυση των μικρών νησιωτικών και γεωγραφικά απομακρυσμένων περιοχών, όπως είναι η Κίμωλος, η Φολέγανδρος, αλλά και η Ανάφη, οι οποίες μέσω της δρομολόγησης υδροπλάνων πρόκειται να αποκτήσουν ένα καινούργιο μέσο μεταφοράς, διασύνδεσης και εξυπηρέτησης.

Στο πνεύμα αυτό της αναπτυξιακής πολιτικής της Κυβέρνησης, το νομοσχέδιο προβλέπει ότι τα υδατοδρόμια μπορούν να υπαχθούν σε καθεστώς στρατηγικής επένδυσης. Βάσει του άρθρου 4 του νομοσχεδίου μια επένδυση για υδατοδρόμιο μπορεί να οριστεί ως στρατηγική επένδυση υπό τις προϋποθέσεις του ν. 4608/2019 και να λάβει χρηματοδότηση από τον επενδυτικό νόμο, τον οποίο είχαμε φέρει.

Έχει άλλωστε μια συμβολική σημασία ότι το παρόν νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια περιλαμβάνει σημαντικές ρυθμίσεις και για την εμβληματική επένδυση του Ελληνικού.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να πω το εξής. Νιώθω ιδιαίτερα περήφανος που είμαι Βουλευτής του ελληνικού Κοινοβουλίου, αλλά και του Νομού Κυκλάδων, μίας περιοχής αποκλειστικά νησιωτικής, η οποία βρίθκει ποικίλων συγκοινωνιακών προβλημάτων, ειδικά στα μικρά και στα πιο απομακρυσμένα νησιά, τώρα που η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη φέρνει για ψήφιση -και είναι έτοιμη να εφαρμόσει- το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια, αλλά και τα υδροπλάνα, διευρύνοντας με τον τρόπο αυτό τις προοπτικές ανάπτυξης αυτού του ευλογημένου τόπου μου, που έχω τη χαρά, την τιμή, αλλά και την τύχη να τον εκπροσωπώ.

Έχω λοιπόν την πεποίθηση ότι εμείς, οι νησιώτες, θα απολαύσουμε πλέον μία νέα προοπτική, με μία πρόσθετη δυνατότητα μετακίνησης, κάτι το οποίο είναι πολύ σημαντικό και το ζούμε κυρίως τους χειμερινούς μήνες και ταυτόχρονα θα ανατρέψει θετικά και τα δικά μας δεδομένα. Για όλους τους παραπάνω λόγους υπερψηφίζω και το παρόν νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Μπουτσικάκης από τη Νέα Δημοκρατία και να ετοιμάζεται ο κ. Καββαδάς, επίσης από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως μετά ο κ. Μαμουλάκης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Μπουτσικάκη, έχετε τον λόγο για επτά λεπτά.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια από τις σημαντικότερες τομές του σημερινού νομοσχεδίου είναι οι προσωρινές άδειες οδήγησης, μία τομή που εξυπηρετεί όλους τους πολίτες.

Γνωρίζουμε όλοι σ' αυτή την Αίθουσα ότι από τη στιγμή που κάποιος θα πετύχει στις εξετάσεις, μπορεί να χρειαστεί και ένα εξάμηνο μέχρι να πάρει το δίπλωμα στα χέρια του. Σήμερα δίνουμε τέλος σ' αυτή την αναμονή, τέλος στη γραφειοκρατία και τις καθυστερήσεις.

Όποιος περνάει τις εξετάσεις, την επόμενη μέρα κιάλας θα μπορεί να οδηγήσει το αυτοκίνητό του. Όλοι μας θα μπορούμε να εκτυπώνουμε την προσωρινή άδεια οδήγησης απευθείας από τον υπολογιστή μας. Αυτό σημαίνει στην πράξη απλούστευση των διαδικασιών και ψηφιοποίηση των υπηρεσιών.

Και τώρα έρχομαι στα υδατοδρόμια. Για την ιστορία, να πούμε ότι η χρήση τους στη χώρα μας ξεκίνησε πριν από εκατό χρόνια, τη δεκαετία του 1920 με ναυτικούς αερολιμένες σε πολλές πε-

ριοχές. Οι μικρές απαιτήσεις στις υποδομές διευκόλυναν κυρίως τις πτήσεις εσωτερικού, αλλά και εξωτερικού. Εκείνα τα χρόνια η Ελλάδα αποτελούσε τον σταθμό ξένων εταιρειών σε πτήσεις προς Ασία και Αφρική.

Η λειτουργία τους στη χώρα μας σταμάτησε λίγο πριν από την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μετέπειτα εμφανίστηκαν ξανά το 2004 ως το 2008. Στο διάστημα αυτό πραγματοποιήθηκαν περίπου δεκαοκτώ χιλιάδες πτήσεις και μετακινήθηκαν εκατόν ογδόντα χιλιάδες επιβάτες, χωρίς να δημιουργηθεί κανένα πρόβλημα στην ασφάλεια των πτήσεων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

Κύριοι της Αντιπολίτευσης, το 2018 και εσείς ψηφίσατε έναν νόμο για τα υδατοδρόμια, αλλά έμεινε στα χαρτιά, γιατί με αυτά που ψηφίσατε ούτε μία άδεια δεν μπορούσε να εκδοθεί. Εμείς σήμερα δεν μένουμε στα λόγια. Είναι καιρός οι επενδύσεις, που ακούμε εδώ και καιρό, να γίνουν πραγματικότητα, αλλά για να γίνει αυτό πρέπει η χώρα μας να αποκτήσει επιτέλους κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο.

Αγαπητοί συνάδελφοι, δεν είναι δύσκολο να αναπτυχθεί ένα δίκτυο υδατοδρομίων. Για να τρέξουν λοιπόν οι διαδικασίες, αντιμετωπίζουμε τη γραφειοκρατία και διευκολύνουμε την αδειοδότηση. Από ένα τέτοιο δίκτυο θα ωφεληθούμε όλοι και οι πολίτες, αλλά και η αγορά. Ιδιαίτερα θα ωφεληθούν τα μικρά νησιά, αυτά που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο και οι κάτοικοί τους αντιμετωπίζουν πρόβλημα με τις μετακινήσεις.

Ως Βουλευτής της Α' Πειραιώς, θεωρώ εξαιρετικά σημαντικό το δίκτυο αυτό να επεκταθεί και στα νησιά του Αργοσαρωνικού. Δεν σας κρύβω ότι πολλοί συμπολίτες μου διαμαρτύρονται για τη σύνδεση των νησιών τους με τον Πειραιά. Η μετακίνηση των υδροπλάνων μπορεί να λύσει τα προβλήματα αυτά.

Ο Αργοσαρωνικός χρειάζεται πολλά και συχνά δρομολόγια, σε καθημερινή βάση, σε όλα τα μέσα μεταφοράς όλο το χρόνο. Έτσι θα έχουμε μία ακόμα επιλογή για τις μετακινήσεις μας. Πέρα από τους νησιώτες την ίδια επιλογή θα την έχουν και οι γαιτροί, οι εκπαιδευτικοί και πολλοί άλλοι επαγγελματίες που εργάζονται στα νησιά και πηγαionoέρχονται καθημερινά. Επίσης, θα είναι μία νέα επιλογή που θα μπορεί να βοηθήσει και στην έγκαιρη μετακίνηση σε επείγοντα περιστατικά.

Ένα είναι σίγουρο, ότι περισσότερες επιλογές σημαίνει αύξηση του ανταγωνισμού, άρα κέρδος για τους κατοίκους, κέρδος και για τους επισκέπτες. Αύξηση του ανταγωνισμού σημαίνει καλύτερη παροχή υπηρεσιών, μείωση του κόστους στις μεταφορές. Ακόμα και ένα ευρώ λιγότερο είναι σημαντικό.

Τα οφέλη όμως δεν είναι μόνο αυτά. Η καλύτερη διασύνδεση των νησιών με την υπόλοιπη Ελλάδα θα οδηγήσει στην αύξηση του τουρισμού. Τα νησιά μας θα πρέπει να αποκτήσουν και τις αναγκαίες μαρίνες για να επιτρέψουν την ανάπτυξη του «γιότιγκ». Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εκατοντάδων θέσεων εργασίας και την προσέλκυση εύπορων τουριστών με πολλά οφέλη για την τοπική οικονομία.

Σας ρωτώ λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, δεν είναι άδικο κάποιος από εσάς να μην ψηφίσετε αυτό το νομοσχέδιο, αυτό που θα φέρει νέες θέσεις εργασίας; Δεν είναι άδικο για τους νέους εκείνους που δεν έχουν δουλειά και αναγκάζονται να αφήσουν το νησί τους, την οικογένειά τους, τους αγαπημένους τους, μιας και πρέπει να πάνε στις πόλεις για να βρουν μία θέση εργασίας; Ας ενισχύσουμε λοιπόν τα νησιά μας και τις ακριτικές περιοχές, ειδικά τους χειμερινούς μήνες που τόσο το έχουν ανάγκη.

Με τον νόμο αυτόν που σήμερα ψηφίζουμε, φιλοδοξούμε να έχουμε πτήσεις υδροπλάνων εντός του έτους, ίσως και μέχρι το καλοκαίρι. Δημιουργούμε εκατοντάδες θέσεις εργασίας, οι οποίες θα τωνώσουν την τοπική αγορά για να αναπτυχθεί η οικονομία, να ωφεληθεί η κοινωνία και να προοδεύσει η χώρα. Αυτό θέλουμε, αυτό θα κάνουμε, γι' αυτό και υπερψηφίζουμε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Καλείται στο Βήμα ο κ. Καββαδάς Αθανάσιος από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Μαμουλάκης Χαράλαμπος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Καββαδά, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση έρχεται σήμερα να δώσει διέξοδο και βιώσιμη λύση στο ζήτημα της δημιουργίας υδατοδρομίων, που αποτελεί αναγκαία συνθήκη για να ξεκινήσουν τα δρομολόγια των υδροπλάνων.

Η προηγούμενη κυβέρνηση με τον ν.4568/2018 ανέτρεψε το θεσμικό πλαίσιο, που βρήκε έτοιμο για τη δημιουργία υδατοδρομίων. Ο νόμος που έφερε ο ΣΥΡΙΖΑ είχε ως στόχο να θέσει εμπόδια σε επενδυτικές προσπάθειες στο συγκεκριμένο τομέα. Στηριζόταν σε έναν ξεπερασμένο κρατισμό, υιοθετώντας ένα ακραίο γραφειοκρατικό μοντέλο.

Είναι χαρακτηριστικό ότι για την ίδρυση υδατοδρομίου απαιτούνταν σαράντα δύο άδειες ή διοικητικές πράξεις και μόνο δημόσιος φορέας είχε το δικαίωμα να καταθέσει αίτηση για άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου. Μάλιστα, εξανάγκασε ιδιώτες επενδυτές, που είχαν προχωρήσει τις διαδικασίες αδειοδότησης, να μεταβιβάσουν την άδεια σε δημόσιο φορέα με συνοπτικές διαδικασίες.

Με όλα αυτά δεν είναι να απορεί κανείς για το γεγονός ότι από το 2014 οι μόνες άδειες, που προχώρησαν ήταν με βάση τον ν.4146 της Νέας Δημοκρατίας. Από τότε καμμία άδεια δεν εκδόθηκε με τον ν.4568/2018 και φυσικά δεν ξεκίνησε ούτε ένα δρομολόγιο, αφού είναι εύλογο ότι για να πετάξουν υδροπλάνα θα πρέπει να υπάρχει έστω ένα στοιχειώδες δίκτυο υδατοδρομίων.

Σήμερα έρχεται η Κυβέρνηση για να διαμορφώσει εκ νέου ένα ορθολογικό πλαίσιο για την αδειοδότησή τους. Ένα πλαίσιο που προσελκύει επενδυτικές πρωτοβουλίες, απλοποιεί τις διαδικασίες και δημιουργεί ένα ευρύ δίκτυο υδατοδρομίων σε όλη την Ελλάδα, που θα δώσει αναπτυξιακή ώθηση στις νησιωτικές κυρίως περιοχές και τον τουρισμό μας.

Το νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα όχι μόνο σε δημόσιο φορέα, αλλά και σε ιδιώτες να προχωρήσουν στην αδειοδότηση ενός υδατοδρομίου, διαχωρίζοντας τη φάση της ίδρυσης από τη φάση της λειτουργίας. Υιοθετούνται ευέλικτες διαδικασίες, που αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα γραφειοκρατικά εμπόδια που έθετε εντέχνως ο προηγούμενος νόμος.

Θα αναφέρω ενδεικτικά τη δυνατότητα έκδοσης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς να απαιτηθεί η επιθεώρηση, η οποία θα γίνεται στη φάση της άδειας λειτουργίας. Με αυτό τον τρόπο ο επενδυτής θα μπορεί να προχωρήσει άμεσα στα έργα και τις υποδομές που απαιτούνται για να μπορούν να λειτουργήσουν οι εγκαταστάσεις.

Μάλιστα, προβλέπεται η συγκρότηση ολιγομελούς και ευέλικτης επιτροπής για τις επιθεωρήσεις των υδατοδρομίων που θα γίνονται, όπως είπα, πριν δοθεί άδεια λειτουργίας. Δίνεται επίσης η δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου σε μαρίνες, αλλά και σε παραχωρησιούχους λιμένων, κάτι που δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα ευρύ δίκτυο υδατοδρομίων σε όλη τη χώρα, αλλά και για συνδυασμένες μεταφορές.

Ταυτόχρονα παρέχεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού των υδατοδρομίων όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Είναι επίσης σημαντικό ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν ξεκινά τη διαδικασία από την αρχή, ακυρώνοντας κάθε προσπάθεια που είχε γίνει στο ζήτημα των αδειοδοτήσεων, κάτι που έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση. Και αυτό, γιατί με τις μεταβατικές διατάξεις που υπάρχουν δίνεται η δυνατότητα σε όλους όσοι ξεκίνησαν κάποια διαδικασία αδειοδότησης, αυτή να συνεχιστεί και μάλιστα, να ξεμπλοκάρει, αφού πλέον υπάρχουν ταχείες και απλοποιημένες διαδικασίες με το νέο θεσμικό πλαίσιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι εμφανές ότι η Κυβέρνηση διαμόρφωσε το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο για να προσελκύσει επενδυτικές πρωτοβουλίες, να στηρίξει την επιχειρηματικότητα. Διότι οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης και οι θέσεις εργασίας δημιουργούνται από τον ιδιωτικό τομέα, κάτι που είναι δύσκολο να το αντιληφθούν όσοι παραμένουν δέσμιοι των ιδεοληψιών τους.

Θύμα αυτών των ιδεοληψιών έπεσαν και τα υδροπλάνα την περίοδο της διακυβέρνησης της χώρας από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, αφού υπό φυσιολογικές συνθήκες, σήμερα, θα έπρεπε να

πετούν σε όλη την Ελλάδα και να έχει δημιουργηθεί ένα ευρύ δίκτυο υδατοδρομίων.

Με την ψήφιση του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα, ενοποιούνται οι διαδικασίες της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας. Το επόμενο στάδιο – εφόσον έχουν δημιουργηθεί οι αναγκαίες υποδομές και εγκαταστάσεις – είναι η πτητική άδεια από τις εταιρείες, που ήδη έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον. Απαραίτητη προϋπόθεση για να ξεκινήσουν τα δρομολόγια, όπως ανέφερα νωρίτερα, είναι να υπάρχει ένα στοιχειώδες δίκτυο υδατοδρομίων.

Επιτρέψτε μου να αναφέρω τον σχετικό υψηλό βαθμό ωρίμανσης, σε ό,τι αφορά τη λειτουργία των υδατοδρομίων που υπάρχει στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. Αυτή τη στιγμή, υπάρχουν τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια στην Κέρκυρα, στους Παξούς και στην Πάτρα, που μπορούν να αποτελέσουν αφετηρία ή ενδιάμεσος σταθμός για τα νησιά του Ιονίου. Με αφετηρία αυτά τα τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, είναι εφικτό να τρέξουν άμεσα οι διαδικασίες, για να ξεκινήσουν τα δρομολόγια των υδροπλάνων στα ιόνια νησιά, πρώτα από όλη την Ελλάδα.

Απαιτείται να τρέξουν γρήγορα οι διαδικασίες αδειοδότησης για τη λειτουργία των υδατοδρομίων σε Κεφαλονιά, Ιθάκη, Ζάκυνθο, Λευκάδα και Μεγανήσι, ώστε να διασυνδεθούν τα νησιά και να αναπτύξουν παράλληλα και εναρμονισμένα τον τουρισμό και την οικονομία τους.

Στο σημείο αυτό, κύριε Υπουργέ, και επειδή ο τομέας των μεταφορών είναι κρίσιμος, όχι μόνο για την ανάπτυξη ενός τόπου, αλλά κυρίως για την ασφάλεια των κατοίκων και των επισκεπτών, θέλω να ζητήσω για μία ακόμα φορά τη συνδρομή σας στην ολοκλήρωση του πολύπαθου οδικού άξονα Άκτιο - Αμβρακία.

Ξέρω από τις συναντήσεις που έχω κάνει με τον Υπουργό Υποδομών, τον κ. Καραμανλή, όσο και με εσάς κύριε Κεφαλογιάννη, τόσο ο ίδιος, όσο και το Υπουργείο κάνει το καλύτερο δυνατό, έπειτα από χρόνια λανθασμένων επιλογών, ώστε αυτό το μεγάλο έργο να επανεκκινήσει και να ολοκληρωθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο απελευθερώνει τις επενδυτικές πρωτοβουλίες για τη δημιουργία υδατοδρομίων σε όλη τη χώρα, αλλά και για την ανάπτυξη ενός δικτύου μεταφορών με υδροπλάνα που θα έχει θετικό πρόσημο για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και για τον τουρισμό μας. Αρκετά υπέφερε η χώρα από ξεπερασμένους δογματισμούς και ιδεοληψίες. Στοιχειώδης αίσθηση ευθύνης απαιτεί την ψήφιση του.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, υπερψηφίζω το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο έχει ο κ. Χαράλαμπος Μαμουλάκης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Στη συνέχεια, θα ακολουθήσει ο κ. Νικόλαος Συρμαλένιος πάλι από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι ο νομοθέτης του παρόντος σχεδίου νόμου διαπνέεται από την αντίληψη, «ακόμα και αν δεν χρειάζεται ο νόμος, πρέπει εμείς οπωσδήποτε να νομοθετήσουμε». Τι εννοώ;

Η Κυβέρνηση έχει βαφτίσει σχέδιο νόμου την ουσιαστική επαφή της με τον νόμο της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ με μικρο-τροποποιήσεις - η αλήθεια είναι - με τέτοιο τρόπο, ώστε να εισαχθεί ένα κολλάζ ετερόκλητων διατάξεων.

Για τον λόγο αυτόν, στη σύντομη τοποθέτησή μου που θα επικεντρωθώ για τα υδατοδρόμια και φυσικά και το Ελληνικό που ξανά έχει την τιμητική του, θα αποδειχθεί, ουσιαστικά, η συνολική αντίληψη της Κυβέρνησης, αναφορικά με τη διαχείριση της δημόσιας περιουσίας.

Βασική διαφορά του παρόντος σχεδίου νόμου και του δικού μας νόμου, του ν.4568/2018, είναι η δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων χωρίς τη συμμετοχή του δημοσίου. Στην αντίληψη του νομοθέτη της προηγούμενης κυβέρνησης, η επιφυλακτικότητα απέναντι σε μία τέτοια στρατηγική σχετιζόταν,

κυρίως, με την ανησυχία ότι από τη διαδικασία της έκδοσης αδειών με πρωτοβουλία αποκλειστική του ιδιωτικού τομέα θα οδηγούμασταν σε ένα χαοτικό, συγκοινωνιακό τοπίο στον συγκεκριμένο κλάδο.

Παράλληλα, με το παρόν σχέδιο νόμου, η Κυβέρνηση καταργεί τον περιορισμό στη διάρκεια ζωής των αδειών ίδρυσης υδατοδρομίων χωρίς καμμία δέσμευση εκ μέρους του ιδιώτη επενδυτή για τη λειτουργία της εκάστοτε μονάδας. Με το ίδιο σκεπτικό, το νομοσχέδιο αποφεύγει να προσδιορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τους οποίους οι άδειες θα ανακαλούνται. Αυτό αναπόφευκτα θα οδηγήσει σε φαινόμενα κατάχρησης των αδειών αυτών, δευτερογενούς αγοράς μέσα από την πώλησή τους, αλλά και πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, μέσα από τις οποίες διαφορετικοί επενδυτές θα προσπαθούν να δεσμεύσουν λιμάνια για να εμποδίσουν τους ανταγωνιστές τους να επεκταθούν. Αρκεί μόνο να σκεφτείτε, πώς λειτούργησε η άδεια παραγωγής στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την οποία σήμερα εσείς ορθά μελετάτε να καταργήσετε. Και τότε, θα κατανοήσετε τις στρεβλώσεις που πάτε να δημιουργήσετε.

Συνάδελφοι και συναδέλφισες της Κυβέρνησης, η ανάπτυξη μιας ώριμης αγοράς στον κλάδο μετακινήσεων μέσω υδροπλάνων αποτελεί ένα σύνθετο εγχείρημα που απαιτεί, πράγματι, πολλή προσπάθεια και διακυβερνητικό συντονισμό, όπως αναφέρει και η αιτιολογική, άλλωστε, έκθεση. Ωστόσο, οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η πολιτεία για την επίτευξη του παραπάνω σκοπού δεν αντιμετωπίζονται με το παρόν σχέδιο νόμου.

Η βασική αρχή με την οποία πρέπει να αντιμετωπίζεται το ζήτημα των υδατοδρομίων είναι η εξής: Η ίδρυση τους πρέπει να υπακούει σε ένα συγκεκριμένο χωροταξικό σκεπτικό. Η δραστηριοποίηση του ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να ενταχθεί σε αυτόν ακριβώς τον σχεδιασμό.

Ως προς αυτό, το σημερινό νομοσχέδιο δεν κάνει δυστυχώς καμμία πρόβλεψη. Αναλόγως, η βασική πηγή καθυστερήσεων για την ίδρυση υδατοδρομίων είναι η ασάφεια με την οποία αντιμετωπίζεται η περιβαλλοντική τους άδεια, η οποία αποτελεί τη βασική πηγή καθυστερήσεων. Ως προς αυτό, επίσης, το νομοσχέδιο του κ. Κεφαλογιάννη και του Υφυπουργού Υποδομών δεν προσφέρει τίποτα.

Ωστόσο, έχω την αίσθηση ότι στη σημερινή μας συζήτηση δεν μπορεί να μην κάνουμε αναφορά στο Ελληνικό δεδομένων άλλωστε και των τροπολογιών, οι οποίες έχουν εισαχθεί, αλλά και με συγκεκριμένα εδάφια που το σχέδιο νόμου αναφέρει.

Το Ελληνικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν το βλέπουμε μόνο ως παράδειγμα αντιπολίτευσης, την οποία έκανε η Νέα Δημοκρατία προς τις εκλογές του Ιουλίου, αλλά και ως παράδειγμα τρόπου διαχείρισης εκ μέρους της Κυβέρνησης, που τελικά συμπυκνώνει συνολικά το πνεύμα σας αναφορικά με την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων στη χώρα.

Βασικό σημείο, στο οποίο αναφέρομαι για το Ελληνικό, δεν θα μπορούσε να ήταν άλλωστε το τμήμα από άπεται της καθαίρεσης, τακτοποίησης και δυνητικής οινωεί καθαίρεσης κτισμάτων. Μεγάλο το πλήθος αυτών και μεγάλο το κόστος που θα επιβαρυνόταν αυτός που θα το επωμισθεί.

Βέβαια, οφείλω να πω ότι ο κ. Κεφαλογιάννης στην επιτροπή ανέφερε ότι αυτό το κόστος θα επωμιστεί από την ανάδοχο εταιρεία, από την εταιρεία ουσιαστικά που θα λειτουργήσει, από τη «LAMDA DEVELOPMENT» εν προκειμένω, εκτός από τη μονάδα ειδικών καταστροφών, που φυσικά ως δομή του ελληνικού δημόσιου και των Ενόπλων Δυνάμεων είναι προφανές ότι θα επωμιστεί το δημόσιο.

Θέτω, όμως, ξανά το ερώτημα και από το Βήμα της Ολομέλειας. Ελπίζω ότι αυτό θα τηρηθεί. Διότι, οι κύριοι συνάδελφοι, το κόστος της καθαίρεσης και αποκομιδής και εκτροπής των προϊόντων καθαίρεσης και εκσκαφής σε τρόπο επιτρεπτό από τις αρχές είναι πάρα πολύ μεγάλο.

Μια πρόχειρη προσέγγιση -επικαλούμαι την ιδιότητά μου ως πολιτικού μηχανικού- φλερτάρει με ένα ποσό της τάξεως των δέκα εκατομμυρίων ευρώ και πλέον. Αυτό, όπως αντιλαμβάνεστε, δεν μπορεί να το επωμιστεί το ελληνικό δημόσιο. Δεν μπορούν να επωμισθούν δημόσιες δαπάνες για κάτι τέτοιο, όταν ρητά στη

σύμβαση αναφέρεται ότι είναι υποχρέωσή της εν λόγω εταιρείας να το αναλάβει. Περιμένουμε και ελπίζουμε ότι αυτό θα τηρηθεί. Διότι, όπως αντιλαμβάνεστε, πέραν της οικονομικής διάστασης, υπάρχει και ένα έντονο πολιτικό ζήτημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εκμετάλλευση του Ελληνικού είχε εξαρχή στον πυρήνα της μία εντελώς αναχρονιστική και υποταγμένη στις επιθυμίες του ιδιωτικού κεφαλαίου αντίληψη, αναφορικά με τις αστικές αναπλάσεις στον αστικό ιστό των ελληνικών πόλεων και παράλληλα, μία λανθασμένη στρατηγική για τον τρόπο και τους όρους υπό τους οποίους μπορεί ο ιδιωτικός τομέας να συμμετάσχει σε ανάλογα έργα.

Σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη, σε περιπτώσεις αξιοποίησης δημοσίων χώρων εντός του αστικού ιστού με την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα, ακολουθείται ακριβώς η αντίστροφη διαδικασία: Πρώτα προσδιορίζει το δημόσιο τις χρήσεις και τον χαρακτήρα που θέλει να λάβει η εκάστοτε έκταση και στη συνέχεια, εξετάζονται οι προοπτικές συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, ο χαρακτήρας της και οι εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης.

Στο Ελληνικό, λοιπόν, όλη η διαδικασία εξαρχής ήταν λάθος. Ο ιδιώτης προσδιόρισε εξαρχής το φυσικό αντικείμενο και τους όρους ιδιωτικοποίησης και το δημόσιο, στη βάση της σύμβασης που υπεγράφη επί Σαμαρά, καλούνταν να ρυθμίσει πολεοδομικά και χωροταξικά την έκταση, κατά βούληση πάντοτε του επενδυτή ως υποχρέωσή του. Αυτή τη σύμβαση κληρονόμησε και η δική μας κυβέρνηση. Σήμερα και εσείς, παρά τον προεκλογικό λαϊκισμό σας, αυτή τη λογική λούζεστε, τη σύμβαση επί Σαμαρά.

Δυστυχώς, λοιπόν, και παρά την παταγώδη αποτυχία της επένδυσης στο Ελληνικό, η Κυβέρνηση σήμερα μοιάζει να θέλει να εξαγάγει αυτό το παράδειγμα ως επιτυχημένο παράδειγμα, προς εφαρμογή και αλλού.

Κι έρχομαι τώρα στην περίπτωση της χρηματοδότησης του Αεροδρομίου Καστελλίου, προς παραλληλισμό των παραδειγμάτων. Για το Αεροδρόμιο του Καστελλίου, το Αεροδρόμιο του Ηρακλείου φυσικά, το ελληνικό δημόσιο παρουσιάζεται να έχει δεσμευτεί για την άμεση αξιοποίηση της εκεί έκτασης. Αυτό, εξάλλου, διέπει και τη λογική της Ευρωπαϊκής Τράπεζας, να δίνεται φροντίδα σε περιοχές που έχουν επιβαρυνθεί περιβαλλοντικά τα προηγούμενα χρόνια.

Έρχεται, δηλαδή -άλλωστε και το Environmental Data Sheet αυτό αναφέρει- να επωμιστεί την αναγκαιότητα που δημιουργείται μέσα στην ίδια την κοινωνία, περιβαλλοντικά, να φροντίσουμε για την επόμενη μέρα σε μία περιοχή, όπως θα είναι το πρώην αεροδρόμιο «N.KAZANTZAKHS», σε μία εύαλπη και με έντονη αστική γειτνίαση περιοχή, στην Νέα Αλικαρνασσό του Ηρακλείου. Είναι ένα πολύ μεγάλο ακίνητο, εξαιρετικό ενδιαφέροντος -πολλές φορές το αναφέρουμε εμείς στην Κρήτη και το Ελληνικό της Κρήτης- το οποίο έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Τι κάνετε τώρα εδώ; Το ενδεχόμενο να πουληθεί αυτή η έκταση και μάλιστα εν αγνοία όλων των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης του νησιού και της πόλης, είναι τουλάχιστον σκανδαλώδες. Να σημειώσω ότι δεν υπήρχε η παραμικρή ενημέρωση στην τοπική αυτοδιοίκηση του νησιού, σε παράγοντες, ακόμη και σε Βουλευτές της Κρήτης, για το συγκεκριμένο ζήτημα. Μονομερώς, λοιπόν, υπεγράφη μία σύμβαση που ακόμα και τώρα -έχουμε ζητήσει, άλλωστε, το σώμα της συμβάσεως για να ενημερωθούμε περαιτέρω- υπάρχουν πολλές ασάφειες και αστερίσκοι.

Όλα τα παραπάνω συμβαίνουν ενώ οι αρμόδιοι Υπουργοί ξέρουν να υπογράφουν μνημόνια με την ΕΤΕΠ, αλλά δεν ξέρουν πώς να ενημερώσουν την Εθνική Αντιπροσωπεία και την τοπική κοινωνία για τις προθέσεις και το σχεδιασμό τους.

Κλείνοντας, λοιπόν, καλώ την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών να τοποθετηθεί επί του θέματος. Προτίθεστε να προχωρήσετε στην άμεση ιδιωτικοποίηση της έκτασης του αεροδρομίου Ηρακλείου, ναι ή όχι; Κι αν ναι, ποια σκοπιμότητα εξυπηρετεί αυτή σας η κίνηση;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Να καλέσω τον Συρμαλένιο Νικόλαο από τον ΣΥΡΙΖΑ και ακολουθήσει ο κ. Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος πάλι από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα μιλήσω αποκλειστικά για τα υδατοδρόμια και με τις επιφυλάξεις που έχω, επειδή δεν είμαι μέλος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου κι έτσι δεν παρακολούθησα όλη την συζήτηση που προηγήθηκε, η οποία προφανώς θα βοηθήσει τον τουρισμό στη χώρα μας και προφανώς θα βοηθήσει και τις νησιωτικές περιοχές από τις οποίες προέρχομαι εγώ, ειδικότερα τις Κυκλάδες.

Κατ' αρχάς, θέλω να πω ότι το θέμα των υδατοδρομίων και των υδροπλάνων είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο προνοητέον. Και εντάξει, να δεχτώ τις καθυστερήσεις, τις ιδεοληψίες, όλα αυτά για τα οποία μας κατηγορείτε ως ΣΥΡΙΖΑ από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας. Εν πάση περιπτώσει, όμως, από το 2013 που υπήρχε ο πρώτος νόμος μέχρι το 2018 που ψηφίστηκε ο νόμος ο δικός μας -ο οποίος είχε αυτά τα προβλήματα που είχε και καθυστέρησε τις κοινές υπουργικές αποφάσεις, ναι, όλοι το ξέρουμε- πόσες άδειες εκδόθηκαν; Εκδόθηκαν, αν δεν κάνω λάθος, τρεις άδειες. Τι εμπόδιζε; Εμπόδιζε το θεσμικό πλαίσιο του νόμου του 2018 τις εταιρείες αυτές να μην προχωρήσουν ή μήπως υπήρχαν άλλοι είδους προβλήματα, τα οποία δεν ικανοποιούσαν τις εταιρείες έτσι ώστε να εμφανιστούν τόσες πολλές εταιρείες οι οποίες θα διεκδικούσαν την έκδοση αδειών;

Θέλω να πω το εξής. Παρακολούθησα πριν από έξι-επτά χρόνια μία ημερίδα στη Σύρο, όπου είχε έρθει και ενδιαφερόμενη канаδική εταιρεία υδροπλάνων, η οποία ήθελε να προχωρήσει, να πάρει άδεια. Από αυτά τα οποία συζητήθηκαν εκεί και αυτά τα οποία εγώ κατάλαβα, είναι ότι ναι μεν το υδροπλάνο είναι ένα μεταφορικό μέσο το οποίο μπορεί να βοηθήσει, ιδιαίτερα, απομακρυσμένα νησιά, όμως δεν μπορεί να είναι το κύριο μεταφορικό μέσο, για τα νησιά τουλάχιστον, σε καμμία περίπτωση. Το υδροπλάνο είναι ένα βοηθητικό, δευτερεύον μεταφορικό μέσο, το οποίο επικουρεί την ακτοπλοΐα και επικουρεί και τις αεροπορικές συνδέσεις των κανονικών μέχρι σήμερα, όπως ξέρουμε, αεροπλάνων, αλλά δεν μπορεί να τα υποκαταστήσει. Και δεν μπορεί, πρώτον, διότι δεν μπορεί να είναι μέσο μαζικής μεταφοράς, είναι μικρό το μέγεθός του και δεύτερον, αυτό που είδα εγώ σ' εκείνη την ημερίδα -παρουσία της канаδικής εταιρείας- ήταν ότι το κόστος του εισιτηρίου είναι σαφώς υψηλότερο από το κόστος των αεροπορικών μεταφορών για ίδιες αποστάσεις.

Επομένως, αυτοί οι οποίοι θα χρησιμοποιήσουν το υδροπλάνο θα πρέπει να είναι με υψηλά εισοδήματα και για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Θα είναι ένα είδος μεταξύ αεροταξί, θα έλεγα, και αεροπλάνου, κατά κάποιο τρόπο.

Λέω, λοιπόν, ότι πράγματι είναι χρήσιμο το υδροπλάνο, πράγματι μπορεί να βοηθήσει τα νησιά τα οποία δεν έχουν αεροδρόμια ή δεν υπάρχει σκοπιμότητα να γίνει αεροδρόμιο. Σκεφτείτε κι αυτό, γιατί τελικά σ' αυτήν τη χώρα καλλιεργούμε νοοτροπίες ότι κάθε νησί και αεροδρόμιο, κάθε χωριό και γήπεδο, που λέγανε παλιά.

Υπάρχουν νησιά σε μας, στις Κυκλάδες, που πράγματι, αν μπει το υδροπλάνο, θα βοηθήσει, όπως παραδείγματος χάριν η Τήνος, του συνάδελφού του κ. Φόρτωμα η πατρίδα, η Ίος, η Αμοργός, η Σίφνος, η Σέριφος, και άλλα μικρά νησιά, όπως επίσης και στα Δωδεκάνησα και στα Ιόνια κ.λπ.. Σε καμμία περίπτωση, όμως, δεν μπορεί να υποκαταστήσει αυτά τα μέσα μεταφοράς που ξέρουμε μέχρι σήμερα. Αυτό είναι το ένα ζήτημα.

Το δεύτερο ζήτημα για το οποίο έχουμε πολύ μεγάλη αντίρρηση είναι το πρόβλημα της άδειας ίδρυσης. Πολύ καλά κάνει ο νομοθέτης και μερικές φορές δίνει το δικαίωμα ενιαίας έγκρισης για άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας. Όμως, από 'κει και πέρα, άλλο πράγμα η ίδρυση και άλλο η λειτουργία. Εγώ θα δεχόμουν και θα το ήθελα, η ίδρυση να είναι από το δημόσιο. Γιατί το δημόσιο είναι αυτό το οποίο προγραμματίζει, το δημόσιο είναι αυτό που βάζει τις προϋποθέσεις, και χωροταξικά και απ' όλες τις απόψεις, πού και πώς θα γίνει το υδατοδρόμιο και ποιος θα

ελέγχει, ποιος θα εποπτεύει όλη την κυκλοφορία των υδροπλάνων κ.λπ..

Από εκεί και πέρα, η άδεια λειτουργίας είναι άδεια εκμετάλλευσης. Θα μπορεί ο ιδιώτης πραγματικά να παίρνει αυτή την άδεια, την οποία, όμως, έχει εγκρίνει το δημόσιο. Εκεί εσείς έχετε την αντίστροφη ιδεοληψία. Αν εμείς έχουμε την ιδεοληψία του δημοσίου, εσείς έχετε ιδεοληψία του ιδιώτη, ο οποίος μπορεί μπροστά στο πεντάστερό του να φτιάξει και ένα υδατοδρόμιο. Λες και είναι ελικοδρόμιο το υδατοδρόμιο. Ας το καταλάβουμε αυτό. Δεν μπορεί να είναι σε κάθε περιοχή.

Εμείς στις Κυκλάδες έχουμε περιοχές όπου κάποιες εκτάσεις με κάποιον τρόπο έχουν καταπατηθεί ή τις έχουν οικειοποιηθεί μεγάλα συμφέροντα και κάνουν και ελικοδρόμιο δικό τους. Δηλαδή, τώρα τι θα κάνουμε; Θα τους δώσουμε τη δυνατότητα να κάνουν και υδατοδρόμιο για να εξυπηρετούνται οι VIP που θα φέρνουν από τη Μεγάλη Βρετανία και οι οποίοι δεν θα ξοδεύουν ούτε μία δεκάρα στο πλαίσιο της τοπικής κοινωνίας;

Άρα, τα υδατοδρόμια και στους τουριστικούς λιμένες και στις περιοχές οργανωμένης τουριστικής ανάπτυξης, χρειάζονται το χωροταξικό σχεδιασμό, χρειάζονται το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, χρειάζεται να συνάδουν με το νέο πλαίσιο, το ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό, το οποίο είναι σε επεξεργασία και το οποίο αν δεν ενσωματωθεί με όλα αυτά, θα είναι στο αέρα.

Επίσης, δεν ξέρω αν καλέσατε τον Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών. Νομίζω ότι δεν τον καλέσατε να σας πει την απόψη του γύρω από αυτά τα ζητήματα.

Επομένως, για όλους αυτούς τους λόγους, εμείς λέμε «ναι» στα υδατοδρόμια, αλλά λέμε «όχι» στην κατάργηση του δημοσίου σε σχέση με την ίδρυση αυτών των υδατοδρομίων. Έτσι καταλήγουμε στο να ψηφίσουμε «παρών» επί της αρχής, ψηφίζοντας βέβαια σε πολλά άρθρα «υπέρ».

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεώρεα της Βουλής, αφού ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα εννέα μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 8^ο Γυμνάσιο Κοζάνης.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Να καλέσω στο Βήμα τον κ. Αυλωνίτη Αλέξανδρο από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, θα αρχίσω την τοποθέτησή μου για μια εμβληματική τροπολογία που συζητείται σήμερα, ταυτόχρονα με το νομοσχέδιο.

Αφορά μια επένδυση στο νησί μου, την Κέρκυρα, στην περιοχή της Κασσιόπης που όλοι ξέρετε. Το βλέπετε κάθε βράδυ στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Ο κ. Γεωργιάδης, ο Υπουργός, φωνάζει συνεχώς γι' αυτήν την επένδυση. Τη φέρνετε και αυτή νύχτα, χτες το βράδυ. Ευτυχώς που όταν θα την ψηφίσουμε, δεν θα έχει δύσει ο ήλιος.

Είναι μια συνήθης πρακτική σας, η οποία -δεν κρύβω ότι- δεν μου αρέσει και θα σας πω γιατί δεν μου αρέσει. Γιατί φαίνεται ότι δεν διαπνέστε από αυτό που λέμε η δημοκρατικότητα, που στηρίζεται πάνω στη συμμετοχή, στη διαβούλευση για ένα τόσο σημαντικό ζήτημα, που θα το αναδείξω ή θα προσπαθήσω να το αναδείξω στη συνέχεια.

Δεν σας βγαίνει, φαίνεται, η επένδυση στο Ελληνικό, στην οποία επικοινωνιακά έχετε επενδύσει -ακόμα ψάχνουμε να βρούμε τις μπουλντόζες στο Ελληνικό- και έτσι στραφήκατε στη βορειοδυτική Ελλάδα, στην πατρίδα μου, στο νησί της Κέρκυρας, στην περιοχή της Κασσιόπης, στον Ερμηίτη, έτσι το λέμε.

Ο κ. Γεωργιάδης, έτσι όπως το βλέπω, έχει κατακτήσει τις τελευταίες μέρες στην κυριολεξία την ιδιότητα του ντίλερ αυτής της επένδυσης της εταιρείας «CAPITAL». Την ξέρετε την «CAPI-

TAL». Είναι μία εταιρεία, η οποία ψάχνει τέτοιες χώρες σαν και εμάς, υπό συνθήκες πτώχευσης, να κάνει τις επενδύσεις της. Και, μάλιστα, μέρα-νύχτα στα κανάλια απειλεί τη δημοτική αρχή του Δήμου Βόρειας Κέρκυρας -εκεί βρίσκεται ο Ερημίτης- ότι αν δεν περάσει μια υψομετρική μελέτη της εταιρείας αυτής, θα νομοθετηθεί και θα πάρει αυτήν την αρμοδιότητα του Δημοτικού Συμβουλίου της Βόρειας Κέρκυρας, όλων των δημοτικών συμβουλίων παντού ανά την επικράτεια, γιατί χαρακτηρίζει – έτσι τη βάπτισε- ως εθνικού χαρακτήρα την επένδυση. Και τα σκυλιά δεμένα. Ιδού, λοιπόν, η τροπολογία σήμερα να τη συζητάμε.

Αγνοείτε, όμως, έτσι, κύριοι Υπουργοί, την αυτοτέλεια της αυτοδιοίκησης, αγνοείτε τη δημόσια διαβούλευση που είπα προηγουμένως, αγνοείτε τη διάκριση των αρμοδιοτήτων της κεντρικής κυβέρνησης και της αυτοδιοίκησης και προκειμένου να αδειοδοτήσετε μια ιδιωτική εταιρεία, όλα τα παραπάνω τα πετάτε στο καλάθι των αχρήστων, με τη λογική του κ. Γεωργιάδη: «Ξέρετε ποιος είμαι εγώ, κύριε δήμαρχε;». Αυτό είναι. Είναι πολύ δημοκρατικός Υπουργός ο κ. Γεωργιάδης. Μπράβο του.

Αγνοείτε έτσι το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την αυτοδιοίκηση, αγνοείτε ότι η δημοτική αρχή έχει διαφορετικές απόψεις από εσάς και κυρίως αγνοείτε την τεράστια πλειοψηφία του τόπου που δεν θέλει τσιμεντοποίηση ενός –προσέξτε το- εκ των τριών εναπομεινάντων παρθένων δασικών τμημάτων του νησιού μου, της Κέρκυρας. Πετάξτε κάποια φορά με ένα ελικόπτερο πάνω από την Κέρκυρα για να δείτε πως έχει τσιμεντοποιηθεί. Είναι μια περιοχή απαρámillou φυσικού κάλλους.

Όμως, το τραγικό δεν είναι αυτή καθαυτή η επένδυση, που θα μπορούσαμε να την κουβεντιάσουμε. Το τραγικό είναι ότι ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας στο νησί, ο κ. Γκίκας, μιλάει και αναφερόμενος σ' αυτούς που έχουν τις αντιρρήσεις τους τους χαρακτηρίζει ως κάποιους τύπους, οι οποίοι δεν θέλουν την επένδυση.

Αλήθεια, είναι κάποιοι τύποι περίεργοι ο λαός της βόρειας Κέρκυρας; Είναι περίεργος τύπος ο κ. Δένδιας, ο Υπουργός Εξωτερικών της Κυβέρνησής σας και αγαπητός φίλος και συνάδελφος δικηγόρος; Είναι κάποιοι περίεργοι τύποι αυτοί που διοικούσαν τον έναν δήμο του νησιού μας που ομόφωνα αρνήθηκαν αυτό, το περιφερειακό συμβούλιο -μιλάω από το 2010- η περιφερειακή αρχή; Όλοι αυτοί, λοιπόν, είναι περίεργοι τύποι κατ' εσάς και κατά τον Βουλευτή.

Προσέξτε να δείτε τι έγινε. Ξεσηκώσατε τον τόπο -μιλάω για προχθές, δεν μιλάω για πριν από καιρό- γι' αυτήν την επένδυση. Και ακούστε. Το δημοτικό συμβούλιο προχθές περικυκλώθηκε γύρω-γύρω από αστυνομία για να μη δημιουργηθούν επεισόδια κατά τη συνεδρίασή του. Το ένα είναι αυτό. Δεύτερον, αφού έγινε -καλώς ή κακώς- η συνεδρίαση, αναβλήθηκε το θέμα και φεύγουν πέντε δημοτικοί σύμβουλοι από τη δημοτική αρχή, εκ των οποίων ο ένας είναι ο Πρόεδρος του δημοτικού συμβουλίου, δύο αντιδήμαρχοι και λοιπά και πάει να διαλυθεί ο Δήμος Βόρειας Κέρκυρας, νεοσύστατος δήμος, για όλα αυτά που επικαλείται ο κ. Γεωργιάδης.

Δεν νομίζω ότι υπάρχει μεγάλος σεβασμός στην αυτοδιοίκηση με τον τρόπο που ενεργείτε. Δηλαδή, επειδή δεν περνάει μια υψομετρική μελέτη, όχι επειδή έτσι το θέλουν, αλλά για συγκεκριμένους ουσιαστικούς και τυπικούς λόγους, ψηφίζουμε σήμερα τροπολογία «Τι μου λες, κύριε δήμαρχε, τι μου λέτε, κύριοι δημοτικοί σύμβουλοι; Εγώ είμαι. Εγώ θα ψηφίσω. Εγώ έτσι γουστάρω». Αυτή είναι η λογική. Έχω την εντύπωση ότι αυτό γίνεται με την κάλυψη του κυρίου Πρωθυπουργού.

Τούτη η φωτογραφική τροπολογία που θέλετε να ψηφίσετε σήμερα, κύριοι Υπουργοί, αποτελεί κατ' εμέ και το κόμμα μου θεσμικά και πολιτικά κατάπτυστη ενέργεια και ενεργοποιώ διά των λόγων μου ή προσπαθώ να ενεργοποιήσω την τοπική αυτοδιοίκηση ανά την επικράτεια, που της αφαιρεί μια αρμοδιότητα μ' αυτή τη διάταξη -για έργα που λένε ότι είναι εμβληματικά και για επενδύσεις- και την παίρνει, επειδή, κάποιος δήμαρχος στην Κέρκυρα δεν θέλει αυτήν την επένδυση.

Αυτό πιστεύετε ότι είναι δημοκρατικό; Αν ναι, ας μιλήσει η τοπική αυτοδιοίκηση.

Εμείς, φυσικά, δεν θα ψηφίσουμε αυτήν την τροπολογία και με ακούνε πάρα πολλοί Κερκυραίοι σήμερα, στην τοποθέτησή

μου αυτή.

Θα σας πω και κάτι άλλο που έχει να κάνει με τα υδατοδρόμια. Αμφισβητεί κάποιος ότι ένα νομοθετικό πλαίσιο σαφές και φιλικό προς τους ιδιώτες για τα υδατοδρόμια δεν το ήθελε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ή δεν το θέλουμε τώρα ως Αντιπολίτευση; Κάνετε λάθος. Νομίζω ότι αν υπάρχει τέτοιο πλαίσιο που να προσελκύσει ιδιώτες, καλό είναι. Η υλοποίηση της διαδικασίας δημιουργίας του δικτύου υδατοδρομίων δηλώνετε πομπωδώς ότι το κάνετε εσείς, το Υπουργείο. Καλώς. Δεν χάθηκε ο κόσμος. Πιστεύω ότι καλά ενεργείτε σε έναν αρκετά μεγάλο βαθμό και δεν διαφωνούμε. Το είπε και εισηγήτριά μας.

Σημειώνουμε, όμως -θα το τονίσουμε- ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ θεσμοθέτησε τον ν.4568/2018. Δεν νομίζω ότι με το νομοσχέδιό σας βοηθάτε, όμως, ειδικά στις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, έτσι ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία έκδοσής τους, που πρέπει να σημειωθεί ότι έγινε σημαντική και επίμονη προσπάθεια της προηγούμενης κυβέρνησης σ' αυτόν τον τομέα. Κολλάμε σε γραφειοκρατικές αγκυλώσεις με το νομοσχέδιο αυτό.

Ως Βουλευτής της νησιωτικής περιοχής του Νομού Κέρκυρας θέλω γρήγορες αδειοδοτήσεις και των υπολοίπων νησιών της ευρύτερης περιοχής. Σήμερα γνωρίζουμε ότι έχουν αδειοδοτηθεί μόνο τα υδατοδρόμια σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα. Για να υπάρχει ένα δίκτυο υδατοδρομίων, των οκτώ, δηλαδή, υδατοδρομίων, απαιτείται η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων να προχωρήσει στην προκήρυξη διαγωνισμού για την τοποθέτηση οικίσκου εξυπηρέτησης επιβατών και γενικότερα να ολοκληρώσει άμεσα τις εκκρεμότητες στα υδατοδρόμια Κεφαλονιάς, Ιθάκης, Λευκάδας, Μεγανησίου και Ζακύνθου σε συνέχεια προγραμματικής συμφωνίας που έχει πραγματοποιήσει η προηγούμενη περιφερειακή αρχή, η οποία ήταν του ΣΥΡΙΖΑ, αν θυμάστε καλά.

Αυτά θέλω, αλλά δεν τα εξασφαλίζει το νομοσχέδιό σας, αγαπητοί κύριοι Υπουργοί.

Και τελειώνω με το εξής: Αναφέρομαι στη διάταξη που αφορά στο ΚΤΕΛ. Έχω προσωπική γνώμη γιατί συνάντησα τους εργαζόμενους στο ΚΤΕΛ. Η κατάργηση του κανονισμού του ΚΤΕΛ φοβάμαι πως θα επιφέρει καταστάσεις καθημερινών απολύσεων των εργαζομένων. Ο κανονισμός αποτελεί εχέγγυο της ποιότητας των υπηρεσιών και της οδικής ασφαλείας κατά τη μετακίνηση του επιβατικού κοινού και εσείς σήμερα τον καταργείτε. Ρωτήστε, λοιπόν, τους εργαζόμενους να δείτε τι λένε.

Κύριε Υπουργέ, μου κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση, στο νομοσχέδιο αυτό προβλέπεται -ακούστε τώρα- ότι επειδή έχει καταργηθεί ο εισπράκτορας στο υπεραστικό ΚΤΕΛ και στο αστικό ΚΤΕΛ, στη θέση του συνοδηγού, εκεί που καθόταν εισπράκτορας, μια ακόμη θέση. Αυτό τώρα είναι σοβαρό ένας οποιοσδήποτε επιβάτης να κάθεται δίπλα στον οδηγό, θέτοντας ζητήματα ασφαλείας της διαδρομής; Και επιπλέον, τι γίνεται με τις επιδοτούμενες διαδρομές, τις εγκαταλείπετε; Την τιμή του εισιτηρίου;

Τελειώνω λέγοντας, ο κόσμος έχει ανάγκη για φθηνότερα κόμιστρα. Οι ευάλωτες κοινωνικές ομάδες: ΑΜΕΑ, τρίτη ηλικία, φοιτητές και λοιπά, ειδικότερα με το νομοσχέδιό σας, επωμίζονται δυσβάστακτο βάρος.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, αλλά δεν θα συμφωνήσουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Να καλέσω στο Βήμα...

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο για ένα λεπτό επί προσωπικού, αναφέρθηκε στο όνομα μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Αναφέρθηκε στο όνομα σας. Αλλά δεν υπάρχει προσωπικό θέμα όμως.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Αναφέρθηκε στο όνομα μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Πάρτε ένα λεπτό να μας εξηγήσετε σε τι οφείλεται.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Υπάρχει, κύριε Πρόεδρε, γιατί μπορεί να διαστρεβλωσε τις απόψεις του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Εγώ το κρίνω αν υπάρχει, κύριε Μπουκώρο.

Εντάξει. Ξέρετε να το πούμε μία φορά, το ακούν όλοι, γιατί παντού εγείρονται. Προσωπικό θέμα δεν είναι η αναφορά του ονόματός. Καλό είναι να μην λέγαται.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Επικαλέστηκε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Εν πάση περιπτώσει, έχετε ένα λεπτό και με την ανοχή του Προεδρείου αυτό.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο κύριος συνάδελφος, που είναι από την Κέρκυρα και αυτός, μπορεί να έχει διαφορετική άποψη για τη συγκεκριμένη επένδυση. Εγώ, αυτό το οποίο είπα -και επικαλέστηκε δηλώσεις μου- είναι ότι αυτή η Κυβέρνηση θεωρεί τις επενδύσεις βασικό πυλώνα της πολιτικής που ακολουθεί.

Στην Κέρκυρα, λοιπόν, έχουμε μία εμβληματική, μεγάλη επένδυση που εδώ και οκτώ χρόνια προσπαθεί να υλοποιηθεί. Υπεγράφη από την προπροηγούμενη κυβέρνηση, επικαιροποιήθηκε από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και τώρα ήρθε η ώρα να υλοποιηθεί. Από 'κει και πέρα, γραφειοκρατικές αγκυλώσεις που δεν έχουνε ως νόημα την επένδυση, αλλά είναι θέματα καθαρά γραφειοκρατικά, όπως είναι μία υψομετρική μελέτη βεβαίως, δεν μπορούν να σταθούν εμπόδιο σε μία επένδυση.

Εγώ, λοιπόν, επικαλέστηκα ότι κάποιοι άνθρωποι, προφανώς, από τη βόρεια Κέρκυρα και από το δημοτικό συμβούλιο, δεν θέλουν την επένδυση. Αλλά, εάν γίνει ή όχι η επένδυση -το θέμα έχει τελειώσει-, έχει αποφασιστεί από τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Τώρα, είναι μία απλή διοικητική πράξη. Και γι' αυτό το λόγο φέραμε και αυτήν την τροπολογία. Ουδέποτε μίλησα απρεπώς ή είπα κάτι, τέλος πάντων, το οποίο είναι πέραν τούτου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ωραία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Αυλωνίτη, μην ανοίξουμε το θέμα. Η απάντηση δεν ήταν καθόλου προς εσάς. Διευκρίνισε τι είπε, τίποτα άλλο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Θα ήθελα τον λόγο για τριάντα δευτερόλεπτα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δώστε τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Εσείς ακούσατε κάτι που είναι επιβαρυντικό; Υπερασπίστηκε την άποψή του. Καθώς, επίσης, και ο κ. Αυλωνίτης τη δική του. Και εδώ τελειώνει το θέμα.

Η κ. Κεφάλα έχει τον λόγο.

Τουλάχιστον, κύριε Αυλωνίτη, εννιάμισι λεπτά σας άφησα να αναπτύξετε την επιχειρηματολογία σας, δεν κάνουμε...

Μετά από την κ. Κεφάλα Μαρία - Αλεξάνδρα της Νέας Δημοκρατίας, τον λόγο θα πάρει ο Υφυπουργός κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης. Το λέω για τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

ΜΑΡΙΑ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΕΦΑΛΑ: Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα στα τέσσερα μέρη του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα αποτυπώνεται, για μία ακόμη φορά, η βαθιά πίστη της Κυβέρνησης ότι η στήριξη της επιχειρηματικότητας, η μείωση της γραφειοκρατίας και η απλούστευση των διαδικασιών αποτελούν προαπαιτούμενα για την ανάπτυξη, μία ανάπτυξη που τόσο την έχει ανάγκη ο τόπος μας. Και έγινε ξεκάθαρο, κατά τη συζήτηση των άρθρων του σχεδίου νόμου στις επιτροπές, ότι η πίστη αυτή μετατρέπεται διά του παρόντος σε πράξη. Διενεργείται επεκταθώς σε λεπτομερή τοποθέτηση επιμέρους ζητημάτων καθώς, έχουν αναλυθεί και αναπτυχθεί.

Στέκομαι μόνο στις διατάξεις του Πρώτου Μέρους που αφορά στην εκ νέου ρύθμιση του πλαισίου ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων στη χώρα. Επανακινούμε, επικαιροποιούμε και δίνουμε την απαιτούμενη από την πολιτεία ώθηση σ' αυτό που το 2013, πάλη η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θεσμοθέτησε. Και εξηγούμαι: Επαναφέρουμε τη δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων από ιδιωτικούς φορείς. Θεσμοθετούμε τη δυνατότητα έγκρισης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας και επεκτείνουμε τη δυνατότητα αδειοδότησης σε τουριστικούς λιμένες και σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Σήμερα, δίνουμε λύση στο ζήτημα της σύνδεσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Αποτυπώνουμε τις προϋποθέσεις και τους όρους κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία, που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων. Διευκολύνουμε κατά τον τρόπο αυτόν την επισκεψιμότητα περιοχών, αλλά πρωτίστως διασφαλίζουμε πολύτιμη βοήθεια σε κατεπείγουσες

περιπτώσεις.

Η ανάπτυξη ενός δικτύου υδατοδρομίων μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα εγχείρημα εθνικής σημασίας, αν αναλογιστούμε τη μορφολογία του εδάφους της χώρας μας, ένα εγχείρημα που μπορεί να εξελιχθεί σε έναν ακόμη μοχλό ανάπτυξης για την Ελλάδα. Ουσιαστικά χαράσσεται εκ νέου ο χάρτης των μεταφορών στη χώρα μας, όσο και ειδικότερα στην περιοχή μου τα Ιωάννινα. Εκεί, σας αναφέρω επιγραμματικά, η λίμνη Παμβώτιδα μπορεί να ενώσει τα Ιωάννινα και την ευρύτερη περιοχή με απευθείας σύνδεση με προορισμούς στο εσωτερικό, αλλά και το εξωτερικό. Δημιουργείται νέα προοπτική ανάπτυξης, αφ' ενός τουριστικής και αφ' ετέρου -ως επακόλουθο της πρώτης- οικονομικής, με νέες θέσεις εργασίας. Αυτές θα προκύψουν καθώς δημιουργείται και ένα επιχειρηματικό οικοσύστημα γύρω από τα υδροπλάνα, με στάσεις ανεφοδιασμού καυσίμων, βάσεις συντήρησης, αλλά και μηχανική διαχείριση των υδροπλάνων, ένα οικοσύστημα που αν μη τι άλλο θα έχει θετικά αποτελέσματα για την τοπική κοινωνία, οικονομία και αντίκτυπο στην κοινωνία ολόκληρη.

Στις υποδομές του τομέα μεταφοράς και μετακίνησης του Νομού Ιωαννίνων έρχεται να προστεθεί στους αυτοκινητόδρομους και στο αεροδρόμιο, η δυνατότητα λειτουργίας υδατοδρομίου στη λίμνη Παμβώτιδα. Το θέμα λειτουργίας υδατοδρομίου στη λίμνη μάς απασχολεί αρκετά χρόνια, γιατί χάνουμε μία σημαντική ευκαιρία να συνδεθεί η Ήπειρος μέσω πτήσεων υδροπλάνων με νησιά του Ιονίου και άλλες γειτονικές περιοχές με σημαντικά οικονομικά, τουριστικά και επιχειρηματικά οφέλη. Τα Ιωάννινα θα αποτελέσουν έναν από τους σταθμούς στο δίκτυο υδατοδρομίων που θα δημιουργηθεί τους επόμενους μήνες στη χώρα. Ανοίγει ένα ακόμη κεφάλαιο στις μεταφορές και τα υδατοδρόμια θα μπορέσουν να προσφέρουν σύνδεση από αέρος της πρωτεύουσας της Ηπείρου τόσο με τα νησιά του Ιονίου, όπως η Κέρκυρα, όσο και με γειτονικές χώρες όπως για παράδειγμα, η Αλβανία.

Βέβαια, πέραν της τουριστικής χρησιμότητας, η παρούσα ρύθμιση εξυπηρετεί και καλύπτει έκτακτες ανάγκες, εφ' όσον αυτές προκύψουν, όπως την αεροδιακομιδή ασθενών, ακόμα και θέματα πυρόσβεσης.

Ορθά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναθεωρούμε το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο γιατί επέτρεπε μόνο σ' έναν φορέα, στο ελληνικό δημόσιο, να προχωρήσει στην άδεια ίδρυσης των υδατοδρομίων. Αποκλείονται μ' αυτό τον τρόπο, από άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες. Δίνουμε, λοιπόν, τη δυνατότητα άδειας ίδρυσης και σε ιδιώτες και όχι μόνο στους δημόσιους φορείς. Απλουστεύουμε το πλαίσιο αδειοδότησης με λιγότερα δικαιολογητικά, εξαλείφοντας γραφειοκρατικές διαδικασίες, θέτοντας τέλος στην ταλαιπωρία του επιχειρηματία και του πολίτη γενικότερα. Επιτυγχάνουμε έτσι την αμεσότητα και αποτελεσματικότερη εφαρμογή του νόμου, κυρίως, ως προς τα ζητήματα προδιαγραφών κτηρίων και εξοπλισμού. Δίνουμε τη δυνατότητα σε λιμάνια μικρότερων νησιών, αν δεν μπορεί να τα διαχειριστεί ο φορέας διαχείρισης, δηλαδή ο δήμος ή το λιμενικό ταμείο, να ανατεθεί η διαχείριση σε κάποιον ιδιώτη. Απαγορεύουμε ωστόσο, να λειτουργήσουν υδατοδρόμια σε μέρη με ζητήματα ασφαλείας για τα πλοία και τους λουόμενους, κοντά σε ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και σε ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου δεν θα απαιτείται επιθεώρηση, με αποτέλεσμα να προχωρά πολύ πιο άμεσα η έκδοση της σχετικής άδειας. Επί του πρακτέου, επιτρέπουμε στον ενδιαφερόμενο επενδυτή με την απόκτηση της άδειας ίδρυσης να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου. Επιταχύνουμε με τον τρόπο αυτό την όλη διαδικασία αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να προβούν και στην άδεια ίδρυσης και στην άδεια λειτουργίας ταυτόχρονα και παρέχουμε την ευελιξία στους δημόσιους φορείς, που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στη λειτουργία του υδατοδρομίου με μία ενιαία διαγωνιστική διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η δημιουργία και η λειτουργία ενός δικτύου υδατοδρομίων αποτελεί ένα πρόγραμμα προσαρμοσμένο στα χαρακτηριστικά της χώρας μας. Η Ελλάδα διαθέτει μία ακτογραμμή της τάξεως των δεκαέξι χιλιάδων χιλιομέτρων, περισσότερα από διακόσια είκοσι κατοικημένα νησιά και ένα μεγάλο αριθμό λιμνών στην ηπειρωτική χώρα. Τα υδροπλάνα μπορούν να δώσουν ώθηση στα νησιά, να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας και να κάνουν πιο εύκολη τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με δύσκολους συγκοινωνιακά προορισμούς.

Με το παρόν, αίρουμε όλους τους περιορισμούς που προήρχαν. Θέτουμε ένα φιλικό προς την επιχειρηματικότητα πλαίσιο. Η ύπαρξη των αδειοδοτούμενων υδατοδρομίων, όπως αυτού της λίμνης Παμβώτιδας, δίνουν το στίγμα του υλοποιήσιμου. Το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί σημαντική αρωγή για τον επιχειρηματικό κλάδο του τουρισμού και η λειτουργία υδατοδρομίων αποτελεί κομβικής σημασίας θέμα. Η λειτουργία αυτή θα είναι συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική με τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές, γιατί θέλουμε να ενισχύσουμε τόσο την τοπική όσο και την εθνική οικονομία. Εμπλουτίζουμε το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας, προσελκύουμε το επενδυτικό ενδιαφέρον και φέρνουμε νομοσχέδια πρακτικά, το αποτέλεσμα των οποίων γίνεται αισθητό στους πολίτες από την επόμενη κιόλας μέρα.

Όταν οι ανάγκες του σήμερα και οι προοπτικές του αύριο συναντούν τις συντονισμένες προσπάθειες, την αναπτυξιακή λογική και την πολιτική βούληση, το αποτέλεσμα είναι πέρα για πέρα θετικό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Καλώ στο Βήμα τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ξεκινήσω την παρέμβασή μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφε, ευχαριστώντας τους παριστάμενους Υπουργούς, τον κ. Καραμανλή και τον κ. Γεωργιάδη, γιατί ήταν εκείνοι οι οποίοι πίστεψαν στο εγχείρημα εξαρχής και στη συνεδρίαση της διυπουργικής επιτροπής τον Αύγουστο έδωσαν τις κατευθυντήριες γραμμές, προκειμένου εντός ενός πολύ μικρού χρονικού διαστήματος -εντός τριμήνου- να είμαστε σε θέση να παρουσιάσουμε το νομοσχέδιο που αφορά στα υδατοδρόμια, να βγει σε δημόσια διαβούλευση και σήμερα να το συζητάμε προς ψήφιση στην Ολομέλεια.

Το σχέδιο νόμου, το οποίο έχω σήμερα την τιμή να σας παρουσιάσω μαζί με τους συναδέλφους, επιχειρεί να δώσει μια οριστική λύση σε ένα ζήτημα το οποίο αφορά στην ίδρυση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των υδατοδρομίων, κάτι το οποίο το αναζητάει η ελληνική κοινωνία εδώ και δεκαπέντε περίπου χρόνια, χωρίς μέχρι σήμερα στην ουσία να έχει κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα. Όπως πολύ καλά γνωρίζετε, η ύπαρξη υδατοδρομίων είναι η βασική προϋπόθεση προκειμένου να πετάξουν τα υδροπλάνα, έναν φιλόδοξο στόχο τον οποίο η Κυβέρνηση έχει θέσει και για τους επόμενους μήνες.

Με τον τρόπο αυτόν θα μπορέσουμε να προσφέρουμε νέες δυνατότητες στην οικονομία, στον τουρισμό, στη διανοητική κοινωνία, όπως επίσης και στη συγκοινωνία της ηπειρωτικής χώρας με τις νησιωτικές περιοχές.

Άκουσα με πολύ προσοχή πολλούς συναδέλφους που αναρωτήθηκαν ποιος ο λόγος να φέρουμε κάποιον νέο νόμο, μεταξύ των οποίων και τον συμπολίτη μου, τον κ. Μαμουλάκη. Ο λόγος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που φέρνουμε έναν νέο νόμο είναι ακριβώς ότι ο προηγούμενος νόμος που ψήφισε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με τους Ανεξάρτητους Έλληνες, δηλαδή ο ν.4568/2018, στην ουσία δεν διευκόλυνε στο ελάχιστο την ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομίων. Αυτό συνέβη για μια σειρά από λόγους.

Κατ' αρχάς, όπως είπα και στην επιτροπή, ένας τυπικός λόγος είναι ότι ο ισχύον νόμος προϋπέθετε την ύπαρξη δέκα περίπου υπουργικών και κοινών υπουργικών αποφάσεων. Επί ενάμιση περίπου χρόνο η προηγούμενη κυβέρνηση δεν κατάρθωσε να εκδώσει ούτε μια. Άρα, εκ των πραγμάτων ξέρετε πολύ καλά ότι ένας νόμος ο οποίος ψηφίζεται και στην ουσία δεν προχωρά στο

δευτερογενές δίκαιο, στις κανονιστικές πράξεις, είναι στην ουσία ένας ανενεργός νόμος. Άρα, ένας βασικός λόγος για τον οποίο δεν είδαμε υδροπλάνα να πετάνε με την προηγούμενη κυβέρνηση είναι στην ουσία γιατί ο νόμος ο οποίος ψηφίστηκε, στην ουσία κατέστη ανενεργός.

Ένας δεύτερος και εξίσου σημαντικός λόγος που κρίναμε την αναθεώρηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου είναι γιατί στην ουσία επέτρεπε σε έναν μόνο φορέα να προχωρήσει στην ίδρυση υδατοδρομίων και αυτός ήταν το ελληνικό δημόσιο.

Για να το πούμε πάρα πολύ απλά, σκεφτείτε ότι για παράδειγμα ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ σήμερα, στην ουσία, δεν θα μπορούσαν να ιδρύσουν υδατοδρόμια. Επίσης, δεν θα μπορούσαν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ιδιωτικές μαρίνες ή ακόμα και μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες από το δημόσιο. Δεν θα μπορούσαν επίσης να αδειοδοτηθούν μεγάλοι οργανισμοί λιμένος στην περίπτωση που τυχόν παραχωρήσει τους σε ιδιώτες συνέβαινε πριν πάρουν την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου.

Επίσης, το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο έθετε σε κίνδυνο ακόμα και τα τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια της χώρας μας, δηλαδή τους Παξούς, την Κέρκυρα και την Πάτρα, γιατί στην ουσία προέβλεπε την ανάκληση των αδειών αυτών και την προσαρμογή τους στον νόμο του 2018. Άρα, ακόμα και αυτά τα τρία υδατοδρόμια τα οποία έχουν ήδη λάβει την άδεια ίδρυσής τους, στην ουσία ετίθεντο σε κίνδυνο, ακριβώς, λόγω αυτής της πρόβλεψης του προηγούμενου νόμου που ψηφίστηκε επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μόνο μερικοί από τους λόγους για τους οποίους σήμερα προχωρούμε στην αναθεώρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου. Υπάρχουν βεβαίως και κάποιοι άλλοι οι οποίοι είναι κυριολεκτικά κρυμμένοι στις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου και είναι πολύ δύσκολο να τους αντιληφθεί κάποιος, ακόμα κι αν είναι πάρα πολύ εξοικειωμένος με το συγκεκριμένο πλαίσιο.

Εμείς αυτό το οποίο κάναμε, για παράδειγμα, ήταν μια νοητική εργασία, στην ουσία μια προσομοίωση της διοικητικής διαδικασίας που απαιτούνταν, προκειμένου να καταλάβουμε αυτήν την περιπλοκότητα. Εκεί, βεβαίως, είδαμε ότι στην ουσία κάποιος ο οποίος ήθελε να προχωρήσει στην άδεια ίδρυσης ενός υδατοδρομίου με το προϋπάρχον στην ουσία θεσμικό πλαίσιο, έπρεπε να προχωρήσει μέσα από σαράντα δύο διοικητικές πράξεις που αυτό σήμαινε -να το πούμε πρακτικά-, περίπου έναν χρόνο, κάτι το οποίο -θα εξηγήσω και στη συνέχεια- εμείς το μειώνουμε δραστηρικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό είχε ως αποτέλεσμα ότι με το ισχύον νομικό πλαίσιο, δηλαδή με τον ν.4568/2018 και επί ενάμιση χρόνο κατατέθηκε μόλις μια αίτηση ίδρυσης υδατοδρομίου. Αυτό και από μόνο του νομίζω ότι είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα για ποιον λόγο ο προηγούμενος νόμος χρειαζόταν αυτήν την αναθεώρηση.

Εμείς τι κάνουμε; Πολύ απλά κάνουμε ένα νέο πλαίσιο αδειοδότησης πολύ πιο φιλικό προς τις επενδύσεις και πολύ πιο φιλικό σε όσους ενδιαφέρονται να προχωρήσουν σ' αυτήν τη διαδικασία, με πολύ λιγότερα δικαιολογητικά και κυρίως με μείωση των υπουργικών και κοινών υπουργικών αποφάσεων κατά 50%, δηλαδή από δέκα, που προέβλεπε το προηγούμενο νομικό καθεστώς, σε μόλις πέντε. Μάλιστα έχουμε ήδη προχωρήσει και με τον Υπουργό στα σχέδια των συγκεκριμένων υπουργικών αποφάσεων, έτσι ώστε σε πάρα πολύ μικρό χρονικό διάστημα να είμαστε έτοιμοι να παρουσιάσουμε και το δευτερογενές δίκαιο και να μπορεί να τρέξει πάρα πολύ γρήγορα η διαδικασία.

Δεύτερον, αντιμετωπίζουμε ένα πάρα πολύ κρίσιμο ζήτημα, αυτό του συντονισμού μεταξύ των συναρμοδίων Υπουργείων. Αυτός είναι και ο βασικός λόγος για τον οποίον στην ουσία μειώνουμε τα μέλη της επιτροπής από δέκα σε τέσσερα, δηλαδή την επιτροπή η οποία θα εξετάζει τους φακέλους και αντιλαμβάνεστε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ότι αυτό στην ουσία αποσκοπεί στον καλύτερο συντονισμό των εργασιών της επιτροπής και βεβαίως σε χαμηλότερο κόστος ακόμα και για το δημόσιο.

Επίσης, όπως είπαν και πάρα πολλοί συνάδελφοι, εισάγουμε στην ουσία ένα νέο ορισμό για την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, σύμφωνα με τον οποίο δεν απαιτείται η εκ των προτέρων προμήθεια του εξοπλισμού για τη χορήγηση της, κάτι το οποίο στην

ουσία διευκολύνει πάρα πολύ τις όλες διαδικασίες, με αποτέλεσμα να κερδίσουμε και χρόνο και βεβαίως να μην επιβαρύνεται πάρα πολύ με γραφειοκρατικές διαδικασίες ο ενδεχόμενος επενδυτής.

Τέταρτον, εκτός από την άδεια ίδρυσης ή την άδεια λειτουργίας, υπάρχει και η ενιαία έννοια της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας. Μ' αυτόν τον τρόπο επίσης θεωρούμε ότι επιταχύνονται πάρα πολύ οι διαδικασίες, χτυπάμε τη γραφειοκρατία. Επίσης θα ήθελα να πω ότι παρέχεται και μια ευελιξία στους δημόσιους φορείς, οι οποίοι στην ουσία αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στη λειτουργία του υδατοδρομίου με μια ενιαία διαγωνιστική διαδικασία.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποιες από τις αιτιάσεις της Αντιπολίτευσης, που αναρωτιούνται πώς θα πάει κάποιος να πάρει την άδεια ίδρυσης ή την άδεια λειτουργίας, αν θα είναι ο πρώτος ο οποίος θα κάνει την αίτηση ή όχι. Όπου υπάρχει ενδιαφέρον περισσοτέρων του ενός, βεβαίως θα υπάρχει μια διαγωνιστική διαδικασία και αντιλαμβάνεστε ότι αυτά τα έσοδα θα είναι για τους οικείους δήμους ή τα λιμενικά ταμεία.

Πέμπτον, διευρύνουμε το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, καθώς δίνουμε στην ουσία τη δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων -εκτός από τους λιμένες και τις λίμνες- και σε περιοχές τουριστικών λιμένων, δηλαδή σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, όπως επίσης και σε ΠΟΤΑ, δηλαδή σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, ακόμα και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Έτσι, με τον τρόπο αυτόν θεωρούμε ότι θα αυξηθεί η επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και βεβαίως μ' αυτόν τον τρόπο ενισχύουμε περαιτέρω το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, προσελκύοντας και στην ουσία εξυπηρετώντας, υψηλής αξίας ομάδες τουριστών.

Έκτον, αποτυπώνουμε τις προϋποθέσεις και τους όρους κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων και μ' αυτόν τον τρόπο, δηλαδή μ' αυτήν τη διάταξη, στην ουσία διευκολύνεται η επισκεψιμότητα περιοχών με τουριστικό ενδιαφέρον, αλλά ακόμα και η εξυπηρέτηση επείγουσών περιπτώσεων. Το ανέφερα και στην επιτροπή, πέρα από το αμιγώς μεταφορικό έργο το οποίο θα επιτελούν τα υδροπλάνα, θα είναι χρήσιμα σε περιπτώσεις επείγουσών αναγκών, όπως για παράδειγμα είναι η αεροδιακομιδή ασθενών από περιοχές που δεν μπορεί να υπάρχει κάποιος άλλου είδους άμεση και έγκαιρη προσέλευση, ακόμα και σε θέματα πυρόσβεσης θα μπορούν -ενδεχομένως με μια μεταλλαγή που θα γίνει στα συγκεκριμένα αεροπλάνα- να χρησιμοποιούνται.

Αναφέρθηκε από έναν συνάδελφο της Αντιπολίτευσης -αν θυμάμαι καλά από τον κ. Αυλωνίτη- το θέμα της περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Κύριε συνάδελφε, στην ουσία με τον τρόπο τον οποίο προχωράμε με το παρόν σχέδιο νόμου, θα δείτε ότι στο 80% περίπου των περιπτώσεων οι διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης θα είναι πάρα πολύ γρήγορες, διότι ήδη έχουμε προβλέψει ότι θα ακολουθήσουμε τις πρότυπες περιβαλλοντικές μελέτες που θα αφορά τον συγκεκριμένο τύπο κατασκευής. Άρα, με τον τρόπο αυτό, αν εξαιρέσει κάποιος τις σύνθετες περιπτώσεις υδατοδρομίων, στο 80% με 85% των περιπτώσεων, στην ουσία, θα είναι πολύ γρήγορη η αδειοδότηση, όσον αφορά στα περιβαλλοντικά.

Έρχομαι στο Κεφάλαιο Β', όπου ρυθμίζονται θέματα των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση των επιχειρήσεων και την εξυπηρέτηση των επαγγελματιών του κλάδου.

Θα ήθελα να τονίσω ότι με το υφιστάμενο νομικό καθεστώς λόγω και της πολυπλοκότητας του, αλλά και των αλληλοκαλυπτόμενων διατάξεων είχε προκαλέσει πάρα πολλά ερμηνευτικά προβλήματα και αντίκειται πολλές φορές ακόμα και στην ενωσιακή νομοθεσία. Έτσι αυτό το οποίο προσπαθήσαμε να κάνουμε είναι να αφαιρέσουμε όλες τις αγκυλώσεις, αλλά και να οδηγήσουμε στη διευκόλυνση της ανάπτυξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον κλάδο των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, αλλά και των επιχειρήσεων που συνδέονται μ' αυτά.

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

Δuo λεπτά θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε.

Ταυτόχρονα δίνουμε ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα οδικών μεταφορών και ελέγχων, μέσω της εφαρμογής της νομοθεσίας των μεταφορών ενώ επιλύουμε και θέματα μεταβιβάσεων, αποχαρκτηρισμού και αντικατάστασης των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, καθώς και των λεωφορείων δημοσίας χρήσεως.

Θα ήθελα να σταθώ ιδιαίτερα στο άρθρο 34, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Στην ουσία ανοίγουμε την αγορά της χρονομίσθωσης στους επαγγελματίες του κλάδου και με τον τρόπο αυτό θεωρούμε ότι θα μπορεί να υπάρχει ένα εργαλείο επιπλέον προκειμένου να γίνει μία ανανέωση ενός ιδιαίτερα γηρασμένου στόλου που αφορά στα φορτηγά, στα λεωφορεία δημοσίας χρήσεως. Με τον τρόπο αυτό, νομίζω, ότι δίνουμε ένα κίνητρο στους επαγγελματίες να προχωρήσουν ουσιαστικά στην ανανέωση αυτή.

Πολύ γρήγορα θα αναφερθώ στο Κεφάλαιο Γ' του νομοσχεδίου. Εδώ ερχόμαστε να ρυθμίσουμε δυστυχώς αυτό που αντιμετωπίζουν πάρα πολλοί συμπολίτες μας ως προς τη γραφειοκρατία και την καθυστέρηση. Νομίζω ότι είναι μια ιδιαίτερη καινοτομία. Αναφέρομαι στο προσωρινό δίπλωμα. Πολύ απλά θα πω ότι στην ουσία την επόμενη των εξετάσεων κάποιος θα μπορεί να λαμβάνει το δίπλωμα του. Επομένως, θα μπορεί να χρησιμοποιεί το μέσο για το οποίο έχει δώσει τις εξετάσεις. Δεν θα περιμένει τέσσερις, πέντε και έξι μήνες. Καλό είναι να ακούγεται μέσα σ' αυτή την Αίθουσα, μ' αυτόν τον τρόπο δίνουμε ένα γερό χτύπημα και στην διαφθορά. Πολλές φορές είχαμε δει ότι τέτοιου είδους διαδικασίες κωλυσιεργίας ήταν η μήτρα ακόμα και τέτοιων φαινομένων τα οποία παρουσιάζονταν, δυστυχώς, στη δημόσια διοίκηση.

Δεν θα ήθελα να επεκταθώ και σ' άλλες διατάξεις γιατί και ο Υπουργός θα καλύψει το σύνολο του νομοσχεδίου. Εγώ θα ήθελα γι' άλλη μια φορά να ευχαριστήσω τους συναδέλφους της Συμπολίτευσης και της Αντιπολίτευσης. Πράγματι είχαμε πολύ γόνιμη και παραγωγική συζήτηση στις επιτροπές. Νομίζω ότι αυτό φάνηκε από το γεγονός ότι υιοθετήθηκαν πάρα πολλές από τις παρατηρήσεις τόσο των συναδέλφων, όσο και των φορέων που ήρθαν στην ακρόαση. Νομίζω ότι αυτό δείχνει ότι η Κυβέρνηση έχει ανοιχτά αυτιά στις σωστές παρατηρήσεις που γίνονται από τους συναδέλφους, εκτός από τη Συμπολίτευση βεβαίως και την Αντιπολίτευση.

Θα ήθελα μόνο, πολύ σύντομα, να αναφερθώ σε κάτι που είπε και ο κ. Κεγκερόγλου. Είμαστε εντός του χρονοδιαγράμματος όσον αφορά στο θέμα της νέας νομοθεσίας που αναφέρεται στα διπλώματα. Είχαμε πει ότι σε έξι συν τρεις μήνες εμείς θα είμαστε έτοιμοι να παρουσιάσουμε στην Ολομέλεια το νέο νομοθετικό πλαίσιο. Αυτή τη στιγμή το επεξεργάζεται η επιτροπή στο Υπουργείο μας.

Επίσης, θα ήθελα να απαντήσω ότι το προσωρινό δίπλωμα είναι κάτι τελείως διαφορετικό σε σχέση με το νέο νομοθετικό πλαίσιο το οποίο θα έρθει. Δεν σημαίνει ότι το νέο νομοθετικό πλαίσιο για τα διπλώματα δεν θα αναφέρεται και στο προσωρινό δίπλωμα. Το προσωρινό δίπλωμα -θα το τονίσω για άλλη μία φορά- είναι στην ουσία ένας τρόπος, ένα εργαλείο για να μπορεί κάποιος ο οποίος επιτυγχάνει στις εξετάσεις να να λαμβάνει άμεσα το δίπλωμα του και με τρόπο αυτό να μην υπάρχει ταλαιπωρία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Θα δώσω τον λόγο στον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, το κ. Γεωργιάδη, προκειμένου να αναπτύξει τη με γενικό αριθμό 153 και ειδικό 11 τροπολογία την οποία κατέθεσε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Όχι μόνο. Γενικά, κύριε Πρόεδρε. Εδώ μπλεκόμαστε σε διάφορα. Έχουν ακουστεί διάφορα και από τη συμπθέστατη κ. Πέρκα και από άλλους. Καλό είναι να απαντηθούν για να μην μένουν σκιές στο Κοινοβούλιο.

Πρώτα απ' όλα θα ήθελα να ευχαριστήσω το Υπουργείο Υποδομών, τον Υπουργό, τον κ. Καραμανλή και τον Υφυπουργό τον κ. Κεφαλογιάννη. Ξεκινήσαμε μαζί στο Υπουργείο Ανάπτυξης στο τέλος Αυγούστου, αν θυμάμαι καλά, την πρώτη κοινή συνεδρίαση για να δούμε πως θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε στα

αλήθεια τη δημιουργία γραμμών υδροπλάνων στην Ελλάδα. Κύριε συνάδελφε, που μου ασκείτε καλή και δόκιμη κριτική –καμμία αντίρρηση- το συζητάμε στην Ελλάδα από τότε που εγώ ήμουν Υφυπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, το 2011. Τώρα έγινα Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων το 2019- 2020 και συζητάμε το ίδιο πράγμα. Κάποτε πρέπει σ' αυτήν τη χώρα κάτι να γίνεται επιτέλους και πέραν της συζήτησεως. Στο ενδιαμέσο ξανα συζητήθηκε επί κυβερνήσεως Σαμαρά και ξαναψηφίστηκε. Μετά ξαναψηφίστηκε επί κυβερνήσεως Τσίπρα. Ακόμα υδροπλάνα δεν πετάνε.

Ο σκοπός μας με το παρόν νομοσχέδιο είναι αυτήν τη φορά να πετάξουν υδροπλάνα. Θα κριθούμε γι' αυτό. Θέλουμε να είμαστε αποτελεσματικοί. Ήταν ένα σύνθετο στην πραγματικότητα πράγμα. Ο προηγούμενος νόμος, όπως είχε ψηφιστεί από την κυβέρνηση του κ. Τσίπρα δεν είχε απολύτως καμμία ελπίδα να φέρει έστω και ένα υδροπλάνο στην Ελλάδα, όπως και δεν ήρθε κανένα, παρ' όλο που πέρασαν σχεδόν δύο χρόνια, διότι πολύ απλά οι προβλέψεις που είχε δεν επέτρεπαν να φτιαχτούν τα υδατοδρόμια, ούτε φυσικά κανένας ιδιώτης επενδυτής θα ενδιαφερόταν να μπει σε ένα τέτοιο σχήμα. Το παρόν νομοσχέδιο είναι φτιαγμένο ώστε να κάνει τη ζωή των επενδυτών ευκολότερη να απλοποιεί τις αδειοδοτικές διαδικασίες χωρίς να χάνουμε τίποτα, όπως την ασφάλεια των πτήσεων και των επιβατών που είναι το μεγάλο ζητούμενο.

Πιστεύουμε λοιπόν, ακράδαντα ότι το παρόν σχέδιο νόμου, που σε λίγες ώρες θα είναι νόμος του ελληνικού κράτους, φτιάχνει το κατάλληλο επιχειρηματικό περιβάλλον για να έρθουν επιτέλους επενδύσεις στον τομέα των υδροπλάνων που μπορούν να αλλάξουν πραγματικά τον τρόπο που ζούμε σ' αυτή τη χώρα. Αρκεί να σκεφτείτε ότι θα μπορεί, παραδείγματος χάριν, ένα υδροπλάνο να πετάει από εδώ και να πηγαίνει προς τις Σπέτσες σε είκοσι πέντε λεπτά. Σκεφτείτε πόσο τουρισμό έχουν οι Σπέτσες κάθε καλοκαίρι και πόσο εύκολα θα μπορούμε να πηγαίνουμε από την Αττική στις Σπέτσες. Ή προορισμοί στην πλευρά του Ιονίου, που κατά το παρελθόν είχαν πιο επιτυχημένες γραμμές υδροπλάνων, που είναι απομακρυσμένοι και δεν έχουν άλλο τρόπο να μεταβιβάσει παρά μόνο καράβι μια φορά την εβδομάδα και ύστερα από πάρα πολλές ώρες. Ή άλλα νησιά του Αιγαίου τα οποία είναι απομακρυσμένα και τα οποία έχουν πολύ αραή ακτοπολική συγκοινωνία.

Τα υδροπλάνα δεν ανταγωνίζονται την ακτοπλοΐα. Αυτό είναι μύθος. Απλώς αυξάνουν την επιβατική κίνηση και κάνουν ευκολότερη τη ζωή των τουριστών και των κατοίκων των νησιών διότι έχουν ευκολότερη πρόσβαση στη μητροπολιτική επικράτεια. Άρα, λοιπόν, είναι ένα πάρα πολύ ωραίο σχέδιο. Όλοι ισχυρίζονται ότι στην πραγματικότητα η Ελλάδα και η γεωμορφολογία της είναι ιδανική για την ανάπτυξη ενός πυκνού δικτύου υδροπλάνων. Εμείς παρέχουμε ως Κυβέρνηση το κατάλληλο περιβάλλον, όπως ακριβώς υπάρχει και στα υπόλοιπα κράτη όπου λειτουργούν ανάλογες επενδύσεις. Έχουμε βάσιμους λόγους να πιστεύουμε ότι θα έχουμε τις πρώτες πιλοτικές πτήσεις από φέτος και συν τω χρόνι πολύ πιο πυκνό δίκτυο.

Άρα, λοιπόν, το νομοσχέδιο έρχεται να απαντήσει σε μια πραγματική ανάγκη για να πετύχουμε έναν πραγματικό στόχο και να δούμε κάτι ν' αλλάξει, σ' αλήθεια, στη ζωή μας.

Μέσα όμως το νομοσχέδιο έχει και δυο διατάξεις για τις οποίες ασκήθηκε κριτική σε μένα προσωπικά και για τις οποίες ασφαλώς θα έπρεπε να έρθω να απαντήσω κυρίως για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις.

Πάω στην πρώτη που είναι η πιο σημαντική και αφορά στο Ελληνικό. Δεν λέω για τις δυο, όσον αφορά στους κοινοχρήστους χώρους και όσον αφορά στο θέμα μεταφοράς των Ειδικών Δυνάμεων. Νομίζω ότι δεν υπήρχε καμμία διαφωνία. Μη χάνουμε χρόνο σ' αυτά που δεν διαφωνούμε. Πάμε όμως στον πυρήνα. Εκεί που είναι το πρόβλημα. Θα απευθυνθώ κυρίως στην κ. Πέρκα που ξέρει το θέμα επειδή έχει ασχοληθεί, αλλά και στους υπολοίπους συναδέλφους.

Ποια είναι η κριτική που ασκήθηκε και από συναδέλφους της Αντιπολιτεύσεως εδώ, αλλά και από μερίδα του αντιπολιτευόμενου Τύπου; Ότι κάνουμε δώρο στον επενδυτή τα έργα. Δεν είπα εσείς, κυρία Πέρκα. Εσείς, είπα, το ξέρετε το έργο. Είπα για τους

άλλους.

Θέλω να διαβάσω απλώς και μόνο τι γράφεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 67. «Μετά την υποβολή των προβλεπόμενων κατωτέρω δικαιολογητικών διενεργείται από και με δαπάνη του αγοραστή ή του εγγυητή αυτού...» κ.λπ.. Και στην αιτιολογική έκθεση «διενεργείται από και με δαπάνη του αγοραστή ή του εγγυητή αυτού». Δεν το καταθέτω στα Πρακτικά γιατί έχετε το νομοσχέδιο και θα ήταν γελοίο να καταθέσω στα Πρακτικά αυτό που έχετε μπροστά σας στο νομοσχέδιο. Αλλά όσοι τυχόν εκ των συναδέλφων -και υπήρξαν αρκετοί- ή όσοι εκ των δημοσιογράφων εξακολουθούν να γράφουν ότι κάνουμε δώρο στον Λάτση τα έργα ή δεν έχουν διαβάσει τον νόμο ή είναι λίγο αδύναμοι στην ανάγνωση ή είναι κανονικοί ψεύτες. Διότι η πρόβλεψη του νόμου είναι ρητή. Με δαπάνες του αγοραστή. Δηλαδή του Λάτση, δηλαδή της «ΛΑΜΔΑ», δηλαδή όχι του δημοσίου. Κάποια στιγμή πρέπει και ο λαϊκισμός να τελειώσει σ' αυτή την Αίθουσα. Γιατί δεν θα βγάλουμε άκρη.

Τώρα υπάρχει η δόκιμη απορία, γιατί χρειάζεται ένα τέτοιο άρθρο; Θα έρθω στη φίλη μου. Ελάτε τώρα που δεν ξέρετε γιατί. Ελάτε.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Γιατί να γκρεμιστούν πριν τη μεταβίβαση;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Απαντώ αμέσως. Για να κερδίσουμε χρόνο, είναι η απάντηση. Ακούστε γιατί πρέπει να κερδίσουμε χρόνο; Γιατί στη σύμβαση που η κυβέρνηση Τσίπρα κύρωσε με νόμο υπάρχει άρθρο ακροτελεύτιο που λέει ότι δεν μπορεί να γίνει μεταβίβαση έως ότου λήξουν όλες οι δικαστικές εκκρεμότητες επί των κύριων νομοθετικών παρεμβάσεων.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Είναι η αρχική σύμβαση η δικιά σας που δεν μπορέσαμε να αλλάξουμε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Και η δικιά μας και η δικιά σας. Δεν διαφωνούμε σε αυτό, συμφωνούμε. Υπάρχει το άρθρο αυτό; Υπάρχει. Πολύ ωραία. Δεν μου λέτε, δεν πήγε η γραμματέας της κ. Βλαζάκη να κάνει προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, την τελευταία μέρα της προθεσμίας, κατά της ΚΥΑ; Για όσους δεν ξέρουν στη Αίθουσα, η κ. Βλαζάκη ήταν η Γενική Γραμματέας του Υπουργείου Πολιτισμού επί ΣΥΡΙΖΑ. Υποτίθεται ήταν ένα από τα όργανα της Κυβερνήσεως Τσίπρα, που δούλευαν για να γίνει το έργο! Η κ. Βλαζάκη, που έχει κάνει την προσφυγή ήταν μέσα στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο και υποτίθεται συντόνιζε το να γίνει το έργο και η κυρία αυτή έχει πάει και έχει κάνει προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, για να μπλοκάρει το έργο! Ακούσατε προηγουμένως, ότι ωστόσο λήξουν αυτές οι δικαστικές εκκρεμότητες δεν μπορεί να γίνει η μεταβίβαση. Δηλαδή, βάζει ο ΣΥΡΙΖΑ μια δικιά του να κάνει προσφυγή την τελευταία μέρα, δεν μπορεί να γίνει η μεταβίβαση και μετά έχω τον κ. Κατρίνη να μου λέει γιατί δεν μπαίνουν οι μπουλντόζες.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Θα το πω και τώρα!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Το καταλάβατε;

Άρα, λοιπόν, η μεταβίβαση θα γίνει όταν θα λήξουν οι δικαστικές εκκρεμότητες. Ποιες δικαστικές εκκρεμότητες; Αυτές που προκαλέσατε εσείς. Η μια είναι της κ. Βλαζάκη, η άλλη είναι του κ. Αρσένη και μια, δύο του συλλόγου αρχαιολόγων του Υπουργείου Πολιτισμού, στον οποίο σύλλογο εργαζομένων του Υπουργείου Πολιτισμού για όσους δεν το γνωρίζετε, ο ΣΥΡΙΖΑ θεωρείται δεξιά παρέκκλιση. Εκεί είναι 70% η ΑΝΤΑΡΣΥΑ, δεν μιλάνε με τους συριζαίους γιατί τους θεωρούν δεξιούς.

Άρα, λοιπόν, έρχεται η Αριστερά και η Ακροαριστερά -και μάλιστα του ΣΥΡΙΖΑ η Αριστερά που υποτίθεται δούλευε για να γίνει η επένδυση-, κάνει προσφυγή στην ελληνική δικαιοσύνη, για να μπλοκάρει την επένδυση, για να μπορεί μετά να μου λέει «γιατί δεν μπαίνουν οι μπουλντόζες», και μετά όταν φέρνουμε εμείς νόμο, για να επισπεύσουμε τις πρόδρομες εργασίες, μας ρωτάνε «γιατί φέρνεται νόμο, για να επισπεύσετε τις πρόδρομες εργασίες;». Γιατί υπάρχουν εσείς, είναι η απάντηση! Γιατί σαμποτάρετε το έργο εσείς και εμείς το ξεμπλοκάρουμε, είναι η απάντηση.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Πού είχε μπλοκάρει; Σε ποιο σημείο;

ΣΥΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Μια και λέμε για τις μπουλντόζες και τις δηλώσεις μου, θέλω να σας πω ότι ανέβασα στο διαδίκτυο τη δήλωση του κ. Σπίρτζη, ότι οι μπουλντόζες θα έμπαιναν στο Ελληνικό το 2017. Πέσατε από την εξουσία το 2019 και μπουλντόζες δεν είχαν μπει ακόμα. Επειδή μου λέτε συνέχεια για τις μπουλντόζες.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω τον λόγο μετά.

ΣΥΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Τι λέει αυτή η ρύθμιση; Αυτή η ρύθμιση ξεμπλοκάρει το έργο για να μπουν οι μπουλντόζες. Πώς το ξεμπλοκάρει; Είτε γινόταν η μεταβίβαση είτε δεν γίνει η μεταβίβαση, ποιες είναι οι πρώτες εργασίες που πρέπει να γίνουν; Από πού ξεκινάει αυτό το έργο; Δεν ξεκινάει από την κατεδάφιση των υφιστάμενων κτισμάτων; Μπορεί να γίνει κάποιο έργο και να σκάβουν κάτω από τα κτίσματα και τα κτίσματα να υπερίπτανται; Όχι. Τι κάνουμε λοιπόν; Αντί να περιμένουμε τη μεταβίβαση, ο επενδυτής παίρνει πάνω του το ρίσκο. Διότι, ο επενδυτής πληρώνοντας τα έξοδα για την κατεδάφιση, που είναι αρκετά εκατομμύρια, ρισκάρει ότι αν χαθεί μια προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας και μπλοκαριστεί η μεταβίβαση, αυτός θα έχει ξοδέψει ένα σωρό εκατομμύρια για να κάνει κατεδαφίσεις, χωρίς να μπορεί να πάρει το ακίνητο. Με την προκειμένη, δηλαδή, ρύθμιση το δημόσιο κερδίζει επιτάχυνση του έργου, που είναι αυτό που ρωτάει κάθε μέρα οι δημοσιογράφοι, οι ξένοι ανταποκριτές, οι επενδυτές, που θέλουν να δουν μπουλντόζες επί του πεδίου, και σωστά. Κερδίζει το δημόσιο και το έργο ξεκινάει, χωρίς να ρισκάρει τίποτα το δημόσιο, γιατί αυτός που βάζει τα λεφτά και που ρισκάρει τα λεφτά του είναι ο επενδυτής.

Αυτή είναι η τροπολογία, η φοβερή, την οποία διαρκώς καταγγέλλετε και θέλετε να καταψηφίσετε. Φυσικά είναι ολόσωστη. Θα επιτρέψει εντός ολίγων εβδομάδων, μόλις βγουν οι διαπιστωτικές πράξεις και βγει η απόφαση της διοικητικής προσφυγής και του Συμβουλίου Ανατολών του Συμβουλίου της Επικρατείας επί των ενστάσεων της «HARD ROCK», αν το δικαστήριο φυσικά αποφασίσει -και πάντα θα είναι σεβαστή η απόφαση του-, κατά τον τρόπο που θα αποφασίσει, δεν προδικάζω, είτε αν και όπως αποφασίσει, εμείς έχουμε εμπιστοσύνη...

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Μακάρι να το αφήσει.

ΣΥΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Εμείς δεν είμαστε Παπαγγελόπουλοι. Εμείς έχουμε εμπιστοσύνη στις δύο επιτροπές -η μια επιτροπή διενέργειας του διαγωνισμού, τα μέλη της οποίας τα διορίσαμε εμείς και η εποπτεύουσα επιτροπή παιγνίων, που είχε διορίσει η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ- ομόφωνα έβγαλαν ένα πόρισμα για το καζίνο. Τώρα, αν έχουμε πέσει στην περίπτωση σκευωρίας ΝΔ - ΣΥΡΙΖΑ και Γεωργιάδη - Τζανακόπουλου για να περάσει η απόφαση, δεν το πολυβλέπω. Άρα, έχω εμπιστοσύνη ότι οι άνθρωποι και των δύο επιτροπών κάνουν καλά τη δουλειά τους. Τα υπόλοιπα θα τα κρίνει ελληνική δικαιοσύνη κι εμείς θα βγάλουμε τις διαπιστωτικές πράξεις, η ελληνική δικαιοσύνη θα βγάλει την απόφασή της και μετά ξεκινάει τα έργα. Και έχουμε και τις μπουλντόζες, για να μην στεναχωριέται ο φίλος μου ο κ. Κατρίνης, που σωστά επισημαίνει την αρχική μου δήλωση των προγραμματικών δηλώσεων, που είπα «βάζω στόχο έως τέλος του χρόνου», ενώ μετά είχα πει «κατά τις αρχές του 2020». Αλλά δεν πειράζει, καλά κάνετε και αναφέρετε την πρώτη εσεί. Δικαίωμα σας. Θα είστε κι εσείς προσκεκλημένος την πρώτη ημέρα των έργων. Δεν ξέρω αν ψηφίσετε την τροπολογία. Ελπίζω να την ψηφίσετε, εφόσον πράγματι θέλετε να δείτε μπουλντόζες. Διότι αν ταυτόχρονα με ρωτάτε γιατί δεν μπαίνουν οι μπουλντόζες και καταψηφίσετε την τροπολογία πάει να πει ότι είστε υποκριτές.

Λήξαμε λοιπόν, το Ελληνικό, κανένα δωράκι στον Λάτση. Η «ΛΑΜΔΑ» παίρνει το ρίσκο, επιταχύνονται τα έργα, είναι σωστό αυτό για να προχωρήσει. Να ξέρετε ότι ένα έργο του βεληνεκούς αυτού είναι εμβληματικό έργο, στέλνει ένα μήμα στις αγορές και χρειάζεται η Ελλάδα ένα μήμα ότι μπορεί πραγματικά να επιτυγχάνει δύσκολα και περιπεπλεγμένα έργα.

Πάω τώρα στη δεύτερη τροπολογία που προκάλεσε και τη μίνι του συναδέλφου από την Κέρκυρα.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Άρθρο, ήταν το πρώτο και τροπολογία, η δεύτερη.

ΣΥΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Σωστά, άρθρο το πρώτο, το διάβασα κιόλας, άρθρο 67. Και πάμε τώρα στην τροπολογία. Και γιατί τροπολογία; Να απαντήσω και σ' αυτό. Διότι, προέκυψε επί του πιεστηρίου, όπως λέμε. Τι προέκυψε δηλαδή; Ο ΣΥΡΙΖΑ μια από τις αποφάσεις που πήρε ήταν η διάσπαση του Δήμου Κέρκυρας σε δύο δήμους. Δηλαδή, έγινε ο Δήμος Κέρκυρας και ο Δήμος Βόρειας Κέρκυρας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΡΟΣ: Τρεις.

ΣΥΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Ναι, τρεις. Για τη βόρεια μας ενδιαφέρει στη συγκεκριμένη περίπτωση. Δεν μπαίνω τώρα σ' αυτό, είναι άλλου Υπουργείου, θα τα δει ο άλλος Υπουργός.

Πάμε στο μείζον τώρα. Ξεκινήσαμε να ξεμπλοκάρουμε την επένδυση στην Κασσιόπη. Θα κάνω εδώ μια παρένθεση. Είναι αυτή μια επένδυση του Γεωργιάδη, που είναι ένας dealer της «CAPITAL», όπως είπατε; Αν είναι δυνατόν. Αυτή η επένδυση έχει υποστηριχθεί από την κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου, δηλαδή ΝΔ - ΠΑΣΟΚ. Δεν υπήρχε ΚΙΝΑΛ τότε, λεγόσασταν ΕΛΙΑ, δεν θυμάμαι ακριβώς, πάντως μαζί ήμασταν. Έτσι ξεκίνησε η Κασσιόπη, την εποχή τη δική μας πούλησε το ΤΑΙΠΕΔ 25 εκατομμύρια αυτήν την περιοχή, σε αυτήν την εταιρεία. Αφού την πούλησε, έπεσε η κυβέρνηση, και ήλθε η επόμενη κυβέρνηση, του κ. Τσίπρα. Σταμάτησε η κυβέρνηση του κ. Τσίπρα την επένδυση; Όχι, βέβαια. Όχι μόνο δεν την σταμάτησε, αλλά επί κυβερνήσεως Τσίπρα, ενεκρίθη η περιβαλλοντική μελέτη. Δηλαδή, ο πυρήνας αυτής της περιβαλλοντικής επένδυσης και αυτό για το οποίο γίνεται η φασαρία, για το αν καταστρέφεται ή όχι το περιβάλλον, κρίθηκε όχι από τον Γεωργιάδη, αλλά από τον Αλέξη Τσίπρα και κρίθηκε ότι υπ' αυτούς τους όρους όχι μόνο δεν πλήττει, αλλά προστατεύει το περιβάλλον. Μάλιστα, αφού υποστήριξαν την επένδυση ως κυβέρνηση είχαν -αν θυμάστε οι παλαιότεροι συνάδελφοι εδώ- τον Πάνο Καμμένο, τον συγκυβερνήτη τους, που σχεδόν σε κάθε του ομιλία έλεγε για την Κασσιόπη και πόσο θα αλλάξει την Ελλάδα. Δηλαδή, το υποστήριζαν κυβερνητικά πολύ. Εν πάση περιπτώσει, λόγω της συνήθους ελληνικής γραφειοκρατίας αυτό καθυστέρησε, όπως καθυστερούν όλα στην Ελλάδα.

Έρχεται τώρα η δική μας Κυβέρνηση. Αναλαμβάνω πάλι εγώ με τον κ. Παπαθανάση, τον Υφυπουργό να ξεμπλοκάρουμε την επένδυση. Τα ξεμπλοκάρουμε όλα. Είχε είκοσι οκτώ εκκρεμότητες, τις λύσαμε όλες. Και ποια μένει τελευταία; Η έγκριση της μελέτης της υψομετρικής των οδών που καθορίστηκαν μέσα στο έργο από το δημοτικό συμβούλιο του Δήμου Βόρειας Κέρκυρας. Καλώ τον δήμαρχο στο γραφείο μου τον Οκτώβριο. Λέω «Κύριε δήμαρχε, υπάρχει αυτή η τελευταία εκκρεμότητα. Θέλετε να την αναθέσουμε στον κεντρικό δήμο, που έχει έτοιμη τεχνική υπηρεσία για να την κάνει γρήγορα, μην καθυστερήσουμε;». «Όχι», μου λέει, «φτιάχνω άρτια τεχνική υπηρεσία που τους έχω απόλυτη εμπιστοσύνη, θα το κάνουμε εμείς, κανένα πρόβλημα, κύριε Υπουργέ». Δεν είχα λόγο να μην εμπιστευθώ έναν δήμαρχο. Δήμαρχος σε Υπουργό το είπε. Πέρασαν οι εβδομάδες, πουθενά η μελέτη. Τον ξαναφωνάζω τον Δεκέμβριο, με τους επενδυτές παρόντες. «Κύριε δήμαρχε, πέρασαν δύο μήνες, ο νόμος λέει εξήντα ημέρες. Τι γίνεται η μελέτη;». Μας παραδίδει το σχέδιο της μελέτης, έγχαρτα, σε μένα και στους επενδυτές, και μας λέει: «Είναι μια φανταστική μελέτη, η Υπηρεσία έχει κάνει καταπληκτική δουλειά και τώρα όπως τη βλέπετε την έχω καταθέσει στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του δήμου, θέλει δυο-τρεις μέρες για να περάσει από εκεί και την άλλη εβδομάδα περνάει από το δημοτικό συμβούλιο». Τον ρωτάμε: «Πότε, κύριε δήμαρχε;» Απαντά: «Τέλη Δεκεμβρίου, το πολύ αρχές Ιανουαρίου». Απαντάμε: «Ω-ραία, κύριε δήμαρχε, να σας εμπιστευτούμε».

Περνούσαν οι εβδομάδες, αλλά δεν πήγαινε στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής. Το είχαμε καταλάβει πια ότι ο δήμαρχος έπαιζε διπλό παιχνίδι. Τι έγινε στη συνέχεια; Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, φοβούμενοι το εξώδικο της εταιρείας ότι θα τους ζητήσουν αστικές αποζημιώσεις γιατί είχαν παραβιάσει τον νόμο, έφεραν τη μελέτη στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του δήμου και ομοφώνως εγκρίθηκε η μελέτη ότι είναι σωστή και δεν υπάρχει

κανένα πρόβλημα.

Θέτουν την ομόφωνη απόφαση της επιτροπής του δήμου προς έγκριση στο δημοτικό συμβούλιο. Αναβάλει μια, δυο, τρεις φορές το δημοτικό συμβούλιο ο δήμαρχος και πάει προχθές το βράδυ και κάνει αίτημα αναβολής, αφού έχει φέρει μέσα όλον τον κόσμο για να φωνάζει για την επένδυση. Ψηφίζουν οι δημοτικοί σύμβουλοι με πλειοψηφία να μη γίνει η αναβολή. Καταλαβαίνει ότι θα χάσει την ψηφοφορία και τι κάνει; Σηκώνεται και κατηγορεί ο δήμαρχος την υπηρεσία του, αυτή την υπηρεσία για την οποία μας έλεγε τον Οκτώβριο πόσο άρτια είναι, αυτή την υπηρεσία που είχε ετοιμάσει την υψομετρική μελέτη και την είχε περάσει ομόφωνα από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του δήμου.

Όταν κατάλαβε ότι αυτή η μελέτη θα γίνει δεκτή από την πλειοψηφία του δημοτικού του συμβουλίου, και μάλιστα και από τους συμβούλους τη δικής του δημοτικής παρατάξεως, σηκώνεται και κατηγορηθεί την τεχνική του υπηρεσία ότι έκαναν λάθος μελέτη και αποσύρει τη μελέτη. Εφόσον απέσυρε τη μελέτη, δεν μπορούσε να γίνει πλέον ψηφοφορία επί της μελέτης, η οποία δεν υπήρχε πλέον. Κι έτσι υπήρξε αναβολή, δηλαδή αναβολή μέχρι τη δεύτερη παρουσία.

Δηλαδή, για να το πούμε απλά, ο κύριος Δήμαρχος Βόρειας Κέρκυρας, παρά τις αποφάσεις τριών διαφορετικών κυβερνήσεων, δικαστηρίων, Υπουργείων, περιβαλλοντικών μελετών, Συμβουλίου της Επικρατείας, ΤΑΙΠΕΔ, και οποιονδήποτε άλλων μόνος του και παρά την πλειοψηφία του δημοτικού του συμβουλίου -την επομένη μέρα πέντε από τους συμβούλους του ανεξαρτητοποιήθηκαν- αποφάσισε μόνος του να πει ότι δεν θα γίνει η επένδυση.

Και τώρα σας ερωτώ ψύχραιμα και ωραία: Λέμε όλοι ότι θέλουμε επενδύσεις. Έτσι υποτίθεται ότι λέμε όλοι. Είναι...

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Γιατί το κάνατε για όλους τους δήμους και όχι μόνο για την Κασσιόπη;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Σε ένα λεπτό έχω τελειώσει.

Λέω, λοιπόν, είναι δυνατόν, κύριοι, να περιμένουμε να έρθει κάποιος επενδυτής στην Ελλάδα και να λέει όσα «να» κι αν μου πουν οι Υπουργοί, όσα «να» κι αν μου πουν τα δικαστήρια, όσα «να» κι αν μου πουν οι δημόσιοι λειτουργοί, στο τέλος θα έρθει ένας δήμαρχος, και μάλιστα χωρίς πλειοψηφία, και θα μου σταματήσει το έργο των εκατομμυρίων; Θα φέρουμε έτσι έναν επενδυτή στην Ελλάδα;

Λέει ο κ. Κατρίνης γιατί το κάνουμε για όλους; Γιατί πρώτα απ' όλα δεν μπορεί να γίνει φωτογραφική διάταξη. Φαντάζομαι ότι το ξέρετε αυτό. Αν φέρουμε διάταξη μόνο για τη συγκεκριμένη επένδυση και τη Βόρεια Κέρκυρα θα είναι φωτογραφική και προφανώς θα πάει δικαστήρια. Άλλωστε...

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Το έχετε βρει και αλλού, δηλαδή, το πρόβλημα;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Τώρα αμέσως θα έρθω και σε αυτό.

Άλλωστε, αυτό μας έδωσε να καταλάβουμε την ανάγκη μιας πραγματικής και γενικής μεταρρυθμίσεως. Ποιας μεταρρυθμίσεως δηλαδή; Λέει: «Ενδεχόμενη αδυναμία δομών με αρμοδιότητες τοπικής κλίμακας που δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν...» Γιατί το γράφω αυτό; Γιατί ο ίδιος ο κύριος δήμαρχος κατηγορήσε την τεχνική του υπηρεσία ότι δεν μπόρεσε να κάνει σωστή μελέτη. Ο ίδιος ο δήμαρχος μάς είπε ότι η τεχνική του υπηρεσία είναι ανίκανη να κάνει τη μελέτη. Αφού ο δήμαρχος, κύριε συνάδελφε, μας είπε ότι η τεχνική του υπηρεσία δεν μπορούσε να κάνει τη μελέτη επτά μήνες ενώ είχε περιθώριο εξήντα μέρες, να μην ακούσουμε την έκκληση του κυρίου δημάρχου;

Κλείνω, όμως, κύριε Πρόεδρε, τώρα με το μείζον, για να τελειώσει και η πλάκα. Ακούστηκε το επιχείρημα από τον συνάδελφό του ΣΥΡΙΖΑ ότι είναι αντιδημοκρατικό αυτό που κάνουμε και ότι παρακάμπτοντας το δημοτικό συμβούλιο με αυτό τον τρόπο κάνουμε μία αντιδημοκρατική πράξη και μεγάλη μάλιστα.

Δεν μου λέτε, κύριε συνάδελφε από την Κέρκυρα, εμείς λέτε να σκεφτήκαμε πρώτη φορά αυτή τη μεγάλη αντιδημοκρατική πράξη;

Καταθέτω για τα Πρακτικά, με ημερομηνία 28 Ιανουαρίου 2017, τα συγχαρητήρια του κ. Μελισσανίδη προς την κυβέρνηση

του κ. Τσίπρα, όταν ο τότε Δήμαρχος Νέας Φιλαδελφείας αρνήθηκε να εγκρίνει την υψομετρική μελέτη του γηπέδου της ΑΕΚ, με τον ίδιο τρόπο ακριβώς που το έκανε ο Δήμαρχος της βόρειας Κέρκυρας για την Κασσιόπη.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Σπυρίδων-Αδωνίς Γεωργιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τι έκανε τότε ο κ. Τσίπρας; Ακούστε, κύριε συνάδελφε, πόσο αντιδημοκρατική είναι ο Αλέξης Τσίπρας. Ψήφισε ότι αν το δημοτικό συμβούλιο εντός εξήντα ημερών δεν δώσει υψομετρική μελέτη, τότε ανατίθεται στον οικείο περιφερειάρχη να βγάλει την υψομετρική μελέτη και να παρακάμψει το δημοτικό συμβούλιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Αυτό που έκανε ο κ. Τσίπρας για τα αθλητικά έργα, το γενικούμε για όλα. Δηλαδή, αν είναι για την μπάλα δεν είναι αντιδημοκρατικό και αν είναι για τα έργα είναι αντιδημοκρατικό; Αυτό μας λέτε;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Άρα, κύριε συνάδελφε, πάρτε πίσω τα περί αντιδημοκρατικότητας ή ανεξαρτητοποιηθείτε από τον ΣΥΡΙΖΑ. Και τα δύο δεν γίνονται. Μονά-ζυγά δικά σας, δεν υπάρχουν εδώ. Για να είμαστε συνηνοημένοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Στέλνω ένα σαφές μήνυμα ως Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων αυτής της χώρας προς τους επενδυτές τώρα:

Αυτή η Κυβέρνηση, ο Κυριάκος Μητσοτάκης δηλαδή, προεκλογικά είπε στον ελληνικό λαό: «Θέλω να με εκλέξετε για να μεταμορφώσω τη χώρα στην πιο επιχειρηματικά φιλική χώρα και για να έχετε ανθρώπους, Υπουργούς και Βουλευτές, οι οποίοι, όταν κάποιοι θα σας δημιουργούν προβλήματα όπως τόσες φορές έγινε στο παρελθόν στην Ελλάδα, θα σας λύνουν αυτά προβλήματα».

Ο ελληνικός λαός αυτό το προεκλογικό αίτημα του Κυριάκου Μητσοτάκη το ενστερνίστηκε, τον εξέλεξε Πρωθυπουργό με ευρεία πλειοψηφία και με αυτοδυναμία στη Βουλή για να κάνει πράξη αυτό ακριβώς που υποσχέθηκε.

Αυτό που κάνουμε σήμερα, και με το άρθρο και με την τροπολογία, είναι η υλοποίηση των προεκλογικών μας δεσμεύσεων και στέλνουμε ένα μήνυμα σε όλους τους απανταχού επενδυτές ότι η χώρα άλλαξε. Η Κυβέρνηση δεν θα επιτρέψει σε κανέναν τοπικό παράγοντα να λαϊκίσει. Δεν ξέρω αν έχει και άλλους λόγους, γιατί μπορεί να υπάρχουν και άλλα συμφέροντα εδώ. Δεν το ανοίγω περαιτέρω. Ξέρει ο κ. Γκίκας σε τι αναφέρομαι. Η επένδυση της Κασσιόπης και η περιοχή έχει και αντικρουόμενα συμφέροντα. Όμως, ας τα αφήσουμε αυτά, για να μην ανοίξω άλλη συζήτηση με τον κύριο δήμαρχο της Βόρειας Κέρκυρας. Έρχομαι λοιπόν και λέω ότι το μήνυμά μας προς τους επενδυτές είναι ένα και σαφές: Δεν θα επιτρέψουμε, όσο αυτή η Κυβέρνηση είναι στην εξουσία και όσο ο ελληνικός λαός την υποστηρίζει, να σταματάει μία επένδυση την οποία έχει εγκρίνει το ελληνικό κράτος και την οποία έχει εγγυηθεί το ελληνικό κράτος, μόνο και μόνο γιατί ένας άνθρωπος θέλει να παίξει προσωπικά παιχνίδια.

Αυτό δεν ισχύει για τη βόρεια Κέρκυρα, ισχύει για το σύνολο της επικράτειας και φυσικά το άρθρο δεν αναφέρεται στη Βόρεια Κέρκυρα, αλλά αναφέρεται στο σύνολο της επικρατείας.

Και το δηλώνω και τώρα: Σε κάθε επόμενη επένδυση εάν χρειαστεί να νομοθετούμε για να ξεμπλοκάρουμε τα έργα και να αλλάξουμε την εικόνα της χώρας που είχε βγάλει τη φήμη ότι είναι «η χώρα που αν πας θα φτιάξεις» και να φτιάξουμε μία χώρα όπου όλοι θα ξέρουν ότι αν πας θα σεβαστούν και τα χρήματα και τον χρόνο σου για να μπορέσεις να κάνεις πραγματικότητα το όραμά σου, αυτή η χώρα είναι η Ελλάδα και αυτή η Κυβέρνηση είναι η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Σας καλώ να στηρίξετε αυτές τις πρωτοβουλίες και να φτιάξουμε την Ελλάδα που ονειρευόμαστε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για τρία λεπτά για να κάνω μια παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Έχετε τον λόγο για τρία λεπτά, κύριε Τζανακόπουλε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο κ. Γεωργιάδης είναι προφανώς πεισμένος από τις δηλώσεις του σε σχέση με τους πλειστηριασμούς και από τον ντόρο που έχει δημιουργήσει, αλλά και από την οργή της ελληνικής κοινωνίας προς το πρόσωπό του, γιατί με τη συνήθη προπέτεια του, βγήκε πριν από λίγες μέρες και μας είπε ότι η προστασία από τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας είναι ζημιολογία για την ελληνική οικονομία, καθώς θεωρεί ότι όλα τα αποτελέσματα και οι συνέπειες της κρίσης έχουν πλέον παρέλθει.

Να του πω ότι δεν είναι έτσι τα πράγματα. Υπάρχουν πάρα πολλοί άνθρωποι οι οποίοι, εξαιτίας του τεράστιου χρέους που δημιούργησε για τη χώρα η παράταξή του -την οποία βέβαια τότε, το 2009, έβριζε, γιατί δεν ήταν ακόμα η παράταξή του, αλλά στη συνέχεια άρχισε να την αγαπά γιατί έγινε η παράταξή του- η οποία άφησε ένα χρέος 300 δισεκατομμυρίων ευρώ, το οποίο, όπως καταλαβαίνετε, έχει επιβαρύνει πάρα πολύ τους Έλληνες πολίτες.

Ακριβώς, λοιπόν, επειδή ο κ. Γεωργιάδης αδυνατεί να το αναγνωρίσει αυτό...

(Διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

...και θεωρεί την προστασία από τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας ως ζημιολογία για την ελληνική οικονομία, ήρθε εδώ για να δώσει μια παράσταση και να ενισχύσει το ημιαρχηγικό του προφίλ στο εσωτερικό της Νέας Δημοκρατίας και να μας μιλήσει για την Ελλάδα που ονειρεύεται.

Στη συνήθη, όμως, ακριβώς προπέτεια του και αμετροέπεια του ο κ. Γεωργιάδης έπεσε στην παγίδα. Και ποια είναι η παγίδα; Του ξέφυγε η πραγματική καθοδηγητική ιδέα πίσω από την τροπολογία για το Ελληνικό. Και ποια είναι αυτή η καθοδηγητική ιδέα;

Επειδή ακριβώς έχει διαψευστεί πάρα πολλές συνεχόμενες φορές σε σχέση με το πότε θα μπουκνούν αυτές οι ριμάδες οι μπουλντόζες στο Ελληνικό, μας έλεγε λίγο πριν τις εκλογές: «Σε επτά μέρες εγώ, επειδή είμαι ο Γεωργιάδης, ο καλύτερος από όλους, θα τις έχω ρίξει μέσα τις μπουλντόζες και θα έχουν τελειώσει όλα».

Πέρασαν οι επτά μέρες, οι επτά μέρες έγιναν τον Σεπτέμβριο, ο Σεπτέμβριος έγινε το τέλος του '19, το τέλος του '19 έγινε το τέλος του '20. Προφανώς, βλέπει ότι η πραγματική πολιτική και η άσκηση διοίκησης δεν είναι εκπομπή στην τηλεόραση όπου μπορεί ο καθένας να λέει ό, τι θέλει, όπως θέλει και με τον τρόπο που θέλει. Έρχεται, λοιπόν, σήμερα ο κ. Γεωργιάδης και μας λέει για την καθοδηγητική του ιδέα πίσω από αυτήν την τροπολογία. Να μπουκνούν πέντε μπουλντόζες, να ρίξουν δύο αυθαίρετα, να πάρουμε τρεις φωτογραφίες και να αναδείξουμε στην ελληνική κοινή γνώμη και στους επενδυτές ότι να ξεκίνησαν τα έργα για το Ελληνικό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θυμίζει μετρό Θεσσαλονίκης αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Τι μπορεί να πει κάποιος γι' αυτά τα πράγματα, τα οποία τι θυμίζουν; Δεν είναι η πρώτη φορά που τα κάνει η Νέα Δημοκρατία. Ξέρετε τι θυμίζουν;

Πηγαίνετε στο εργατικό κέντρο της Κορίνθου, κύριε Γεωργιάδη και ρωτήστε τους εργαζόμενους εκεί που τους είχαν φωνάξει το 2012 ή το 2013 για τον δρόμο Κορίνθου - Πατρών. Είχε πάρει ο κ. Σαμαράς, ο αγαπημένος σας, τις μπουλντόζες, τις είχε βάλει εκεί, έφερε τους εργαζόμενους, τράβαγε φωτογραφίες και μετά με το που έφυγε ο κ. Σαμαράς έφυγαν και οι μπουλντόζες, έφυγαν και οι εργαζόμενοι.

Αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα, κύριε Γεωργιάδη και πάρτε το χαμπάρι. Είστε Υπουργός πια και καλό είναι να φέρεστε ως Υπουργός.

Λοιπόν, τώρα για τα υπόλοιπα σε σχέση με την Κασσιόπη, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα την ανοχή σας. Ο κ. Γεωργιάδης μίλησε δεκαοκτώ λεπτά, ενώ είχε δέκα, δώστε μου άλλο ένα λεπτό σας παρακαλώ και ολοκληρώνω.

Είναι προφανές ότι επειδή δεν μπορείτε, κύριε Γεωργιάδη, να μοιράσετε δυο γαιδάρων άχαρα...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Έλεος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:...επειδή δεν έχετε τη δυνα-

τότητα να επιλύσετε ούτε την παραμικρή ένταση με τις τοπικές κοινωνίες, με τις διαφορετικές απόψεις μέσα στην κοινωνία με τα πράγματα τα οποία, εν πάση περιπτώσει, πρέπει μια κυβέρνηση να ασχολείται -φάνηκε εξάλλου και στο ποδόσφαιρο το πόσο επιτυχημένοι είστε ως προς τις διαμεσολαβήσεις, τις διενέξεις, μπράβο σας να σας δώσουμε και συγχαρητήρια για αυτό- ήρθατε εδώ σαν να είστε σε καφετέρια για να μας πείτε για τις συνομιλίες σας με τον δήμαρχο, μου είπε, του είπα, σου είπα.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά και για άλλη μια φορά ανακαλύψατε ότι δήθεν ο ΣΥΡΙΖΑ έκανε τα ίδια με εσάς. Διαβάσατε, όμως, μια διάταξη, κύριε Γεωργιάδη, η οποία λέει: «Τάσσεται προθεσμία εξήντα ημερών στον δήμαρχο στον δήμο». Έχετε προθεσμία στην τροπολογία που βάζετε; Καμμία προθεσμία δεν έχετε. Διαβάστε την. Μεταφέρετε την αρμοδιότητα απευθείας, πρώτον.

Και δεύτερον, δεν καταλύεται με την τροπολογία αυτή η αυτοτέλεια της αυτοδιοίκησης, κύριε Γεωργιάδη, διότι η αρμοδιότητα δεν περνάει από ΟΤΑ στην κεντρική κυβέρνηση, όπως κάποτε εσείς εδώ τώρα.

Επομένως, αυτά μπορείτε να τα λέτε στους φίλους σας δημοσιογράφους, αλλά όταν έρχεστε να μιλάτε σε ανθρώπους οι οποίοι και γράμματα ξέρουν και νομικά ξέρουν καλό είναι να είστε πιο προσεκτικός.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΣΥΡΙΖΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης, ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

ΣΥΡΙΖΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Θα απαντήσω ακριβώς με τη σειρά που μου ετέθησαν τα ερωτήματα.

Πρώτα απ' όλα όσον αφορά τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το οποίο ζούμε στην Ελλάδα είναι πρωτοφανές. Η κυβέρνηση Τσίπρα και ο κ. Τζανακόπουλος, που μίλησε προσωπικά, έχουν ψηφίσει σε δύο νόμους, στο μεσοπρόθεσμο που είναι η συμφωνία με την Ευρώπη για τα οικονομικά του ελληνικού κράτους, αλλά και στον τελευταίο νόμο της τελευταίας αξιολογήσεως το καλοκαίρι του '18, ότι η προστασία πρώτης κατοικίας και ο νόμος Κατσέλη και οι πρόνοιες λήγουν στις 31 Δεκεμβρίου του 2019.

Ο κύριος τώρα που έχυσε κροκοδείλια δάκρυα για τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας, ο ίδιος που είδατε πριν να μιλάει, έχει ψηφίσει ότι οι πλειστηριασμοί έπρεπε να έχουν ξεκινήσει ήδη δύο μήνες πριν και δήθεν ανησυχεί για τους πλειστηριασμούς. Αυτό το λέω απλώς για να καταλάβουμε σε ποια χώρα ζούμε και πώς ο ΣΥΡΙΖΑ αντιστρέφει όσα είχε πει για όσους νόμιζαν ότι έχει σοβαρευτεί.

Πάμε τώρα στο Ελληνικό. Ξέρετε αν εμείς θέλαμε να κοροϊδέψουμε την κοινή γνώμη, όπως περίπου υπονοήσατε, είχαμε πάλι μια εφαρμοσμένη λύση από την Κυβέρνησή σας. Μπορούσαμε να φτιάξουμε κάτι ωραίους μουςαμάδες με μπουλντόζες στο Ελληνικό, να πάμε όλοι στους μουςαμάδες να βρούμε φωτογραφίες.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Εάν θέλουμε να κουνιόμαστε να μπουκνούν και σε ένα φορτηγό και να κουνιόμαστε γύρω-γύρω και να είναι οι φωτογραφίες από μέσα για να κάνουμε δήθεν ότι κουνιόμαστε και να παρουσιάσουμε τις δήθεν μπουλντόζες στο Ελληνικό. Δηλαδή αυτό που κάνατε εσείς στο μετρό της Θεσσαλονίκης.

Αντιθέτως, εμείς τι λέμε; Είπατε ότι εγώ παραδέχτηκα ότι θα γκρεμιστούν πέντε, δέκα κτήρια. Αυτό είπαμε; Δεν την διαβάσατε την τροπολογία; Είναι εννιάκόσια δεκαεπτά κτήρια. Εννιάκόσια δεκαεπτά!

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Τα πριν την μεταβίβαση.

ΣΥΡΙΖΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Θα εκδοθούν διαπιστωτικές πράξεις για τώρα, για πριν, κυρία Πέρκα. Θα προσκληθείτε στα εγκαίνια πριν τη μεταβίβαση για εννιάκόσια δεκαεπτά. Θα γκρεμιστούν όλα! Είναι έργο εκατομμυρίων ευρώ. Θα πληρώσει ο επενδυτής. Το ρίσκο το δικαστικό το παίρνει ο επενδυτής και τι κερδίζει ο ελληνικός λαός; Κερδίζει ότι τα έργα ξεκινάνε, γιατί τον ελληνικό λαό δεν τον ενδιαφέρει αν έγινε ή όχι η μεταβίβαση πόσω μάλλον που

τα χρήματα πάνε το ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή στους δανειστές. Τον εν- διαφέρει να σταλεί το σήμα ότι το έργο ξεκίνησε.

Και φυσικά από την ώρα που το έργο ξεκινάει, κύριε Τζανακό- πουλε, και ο επενδυτής ξοδεύει ήδη εκατομμύρια για να γίνουν αυτά τα έργα και όχι μπουσμάδες, έχει έναν λόγο παραπάνω να ξεκινήσει αληθινά το έργο.

Άρα, λοιπόν, με την τροπολογία αυτή όχι δεν κοροϊδεύουμε τον ελληνικό λαό αντιθέτως εξασφαλίζουμε ότι τα έργα ξεκινάνε. Και το εξασφαλίζουμε παρά τις αγωνιώδεις προσπάθειες και δικών σας κομματικών στελεχών δια τις προσφυγές στο δικαστή- ριο να το μπλοκάρει. Εσείς θέλετε να το μπλοκάρει, εμείς θέ- λουμε να το ξεμπλοκάρουμε και θα το ξεμπλοκάρουμε με την ψήφο των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Έχει ξεμπλοκάρει.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): Εντάξει, κυρία Πέρκα. Εγώ έχω αναγνωρίσει ότι κάνατε δουλειά. Πρώτος το αναγνώρισα και θα το πω και όταν ξεκινήσει το έργο. Θα το πω.

Σας έχω πει ότι στο Ελληνικό αντί να τσακωνόμαστε, όπως θέ- λει ο κ. Τζανακόπουλος, έπρεπε να προβάλλουμε ότι είναι διακυ- βερνητικό έργο τριών διαδοχικών κυβερνήσεων. Το όραμα και την ιδέα την συνέλαβε ο Πρωθυπουργός Αντώνης Σαμαράς, την τελική σύμβαση την υπέγραψε ο Πρωθυπουργός Αλέξης Τσί- πρας και τα έργα τα ξεκινά ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσο- τάκης. Και αντί να τσακωνόμαστε να λέμε ότι δύο διαφορετικά κόμματα και τρεις διαφορετικές κυβερνήσεις δουλέψαμε για να γίνει αυτό το έργο. Αντί να κάνουμε αυτό θέλετε να τσακωνόμα- στε. Κάντε το. Δεν χρειάζεται, όμως, ο κόσμος θυμάται.

Πάμε, όμως, λίγο και στην Κασσιόπη. Πρώτα από όλα η προ- θεσμία των εξήντα ημερών υπάρχει ήδη στον νόμο και την έχει παραβιάσει ο δήμαρχος. Έχουν περάσει οι εξήντα μέρες που προβλέπει ο νόμος, δεν χρειάζεται να επαναληφθεί εδώ, γιατί υπάρχει στο βασικό νόμο η προθεσμία των εξήντα ημερών.

Οφείλω, όμως, να σας πω ότι το επιχείρημά σας ήταν πραγ- ματικά κομβικό και με συγκλόνισε. Ο λόγος που καταψήφισατε, λέει, είναι ότι εσείς παρακάμψατε το δημοτικό συμβούλιο...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το παρακάμψαμε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων): ...περνώντας την αρμοδιότητα στην περιφέ- ρεια, ενώ εμείς παρακάμψαμε το δημοτικό συμβούλιο περνών- τας την περιφέρεια στο Υπουργείο. Μεγάλη διαφορά!

Έχει δίκιο ο κύριος συνάδελφος είναι πολύ αντιδημοκρατικό αυτό που κάνουμε, λες και η Κυβέρνηση δεν είναι εκλεγμένη και δεν έχει περάσει από εκλογές, όπως η περιφέρεια και τα δημο- τικά συμβούλια.

Λοιπόν, νομίζω ότι έγινε απολύτως σαφές το γιατί μιλάμε. Την ιδέα μας την δώσατε και αυτήν τη φορά εσείς. Σας συγχαίρω για την τροπολογία που κάνατε το '17 και παρακάμψατε το δημοτικό συμβούλιο της Νέας Φιλαδέλφειας και την υψομετρική μελέτη. Την κάνατε μισή, όπως όλα. Θα έπρεπε από τότε να έχει νομο- θετηθεί ότι αυτό επιλαμβάνεται επί όλων των επενδύσεων.

Σήμερα, λοιπόν, συμπληρώνουμε πάλι έναν μισό σας νόμο και τον κάνουμε ολόκληρο και τον κάνουμε ολόκληρο κατά τον τρόπο που θα στείλει και ένα μήνυμα στους διεθνείς επενδυτές, όπως είπα προηγουμένως, ότι εδώ πια δεν θα επιτρέπεται σε κα- νέναν να καταστρέψει τις επενδύσεις.

Και ένα μήνυμα προς τους Κερκυραίους, αγαπητοί συνάδελ- φοι, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους υποστηρίζουν την επένδυση και αυτό το απέδειξαν οι αντιδράσεις την επόμενη μέρα στην Κέρκυρα και με τις παρατηρήσεις των δημοτικών συμβούλων του κ. Μαχειμάρη και με τις δημόσιες δηλώσεις στα κανάλια πολλών στελεχών της τοπικής αυτοδιοίκησης, όπου χρεώνουν προσω- πικά στον δήμαρχο αυτή την καθυστέρηση. Και εγώ του χρεώνω δημοσία προσωπικά πολιτικά παιχνίδια και ελπίζω μόνο πολιτικά.

Προσέξτε όμως, το εξής. Αυτή η επένδυση είναι κυρίως για το καλό της Κέρκυρας. Κερκυραίοι θα βρουν δουλειά σε αυτά τα έργα. Κερκυραίοι θα αυξήσουν το εισόδημά τους από την αύ- ξηση των αξιών των ακινήτων όλης της περιοχής.

Και επειδή ακούω συνέχεια για την καταστροφή του περιβάλ- λοντος, κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε, απλώς για να το ακούσει ο ελληνικός λαός. Ξέρετε για πόσο ποσοστό κάλυψης επί της

εκτάσεως μιλάμε, για το οποίο γίνεται φασαρία ότι θα καταστρα- φεί το περιβάλλον; Μιλάμε για το 7% της έκτασης. Από τα τετρα- κόσια είκοσι στρέμματα μιλάμε για τα τριάντα πέντε στρέμματα, με πλήρη εξασφάλιση του δασικού τμήματος και μάλιστα με πρό- νοια στην περιβαλλοντική μελέτη που εγκρίθηκε επί Τσίπρα για την προστασία του δάσους στην περιοχή της Κασσιόπης.

Άρα, λοιπόν, όσοι δήθεν προτάσσουν την καταστροφή του πε- ριβάλλοντος ψεύδονται, το κάνουν για άλλους λόγους. Επανα- λαμβάνω ότι η διάταξη δεν γίνεται πια για τη βόρεια Κέρκυρα, γίνεται για όλη την Ελλάδα. Απλώς η βόρεια Κέρκυρα και το πα- ράδειγμα του κ. Μαχειμάρη ήταν ένα καλό παράδειγμα για όλους μας, για να ξέρουμε τι πρέπει να αποφεύγουμε στο μέλλον και σε ποιους κινδύνους μπορεί να βρεθούν οι δυνητικοί επενδυτές από τον οποιοδήποτε θέλει να παίξει προσωπικά πολιτικά παιχνί- δια.

Και επειδή ο κύριος συνάδελφος μου είπε ότι μιλάω κουτσομ- πολίστικα, ο μόνος λόγος που αναφέρθηκα σε όλους τους δια- λόγους με τον κύριο δήμαρχο -που ήταν όλοι δημόσιοι άλλωστε, ενώπιον των υπηρεσιών του Υπουργείου, δεν ήταν προσωπικές- είναι μόνο ένας. Θα τον συγχωρούσα, κύριε συνάδελφε από τον ΣΥΡΙΖΑ, αν από την αρχή είχε έρθει στο Υπουργείο και είχε πει «εγώ είμαι αντίθετος στην επένδυση και θα κάνω το παν για να την σταματήσω». Αν το είχε κάνει αυτό, θα είχα έναν αξιοπρεπή πολιτικό αντίπαλο. Θα τον μεταχειριζόμουν με αξιοπρέπεια.

Ο άνθρωπος αυτός όμως -και δεν πιστεύω ότι οι Κερκυραίοι είναι τέτοιοι άνθρωποι- κοροΐδευε Υπουργούς, υπηρεσίες, επεν-δυτές, Βουλευτές, ορκιζόμενος ακόμα και στον Άγιο Αθανάσιο ότι θα περάσει η υψομετρική μελέτη, για να πάει η υψομετρική μελέτη και ο Άγιος Αθανάσιος εις τις ελληνικές καλένδες του κ. Μαχειμάρη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συ- νάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνε- δρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥ- ΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτη- ρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα πέντε μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαι- δευτικοί από το 1^ο Γενικό Λύκειο Ηγουμενίστας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τώρα καλώ στο Βήμα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης, τον κ. Κωνσταντίνο Χήτα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να θες να αγιάσεις σε αυτή την Αίθουσα και να μην μπορείς! Τι μάθαμε σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, Ελληνίδες και Έλληνες; Βέβαια, ο κ. Γεωργιάδης δυστυχώς έχει φύγει, αλλά είμαι σίγουρος ότι θα ακούσει αυτά που θα πω και είμαι εδώ στη διάθεσή του.

Τι ακούσαμε σήμερα; Ακούσαμε βασικά ότι η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ -και το απέδειξαν σε ακόμα ένα έντονο επικοινωνιακό σόου μέσα στην Αίθουσα αυτή- είναι ακριβώς το ίδιο πράγμα. Τις ίδιες αντιδημοκρατικές πρακτικές που χρησιμοποιούσαν οι μεν στο παρελθόν, τις χρησιμοποιούν τώρα οι δε για να παρακάμψουν τα όποια εμπόδια βρίσκουν μπροστά τους. Και το κάνουν το λάθος, το οποίο παραδέχονται ότι είναι λάθος, όχι γιατί είναι σωστό, αλλά γιατί το κάνατε και εσείς. Αυτό είπε ο κ. Γεωργιάδης μιλώντας στον κ. Τζανακόπουλο. Τι του είπε; «Εσείς δεν το κάνατε;», λέει; Άρα το κάνατε και εσείς.

Δεν αρνήθηκε ότι θα προχωρήσουν σε πλειστηριασμούς. Δεν είπε όχι, ότι δηλαδή η Νέα Δημοκρατία θα προφυλάξει την πρώτη κατοικία του Έλληνα και της Ελληνίδας. Είπε «μη μιλάς εσύ για πλειστηριασμούς, γιατί εσύ ψήφισες τον νόμο!» Άρα, πλειστη- ριασμοί οι μεν, πλειστηριασμοί και οι δε. Γιατί θυμόμαστε και επί ΣΥΡΙΖΑ τις Τετάρτες τους αστυνομικούς κάτω από τα γραφεία που γίνονταν οι πλειστηριασμοί και τα ίδια και τώρα. Έρχεται τσουνάμι πλειστηριασμών σε λίγο καιρό με τον νόμο «ΗΡΑΚΛΗ».

Τι άλλο ακούσαμε από τον κ. Γεωργιάδη; Μας είπε ότι η Νέα Δημοκρατία -το είπε και με έμφαση και στόμφο, παραλίγο να πεί- σει και εμάς- κάνει πράξη ό,τι είπε προεκλογικά. Εκείνη την ώρα

κάθισα λίγο και σκέφτηκα. Εγώ δεν θα μείνω στις μπουλντόζες, αν μπήκαν ή δεν θα μπουν ή θα μπουν, γιατί πλέον αυτό έχει γίνει σχεδόν ασυνήθιστο. Όμως, πραγματικά ό,τι είπα προεκλογικά η Νέα Δημοκρατία το έκανε πράξη;

Εγώ θα πάρω δύο πρόχειρες περιπτώσεις που μου έρχονται τώρα στο μυαλό. Τήρησε κατά γράμμα η Νέα Δημοκρατία ό,τι είπα για το Μακεδονικό. Σαν τώρα το θυμάμαι και εδώ νομίζω ότι όλοι οι Έλληνες θα πρέπει να βγάλουν το καπέλο στη Νέα Δημοκρατία, όπως τήρησε και κατά γράμμα ό,τι είπα ότι θα κάνει πράξη για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.

Αντί να μας πει, λοιπόν, ο κ. Γεωργιάδης ότι για τα δύο πολύ σημαντικά θέματα και προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα αυτή τη στιγμή, ουσιαστικά η Νέα Δημοκρατία εξαπάτησε πολιτικά τις Ελληνίδες και τους Έλληνες, έρχεται σήμερα και μας λέει ότι η Νέα Δημοκρατία ακολουθεί κατά γράμμα ό,τι προεκλογικά είχε προαναγγείλει. Νομίζω ότι εδώ η υποκρισία περισσεύει.

Είπα επίσης και με στόμφο –γιατί επαναλαμβάνω ότι και να θες να αγιάσεις εδώ, δεν μπορείς– ότι κάποτε σε αυτή τη χώρα πρέπει να γίνονται και τα έργα. Συμφωνούμε, κύριε Υπουργέ. Είμαστε μαζί μας, κύριε Κεφαλογιάννη. Να γίνονται τα έργα.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ και τον χρόνο της δευτερολογίας μου.

Σήμερα εδώ στην Αίθουσα κάναμε ένα ωραίο ταξίδι. Πήγαμε στην Κέρκυρα, πήγαμε στην Καστοριά. Αντιλαμβάνομαι την ανάγκη των συναδέλφων, οι οποίοι ο καθένας για το μέρος του, για την εκλογική του περιφέρεια θέλει να πει κάποια πράγματα. Ε, λοιπόν, θα σας πάω σε μία άλλη εκλογική περιφέρεια, που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη, είναι η Θεσσαλονίκη. Γιατί σήμερα ακούσαμε για μουσαμάδες –πράγμα για το οποίο έχει δικίο ο κ. Γεωργιάδης– ακούσαμε διάφορα.

Σήμερα όμως μιλάμε για ένα σημαντικό έργο, το οποίο εμείς, κύριε Υπουργέ, το υπερψηφίζουμε. Το ξέρετε ότι είμαστε υπέρ. Μακάρι να γίνουν υδατοδρόμια, μακάρι να αναπτυχθούν οι περιοχές, μακάρι να νησιά μας να αποκτήσουν περισσότερα, μεγαλύτερο τουρισμό, αλλά νιώθω ότι είμαστε σε ένα σπίτι που μπάζει νερά και εμείς μαλώνουμε αν θα φτιάξουμε το τζακούζι!

Έτσι μοιάζει κάπως, γιατί επαναλαμβάνω ότι απευθυνόμαστε και σε πολίτες μιας πόλης, της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης στην Ελλάδα, οι οποίοι αναγκάζονται να μετακινούνται με τα σπακία του ΟΑΣΘ, τα επικίνδυνα σπακία του ΟΑΣΘ. Και ξέρετε, οι Θεσσαλονικείς δεν είναι σοδομαζοχιστές. Δεν είμαστε τίποτα τέτοιοι τύποι, γι' αυτό και μας αρέσει να στιβαζόμαστε και να γινόμαστε σαρδέλες μέσα σε αυτά τα απαραιτήτως, χαλασμένα και επικίνδυνα οχήματα. Δεν έχουμε άλλη επιλογή όμως.

Δυστυχώς, η κατάσταση αυτή είναι για γέλια και για κλάματα και όχι μόνο σε αυτό, εθνικά θέματα, παράνομη μετανάστευση και έρχονται και οι πλειστηριασμοί και στα θέματα της υγείας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, διευθετήσατε και Υπουργός Υγείας. Δεν θα κρίνω το έργο σας εκεί, αλλά από πού να το πιάσεις και πού να το αφήσεις; Πάμε σε βασικούς τομείς που αντιμετωπίζει προβλήματα ο Έλληνας, υγεία, οικονομία, παράνομη μετανάστευση, σημαντικά θέματα.

Πηγαίνει γυναίκα στο νοσοκομείο, κύριε Υπουργέ, και της κλείνουν ραντεβού για το 2022! Και μη μου πει κανείς ότι αυτό είναι orthografικό λάθος ή έγινε κατά λάθος. Γαστρεντερολογικό, 3 Φεβρουαρίου του 2022. Δηλαδή στην Ελλάδα για να μπει κανείς από τι υποφέρει, πρέπει να πεθάνει και να δει στη νεκροψία ότι είχε πρόβλημα! Το 2022 έκλεισε ραντεβού η κυρία να πάει να κάνει εξετάσεις.

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Χήτας κατέθετε για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ντρέπομαι πραγματικά γι' αυτά που συμβαίνουν.

Και ξέρετε κάτι; Οι Έλληνες χρυσοπληρώνουν μέσα από τις ασφαλιστικές τους εισφορές για να έχουν μία καλή υγεία και πε-

ρίθαιψη. Έχουμε και γιατρούς εδώ. Είτε χρυσοπληρώνουν και δεν πηγαίνουν είτε αναγκάζομαστε να τα πληρώσουμε δύο φορές, γιατί ουσιαστικά η πολιτεία μάς αναγκάζει να πηγαίνουμε στα ιδιωτικά νοσοκομεία και ένα διπλοχρυσοπληρώνουμε για την περίθαλψή μας.

Πάμε τώρα στο δεύτερο θέμα, στις ΜΚΟ. Μετά από επτά μήνες η Νέα Δημοκρατία αφυπνίστηκε από τον πολιτικό της λήθαργο, στον οποίο βρίσκεται και διαβάζουμε και τις δηλώσεις του Πρωθυπουργού στη συνέντευξη που παραχώρησε. «Τέλος πλέον στις αμφίβολες ΜΚΟ», είπε ο κ. Μητσοτάκης. Τώρα ξυπνήσατε, κύριε Πρωθυπουργέ; Επτά μήνες στέγνωσε το λαρύγγι μας εδώ μέσα.

Είπα επίσης ο Πρωθυπουργός ότι τα θαλάσσια σύνορά μας τώρα φυλάσσονται. Εγώ απλά να ενημερώσω ότι μόνο τις προηγούμενες δύο μέρες στη Λέσβο πέρασαν τριακόσιοι εβδομήντα έξι, στα Δωδεκάνησα εκατόν σαράντα τέσσερις και στη Σάμο ογδόντα ένας. Αυτά είναι τα σύνορα που φυλάσσονται, σύμφωνα με τα λεγόμενα του Πρωθυπουργού.

Με τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι ότι πλέον καταλάβατε και αντιληφθήκατε κι εσείς οι ίδιοι ότι δεν μπορείτε να το κρύψετε το πρόβλημα. Ακόμα και τα δικά σας, τα συστημικά μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν μπορούν να το καλύψουν. Παραδεχτείτε το. Και τώρα σας το λέμε ότι όσο πιο νωρίς το παραδεχτείτε, θα είναι πιο καλό για όλους μας.

Πλέον μιλάμε για μία νέα μορφή μαφίας με αυτό που συμβαίνει με τις μη κυβερνητικές οργανώσεις. Είναι γεγονός. Είναι η μαφία των μη κυβερνητικών οργανώσεων. Απλώνει τα πλοκάμια της παντού. Ελέγχουν τα πάντα. Ενορχηστρώνουν όλο το πηγαϊνέλα των παράνομων μεταναστών. Ελέγχουν το τι θα πουν στις συνεντεύξεις τους, πώς θα στηθούν, τα πάντα. Κάνουν κουμάντο. Ακούστε λίγο και αυτό, το οποίο είναι καινούργιο φρούτο και έρχεται πλέον στην καθημερινότητά μας.

Ακούστε, κύριε Υπουργέ: Σύμφωνα με σημερινή αποκάλυψη του Προέδρου των δανειοληπτών οι μη κυβερνητικές οργανώσεις –το καταγγέλλουν και οι μεσίτες στις ενοικιάσεις ακινήτων– περιμένουν και θα έχουν τον πρώτο λόγο όταν βγουν στο σφυρί τα σπίτια των Ελλήνων. Αυτή η καταίγιδα, το τσουνάμι που έρχεται τώρα με τον «ΗΡΑΚΛΗ» που από τον Μάιο θα γίνει της τρελής, οι πρώτοι που περιμένουν σαν τα κοράκια από πάνω είναι οι μη κυβερνητικές οργανώσεις. Πρόκειται για είκοσι έξι χιλιάδες πρώτες κατοικίες, οι οποίες θα βγουν στον πλειστηριασμό και θα χαθούν από τους Έλληνες πολίτες. Το συνειδητοποιείτε αυτό; Έχουν τα λεφτά. Πηγαίνουν και τα δίνουν και παίρνουν τα σπίτια. Ο ελληνικός λαός έχει φτάσει στα όριά του.

Και επανέρχομαι στα κόκκινα δάνεια.

Κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε. Και σας ευχαριστώ.

Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη χώρα αυτή –και δεν χρειάζεται να το πω εγώ σήμερα στο ελληνικό Κοινοβούλιο– αν είσαι κλέφτης, αν είσαι φοροφυγάς, αν είσαι μεγάλο-οφειλέτης, αν είσαι κάμια τράπεζα δεν σε πειράζει. Δεν σε ενοχλεί ένας χρωστάς εκατομμύρια. Τίποτα και κανένας δεν σε ενοχλεί. Αν είσαι κανένας φουκαράς και χρωστάς 5.000 ευρώ, 6.000 ευρώ, 10.000 ευρώ ή έπαιρνες 1500 ευρώ ή 1800 ευρώ και πλέον παίρνεις 700 ευρώ με το ζόρι και δεν μπορείς να πληρώσεις το δάνειό σου, έρχεται, λοιπόν, η τράπεζα με το κράτος και σου παίρνουν το σπίτι. Είσαι ένας τίμιος μεροκαματιάς. Χρωστάς ένα στεγαστικό. Εδώ, όμως, την πάτησες. Θα πληρώσεις φόρους Αγγλίας και θα παίρνεις μισθό Βουλγαρίας. Δυστυχώς, αυτή είναι η κατάσταση στην Ελλάδα. Όσο στρουθοκαμηλίζουμε δημιουργούμε ακόμη μεγαλύτερο πρόβλημα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαήλ Κατρίνης από το Κίνημα Αλλαγής για δώδεκα λεπτά.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Δεν είχα πραγματικά σκοπό να μιλήσω για τον κ. Γεωργιάδη. Βεβαίως, ο κ. Γεωργιάδης εισέβαλε στην

Αίθουσα ως ταύρος σε υαλοπωλείο και μονοπώλησε το ενδιαφέρον και τη συζήτηση σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο είχε πραγματικά συγκεντρώσει συναίνεση σε πάρα πολλά σημεία. Και αυτό οφείλουμε να το παραδεχτούμε. Και στην επιτροπή, αλλά και στην Ολομέλεια έγιναν θετικές παρεμβάσεις.

Θέλω, όμως, να ξεκινήσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και να χαιρετίσω την αναφορά του κ. Τζανακόπουλου στο χρέος 300 δισεκατομμυρίων που άφησε η κυβέρνηση του κ. Καραμανλή το 2009.

Κύριε Τζανακόπουλε, πήρε αρκετό καιρό στην παράταξή σας για να παραδεχτεί τις τεράστιες και συντριπτικές ευθύνες του κ. Καραμανλή. Θέλω, απλώς, να θυμίσω ότι τη διετία 2008, 2009 είχαμε 57 δισεκατομμύρια ευρώ επιπλέον χρέος, διδύμα ελλείμματα και πολλά άλλα ζητήματα, τα οποία μετά οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, όσο και αν λοιδορήθηκαν, προσπάθησαν να μαζέψουν με τα επώδυνα μέτρα, τα οποία χτύπησαν τότε όλες οι παρτάξεις. Και χαίρομαι που το λέτε αυτό το πράγμα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Καλά, μαζί κυβερνούσατε.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Μιας και μιλάμε για ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι για την ανάπτυξη και επειδή χτες ο κ. Μητσοτάκης υποδέχθηκε τον κ. Γεωργιάδη και μάλιστα, μάθαμε και διαβάσαμε ότι του έδωσε και συγχαρητήρια για τις επιδόσεις του στο Υπουργείο Ανάπτυξης, λέγοντας ότι έχουμε ένα αποτύπωμα που είναι σαφώς θετικό έτσι, αναρωτιόμαστε άραγε για ποιο λόγο συγχάριε ο κ. Μητσοτάκης τον κ. Γεωργιάδη.

Μήπως τον συγχάριε για τις δηλώσεις του τις πρόσφατες για τους πλειστηριασμούς της πρώτης κατοικίας που έρχονται και θα ενταθούν μετά την 1^η Μαΐου;

Μήπως τον συγχάριε για το ύφος και τον κυνισμό των δηλώσεών του στην πρόσφατη εκδήλωση την περασμένη Παρασκευή του Επιμελητηρίου; Και μας κατηγορεί ο κ. Γεωργιάδης ότι απομώσαμε –λέει– τη δήλωσή του.

Μήπως τον συνεχάρη ο κ. Μητσοτάκης τον κ. Γεωργιάδη, γιατί τον Αύγουστο 2019 έλεγε «μπίτε στην πλατφόρμα του ν.4506 να σώσετε τα σπίτια σας, όσο προλαβαίνετε», μία πλατφόρμα, στην οποία έχουν μπει σαράντα δύο χιλιάδες φυσικά και νομικά πρόσωπα και έχουν γίνει ρυθμίσεις σε διακόσιες τριάντα τέσσερις περιπτώσεις, ποσοστό 0,62%; Μήπως ο κ. Μητσοτάκης συνεχάρη τον κ. Γεωργιάδη για αυτό το μεγάλο ποσοστό και για το όραμά του για την προστασία πρώτης κατοικίας που καλούσε τους δανειολήπτες τον Αύγουστο να μπουν στην πλατφόρμα για να σώσουν τα σπίτια τους;

Για το Ελληνικό ξέρει ποια είναι η άποψή μου. Διότι από αυτό το Βήμα, στις 22 Ιουλίου, έβαλε στοίχημα ότι μέχρι το τέλος της χρονιάς θα μπουν μπουλντόζες στο Ελληνικό. Μετά μας κατηγορήσε ότι διασπείρουμε fake news. Και είπε ότι οι διοικητικές διαδικασίες θα τελειώσουν μέχρι το 2019. Και σήμερα, ερχόμαστε να ψηφίσουμε άλλη μία νομοθετική ρύθμιση, για να δούμε πότε επιτέλους θα ολοκληρωθούν αυτές οι διοικητικές διαδικασίες, για να μπουν επιτέλους οι μπουλντόζες στο Ελληνικό, κάτι που όλοι ευχόμαστε. Μήπως τον συνεχάρη για αυτό;

Μήπως τον συνεχάρη για τις χαμηλές επιδόσεις με απορροφητικότητα κάτω από 35% που καταγράφουν τα δεκαεπτά από τα είκοσι περιφερειακά και τομεακά προγράμματα, μεταξύ των οποίων το πρόγραμμα «Επιχειρηματικότητα, Καινοτομία, Ανταγωνιστικότητα»;

Μήπως τον συνεχάρη για την απουσία σχεδιασμού και ενεργοποίησης κρίσιμης σημασίας προγραμμάτων, όπως εκείνων που θα υποστηρίζουν την προσαρμογή των ελληνικών μεταποιητικών επιχειρήσεων στις σύγχρονες απαιτήσεις; Και κοιτάξε συμπίτωση και συγκυρία: Σήμερα, το IOBE, σε μελέτη που παρουσίασε, καταδεικνύει την πολύ μικρή συμμετοχή της μεταποίησης στο ΑΕΠ της χώρας.

Μήπως τον συνεχάρη ο Πρωθυπουργός τον κ. Γεωργιάδη, γιατί προγράμματα ενταγμένα στο ΕΠΑΝΕΚ 1420 από το 2015 έως σήμερα δεν έχουν προκηρυχθεί, αν και έχουν εξαγγελθεί πάρα πολλές φορές και για το ότι δεν υπάρχει πραγματική εικόνα για το τι ποσά δεσμεύτηκαν για αυτό το πρόγραμμα για δράσεις και έργα που έχουν ενταχθεί στον αναπτυξιακό νόμο και βεβαίως, ποιοι κλάδοι αντιπροσωπεύονται, τι ποσά πιστώνονται, τι επενδυτικά σχέδια υπάρχουν και ποιες και πόσες εκταμιεύσεις

έχουν γίνει στους δικαιούχους;

Μήπως για αυτό ήταν τα συγχαρητήρια του Πρωθυπουργού στον Υπουργό Ανάπτυξης; Ή μήπως είναι γιατί στα πεπραγμένα που παρουσιάζει η Κυβέρνηση και πανηγυρίζει ο Υπουργός Ανάπτυξης, στο κεφάλαιο «Προστασία του καταναλωτή» λέει μόνο ότι έχουν γίνει έξι χιλιάδες επακόσιοι έλεγχοι για την πάταξη του παρεμπορίου; Στην προστασία, όμως, του καταναλωτή δεν αναφέρει τίποτα ο κ. Γεωργιάδης για τις χρεώσεις των τραπεζών για τις οποίες και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, ψευδώς είπε ότι μετά τη συνάντησή τους με την Ένωση Ελληνικών Τραπεζών είχαμε αναστολή των χρεώσεων. Γιατί δεν αναφέρει αυτό ο Υπουργός Ανάπτυξης στα πεπραγμένα και στις επιτυχίες του πρώτου επταμήνου που έχει δημοσιεύσει στο διαδίκτυο; Διότι, προφανώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ούτε έγινε τίποτα, ούτε τον ενδιαφέρει να αρθούν οι χρεώσεις τραπεζών. Διότι, προφανώς, υιοθέτησε την άποψη που ακούσαμε χτες από το διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, ότι οι χρεώσεις των τραπεζών είναι οι μικρότερες στην Ευρωζώνη, είναι εύλογες και πρέπει να συνεχιστούν. Άρα, η Κυβέρνηση τίποτα δεν έκανε. Και από ό,τι φαίνεται, δυστυχώς, δεν προτίθεται να κάνει και τίποτα για αυτό το ζήτημα.

Βεβαίως, γίναμε σοφότεροι σε αυτή την Αίθουσα, γιατί μάθαμε ότι ο κ. Γεωργιάδης δίνει συγχώρεση. Έχει άλλου τύπου αρμοδιότητες και δυνατότητες βεβαίως. Ο κ. Γεωργιάδης παραδέχτηκε ότι κάνει αυτό που έκανε και η προηγούμενη κυβέρνηση, με αφορμή αυτό που έγινε στο στάδιο της ΑΕΚ και την επένδυση στην Κασσιόπη.

Βεβαίως, δυναμίτισε το κλίμα -επαναλαμβάνω- σε μία κουβέντα, η οποία πραγματικά ήταν συναινετική, σε ένα νομοσχέδιο, το οποίο νομίζω ότι ελάχιστοι είναι αυτοί οι οποίοι θα βρουν διαφορές σοβαρές και δεν θα συμφωνήσουν ότι έχει ένα έντονο αναπτυξιακό πρόσημο.

Βεβαίως, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έχει πάρα πολλές ασύνδετες διατάξεις μεταξύ τους, αλλά -τα ανέλυσε νομίζω πολύ διεξωδικά ο εισηγητής μας, ο Χρήστος ο Γκόκας- συμφωνούμε σε πάρα πολλές από αυτές. Γιατί η δική μας θέση και άποψη, όλα τα χρόνια κι όχι εσχάτως, είναι ότι όπου συμφωνούμε έχουμε το θάρρος και την παρησία να στηρίζουμε τις γενικές κατευθύνσεις και διατάξεις του νομοσχεδίου κι όπου διαφωνούμε καταθέτουμε διαφορετικές προτάσεις νόμου ή τροπολογίες, στη λογική της βελτίωσης και ενίσχυσης του νομοσχεδίου που συζητάμε. Το ίδιο κάναμε και στην προηγούμενη κυβερνητική περίοδο, το ίδιο συνεχίζουμε να κάνουμε και τώρα.

Δυστυχώς, όμως, δεν συμβαίνει και το αντίστροφο. Και δεν αναφερόμαι, βεβαίως, σε επιμέρους ζητήματα, όπως αυτά που φαίνεται ότι αποτελούν και τα σημεία διαφωνίας στο επίμαχο νομοσχέδιο, αλλά αναφέρομαι σε κεντρικά ζητήματα. Ούτε από την προηγούμενη κυβέρνηση ούτε από την παρούσα βλάνουμε κάποια προθυμία για συναίνεση σε προτάσεις που εμείς καταθέτουμε και αποτελούν δίκαια κοινωνικά αιτήματα, όπως η πρόταση για την επαναφορά της δέκατης τρίτης σύνταξης, κανονικής βέβαια, όπως στην περίπτωση της τροπολογίας που καταθέσαμε για την αντιμετώπιση του δημογραφικού προβλήματος και βεβαίως, για την προστασία της πρώτης κατοικίας των δανειοληπτών και τη δυνατότητα προτίμησης των δανειοληπτών στο δάνειό τους, πριν αυτό καταλήξει σε fund και εταιρεία διαχείρισης.

Βεβαίως, στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, το ανέλυσε ο εισηγητής μας πολύ διεξωδικά, συμφωνούμε για τα υδατοδρόμια. Θέλω απλώς να παρατηρήσω ότι έχει περάσει σχεδόν μία εικοσαετία συζητήσεων σε σχέση με την εισαγωγή της εμπορικής χρήσης των υδροπλάνων, στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και βεβαίως, είναι κρίμα που, άλλοτε λόγω άγνοιας, άλλοτε λόγω σκοπιμοτήτων ή σύγκρουσης συμφερόντων κι άλλοτε λόγω απλά της ελληνικής γραφειοκρατίας που ταλανίζει τη χώρα και την οικονομία, είχαμε αναποτελεσματικά σχέδια νόμου, όπως ο ν.4568/2017 και δεν κατέστη εφικτή και ουσιαστική η αξιοποίηση του υδροπλάνου.

Υπήρξε μόνο μια περιορισμένη χρήση, σε ελάχιστες περιοχές, με λίγα δρομολόγια. Βεβαίως, αναφέρθηκαν κι όλοι οι προλαλήσαντες και ο Χρήστος ο Γκόκας ότι είναι μία προσπάθεια που ξε-

κίνησε πάρα πολλά χρόνια πριν, από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, λίγο πριν το 2004 και μετά όλα αυτά ενισχύθηκαν και έγιναν πράξεις. Είναι εντυπωσιακό ότι πολλά χρόνια πριν, σχεδόν εκατό χρόνια πριν, κατασκευάζονταν υδροπλάνα στη χώρα μας και είναι κάτι που πρέπει να μας προβληματίσει για τη θέση που βρισκόμαστε σήμερα.

Είναι ένα μέσο που οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι είναι το πλέον φιλικό στο περιβάλλον, που μπορεί να αξιοποιηθεί σε τακτικές, αλλά και έκτακτες πτήσεις, για μεταφορές φορτίων, περιηγήσεις, μεταφορές ασθενών, αλλά και διάφορων τύπων αποστολές. Το σημαντικό είναι ότι με κόστος πολύ χαμηλότερο, όσον αφορά τις υποδομές και τη χρήση, σε σχέση με αεροπλάνα και ελικόπτερα, μπορεί πραγματικά να βοηθήσει στην ανάπτυξη της οικονομίας και επικοινωνίας μεταξύ των νησιών, την ανάπτυξη του τουρισμού και ιδιαίτερα σε περιοχές που δεν υπάρχουν αεροδρόμια ή αυτά τα αεροδρόμια είναι μόνο για στρατιωτική χρήση.

Βεβαίως, υπάρχει παράδειγμα τέτοιο και στον τόπο καταγωγής μου, στο Νομό Ηλείας, που υπάρχει η δυνατότητα και προοπτική για ανάπτυξη τεσσάρων υδατοδρομίων, αναφέρθηκε και ο συνάδελφος, ο Ανδρέας Νικολακόπουλος πριν, στο λιμάνι του Κατάκολου, στο λιμάνι Κυλλήνης, στη λίμνη του Καϊάφα, αλλά και στην τεχνητή λίμνη του Πηνειού, λίμνη Καραμανλή όπως έχει μετονομαστεί τα τελευταία χρόνια. Είναι αίτημα της τοπικής κοινωνίας, όπως υπάρχουν πάρα πολλά αιτήματα από άλλες περιοχές, το οποίο βεβαίως θα δώσει ώθηση στην τουριστική - και όχι μόνο - ανάπτυξη της περιοχής, με πολλές δυνατότητες.

Όμως, Κύριε Υπουργέ, ξέρετε πολύ καλά ότι εμείς θεωρούμε ότι προϋπόθεση για την ανάπτυξη είναι η ολοκλήρωση της κατασκευής του οδικού άξονα Πάτρα - Πύργος, για τον οποίον Σας περιμένουμε στην Επιτροπή Παραγωγής Και Εμπορίου να μας ενημερώσετε για το χρονοδιάγραμμα, το μοντέλο και το κόστος υλοποίησης.

Παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του νομοσχεδίου όντως απομακρύνεται από ιδεοληπτικές εμμονές του παρελθόντος, υπάρχουν και σημεία που προκαλούν έντονο προβληματισμό, γιατί μάλλον θα προκαλέσουν περαιτέρω γραφειοκρατικά εμπόδια. Νομίζω ότι σε αυτό θα πρέπει και η ηγεσία του Υπουργείου να αποδείξει ότι όντως είναι αποφασισμένη και ευέλικτη να επιταχύνει τις εξελίξεις.

Κι ενώ, λοιπόν, εσείς περιορίζετε -κι αυτό νομίζω ότι είναι κάτι που το χαίρεται το σύνολο των πτερυγίων της Βουλής- τη γραφειοκρατία του προηγούμενου νόμου, νομίζω ότι μόνοι σας δημιουργείτε συνθήκες ώστε η γραφειοκρατία αυτή να επανεμφανιστεί και θέλω πραγματικά να διαψευστώ.

Είπε και ο εισηγητής μας και είναι σημαντικό, εφόσον πιστεύουμε ότι μπορεί να βοηθήσει την τουριστική ανάπτυξη όλης της χώρας, ότι θα πρέπει να αρθεί η απαγόρευση κίνησης υδροπλάνων σε υδάτινο πεδίο, στο πλαίσιο εκτάκτων πτήσεων. Πρέπει να απελευθερώσουμε αυτή τη δυνατότητα για να δώσουμε πραγματικά την ώθηση και αυτή τη δυνατότητα.

(Στο σημείο αυτό τον Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ**)

Σε σχέση με τα υπόλοιπα θέματα του νομοσχεδίου, δεν θα αναφερθώ αναλυτικά, νομίζω ότι και στο θέμα των ΚΤΕΛ και των αστικών συγκοινωνιών αναδείχτηκαν τα ζητήματα και οι διαφωνίες μας. Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχει μία προσπάθεια ιδιωτικοποίησης αστικών συγκοινωνιών. Για μας, ο δημόσιος χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών είναι αδιαπραγμάτευτος και μόνο σε αυτό το πλαίσιο μπορούμε και θέλουμε να συζητήσουμε την αντιμετώπιση των υπαρκτών προβλημάτων στις συγκοινωνίες που έχουν προκύψει από λάθος ή και ανεύθυνες ενέργειες προηγούμενων κυβερνήσεων. Γιατί δεν θέλουμε τα λάθη του ΣΥΡΙΖΑ να αποτελέσουν το άλλοθι για να γίνουν πράξη οι ιδεοληπικές κάποιων σχολών φιλελεύθερης σκέψης μέσα στη Νέα Δημοκρατία, όπως είχε επιχειρηθεί, ατυχώς, στο παρελθόν.

Το δεύτερο θέμα έχει σχέση με τον κανονισμό προσωπικού. Αναφέρθηκε πάλι ο εισηγητής μας. Νομίζουμε ότι οι εργασιακές σχέσεις δεν πρέπει να διαταραχθούν και θα πρέπει να επιδιωχθεί να υπάρχει μία εργασιακή ειρήνη κι όχι αποσταθεροποίηση των εργαζομένων. Θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει ένα σύγχρονο

πλαίσιο κανονισμού, αλλά αυτό να είναι προϊόν διαλόγου. Γιατί η λογική της απορρύθμισης των πάντων, που φαίνεται ότι ορισμένοι κύκλοι μέσα στην Κυβέρνηση έχουν υιοθετήσει, δεν είναι μόνο ιδεοληπτικές, αλλά είναι και αντιπαραγωγικές και βεβαίως, εμείς θα είμαστε απέναντι σε αυτές τις λογικές.

Εμείς θέλουμε και στηρίζουμε τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες. Επιδιώκουμε οι ιδέες μας και οι προτάσεις μας να βρουν απήχηση κι όχι να βρουν απήχηση σε ένα ευρύτερο πεδίο ή στο αυτοαποκαλούμενο προοδευτικό μέτωπο, αλλά στο γνήσια λαϊκό κοινωνικό πεδίο, εκεί που διαμορφώνονται οι πραγματικές κοινωνικές πλειοψηφίες που αλλάζουν και τους συσχετισμούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε τον κ. Κατρίνη.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Κωνσταντόπουλος για επτά λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο μεγάλης σημασίας, ειδικά για την ελληνική περιφέρεια, η οποία το περιέμενε ως τώρα λόγω των ρυθμίσεων για τη λειτουργία των υδατοδρομίων. Αγαπητοί συνάδελφοι, στη χώρα μας, όπου κυριαρχεί το υδάτινο στοιχείο, βάσει του γνωρίσματος της μορφολογίας και των ακτογραμμών και των νησιών μας, η λειτουργία των αεροδρομίων μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην οικονομική ανάπτυξη.

Να θυμίσω ότι η προσπάθεια ξεκίνησε το 2003, με κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ, από τον τότε Υπουργό, τον κ. Βερελή. Ακολούθησαν ο ν.4416/2013 και ο ν.4568/2018, χωρίς, ωστόσο, κύριε Υπουργέ, τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Αυτό που πρέπει να τονιστεί, όμως, είναι ότι για τη λειτουργία των υδατοδρομίων τον αγάθι ήταν πάντα η τεράστια γραφειοκρατία, που δυστυχώς δεν ξεπεράστηκε ούτε με τις πρόσφατες διατάξεις του ν.4568/2018, ενός νόμου που αντί να υιοθετήσει μία αναπτυξιακή προοπτική, παρέμεινε προσκολλημένος σε ξεπερασμένες ρυθμίσεις, με εμπλοκή πολλών δημοσίων υπηρεσιών και πολλές εξουσιοδοτικές διατάξεις, οι οποίες ουδέποτε εκδόθηκαν. Το αποτέλεσμα ήταν ο νόμος αυτός, ουσιαστικά, να παραμένει ανενεργός και τούτο με ευθύνη της προηγούμενης κυβέρνησης.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο έχει ως στόχο την αντιμετώπιση της γραφειοκρατίας και είναι μία θετική εξέλιξη θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, για την καταπολέμησή της. Ωστόσο, βέβαια, αυτό θα φανεί από την προώθηση της λειτουργίας των υδατοδρομίων.

Έρχομαι στις ρυθμίσεις. Βασικές ρυθμίσεις, κύριε Υπουργέ, είναι: Η θέσπιση της ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων, αντί της αδειοδότησης σε δύο στάδια. Η χορήγηση αδειάς ίδρυσης υδατοδρομίων και σε ιδιώτες. Η δυνατότητα λειτουργίας υδατοδρομίων σε τουριστικούς λιμένες, δηλαδή μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια, σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα, καθώς επίσης και η δημιουργία υδατινών πεδίων σε σημεία όπου η κατασκευή υδατοδρομίου είναι δύσκολη ή είναι οικονομικά ασύμφορη.

Είναι ένα πλαίσιο, κύριε Υπουργέ, που αναμένουμε να λειτουργήσει για την οικονομία και τις μεταφορές μας τόσο για τις ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων των απομακρυσμένων περιοχών όσο και για την τουριστική οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Γι' αυτό είμαστε και θετικοί.

Άλλωστε, η πατρίδα μου, η Αιτωλοακαρνανία, ο νομός από τον οποίον προέρχομαι και εκλέγομαι, και η Βόνιτσα και το Μεσολόγγι και η Αμφιλοχία και η Ναύπακτος περιμένουν τα υδατοδρόμια από καιρό.

Έρχομαι στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου και στις διατάξεις για τις μεταφορές, τις άδειες κυκλοφορίας επιβατικών οχημάτων, το ΚΤΕΛ και τα τουριστικά οχήματα.

Στο άρθρο 30, κύριε Υπουργέ, τροποποιείτε τις διατάξεις των άρθρων 4α' και 4β' του ν.3446/2006, αλλά δεν κάνετε τίποτα για να προωθήσετε εφαρμοστικές διατάξεις που περιμένουμε από το 2014 και συγκεκριμένα υπουργικές αποφάσεις που θα ενεργοποιούν τα νέα πρόστιμα για τις παραβάσεις των φορτηγών.

Εδώ να τονιστεί ότι αφορά διατάξεις που έχουν ήδη ψηφιστεί

σήμερα και τροποποιούνται, αλλά θα παραμείνουν ανενεργές. Και μέχρι να εκδοθούν οι νέες αποφάσεις, οι πολίτες υπάγονται στο παλιό αυστηρό καθεστώς και αυτό πρέπει να το δείτε. Γι' αυτό θεσπίστε τώρα, λοιπόν, συγκεκριμένη προθεσμία για την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων. Αναμένουμε να το δείτε.

Κύριε Υπουργέ, καταργείτε τον κανονισμό των ΚΤΕΛ και αφήνετε τους εργαζόμενους έκθετους απέναντι στους εργοδότες. Είμαστε κάθετοι μα κάθετα αντίθετοι στη ρύθμιση αυτή και πρέπει να την πάρετε πίσω. Ακούσατε και ακούσαμε τους εκπροσώπους των ΚΤΕΛ να λένε ότι είναι διατεθειμένοι να προχωρήσουν σε θέσπιση νέου σύγχρονου κανονισμού από κοινού με τους εργαζόμενους. Σας ερωτώ: Γιατί δεν περιμένετε να προετοιμαστεί ο νέος κανονισμός και τότε με συνεννόηση εργοδοτών και εργαζομένων να πάρετε την απόφαση;

Έρχομαι στην παλαιότητα των λεωφορείων. Στο θέμα της παλαιότητας των τουριστικών λεωφορείων κρίσιμοι παράμετροι, θα έλεγα, που θα πρέπει να προσμετρώνται είναι η κατηγορία των ρύπων των οχημάτων και ο τεχνικός τους έλεγχος.

Κύριε Υπουργέ, η επιλογή ορίου ηλικίας για την αγορά, η απόσυρση τουριστικού λεωφορείου δεν μπορεί να στηρίζεται σε άλλους παράγοντες και να μη γίνεται, γιατί τότε θα γίνεται κατά το δοκούν.

Στο άρθρο 36 ήδη τέθηκε το θέμα της ιδιαιτερότητας των μεταφορών με επιβατικά δημόσιας χρήσης, με ταξί. Δηλαδή, υπάρχει ο κίνδυνος η διάταξη να μην εναρμονίζεται με άλλες διατάξεις της νομοθεσίας.

Είμαστε αντίθετοι με τη θέσπιση της ποινής φυλάκισης και ορθά την καταργήσατε με τη νομοτεχνική που φέρατε. Άλλωστε, πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τις περιπτώσεις μεταφορών από και προς την περιφερειακή ενότητα των ταξί. Θετική εξέλιξη είναι η νομοτεχνική βελτίωση που φέρατε, αλλά να προβλεφθεί και προς την έδρα των ταξί, όχι μόνο προς τα ΚΤΕΛ.

Επίσης, η ρύθμιση για τη σύνδεση του αεροδρόμιου Ακτίου με την πόλη της Πρέβεζας με αστική τακτική συγκοινωνία είναι, πράγματι, απαραίτητη.

Εδώ, όμως, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να κατανοήσω γιατί αναθέσατε με το νομοσχέδιο αυτό το έργο αυτό μόνο στο ΚΤΕΛ της Πρέβεζας αποκλειστικά και εξαίρεσατε το ΚΤΕΛ της Αιτωλο-ακαρνανίας. Θα ήθελα μια απάντηση. Άλλωστε, υπάρχει χρόνος να το δείτε και να περιληφθεί και το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας.

Τέλος, ως προς την ανάθεση αστικών δρομολογίων στα ΚΤΕΛ από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, προβλέπεται να δοθούν 23 εκατομμύρια από τον κρατικό προϋπολογισμό κατ' έτος για δύο χρόνια. Η κατάσταση στα αστικά λεωφορεία είναι, πράγματι, τραγική και το γνωρίζετε και εσείς και όλοι μας και ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη. Τα χρήματα αυτά, ωστόσο, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από τους ίδιους τους οργανισμούς για συντήρηση των ακινητοποιημένων λεωφορείων και όχι να πάνε για τη μίσθωση άλλων λεωφορείων, ώστε οι οργανισμοί να ενισχυθούν να επιτελούν το δημόσιο έργο που τους πρέπει. Η ρύθμιση που φέρνετε, ωστόσο, είναι, θα έλεγα, πρόχειρη και αποσπασματική.

Δεν είναι το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ. Γι' αυτό και είμαστε αντίθετοι και σας παρακαλούμε να τη δείτε ξανά.

Ολοκληρώνοντας, αγαπητοί συνάδελφοι, η λειτουργία των υδατοδρομίων θα συμβάλει καθοριστικά στην έναρξη μιας νέας εποχής για τις αερομεταφορές στη χώρα μας. Η καθημερινότητα των κατοίκων απομακρυσμένων, δυσπρόσιτων περιοχών, ανθρώπων που νοιώθουν την εγκατάλειψη θα αναβαθμιστεί, ενώ ταυτόχρονα, θα ενισχυθεί ο τουρισμός μας που είναι και η βαριά μας βιομηχανία. Και αυτό, βέβαια, είναι το πλέον σημαντικό.

Περιμένουμε, ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό να μη μείνουν όλα αυτά και, μάλιστα, το νομοσχέδιο το σημερινό στα χαρτιά και στη θεωρία, αλλά να υλοποιηθούν.

Κύριε Υπουργέ, εν κατακλείδι σας καλούμε να λάβετε υπ' όψιν τις προτάσεις που αναφέρθηκαν από τον εισηγητή μας, τον κ. Γκόκα, προτάσεις που δίνουν λύση στις μεταφορές της χώρας.

Κλείνοντας, όσον αφορά το θέμα που πολλάκις έχει απασχολήσει την ελληνική κοινωνία, τα κόκκινα δάνεια, θα πρέπει, επιτέλους, να καταλάβουμε όλοι ότι έπρεπε ήδη να είμασταν στον δρόμο της Κύπρου, δηλαδή να προηγηθούν οι δανειολήπτες τον

ξένων funds. Όλα τα υπόλοιπα είναι ημίμετρα. Δεν είναι δυνατόν τα σπίτια των νοικοκυraίων να πάνε στα ενοίκια των funds.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε τον κ. Κωνσταντόπουλο.

Ήμουν λίγο αυστηρός στον χρόνο με τον κ. Κατρίνη, γιατί όλοι ξέρουν ότι είναι φίλος μου και μετά ο κ. Τζανακόπουλος που ακολουθεί στο Βήμα θα τελειώνει την ομιλία του αύριο.

Ο κ. Τζανακόπουλος έχει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να μην καταχραστώ τον χρόνο μου.

Νομίζω ότι σε αυτήν εδώ την Αίθουσα είμαι υποχρεωμένος να σχολιάσω και να επισημάνω κάτι, το οποίο έχει περάσει μάλλον απαρατήρητο. Δεν έχει σχέση με το νομοσχέδιό σας.

Είναι μια κακή μέρα για την Ευρώπη σήμερα. Και είναι μια πολύ κακή μέρα για την Ευρώπη και νομίζω ότι έχουμε υποχρέωση να το πούμε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, διότι για πρώτη φορά στη μεταπολεμική Γερμανία, στο κρατίδιο της Θουριγγίας, δημιουργήθηκε, αν και στη συνέχεια υπήρξε παραίτηση του Πρωθυπουργού, κυβέρνηση μεταξύ χριστιανοδημοκρατών, φιλελευθέρων και του ακροδεξιού AfD.

Για πρώτη φορά έσπασε ένας πολιτικός άγραφος κανόνας και αυτό νομίζω ότι θα επηρεάσει τις πολιτικές εξελίξεις. Είναι σύμπτωμα μιας αλλαγής φάσης για όλη την Ευρώπη και αποτελεί για εμάς τεράστια πηγή ανησυχίας.

Δεν είναι κάτι το οποίο αφορά αποκλειστικά και μόνο τη Γερμανία, αφορά το σύνολο των ευρωπαϊκών κοινωνιών, αφορά το σύνολο των κοινωνιών μας, διότι φαίνεται το τελευταίο διάστημα -και φαίνεται και στην Ελλάδα- να υπάρχει μια προϋόσση επέλαση της ακροδεξιάς ιδεολογίας και ακροδεξιών πολιτικών δυνάμεων.

Εδώ θέλω να κάνω μια επισήμανση χωρίς καμμία διάθεση να ανέβουν οι τόνοι που αφορά το μεταναστευτικό - προσφυγικό ζήτημα. Πρέπει και η Νέα Δημοκρατία και πρέπει και η Κυβέρνηση στο σύνολό της να κατανοήσει ότι δεν μπορεί να είναι συνομιλητής προνομιακός ή να απολογείται πρωτίστως και κυρίως στις ακροδεξιές δυνάμεις στο ελληνικό Κοινοβούλιο ή στην ελληνική κοινωνία.

Ο τρόπος, δηλαδή, με τον οποίον ακούω και τον κ. Μηταράκη να έχει μια διάθεση απολογητική απέναντι σε ακροδεξιές κριτικές είναι αυτό που μετατοπίζει το φάσμα της πολιτικής και των συσχετισμών προς κατευθύνσεις, οι οποίες μπορεί να αποδειχθούν επικίνδυνες.

Αυτό δεν είναι θέμα formalισμού. Είναι θέμα βαθιάς πολιτικής επιλογής. Ποιος είναι ο κύριος και ο προνομιακός συνομιλητής; Είναι ο δημοκρατικός προοδευτικός κόσμος ή είναι η ακροδεξιά;

Πρέπει η Κυβέρνηση να αποφασίσει σε ποιον θέλει να απαντά. Θέλει να απαντά στις δημοκρατικές δυνάμεις, τις δυνάμεις εκείνες που παρά τις πολιτικές τους διαφορές μοιράζονται -ευελπιστώ- ένα κοινό αξιακό πλαίσιο ή θέλει να απαντά σε δυνάμεις ξενοφοβικές, σε δυνάμεις ρατσιστικές, σε δυνάμεις ακροδεξιές που επί της ουσίας προετοιμάζουν το έδαφος για να δούμε ξανά, όπως τα είδαμε προχθές, τάγματα εφόδου στη χώρα μας, πράγμα το οποίο νομίζω ότι δεν θα είναι μια καλή εξέλιξη.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για επενδύσεις, μιλάμε για ανάπτυξη, μιλάμε για θέσεις εργασίας, μιλάμε για ευημερία και επειδή ο πολιτικός λόγος της Νέας Δημοκρατίας και πριν, αλλά και μετά τις εκλογές, είχε εστιαστεί στα ζητήματα της ανάπτυξης, επιτρέψτε μου να κάνω μια συνολικότερη πολιτική υποθέτηση για τον τρόπο με τον οποίο κινείται η ελληνική οικονομία.

Και επειδή ο κ. Μητσοτάκης συνεχάρη τον Υπουργό Ανάπτυξης τον κ. Γεωργιάδη, ως εξαιρετικά επιτυχημένο και ήρθε εδώ ο κύριος Υπουργός και αυτοθαυμάστηκε για τις μεγάλες του επιτυχίες, πρέπει να πούμε δυο κουβέντες για το τι τελικά συμβαίνει στην ελληνική οικονομία, ποια είναι η εικόνα της χώρας, ποια είναι τα αποτελέσματα του πρώτου επταμήνου αυτής της κυβερνητικής πολιτικής.

Θα σας πω τρία-τέσσερα σημεία και θα εστιάσω σε ένα πέμπτο. Έχουμε πτώση της βιομηχανικής παραγωγής κατά 8%, για πρώτη φορά, μετά από μία πενταετία. Έχουμε πτώση των εξα-

γωγών. Έχουμε πτώση των λιανικών πωλήσεων, που ξέρετε ότι σε μία οικονομία όπως η ελληνική παίζουν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο για τους ρυθμούς ανάπτυξης. Έχουμε επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης, μετά τον Ιούνιο του 2019. Αλλά, νομίζω ότι το κυριότερο στοιχείο, που σηματοδοτεί και την εντελώς διαφορετική αντίληψη για το τι σημαίνει και το πώς υπηρετείται μία αναπτυξιακή πολιτική, σχετίζεται με την επιδείνωση της θέσης της εργασίας. Και αυτό αφορά και το σημερινό νομοσχέδιο, θα πω μετά. Τι έχουμε; Έχουμε μία αλλαγή της τάσης. Για πρώτη φορά από το 2018 και μετά είχαμε τάση αύξησης-προσέξετε- όχι μόνο του κατώτατου μισθού, με την έξοδο από το μνημόνιο, είχαμε τάση αύξησης του μέσου μισθού, μετά από μία επταετία όπου είχαμε διαρκή τάση μείωσης του μέσου μισθού, η τάση μείωσης επιβραδύνθηκε το 2015-2016-2017 αλλά ήταν υπαρκτή και η πρώτη στιγμή που φάνηκε να υπάρχει τάση αύξησης του μέσου μισθού ήταν με την άλλη έξοδο από το μνημόνιο, την επαναφορά των συλλογικών διαπραγματεύσεων, την κίνηση που έκανε η τότε κυβέρνηση για την αύξηση του κατώτατου μισθού, αλλά και οι κινήσεις για την επαναρρύθμιση της αγοράς εργασίας, οι οποίες δημιουργήσαν μία άλλη συνθήκη στην ελληνική οικονομία.

Σήμερα, έχουμε ξανά αντιστροφή αυτής της τάσης. Έχουμε μείωση μισθών. Έχουμε μείωση προστίμων για την μαύρη και ανασφάλιστη εργασία, πρόσφατη πρωτοβουλία του Υπουργού Εργασίας -ο θεός να τον κάνει- του κ. Βρούτση. Έχουμε κατάργηση των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Έχουμε δηλαδή, μία πολιτική κατεύθυνση και έναν πολιτικό προσανατολισμό που μας επαναφέρει στην πραγματικότητα στην πιο σκοτεινή μνημονιακή περίοδο, μας επαναφέρει στην πολιτική του 2012-2013 όπου τον τόνο για την εργατική πολιτική έδινε το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Έχουμε μία πολιτική Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, χωρίς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Και αποδεικνύεται, ο κ. Μητσοτάκης, πολύ πιο επιθετικός σε σχέση με τα εργασιακά δικαιώματα, σε σύγκριση με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Και αυτή η επιλογή -προσέξετε- δεν είναι αποτέλεσμα πολιτικής ανεπάρκειας, είναι ιδεολογικός σας προσανατολισμός, είναι ιδεολογική σας αγκύλωση που την επιβάλλει αυτή την πολιτική. Γιατί, για εσάς η ανάπτυξη -το λέτε κιόλας- έχει προϋπόθεση την διάλυση της αγοράς εργασίας, την πλήρη απορρύθμισή της, το λέτε στη γλώσσα των φιλελευθέρων: Εκκαθάριση των δυσκαμψιών της αγοράς, να μην έχουν να μην έχει δυσκαμψίες η αγορά εργασίας. Να σας πω τι είναι οι δυσκαμψίες της αγοράς εργασίας: Είναι οι συλλογικές διαπραγματεύσεις, είναι οι προστατευτικές ρυθμίσεις, για παράδειγμα για τους εργολαβικούς εργαζόμενους, είναι οι προστατευτικές ρυθμίσεις από τις απολύσεις, είναι οι κανονισμοί εργασίας, είναι η επεκτασιμότητα των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Όλα αυτά είναι δυσκαμψίες, όλα αυτά είναι μέτρα περιοριστικά, διότι δεν αφήνουν τους επενδυτές ελεύθερους να εκμεταλλευτούν στο έπακρο την παραγωγική δύναμη της εργασίας. Άρα, τι λέτε; Ας τα εκκαθαρίσουμε όλα αυτά, για να προσφέρουν κίνηση στους επενδυτές να έρθουν εδώ και να οδηγήσουν τη χώρα σε μία αναπτυξιακή πορεία. Δεν γίνεται έτσι. Δεν έχει γίνει ποτέ. Δεν έχει γίνει πουθενά. Όσο κι αν τιμάτε και σέβεστε και υπολλήπεστε τους πολιτικούς σας προγόνους, τον Ρήγκαν, την Θάτσερ, να ξέρετε ότι αυτές οι πολιτικές έχουν αποδειχθεί -και εμπειρικά πια- ως πλήρως βαθύτατα αποτυχημένες.

Γιατί όμως, τα λέω αυτά για την αγορά εργασίας; Γιατί κάνετε κάτι σε αυτό το νομοσχέδιο, πέρα από τα υδατοδρόμια, που επαναφέρει ακριβώς αυτή τη λογική της πλήρους απορρύθμισης της αγοράς εργασίας. Και μιλάω και στα ΚΤΕΛ. Τι κάνετε; Λέτε ότι πλέον τον Κανονισμό Εργασίας τον καταργείτε και δίνετε πια τη δυνατότητα στους εργοδότες μονομερώς να καταρτίζουν τους όρους και τις συνθήκες εργασίας, μονομερώς να αποφασίζουν για την δυνατότητα να αλλάζει αντικείμενο ένας εργαζόμενος, μονομερώς να αποφασίζουν για τον τρόπο με τον οποίο θα οργανώνεται η εργασία όλων αυτών των ανθρώπων. Οδηγείτε σε απολύσεις, σε αναγκαστικές μετακινήσεις. Άρα επί της ουσίας εδώ τι έχουμε; Την ειδική περίπτωση μιας γενικής πολιτικής στρατηγικής.

Η γενική πολιτική στρατηγική είναι, αυτό που σας είπα, η πλήρης απορρύθμιση της αγοράς εργασίας. Η ειδική εμφάνισή της στο σημερινό νομοσχέδιο σχετίζεται με τις ρυθμίσεις που φέρ-

νετε για τα ΚΤΕΛ, τις οποίες εμείς, είναι προφανές ότι όχι δεν πρόκειται να στηρίξουμε, αλλά αντιθέτως θα τις κατακρίνουμε, διότι όχι μόνο απορρυθμίζουν το πεδίο, αλλά κάνουν και κάτι άλλο: Παίρνετε πίσω εξυγιαντικές ρυθμίσεις της προηγούμενης κυβέρνησης, οι οποίες αφορούσαν τον τρόπο της λειτουργίας των γενικών συνελεύσεων, καθώς δίνετε τη δυνατότητα στις γενικές συνελεύσεις να εκπροσωπούνται μέτοχοι μέσω εξουσιοδοτήσεων. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Ότι εκεί που εμείς είχαμε προσαρτήσει να δημιουργήσουμε μία κατάσταση, όπου δεν θα υπήρχαν οι επιμέρους εκβιασμοί, καθώς ο Πρόεδρος συνήθως είναι εκείνος ο οποίος βγάζει και τα δρομολόγια, έχει ειδικές εξουσίες και τα λοιπά. Τι συνέβαινε πριν; Επί της ουσίας εξαναγκάζε πολλούς να του δίνουν εξουσιοδοτήσεις για την γενική συνέλευση, εμφανιζόταν στη γενική συνέλευση, ξαναέβγαине Πρόεδρος και ούτω καθεξής. Μια εξυγιαντική, λοιπόν, ρύθμιση την παίρνετε πίσω. Και αναρωτιέμαι, κύριε Υπουργέ, γιατί το κάνετε αυτό, ποια συμφέροντα θέλετε να εξυπηρετήσετε; Περιμένουμε μία σαφή, μία καθαρή απάντηση από τη μεριά της Κυβέρνησης για ποιο λόγο επαναφέρει τα πράγματα στο προηγούμενο αδιαφανές και εξαιρετικά προβληματικό καθεστώς.

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

Επιτρέψτε μου, να ολοκληρώσω με αυτό.

Τώρα, σε σχέση, λοιπόν, με την εργασία, ακριβώς επειδή εμείς βρισκόμαστε στον αντίποδα της δικής σας πολιτικής, ακριβώς επειδή βρισκόμαστε σε μία απόλυτη ιδεολογική και πολιτική αντιπαράθεση με την πολιτική που εφαρμόζετε, καταθέσαμε χθες κάτι το οποίο καταλαβαίνω ότι σας φέρουν σε εξαιρετικά δύσκολη θέση. Και θα σας πω γιατί: Πριν από τις εκλογές, ο κ. Μητσοτάκης, είχε δεσμευτεί ότι θα προχωρά σε αύξηση του κατώτατου μισθού κάθε χρόνο με ποσοστό διπλάσιο της ανάπτυξης. Να δούμε πόσο θα κλείσει το 2019. Και θα περιμέναμε τουλάχιστον, από τη μεριά της Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας να πει: «Αν το 2019 κλείσει 2%, 2,1% θα φέρουμε μία αύξηση του κατώτατου μισθού στο 4,2%» Δεν θα το κάνατε. Παίρνετε άλλη μία προεκλογική σας δέσμευση πίσω. Και πρέπει να μας εξηγήσετε γιατί.

Μάλιστα, ότι ο κ. Σταϊκούρας είχε βγει πριν από γιορτές και είχε πει ότι όλες οι αυξήσεις, τις οποίες εμείς σκοπεύαμε να δώσουμε, επί της ουσίας συμπεριλαμβάνονται στην αύξηση που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2019. Αυτό δεν το ήξερε ο κ. Σταϊκούρας πριν από τις εκλογές; Γιατί τότε, και ο κ. Σταϊκούρας και ο κ. Μητσοτάκης, έλεγαν συνειδητά ψέματα στον ελληνικό λαό; Την πήρατε πίσω τη δέσμευσή σας για την αύξηση του κατώτατου μισθού, την οποία εμείς την θεωρούμε ανεπαρκή, γι' αυτόν τον λόγο φέραμε χθες πρόταση νόμου, την καταθέσαμε, σύμφωνα με την οποία προτείνουμε στην Ελληνική Βουλή να αυξηθεί ο κατώτατος μισθός κατά 7,5% το 2020, κατά 7,5% το 2021, να επιστρέψει στο ύψος που βρισκόταν όταν μπήκαμε στην κρίση και όταν εσείς και η Κυβέρνησή σας, εν μία νυκτί, μειώσατε τους μισθούς 22% για όλους τους εργαζόμενους και 32% για όσους ήταν κάτω των είκοσι πέντε ετών, το 2012, να σας θυμίσω, κυβερνούσατε και με μία πράξη υπουργικού συμβουλίου και εσείς αποφασίσατε αυτήν την ακραία κίνηση και ακραία παρέμβαση στην αγορά εργασίας. Και στη συνέχεια, προτείνουμε η αρμοδιότητα, για τον ορισμό του κατώτατου μισθού, να περάσει στους κοινωνικούς ανταγωνιστές, όπως προβλεπόταν πριν από την πράξη υπουργικού συμβουλίου του 2012. Εμείς την φέρνουμε, την καταθέτουμε στο τραπέζι και τιμάμε ότι αγγίζει τον πυρήνα των πολιτικών και ιδεολογικών διαφορών που χωρίζουν αυτήν εδώ την Αίθουσα.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε, και για τον χρόνο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά για κάποιες νομοτεχνικές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καταθέτουμε δύο νομοτεχνικές βελτιώσεις: Η πρώτη αφορά στο Κεφάλαιο 6, του παραρτήματος 3 που εκ παραδρομής έχει γραφτεί δύο φορές. Και η δεύτερη για τα πρατήρια των ΚΤΕΛ,

που θα την καταθέσω αμέσως τώρα.

Σε ότι αφορά στις τροπολογίες έχουμε υποστηρίξει τις: 151/9 για την ΥΠΑ, την 152/10 για τα ΚΤΕΛ, την 154/10 για το ΤΟΕΒ Χανίων, Ενώ ο Υπουργός Ανάπτυξης, ο κ. Γεωργιάδης, υποστήριξε την 153/11 για τις υψομετρικές μελέτες.

Γίνονται, λοιπόν, όλες δεκτές και παρακαλώ όπως ενταχθούν

ως άρθρα στο νομοσχέδιο και να καταθέσω και τη νομοτεχνική βελτίωση για τα ΚΤΕΛ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ, ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Η περίπτωση (α) της εσωτερικής παραγράφου 6 της παρ. 3 του άρθρου της τροπολογίας με γενικό αριθμό 152 και ειδικό 10 αντικαθίσταται ως εξής: «(α) το πρατήριο χωροθετείται σε ανεξάρτητο γήπεδο ή σε ανεξάρτητο τμήμα οικοπέδου του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων».

Αθήνα, 6 Φεβρουαρίου 2020

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μπουκώρος Χρήστος, για δώδεκα λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι ελάχιστα πειστικός είναι ο ΣΥΡΙΖΑ όταν μιλάει για αυξήσεις μισθών, όταν είχε την ευκαιρία επί τεσσεράμισι έτη να υλοποιήσει μια βασική του εξαγγελία, μια βασική του δέσμευση περί κατώτατου μισθού στα 751 ευρώ. Δεν το εφάρμοσε ποτέ. Τώρα ζητάει θηριώδεις αυξήσεις από τη θέση της Αντιπολίτευσης και επιστρέφει στον παλιό, καλό, γνώριμο εαυτό του.

Είμαστε σήμερα εδώ για να συζητήσουμε ένα νομοσχέδιο που έχει να κάνει με τα υδροπλάνα. Είναι ένα σπουδαίο νομοσχέδιο, όχι από πλευράς όγκου, γιατί κανείς δεν πιστεύει ότι τα υδροπλάνα θα καταστούν ανταγωνιστικά με την ναυσιπλοΐα και θα κόψουν έργο της ακτοπλοΐας. Δεν υπάρχει καμμία τέτοια περίπτωση, γιατί μιλάμε για μέσα μεταφοράς των εννέα, των δεκαοκτώ, των είκοσι δύο θέσεων.

Ενώ είχαμε την ευκαιρία να δούμε γιατί χάθηκαν όλες οι ευκαιρίες γι' αυτό το ζήτημα σε μια πολυνησιακή χώρα όπως η Ελλάδα, άνοιξαν μεγάλα θέματα από τους εκπροσώπους των κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Ακούσαμε για το δημόσιο χρέος, για τις επενδύσεις και ποιος ευθύνεται, για το μεταναστευτικό και τελευταία για τις οικονομικές εξελίξεις όπου η Αντιπολίτευση εστιάζει στην παροδική μείωση της βιομηχανικής παραγωγής και ενδεχομένως την παροδική μείωση λιανικών πωλήσεων.

Αγνοεί τα βασικά όμως, τις βασικές εξελίξεις στην οικονομία, που είναι εξελίξεις όλες του τελευταίου επταμήνου της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Αγνοεί εσκεμμένα η Αντιπολίτευση το κόστος του δανεισμού, το οποίο έχει πέσει σε ιστορικό χαμηλό και το οποίο βελτιώνει το προφίλ του χρέους και κάνει οικονομικότερη την εξόφλησή του και την εξυπηρέτησή του. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό στοιχείο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το προφίλ του δημόσιου χρέους.

Αν θέλουμε να είμαστε αντικειμενικοί, δεν πρέπει να κοιτάζουμε σε ποιας κυβέρνησης τα χέρια έσκασε η βόμβα του δημόσιου χρέους, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, του Κινήματος Αλλαγής. Πρέπει να δούμε την ιστορική εξέλιξη του δημοσίου χρέους στην Ελλάδα. Να δούμε πού παρέδωσε το χρέος ο Κωνσταντίνος Καραμανλής με την είσοδό μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση -μόλις στο 21% του ΑΕΠ-, για να το παραδώσουν κάποιες άλλες κυβερνήσεις στο 80% και πλέον και κάποιες άλλες της ισχυρής Ελλάδας στο 104% και το 107% πάνω από το ΑΕΠ. Να κοιτάζουμε, λοιπόν, εκεί. Να κοιτάζουμε, επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και το δημόσιο χρέος ποιος την κρίση χρέους την μετέτρεψε -και με ποιόν τρόπο- σε κρίση δανεισμού, για να έρθουν τα μνημόνια. Να βλέπουμε ολόκληρη την εικόνα για να βγάλουμε συμπεράσματα.

Είπε ο εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και κάποια άλλα οικονομικά στοιχεία. Για τους μισθούς, βεβαίως, είπαμε είναι ελάχιστα πειστικά τα επιχειρήματα αυτά, γιατί εμείς πράγματι στη Νέα Δημοκρατία πιστεύουμε ότι μόνο οι επενδύσεις και μόνο η δημιουργία θέσεων εργασίας μπορούν υγιώς να αυξήσουν τους μισθούς. Μόνο όταν αυξηθεί η ζήτηση των θέσεων εργασίας, θα αυξηθούν και οι μισθοί. Ούτε η ανεργία πέφτει με νομοθετήματα, ούτε οι μισθοί αυξάνονται με νόμους, σε καμμία περίπτωση.

Αυξήθηκε τον τελευταίο καιρό το διαθέσιμο εισόδημα. Έχουμε μείωση της ανεργίας. Τα συγκριτικά στοιχεία του Οκτωβρίου του 2019 με τον Οκτώβριο του 2018 δείχνουν μείωση της ανεργίας δύο ποσοστιαίες μονάδες -αυτά είναι στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, δεν είναι στοιχεία της Νέας Δημοκρατίας- από 18,6% στο 16,6%. Η οικοδομική δραστηριότητα ανακάμπτει. Ο δείκτης της ανταγωνιστικότητας για τη χώρα μας παρουσιάζεται βελτιωμένος, όπως και ο δείκτης επιχειρηματικού κλίματος έχει κάνει άλματα. Αυτές είναι -αν θέλετε- οι εξελίξεις που μπορούν να επηρεάσουν την αγορά εργασίας και τους μισθούς.

Ακούσαμε και για τις επενδύσεις διάφορα πράγματα εδώ, αλλά καμμία απάντηση για το πώς γίνεται συνεχώς να κρύβονται πίσω από τις αντιδράσεις ενάντια στις υποψήφιες επενδύσεις ορ-

γανωμένες μειονότητες ή και στελέχη που είναι συνεχώς φιλικά διακείμενα προς ορισμένα κόμματα της αντιπολίτευσης. Σας είπαμε ονόματα. Μόνο διευθύνσεις δεν έδωσε ο Υπουργός Ανάπτυξης και μας θύμισε την εποχή εκείνη -που ήταν κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ- και δεκάδες Βουλευτές του ζητούσαν προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας και έκαναν επερωτήσεις, προκειμένου να σταματήσουν το εμβληματικό έργο του Ελληνικού. Στην προηγούμενη Βουλή συνέβαιναν όλα αυτά.

Βεβαίως όλα αυτά είναι ιδεοληψίες. Βεβαίως και το επιχειρηματικό περιβάλλον είχε καταστεί απολύτως εχθρικό στη χώρα μας επί των ημερών της προηγούμενης κυβέρνησης. Αυτό είναι που προσπαθούμε να αλλάξουμε και η εικόνα αλλάζει. Δεν το κρύψαμε από τον ελληνικό λαό. Το είπαμε προεκλογικά και το κάνουμε μετεκλογικά.

Βελτιώνουμε το επιχειρηματικό περιβάλλον, προσελκύουμε επενδύσεις και θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για να ακολουθήσει και η δημόσια διοίκηση, για να μπορέσουμε να παραγάγουμε αποτέλεσμα, γιατί στην πολιτική τα πάντα εκ του αποτελέσματος κρίνονται. Και δεν περίμενα να σας τρομάζει τόσο πολύ στην Αντιπολίτευση ο ήχος της μπουλντόζας και να αντιδράτε τόσο πολύ σε μια τροπολογία, η οποία δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Επιβαρύνει τους επενδυτές και ουσιαστικά είναι η έναρξη του έργου του Ελληνικού. Είναι κάποιες προπαρασκευαστικές ενέργειες, όταν λήξουν οι νομικές εκκρεμότητες, να υπάρχει καθαρό έδαφος, να προχωρήσει το έργο γρήγορα. Γιατί αντιδράτε, αν πράγματι είστε υπέρ των επενδύσεων; Στα λόγια μόνο είστε υπέρ των επενδύσεων. Και αυτό δεν το λέει η Νέα Δημοκρατία, αλλά το απέδειξε η κυβερνητική σας πράξη.

Ακούσαμε εδώ πέρα διάφορες ακροδεξιές κορώνες, περί ακροδεξιάς ατζέντας κ.ο.κ. από τους εκπροσώπους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Είναι θέματα που δεν έχουν καμμία σχέση με το νομοσχέδιο που συζητάμε. Αλλά ήθελα να ρωτήσω έτσι απλά, πώς εξηγείται το γεγονός ότι όταν ανεβαίνει η Νέα Δημοκρατία, οι ακραίες δυνάμεις και οι ακραίες ατζέντες υποχωρούν και όταν ανεβαίνει ο ΣΥΡΙΖΑ οι ακραίες δυνάμεις και ο ακραίος λόγος ανεβαίνουν; Πώς εξηγείται έτσι -αν θέλετε- αυτή η ανάρτηση των πραγμάτων; Μπορείτε να μας το εξηγήσετε; Για να μην θυμηθούμε με ποιον τρέχατε στις πλατείες μαζί, σε εκείνο το δημοψήφισμα του 2015. Γιατί ως συνήθως, άλλο λέτε ότι είστε και διαφορετικά λειτουργείτε. Αλλά είπαμε, στην πολιτική τα πάντα κρίνονται εκ του αποτελέσματος.

Όσον αφορά το μεταναστευτικό, η Κυβέρνηση έχει νομοθετήσει και αντιμετωπίζει ένα θέμα το οποίο κληρονόμησε, ενδεχόμενα διογκώθηκε κιόλας το τελευταίο εξάμηνο, αλλά έκανε έναν νόμο με διττό στόχο, ένα συγκροτημένο και οργανωμένο νομοθέτημα το οποίο έχει δύο στόχους: Πρώτον, να διαχειριστεί το πρόβλημα χωρίς να δίνει ευκαιρία στις ακραίες φωνές. Και αυτό γίνεται με τα κλειστά κέντρα προαναχωρησιακού χαρακτήρα, με την αποσυμφόρηση των νησιών σταδιακά, με την έναρξη των επιστροφών.

Ταυτόχρονα το νομοσχέδιο της Κυβέρνησης για το μεταναστευτικό έχει και έναν άλλο στόχο, να εκπέμψει ένα ισχυρό μήνυμα κυρίως προς τους διακινητές, αλλά και προς τη διεθνή κοινότητα ότι όποιος παράνομα περνάει τα θαλάσσια σύνορα της χώρας δεν μπορεί να ελπίζει ότι θα κάνει αυτό που του έχουν τάξει οι διακινητές. Αν δεν δικαιούνται άσυλο, θα επιστρέψουν. Αυτή είναι η διαφορά μας. Αυτό είναι το διαφορετικό μήνυμα που εκπέμπουμε εμείς σε σχέση με την προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, που είχε εκπέμψει το μήνυμα ότι σε αυτήν τη χώρα μπορεί να έρθει ο καθένας και αυτός που δικαιούται άσυλο και αυτός που δεν δικαιούται. Αυτά περί ακραίων δυνάμεων και περί μεταναστευτικού, γιατί η ιστορία είναι πρόσφατη και όλοι μπορούμε να τη θυμηθούμε.

Να έρθουμε τώρα στο νομοσχέδιο για τα υδροπλάνα. Θα περιμένα σήμερα στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου να υπάρχει ένας παραγωγικός προβληματισμός, γιατί χάθηκε μια τέτοια ευκαιρία για τη χώρα, που είναι μια χώρα πολυνησιακή, όπως είπαμε, με νησιά που πολλούς μήνες τον χρόνο δεν έχουν κανένα συγκοινωνιακό μέσο, που μπορεί το υδροπλάνο να ενταχθεί σε ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών να λειτουργήσει συμπληρωματικά. Δεν πρόκειται το υδροπλάνο να κόψει κίνηση ούτε από

την ακτοπλοία, ούτε από την αεροπορία. Σε καμμία περίπτωση.

Τα μεγέθη είναι εντελώς διαφορετικά. Αν δούμε παγκοσμίως τι έχει γίνει, όλες οι εταιρείες που διαχειρίζονται υδροπλάνα είναι εταιρείες μεσαίου μεγέθους, σε αντίθεση με τις ακτοπλοϊκές και αεροπορικές εταιρείες. Ένα στοιχείο είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι η μορφολογία της χώρας μας και τα πολλά νησιά, οι απομακρυσμένες περιοχές που έχουν λίμνες στην περιοχή τους και μπορούν να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακά.

Θα ήθελα να συγχάρω εδώ την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, τον Υπουργό κ. Καραμανλή που παρίσταται στη συζήτηση και να πω ότι πράγματι έτσι θα έπρεπε να είναι όλα τα νομοσχέδια αν θέλουμε να έχουμε κάποια ελπίδα να προσελκύσουμε επενδύσεις και επενδυτές. Δεν λέω εγώ ότι αυτό θα καταστεί απολύτως επιτυχημένο μέσω αυτού του νομοσχεδίου. Λέω όμως ότι δημιουργούμε το περιβάλλον για να έρθουν επενδύσεις του είδους, των υδροπλάνων πιο συγκεκριμένα, γιατί απλοποιεί και ξεκαθαρίζει τις διαδικασίες.

Τι έλεγε το προηγούμενο νομοσχέδιο; Άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου μόνο σε φορείς του δημοσίου. Τι λέει το τωρινό νομοσχέδιο; Ξεχωρίζει κατ' αρχάς την άδεια ίδρυσης από την άδεια λειτουργίας ή αν θέλετε και από κοινού δίνει τη δυνατότητα για άδεια ίδρυσης και λειτουργίας και σε ιδιωτικούς φορείς. Θέτει τις προϋποθέσεις για το ποια μπορεί να είναι αυτά τα πρόσωπα.

Επίσης τι κάνει; Ορίζει τα υδάτινα πεδία. Τι έκανε ο προηγούμενος νόμος; Έλεγε ότι κάθε αεροπορική ημέρα μπορεί σε ένα υδάτινο πεδίο να γίνουν έξι ζεύγη δρομολογίων. Δηλαδή σε μία απομακρυσμένη περιοχή που υπήρχε ανάγκη να γίνει μία επιχείρηση διάσωσης και να πάνε τρία υδροπλάνα θα πάρουν έξι ναυαγούς δεν θα μπορούσε να προσγειωθεί άλλο υδροπλάνο. Το νέο νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα για περισσότερες πτήσεις ακόμα και στα υδάτινα πεδία, σε αγκυροβόλια, σε οργανωμένες τουριστικές επιχειρήσεις, σε μαρίνες. Γιατί αυτή είναι η Ελλάδα, η Ελλάδα των θαλασσών, η Ελλάδα των νησιών. Και πρέπει και οι ακρίτες μας να εξυπηρετηθούν και να νιώσουν ότι δεν είναι απομακρυσμένοι και αποκομμένοι από το μητροπολιτικό κέντρο.

Να ρωτήσω κάτι υποθετικό. Ας μην πάω στην πατρίδα μου τη Μαγνησία και πω ότι από τον Βόλο μέχρι την Αλόνησο ένας επιβάτης θέλει τέσσερις και πέντε ώρες για να φτάσει. Ας πάμε στα ακριτικά Δωδεκάνησα. Ας πούμε ότι έφτασε με το αεροπλάνο ή με το πλοίο της γραμμής ένας επισκέπτης στη Ρόδο. Μπορεί να μας πει κανείς πως τα πάει στο Αγαθονήσι που είναι επίσης στο σύμπλεγμα των Δωδεκάνησων. Το υδροπλάνο είναι ένα τέτοιο μέσο. Είναι ένα μέσο για τον άνθρωπο που βρίσκεται σε έκτακτη κατάσταση, για διασώσεις, για τέτοιες επιχειρήσεις. Είναι ένα μέσο για τον ακρίτα μας να συνδεθεί με το κέντρο και με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Είναι και ένα μέσο που αλλάζει το τουριστικό προφίλ της χώρας. Γιατί βεβαίως οι αφίξεις μπορεί να αυξάνονται αλλά πρέπει να βρούμε τρόπους να αυξάνονται και οι εισπράξεις από τον τουρισμό. Το υδροπλάνο απευθύνεται σε τουρίστες υψηλού εισοδήματος, διότι είναι λίγες οι θέσεις, θα είναι κάπως ακριβότερα τα εισιτήρια. Και αυτά τα ακριβά εισιτήρια μπορούν να τα χρησιμοποιήσουν τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Πραγματικά η Ελλάδα προσφέρεται για την προσέλκυση τέτοιων επενδύσεων.

Πέραν αυτού, το νομοσχέδιο το οποίο πραγματικά είναι ένα πλήρες νομοσχέδιο δίνει δυνατότητες ανάπτυξης και της γενικής αεροπορίας. Ξέρετε ότι σαράντα χιλιάδες ιδιωτικά αεροσκάφη υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τα οποία λόγω γραφειοκρατίας δεν μπορούν να είναι τα νομοσχέδια που φιλοδοξούν να αλλάξουν την εικόνα της χώρας. Η ηγεσία του Υπουργείου, ο κ. Καραμανλής, ο κ. Κεφαλογιάννης και κυρίως ο Πρωθυπουργός της χώρας, ο Κυριάκος Μητσοτάκης και όλοι εμείς οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας έχουμε θέσει ως κορυφαίο στόχο να αλλάξουμε την εικόνα αλλά και την ουσία της χώρας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Έχω την τιμή να ενημερώσω το Σώμα ότι από τα δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», είκοσι οκτώ μαθήτριες και δυο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3^ο Γενικό Λύκειο Ιωαννίνων.

Σας καλωσορίζουμε.

Είναι εδώ η Βουλευτής σας, η κ. Κεφάλαι. Δεν βλέπω κάποιον άλλο Βουλευτή από τα Ιωάννινα.

Κύριε Υπουργέ, επειδή ζητήσατε τον λόγο να σας πω ότι θα μιλήσει ο κ. Πασχαλίδης τώρα. Μετά είναι ο κ. Καρασμάνης, ο κ. Ακτύπης. Ζήτησαν τον λόγο για δυο λεπτά μια μικρή παρέμβαση οι εισηγητές. Θα ολοκληρώσουμε τη διαδικασία με τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Πασχαλίδη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ.

Το σημεινόν υπό συζήτηση νομοσχέδιο προβλέπει τη δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων από ιδιωτικούς φορείς σε λιμάνια, λίμνες, μαρίνες, περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, ακόμα και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα, ενώ ρυθμίζονται και θέματα που αφορούν στον εκσυγχρονισμό των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με σκοπό τόσο την καλύτερη οργάνωση των επιχειρήσεων όσο και την εξυπηρέτηση των επαγγελματιών των κλάδων που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τομέα.

Ειδικότερα με το νέο νομοσχέδιο στόχος είναι να γίνουν απλές και σύντομες διαδικασίες για την έκδοση άδειας υδατοδρομίων με τα σχετικά βήματα, που σήμερα είναι σαράντα δυο, να μειώνονται στο μισό και να θεσπιστεί ένα ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο ευνοεί την ανάπτυξή τους. Μάλιστα, δεδομένου του έντονου επενδυτικού ενδιαφέροντος που εκδηλώνουν επενδυτικά σχήματα από όλο τον κόσμο ευελπιστούμε ότι τουλάχιστον εκατό υδατοδρόμια θα φτιαχτούν σε όλη την Ελλάδα.

Στο Κεφάλαιο Β' του νομοσχεδίου όπως προαναφέρθηκε ρυθμίζονται ζητήματα οδικών εμπορευματικών μεταφορών με στόχο τη διευκόλυνση της ανάπτυξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον κλάδο των φορτηγών δημοσίας χρήσεως και των επιχειρήσεων που συνδέονται μ' αυτά.

Ταυτόχρονα δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα οδικών ελέγχων της εφαρμογής της νομοθεσίας των μεταφορών, όπως αυτά περιγράφονται, στην αντίστοιχη ενωσιακή νομοθεσία με βασικότερο το άρθρο 30, με το οποίο γίνεται μία προσπάθεια να διευκολυνθούν και να ενισχυθούν τα μικτά κλιμάκια ελέγχου.

Σε αυτό το σημείο και με αφορμή την πρόβλεψη για την ενίσχυση των κλιμακίων ελέγχου θα μου επιτρέψετε να κάνω μία μικρή παρένθεση για να αναφερθώ στο τεράστιο πρόβλημα του παραεμπορίου που μαστίζει τη χώρα μας και ειδικότερα στην περιοχή της ελληνοβουλγαρικής παραμεθορίου. Πιο συγκεκριμένα στην ελληνοβουλγαρική μεθόριο υπάρχουν την παρούσα στιγμή έξι επίσημα συνοριακά σημεία ή σταθμοί διέλευσης: Προμαχώνας Σερρών, Εξοχή Δράμας, Αγίου Κωνσταντίνου Ξάνθης, Νυμφαία Κομοτηνής, Ορμένιο Ορεστιάδας και Κυπρίνος Ορεστιάδας. Από τα συγκεκριμένα σημεία διενεργείται η μετακίνηση των ανθρώπων και η μεταφορά εμπορευμάτων σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές συνθήκες. Γίνεται μνεία ότι βάσει διμερών συμφωνιών Ελλάδας - Βουλγαρίας η κυκλοφορία φορτηγών οχημάτων επιτρέπεται μόνο στα συνοριακά σημεία διέλευσης Προμαχώνα Σερρών και Εξοχής Δράμας.

Οι ελληνικές αρχές που έχουν επιφορτιστεί με την ευθύνη των συνοριακών ελέγχων είναι κυρίως η ελληνική αστυνομία και σε μικρότερο βαθμό το τελωνειακό σώμα. Δυστυχώς και οι δύο αυτές υπηρεσίες υποφέρουν από μεγάλες και χρόνιες ελλείψεις τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό όσο και σε υλικοτεχνικές ελλείψεις. Μόνο στον Προμαχώνα Σερρών υφίσταται αυτοτελής τελωνειακή υπηρεσία, η οποία όμως είναι υποστελεχωμένη. Στα υπόλοιπα σημεία δεν υπάρχουν αυτοτελείς τελωνειακές υπηρεσίες και

απλά μεταβαίνουν ομάδες τελωνειακών υπαλλήλων από τις κεντρικές υπηρεσίες για να διενεργήσουν δειγματοληπτικούς ελέγχους. Ωστόσο, αυτό γίνεται σε πολύ αραιά χρονικά διαστήματα ιδιαίτερα ύστερα από την πρόσφατη αναδιοργάνωση των τελωνείων που έγινε από το Υπουργείο Οικονομικών η οποία κατέστησε τις εν λόγω ομάδες ακόμα πιο δυσκίνητες.

Οι υλικοτεχνικές ελλείψεις και σε αυτή την περίπτωση είναι μεγάλες. Μόνο στο τελωνείο Προμαχώνα υπάρχει scanner φορτηγών οχημάτων το οποίο όμως είναι εκτός λειτουργίας λόγω βλάβης. Στην Εξοχή, όπως επίσης επιτρέπεται η κίνηση φορτηγών οχημάτων δεν υπάρχει ούτε scanner, ούτε πλάστιγγα ζύγισης των φορτηγών. Όπως είναι ευνόητο οι παραπάνω ελλείψεις είναι σημαντικές και αποτυπώνουν μία εικόνα παραίτησης της ελληνικής πλευράς στα θέματα των συνοριακών ελέγχων η οποία δεν μπορεί να αναπληρωθεί από τις όποιες προσπάθειες του ελάχιστου προσωπικού.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι στη γειτνίαση της χώρας μας με τη Βουλγαρία, παρά τη σημαντική εξομάλυνση των σχέσεων μας τις τελευταίες δεκαετίες, υπάρχει πάλι σοβαρό πρόβλημα, κυρίως στο επίπεδο των οικονομικών παραβάσεων, ιδιαίτερα του διασυνοριακού εγκλήματος.

Τα προβλήματα αυτά και η τρέχουσα διεθνής συγκυρία προσδίδουν στα συνοριακά σημεία διέλευσης της ελληνοβουλγαρικής μεθορίου, που βρίσκονται σε αρκετά χαμηλό επίπεδο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η είσοδος της Βουλγαρίας το 2007 στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως πλήρες μέλος, όχι όμως στη Συνθήκη SCHENGEN, η διαφορετική οικονομική κατάσταση και το βιοτικό επίπεδο κατοίκων και των δύο χωρών, οι διαφορετικές εφαρμοσμένες οικονομικές και κυρίως φορολογικές πολιτικές και τέλος, η υφιστάμενη κρίση που μαστιάζει τα τελευταία χρόνια την χώρα μας, έχουν οδηγήσει στην αύξηση του διασυνοριακού και κυρίως, οικονομικού εγκλήματος και των τελωνειακών παραβάσεων κατά μήκος των ελληνοβουλγαρικών συνόρων, τα οποία πλήττουν την εσωτερική οικονομία σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Τα παράνομα κυκλώματα και εγκληματικές ομάδες δράσης μεγάλου ή μικρότερου επιπέδου οργάνωσης, εκμεταλλεύονται την ελευθερία διακίνησης εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα από αναφερόμενες ελλείψεις των εθνικών ελεγκτικών μηχανισμών, έχουν αναπτύξει διάφορες μεθόδους παράνομης δραστηριότητας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε: μεταφορά παράνομων προϊόντων μέσω των επίσημων συνοριακών σημείων, εντός μεγάλων φορτηγών, τα οποία λόγω έλλειψης κατάλληλου εξοπλισμού scanner είναι αδύνατο να ελεγχθούν από το υπάρχον προσωπικό, μεταφορά παράνομων προϊόντων μέσω των ανεπίσημων συνοριακών διαβάσεων από μονοπάτια, αγροτικούς δρόμους και δασικούς, με τη χρήση τετρακίνητων οχημάτων και μικρών ΙΧ, τα οποία είναι δύσκολο να ελεγχθούν, λόγω υποστελέχωσης, αλλά και έλλειψης οχημάτων από την Αστυνομία, παράνομες ελληνοποιήσεις αγροτικών προϊόντων αγνώστου προέλευσης, εισαγωγή στη χώρα μας προϊόντων, εμπορευμάτων στη γειτονική Βουλγαρία για τα οποία δεν εκδίδεται ΦΠΑ, με αποτέλεσμα να παραβιάζεται η ευρωπαϊκή νομοθεσία και να καθίστανται τα προϊόντα αυτά ελκυστικά για τον Έλληνα καταναλωτή, πλήττοντας την εγχώρια οικονομία. Η παραπάνω κατάσταση που πλήττει οικονομικά αυτήν τη χώρα, κυρίως τη βόρεια Ελλάδα, δημιουργώντας αλυσινή εντύπωση στους ημεδαπούς επιχειρηματίες και παραγωγούς μπορεί να αντιμετωπιστεί με άμεση και σοβαρή ενίσχυση σε ανθρώπινο δυναμικό και υλικοτεχνικό εξοπλισμό των αστυνομικών συνοριακών υπηρεσιών, ώστε να βοηθήσουν μαζί με τους τελωνειακούς, γιατί το πρόβλημα καταντάει σοβαρό.

Επιπλέον, με το νομοσχέδιο ανοίγει ο δρόμος για τη μείωση ΚΤΕΛ από εταιρείες αστικών συγκοινωνιών, προκειμένου να εκτελούν αστικό έργο. Άλλωστε έχει ήδη ξεκινήσει η σχετική διαδικασία για τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης του ΟΑΣΘ.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να εκφράσω τα θερμά μου συγχαρητήρια στον κύριο Υπουργό, που έφερε προς ψήφιση το εν λόγω νομοσχέδιο, το οποίο αναμένεται να σηματοδοτήσει την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου για τα υδατοδρόμια που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν της Ελλάδος και θα εξυπηρετήσει την καλύτερη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με απομα-

κρυσμένους και όχι μόνο προορισμούς. Ευελπιστούμε, κύριε Υπουργέ, να αποτελέσει την απαρχή μιας προσπάθειας καταπολέμησης της ραγδαίας αύξησης του παρεμπορίου, που αποτελεί ανοιχτή πληγή για την οικονομία της χώρας σας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Σας ευχαριστούμε.

Ο κ. Καρασμάνης έχει τον λόγο. Ακολουθεί ο κ. Ακτύπης, μετά όσοι εισηγητές θέλουν για δύο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ. Δεν θα ανέβω στο βήμα, θα μιλήσω από το έδρανό μου, διότι δεν θα εξαντλήσω τον χρόνο.

Αναγκάστηκα να ζητήσω τον λόγο, γιατί δέχτηκα δύο τηλεφωνήματα από εκπροσώπους του νομού μου και θα εξηγήσω αργότερα. Εκείνο όμως, που μου κάνει εντύπωση είναι αυτό που αναφέρθηκε από ορισμένους ομιλητές, γύρω από το δημόσιο χρέος.

Κατ' αρχάς, θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι δημοσιονομικά προβλήματα δεν είχε μόνο η χώρα μας. Έχουν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες. Δεν τα βγάζουν προς τα έξω, όμως. Εμείς τα κρεμάσαμε στα μανταλάκια της Ευρώπης και μάλιστα, μετά το «λεφτά υπάρχουν», καλούσαμε και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και πάθαμε αυτά που πάθαμε με τα τρία, τέσσερα μνημόνια. Αυτό, όμως, δεν είναι θέμα της συζήτησης. Πολλές φορές ξεφεύγουμε και εσείς από το Προεδρείο θα πρέπει να μας επαναφέρετε στην τάξη. Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να μιλάμε για το νομοσχέδιο. Αυτή είναι η πραγματικότητα κι αυτή είναι η αλήθεια.

Θέλω, λοιπόν, να επισημάνω ότι η σημερινή Κυβέρνηση, μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα των έξι μηνών, έχει ψηφίσει σαράντα ένα νομοσχέδια. Για μένα είναι πρωτοφανές. Είμαι είκοσι τέσσερα χρόνια αδιάβλητα σε αυτή την Αίθουσα και δεν έχω δει να έρχεται καταγισμός νομοσχεδίων. Μάλιστα, μέσα απ' αυτά τα νομοσχέδια γίνονται τομές, μεταρρυθμίσεις, εξαλείφονται χρόνιες παθογένειες, δίνονται λύσεις στους πολίτες, λύσεις οι οποίες δεν κοστίζουν στον προϋπολογισμό, όπως αυτό το νομοσχέδιο το οποίο είναι το τεσσαρακοστό πρώτο νομοσχέδιο που θα ψηφίσουμε σήμερα.

Μέσα απ' αυτό το νομοσχέδιο απλοποιούνται όλες οι διαδικασίες για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση των υδατοδρομίων. Μάλιστα, το νομοσχέδιο αυτό συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο, δεν υπήρξε εξέλιξη και πρόοδος στον τομέα αυτό. Αρκεί να σας αναφέρω ότι στη δεκαετία του 2000 υπήρξε μια εξαγγελία για την ίδρυση του υδατοδρομίου στην Πέλλα, στη λίμνη Βεγορίτιδα. Ήταν μια πομφόλυγα, μια μεγαλοστομία που δεκαπέντε χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα απολύτως και ούτε πρόκειται να γίνει. Είναι ένα όραμα, το οποίο ενδεχομένως θα υλοποιηθεί μετά από πολλά χρόνια.

Και επειδή εγώ πατάω στη γη, για μένα το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα του νομού μου είναι το οδικό δίκτυο, είναι ο οδικός άξονας Χαλκηδόνα-Έδεσσα. Έχουμε το χειρότερο οδικό δίκτυο, είμαστε ο μοναδικός νόμος από την Ήπειρο μέχρι την Αλεξανδρούπολη, που δεν έχουμε κάθετο επί της Εγνατίας Οδού. Και μάλιστα, σε αυτό το οδικό δίκτυο έχουμε θρηνηθεί εξακόσιους νεκρούς. Έχουν συμβεί πέντε χιλιάδες τροχαία ατυχήματα τα τελευταία είκοσι, τριάντα χρόνια. Πείτε μου αν υπάρχει άλλο οδικό δίκτυο στην Ελλάδα που να έχει τόσα πολλά δυστυχήματα. Δεν υπάρχει.

Ευτυχώς, για μένα είναι πολύ σημαντικό ότι ο παριστάμενος Υπουργός, επέδειξε ευαισθησία και μάλιστα, προθυμοποιήθηκε να χαρακτηρίσει τον οδικό αυτόν άξονα ως έργο εθνικής σημασίας, που σημαίνει ότι θα επιταχυνθούν όλες οι διαδικασίες απαλλοτριώσεων, προκειμένου το έργο αυτό να δημοπρατηθεί μέσα στο 2020. Άλλωστε, υπάρχει και η δέσμευση του ίδιου του Πρωθυπουργού, ο οποίος έχει πει ότι το έργο αυτό είναι πρώτη προτεραιότητας. Συνεπώς αναμένουμε όλες τις εξελίξεις, προκειμένου αυτή η δέσμευση να υλοποιηθεί, επαναλαμβάνω μέσα στο 2020.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο. Πράγματι, το νομοσχέδιο αυτό ρυθμίζει τις οδικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Εκείνο που θα ήθελα να επισημάνω είναι ότι με το νομοσχέδιο αυτό βελτιώνεται η διαδικασία χορήγησης άδειας οδήγησης σε

υποψήφιους οδηγούς. Με αυτόν τον τρόπο πατάσσεται η γραφειοκρατία και τα μεμονωμένα κρούσματα της διαφθοράς. Για μένα η θέσπισης προσωρινής άδειας είναι καινοτομία και θα δώσει πολλές λύσεις και θα ανακουφίσει πάρα πολλούς υποψήφιους οδηγούς.

Έρχομαι στο άρθρο 38. Η ανάθεση των αστικών δρομολογίων από τους οργανισμούς αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και Αθηνών, στα λεωφορεία ΚΤΕΛ είναι πάρα πολύ σημαντική και ιδιαίτερα για τη Θεσσαλονίκη όπου η κατάσταση είναι τραγική. Εκεί το επιβατικό κοινό δεινοπαθεί. Άκουσα με πολλή χαρά ότι στο προσεχές διάστημα θα δοθούν εκατόν είκοσι λεωφορεία από τα ΚΤΕΛ, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι αστικές γραμμές. Αυτό θα είναι μια μεγάλη ανακούφιση, επαναλαμβάνω για το επιβατικό κοινό.

Και έρχομαι στα τηλεφωνήματα που δέχτηκα από τους εκπροσώπους του νομού, οι οποίοι με κραυγή αγωνίας και απελπισίας ζητούν να ενισχυθούν τα ανοιχτά κλιμάκια ελέγχου, να αυστηροποιηθούν οι διαδικασίες ελέγχου, να ενισχυθούν τα κλιμάκια με εκπρόσωπο από το Υπουργείο Οικονομικών από την ΑΑΔΕ, την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, από το ΣΕΠΕ και μάλιστα να μην γίνεται μόνο ο έλεγχος σε παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά να ελέγχετε το φορτίο. Πραγματικά, γίνονται μεγάλες παραβιάσεις από τα ξένα αυτοκίνητα. Επιπλέον, τα ξένα αυτοκίνητα, με αυτούς που τα συνοδεύουν εκμεταλλεύονται την εξαθλίωση των αγροτών και τους καλοκαιρινούς μήνες μπαίνουν μέσα στα χωράφια.

Γιατί υπάρχει αδυναμία πώλησης των προϊόντων εξαιτίας της τεράστιας απώλειας της ρωσικής αγοράς, με αποτέλεσμα να τα δίνουν όσο-όσο. Εκεί οργιάζει η κερδοσκοπία, οργιάζει η παρατυπία, οργιάζει η παρανομία. Είναι ανατολίτικο παζάρι, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό φυσικά ενισχύει τη φοροδιαφυγή και την εισφοροδιαφυγή. Αντιλαμβάνεστε ότι το κράτος χάνει τεράστια έσοδα από τον φόρο εισοδήματος, από τον ΦΠΑ, από τις εισφορές στις ασφαλιστικές και από θέσεις εργασίας. Πρέπει λοιπόν να μπει ένα τέλος σε αυτό το όνειδος.

Αυτό είναι ένα αίτημα, κύριε Υπουργέ, από όλους τους φορείς των παραγωγών γιατί γίνεται μεγάλη εκμετάλλευση. Θα ανακουφίσει τους ανθρώπους αυτούς και θα συνεισφέρει πάρα πολλά έσοδα στο κράτος.

Θέλω τέλος να σας συγχαρώ ως ηγεσία, γιατί πραγματικά ακούσατε, διαβουλευτήκατε και ακούσατε όλους τους φορείς. Δεχτήκατε πάρα πολλές παρατηρήσεις και προτάσεις και βελτιώσατε το νομοσχέδιο. Αυτό πιστώνεται θετικά σε εσάς.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Διονύσιος Ακτύπης από τη Νέα Δημοκρατία.

Είναι ο τελευταίος ομιλητής. Θα ακολουθήσουν για ελάχιστα λεπτά οι εισηγητές και μετά θα μιλήσει τελευταίος ο κύριος Υπουργός.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΑΚΤΥΠΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια από τις σημαντικότερες τομές που εισάγονται με το παρόν νομοσχέδιο αφορά στην επαναδραστηριοποίηση των υδροπλάνων στην Ελλάδα.

Δίνεται λοιπόν λύση στο ζήτημα της σύνδεσης, της λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Πρόκειται για ένα ζήτημα το οποίο δεν είναι καθόλου καινούργιο, αφού η επαναλειτουργία των υδροπλάνων στην Ελλάδα αποτελεί πάγιο αίτημα τόσο της ελληνικής κοινωνίας, όσο και της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία τουλάχιστον δέκα χρόνια.

Αυτό είμαι σε θέση να το γνωρίζω πάρα πολύ καλά μιας και τα Επτάνησα είναι μία περιοχή με ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά στην οποία επικρατούν και ιδιαίτερες καιρικές συνθήκες. Έτσι λοιπόν η δια θαλάσσης συγκοινωνία μεταξύ των νησιών του Ιονίου είναι εξαιρετικά δύσκολη, χρονοβόρος και πολλές φορές επικίνδυνη. Συνεπώς η σύνδεση των νησιών με το υπό συζήτηση μεταφορικό μέσο αποτελεί πάγιο αίτημα των κατοίκων, των παθεριστών, αλλά και των επιχειρηματιών.

Επίσης, πέραν του εμπορικού και τουριστικού σκέλους, το μέσο αυτό μπορεί να δώσει λύσεις και σε άλλα ζητήματα, όπως η αεροδιακομιδή ασθενών από απομακρυσμένες περιοχές που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο.

Το μέρος λοιπόν του νομοσχεδίου που αφορά στα υδατοδρομία είναι κατά τη γνώμη μου παραπάνω από επιτακτικό και αυτό γιατί, αγαπητοί συνάδελφοι, η νομοθετική αυτή πρωτοβουλία αντικαθιστά μια για πάντα το αντίστοιχο νομοθέτημα που ψήφισε η προηγούμενη κυβέρνηση και το οποίο δεν διευκόλυνε ούτε κατ'ελάχιστο την ίδρυση και τη λειτουργία των υδατοδρομίων.

Πιο συγκεκριμένα επί του ισχύοντος νόμου δεν είχε εκδοθεί ούτε μία -και το τονίζω αυτό- άδεια υδατοδρομίου. Και αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, δεν οφείλεται πουθενά αλλού παρά στην παροιμιακή ολιγωρία και στην τεράστια κωλυσιεργία της προηγούμενης κυβέρνησης η οποία για ενάμιση χρόνο από την ψήφιση του ισχύοντος νόμου δεν είχε εκδώσει ούτε μία κανονιστική διάταξη, καθιστώντας τον νόμο που η ίδια ψήφισε κενό γράμμα.

Επιπλέον, η αναμόρφωση του υφιστάμενου πλαισίου για τα υδατοδρομία κρίνεται αναγκαία διότι το πλαίσιο αυτό επιτρέπει μόνο σε έναν φορέα -το δημόσιο- να παραχωρήσει άδεια ίδρυσης αεροδρομίων. Με βάση λοιπόν το υφιστάμενο νομοθέτημα, μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί για παράδειγμα σε ιδιώτες δεν θα μπορούσαν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, όπως επίσης δεν θα μπορούσαν να αδειοδοτηθούν μεγάλοι οργανισμοί λιμένων που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες.

Να υπογραμμίσω εδώ ότι το υπό αναθεώρηση πλαίσιο προέβλεπε την ανάκληση των αδειών των υδατοδρομίων των Παξών, της Κέρκυρας και της Πάτρας. Πάγωνε δηλαδή έργα τα οποία είχαν ήδη αδειοδοτηθεί, γεγονός που επέφερε τεράστιες καθυστερήσεις και χρονοτριβές.

Κυρίες και κύριοι της αντιπολίτευσης, ψηφίσατε ένα νομοσχέδιο σύμφωνα με το οποίο για να λάβει ένας επενδυτής μία άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου χρειάζεται σαράντα δύο διοικητικές πράξεις -επαναλαμβάνω σαράντα δύο- με ό,τι αυτό συνεπάγεται χρονικά και οικονομικά για κάποιον ο οποίος θέλει να αποσβέσει τα χρήματα της επένδυσής του και να βγάλει και κέρδος.

Συνεπώς οι παρεμβάσεις που γίνονται με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο είναι τουλάχιστον καίριες και εύστοχες:

Πρώτα-πρώτα προχωρούμε στην απλοποίηση του υφιστάμενου πλαισίου αδειοδότησης. Μειώνουμε λοιπόν δραστικά τα απαραίτητα δικαιολογητικά που απαιτούνται τόσο για την ίδρυση, όσο και για τη λειτουργία των υδατοδρομίων. Μειώνουμε τον αριθμό των απαιτούμενων Υπουργικών Αποφάσεων στο 50%. Από εκεί που θέλαμε δέκα υπουργικές αποφάσεις, πλέον θα θέλουμε μόλις πέντε. Ξεμπλοκάρουμε εκκρεμείς αιτήσεις που δεν έχουν προχωρήσει. Μάλιστα, δίνεται η δυνατότητα να συνεχιστούν κανονικά οι παγωμένες αιτήσεις χωρίς να χρειαστεί να γίνει από την αρχή η όλη διαδικασία.

Θα ήθελα να σταθώ στο συγκεκριμένο μέτρο, αφού με την εφαρμογή του καθίσταται εφικτή η λειτουργία υδατοδρομίων στα νησιά του Ιονίου ακόμα και από φέτος το καλοκαίρι.

Επιπλέον, εισάγονται νέες ρυθμίσεις που διευκολύνουν τον συντονισμό των συναρμόδιων Υπουργείων. Συγκεκριμένα, με το ισχύον καθεστώς η εξέταση των αιτήσεων αδειοδότησης διενεργείται από μία δεκαμελή επιτροπή. Καταλαβαίνετε βέβαια πόσο άκαμπτη, δυσλειτουργική και χρονοβόρος θα είναι μία τέτοια επιτροπή. Με το σημερινό νομοσχέδιο η επιτροπή αυτή γίνεται τετραμελής. Έτσι, περιορίζονται δραστικά οι διοικητικές διαδικασίες, διευκολύνεται η λήψη αποφάσεων, ενώ περιορίζονται και τα κόστη μετακίνησης των μελών της επιτροπής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βασική αρχή του νομοσχεδίου είναι η στήριξη της επιχειρηματικότητας. Με το νομοσχέδιο αυτό δίνεται η δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα μεταφορικό δίκτυο το οποίο θα συνδέει ακόμα και απομακρυσμένες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος.

Αν είναι να κατηγορηθούμε για κάτι από την αντιπολίτευση ως είναι γιατί προσπαθούμε να δώσουμε βήμα στην επιχειρηματικότητα έτσι ώστε να πάρει μία ανάσα η οικονομία μας. Ή, εναλλακτικά, ως μας κρίνετε γιατί προσπαθούμε να δημιουργήσουμε συγκοινωνία ακόμα και σε απομακρυσμένες περιοχές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως γνωρίζετε, η ιδιαίτερη πα-

τρίδα μου, η Ζάκυνθος, θα επωφεληθεί ιδιαίτερα από την έναρξη λειτουργίας των υδατοδρομίων. Το νησιωτικό σύμπλεγμα των Ιονίων Νήσων, στο οποίο ανήκει και η Ζάκυνθος, χαρακτηρίζεται από έλλειψη δικτύωσης των νησιών μεταξύ τους. Σαν αποτέλεσμα λοιπόν παρατηρείται μειωμένη επισκεψιμότητα μεταξύ των νησιών αυτών με αρνητικές συνέπειες, μεταξύ άλλων, στην τουριστική αγορά.

Κρίνω σκόπιμο στο σημείο αυτό να τονίσω πως η Ζάκυνθος είναι το μοναδικό νησί του Ιονίου για το οποίο η προηγούμενη κυβέρνηση αδιαφόρησε παντελώς με το να μην προβεί σε καμμία διαδικασία αδειοδότησης λειτουργίας υδατοδρομίου.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι, θέλω να επισημάνω για μία ακόμη φορά πως η παρούσα Κυβέρνηση δείχνει ολοκάθαρα και μέσα από το παρόν νομοσχέδιο πως είναι αποφασισμένη να πάει τη χώρα παραπέρα και να πράξει όσα η προηγούμενη κυβέρνηση υποσχέθηκε, αλλά στην πορεία αρνήθηκε. Αποτελεί χρέος μας να τη βοηθήσουμε προς αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, 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 επτά μαθητές και δύο συνοδοί καθηγητές από το 3^ο Γενικό Λύκειο Ιωαννίνων.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Είναι μάλιστα εδώ και η Βουλευτής σας, κ. Κεφάλαι.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Αρσένης για δύο λεπτά.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Γεωργιάδης πριν από λίγο με ανέφερε ως βασικό λόγο που μπλοκάρει η επένδυση στο Ελληνικό.

Ο κ. Γεωργιάδης δεν θέλει οι πολίτες να έχουν λόγο για τον τόπο τους. Στην Κασσιόπη και τον Ερμηίτη, ένα θέμα που είχα παλέψει από το Ευρωκοινοβούλιο, δεν θέλει καν να αποφασίζει ο δήμος για το ύψος των κτηρίων. Στις Σκουριές δεν θέλει να έχουν λόγο οι πολίτες για τον αέρα τους, το δάσος τους, το νερό τους, την υγεία τους, τις οικονομικές τους δραστηριότητες, το βίος τους. Στο Ελληνικό δεν θέλει οι δήμοι καν να λαμβάνουν τα δημοτικά τέλη. Στη Θράκη θέλει «χρυσή τσιμουδιά», να μην μιλάει κανείς για τις μελλοντικές εξορύξεις και κανείς να μην αντιδρά.

Κύριε Γεωργιάδη, εμείς στο ΜέΡΑ25 θα δώσουμε φωνή στις φωνές που θέλετε να σωπάσετε και θα σταθούμε απέναντί σας εμπόδιο σε κάθε επένδυση που είναι απέναντι και ενάντια στις τοπικές κοινωνίες και στο περιβάλλον. Γι' αυτό να είστε σίγουροι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος για δύο λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Θα αναφερθώ πρώτα στον συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας ο οποίος είπε για το προφίλ του δημόσιου χρέους. Δεν ξέρω τι προφίλ μπορεί να έχει ένα δημόσιο χρέος στο 180% του ΑΕΠ και στα 350 δισεκατομμύρια.

Αυτό, όμως, που θα έπρεπε να δει κυρίως θα είναι το προφίλ του ιδιωτικού χρέους, του κόκκινου ιδιωτικού χρέους, το οποίο ήταν 10% πριν την κρίση. Ουσιαστικά δεν ήταν καμμία κρίση, αλλά μια παγίδα, την οποία μας έστησε το ΔΝΤ και σήμερα έχει περάσει το 150% του ΑΕΠ και συνεχίζει να έχει ανοδική πορεία. Όταν ξεκινήσουν οι μαζικοί πλειστηριασμοί ασφαλώς θα καταλάβει για τι ακριβώς πρόκειται. Είναι πάνω από 330 δισεκατομμύρια ευρώ εάν υπολογίσει κανείς εδώ και τις επιβαρύνσεις.

Τώρα το θέμα των υδατοδρομίων έχει εξαντληθεί. Είναι βέβαια ένα αρκετά θετικό βήμα και γι' αυτό θα το υπερψηφίσουμε αν και έχει πολλά προβλήματα, αρκετά από τα οποία επισημάνωμε ελπίζοντας ότι θα διορθωθούν. Εάν όχι, δυστυχώς, τα υδατοδρόμια

δεν θα έχουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Αναφέραμε, επίσης, τους προβληματισμούς μας για τα άρθρα που θα καταψηφίσουμε και ελπίζουμε ότι στην πορεία η Κυβέρνηση θα τα διορθώσει.

Θα ήθελα εδώ να αναφερθώ στην παρέμβαση του πρώην Προέδρου της Βουλής που ειλικρινά με ξένισε σε μεγάλο βαθμό, ειδικά επειδή πιστεύω πως είναι ήπιο και λογικό άτομο και τον εκτιμώ ιδιαίτερα. Αντί όμως να επιπλήξει έστω έμμεσα τον Βουλευτή του κόμματός του για την προχθεσινή του ακροδεξιά και βίαιη συμπεριφορά αναφέρθηκε σε τάγματα ασφαλείας, σε κόμματα του συνταγματικού τόξου χωρίς να πει τι ακριβώς εννοεί.

Δεν θα ήθελα να τον αντικρούσω λέγοντας για κόμματα του μνημονιακού τόξου ούτε για την αντισυνταγματική αντιστροφή του δημοψηφίσματος από το κόμμα του το 2015. Θα τονίσω, όμως, ότι έχουμε τοποθετηθεί στο στόχαστρο βασικών στελεχών του κόμματός του, όπως φυσικά είναι και ο ίδιος, προφανώς επειδή δεν διστάζουμε να πούμε την αλήθεια για τα εγκλήματα όλων των προηγούμενων μνημονιακών κυβερνήσεων, ειδικά όσον αφορά το ΣΥΡΙΖΑ: το κλείσιμο των τραπεζών, το τρίτο μνημόνιο με το οποίο κατοχυρώθηκαν τα δύο προηγούμενα, το υπερταμείο με το οποίο μεταφέρθηκε όλη η δημόσια περιουσία του ελληνικού λαού στους ξένους, την ΑΑΔΕ την οποία έφτιαξε ο ίδιος, το μακεδονικό και πάρα πολλά άλλα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Μανωλάκου για δύο λεπτά.

ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ ΜΑΛΩΝΑΚΟΥ: Θα ξεκινήσω από αναφορές της έκθεσης της Επισημοποιητικής Υπηρεσίας της Βουλής, επειδή πολλοί ομιλητές, αλλά και ο κύριος Υφυπουργός αφιέρωσαν αρκετό χρόνο. Έχει τουλάχιστον δύο αναφορές ότι η εγκατάσταση υδατοδρομίου έχει υπαχθεί στην υποκατηγορία Α2 έργων, που σημαίνει ότι έργα και δραστηριότητες είναι τέτοια που ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ως εκ τούτου, αναφέρει ρητά, απαιτείται διεξαγωγή μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων προκειμένου να υπάρχουν ειδικοί όροι και περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος και μάλιστα αναφέρει και ειδικά άρθρα και νόμους. Πουθενά, όμως, δεν περιέχεται κάποια τέτοια δέσμευση για εσάς που σαν Κυβέρνηση μιλάτε για πράσινη ανάπτυξη, αλλά μάλλον υποκριτικό είναι.

Φαίνεται, βεβαίως αυτό και από την τροπολογία για την Κασσιόπη Κέρκυρας. Την αναβολή απόφασης του δημοτικού συμβουλίου, τις ελλείψεις σε περιβαλλοντικές επιπτώσεις και άλλα τα παραποίησε ο κ. Γεωργιάδης και τα ερμήνευσε κατά το δοκούν ως δήλωση αδυναμίας του δημάρχου. Και με αυτήν την παρερμηνεία του αρπάζει την αρμοδιότητα και ταυτόχρονα απειλεί ότι θα έχει την ίδια τύχη κάθε δήμαρχος που δεν συμφωνεί μαζί του και κυρίως δεν βοηθάει τη βιασύνη και ταχύτητα που δείχνει για να μπουκώσει με κρατικό πλούτο τα επιχειρηματικά συμφέροντα.

Επιβεβαίωσε και έπεισε ακόμα μια φορά ότι τη δικτατορία του κεφαλαίου υπηρετεί και γι' αυτό και τους πλειστηριασμούς επιταχύνει και νέους άστεγους θα δημιουργήσει η πολιτική σας.

Και σε ό,τι αφορά το Ελληνικό δεν μας απάντησε ότι αφού τις μπουλντόζες θα τις πληρώσει ο επενδυτής, γιατί το κάνει αυτό το Υπουργείο πριν τη μεταβίβαση των μετοχών; Ο επενδυτής δηλαδή δεν βιάζεται να πάρει αυτό το φιλέτο όσο το δυνατόν γρηγορότερα και να μην έχει και κανένα ρίσκο; Απλή λογική.

Ωστόσο, δεν μπορώ να μη σχολιάσω τον ανταγωνισμό σημερινής και χθεσινής κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας και ΣΥΡΙΖΑ για το ποιος καλύτερα και γρηγορότερα ιδιωτικοποιεί κρατική περιουσία. Έτσι είναι το 60% των απαιτήσεων του ΣΕΒ ικανοποίησης ο ΣΥΡΙΖΑ, έχει μείνει το 40%.

Και τελειώνω με τις τροπολογίες. Σε δύο αναφέρθηκε στην ομιλία μου. Σε μια που αφορά την παράταση συμβάσεων εργασίας για δεκαοκτώ εργαζόμενους στα Χανιά συμφωνούμε. Τι δείχνει, όμως, αυτή η παράταση; Δείχνει ότι αυτοί οι εργαζόμενοι χρειάζονται, άρα με μόνιμη σχέση εργασίας και με την ευκαιρία παράτασης συμβάσεων. Χρειάζονται και σε άλλες υπηρεσίες, όπως στις δομές για τους πρόσφυγες, στα νοσοκομεία, στα δα-

σαρχεία και αλλού.

Σε ό,τι αφορά την τροπολογία για τα πρατήρια παροχής υγρών και αερίων καυσίμων για τις ανάγκες υπεραστικών λεωφορείων η παραπέρα απελευθέρωση και η επέκταση να τροφοδοτούνται και ιδιωτικής χρήσης οχήματα εμάς δεν μας βρίσκει σύμφωνους και το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Γκόκας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ολοκληρώνεται η συζήτηση για ένα νομοσχέδιο που αφορούσε ως κύρια διάταξη τα υδατοδρόμια και πολλές διατάξεις για τις μεταφορές διάσπαρτες.

Ωστόσο, όμως, αυτό που μένει σαν αρχή του νομοσχεδίου είναι ότι με τα υδατοδρόμια πράγματι επιχειρείται ένας εκσυγχρονισμός στον τομέα των αερομεταφορών και γι' αυτό είμαστε θετικοί σε αυτές τις διατάξεις -το είπαμε και στην επιτροπή, το είπα και στην ομιλία μου- διότι συμβάλλουν στην οικονομική, τουριστική, κοινωνική ανάπτυξη και για τους ίδιους τους κατοίκους που βρίσκονται σε δύσκολα προσβάσιμες περιοχές μέσα από ένα δίκτυο αερομεταφορών με τα υδροπλάνα.

Ψηφίζουμε και άλλες διατάξεις. Υπάρχουν και διατάξεις, όμως, που δεν ψηφίζουμε. Επί της αρχής συνολικά, όμως, λένε «ναι» στο νομοσχέδιο.

Επισημαίνουμε για τα υδατοδρόμια ότι το θέμα της γραφειοκρατίας υπάρχει πάντα, καιροφυλακτεί. Ακόμα και για το μικρό ποσοστό, παραδείγματος χάριν, των υδατοδρομίων που θα χρειαστούν περιβαλλοντική αδειοδότηση οι διαδικασίες δεν είναι απλές. Άρα θα χρειαστεί οι κοινές υπουργικές αποφάσεις να δουλέψουν πολύ πάνω στο πρόβλημα της γραφειοκρατίας.

Στη συνέχεια, κύριε Υπουργέ, κατατέθηκαν νομοτεχνικές βελτιώσεις. Περιμέναμε ότι θα υπήρχαν και άλλες σύμφωνα με τις προτάσεις μας. Ορισμένες από αυτές καλύπτουν κάποιες και από τις δικές μας παρατηρήσεις, όπως για την άδεια ίδρυσης που έχει ένα χρόνο πέντε ετών για να πάρει την άδεια λειτουργίας κάποιος. Εμείς είπαμε και μια εύλογη παράταση, εάν υπάρχει πρόοδος του έργου θα μπορούσε να υπάρχει για να μην ακυρωθεί μια επένδυση, γιατί μπορεί να υπάρχουν και κάποιες απρόβλεπτες αιτίες ή ασάθημπτοι παράγοντες.

Παραμένουν, όμως, κάποια ζητήματα που αφορούν στην κυκλοφορία των φορτηγών αυτοκινήτων, τα οποία τίθενται σε προσωρινή ακινησία όπου υπάρχει ένα θέμα με τις ασφαλιστικές εισφορές και τις ληξιπρόθεσμες οφειλές. Στα μικτά κλιμάκια ελέγχου που ζητήσαμε να ενδιαφερθούν, δεν είδαμε κάτι. Στον κανονισμό προσωπικού με τον οποίο λειτουργούν τα ΚΤΕΛ, στο θέμα της ηλικίας των μεταχειρισμένων τουριστικών λεωφορείων είπαμε ότι και τα πέντε χρόνια για την αγορά, αλλά και τα είκοσι επτά για την κυκλοφορία πρέπει να υπόκεινται βασικά στους ελέγχους που αφορούν τις εκπροπές των ρύπων και τον τεχνικό έλεγχο από τα ΚΤΕΟ, άρα θεωρούμε ότι δεν έπρεπε να υπάρχουν αυτοί οι περιορισμοί. Για τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης - Αθηνών είπαμε ότι πρέπει να διασφαλιστεί ο δημόσιος χαρακτήρας που κατά τη γνώμη μας θα μπορούσε να διασφαλιστεί καλύτερα εάν οι πόροι αυτοί διατίθεντο στους ίδιους τους οργανισμούς να συντηρήσουν τα οχήματά τους ή να μισθώσουν μεταχειρισμένα.

Έχουμε αντίρρηση για την «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.», όπως την εκφράσαμε, για την ενδοϋπουργική κινητικότητα που πιστεύουμε ότι αφορά μόνο υπαλλήλους, δεν μπορεί να αφορά δικηγόρους με πάγια αντιμισθία και μάλιστα σε φορείς που είναι εκτός Γενικής Κυβέρνησης.

Όσον αφορά στο Ελληνικό, λέμε «ναι» στην επένδυση και θα τα πούμε «ναι» και στο άρθρο 67. Παραμένει μόνο το θέμα της ουσιαστικής εξέλιξης του έργου, ώστε να μην βρεθούμε πάλι προ άλλων εξελίξεων και να ψάχνουμε γιατί δεν προχωρά πάλι το έργο και η επένδυση.

Όσον αφορά στις τροπολογίες, ξεκινώ με την τροπολογία με αριθμό 153 που αφορά την Κασσιόπη. Και εκεί λέμε «ναι» στην επένδυση, κύριε Υπουργέ, απλά δεν μπορούμε να πούμε «ναι» στην αφαίρεση της αρμοδιότητας, με τον τρόπο μάλιστα που γί-

νεται. Γιατί με τη λογική αυτή, στο όνομα της ανάπτυξης θα μπορούμε να ακυρώνουμε θεσμούς κατά το δοκούν, μπορεί να υπάρξουν άλλα προβλήματα σε άλλες υπηρεσίες, σε άλλες εγκρίσεις. Δεν μπορεί να βγάζουμε τους νόμους κατά περίπτωση με νομοθετικές ρυθμίσεις.

Άρα, λοιπόν, για λόγους αρχής εδω λέμε «όχι», παρ' ό,τι θέλουμε η επένδυση να προχωρήσει και πιστεύουμε ότι θα μπορούσε να βρεθεί άλλη ρύθμιση που θα μπορούσε να λύσει το πρόβλημα χωρίς να φτάσουμε στην ακύρωση αρμοδιότητας του πρώτου βαθμού.

Στην τροπολογία με αριθμό 151 τοποθετήθηκε. Θα ψηφίσουμε «παρών», διότι θέλουμε να υπάρξει ένας διάλογος για το εργασιακό περιβάλλον στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Έχουμε πει «ναι» στα πρατήρια των ΚΤΕΛ και στην τελευταία που κατατέθηκε για το προσωπικό στον τομέα Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών Χανίων θα πούμε «ναι», δεδομένου ότι καλύπτουν κάποιες άμεσες ανάγκες και μπορούν να συνδράμουν στα νέα προβλήματα που δημιουργήθηκαν πέραν των αρμοδιοτήτων που είχαν αυτοί οι υπάλληλοι από την πρόσληψή τους, παρ' ό,τι είχαμε τις επιφυλάξεις μας για τον τρόπο με τον οποίο είχε εξελιχθεί αυτή η διαδικασία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει η κ. Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώ με το εξής. Όσον αφορά τα υδατοδρόμια τα είπαμε πολλές φορές στις επιτροπές, κύριε Υπουργέ. Όμως, θα βάλω και μία τάξη στην ιστορία. Επί θητείας μου ως γενικής γραμματέως είχαμε βγάλει τις δύο άδειες στους Παζούς και στην Πάτρα και προσπαθήσαμε να βάλουμε μπρος και την Κέρκυρα, με έναν νόμο που βρήκαμε. Τότε έγινε η πρώτη φορά απόπειρας διαχωρισμού της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας.

Έγινε μεγάλη προσπάθεια και γιατί το λέω αυτό; Ανεξάρτητα από τις σημειακές διαφωνίες, το πώς προσεγγίζουμε το θέμα της άδειας ίδρυσης σε ιδιώτη, εγώ θέλω να πετάξουν τα υδροπλάνα. Πραγματικά το θέλω και το εύχομαι. Βλέπω και τις δηλώσεις σας.

Είναι γεγονός ότι μία τουλάχιστον από τις δύο εταιρείες που περίμενε χρόνια να πάρει τις άδειες, μας είχε διαβιβάσει ότι αν βγάλει τρεις άδειες θα πετάξει. Φαίνεται δηλαδή ότι και η αγορά δεν ανταποκρίνεται. Βεβαίως η πολιτεία οφείλει να κάνει το πλαίσιο. Παρ' όλο που διαφωνούμε, απλώς θέλω να πω να μην έχουμε και τέτοιες ελπίδες. Πάρα πολλές από τις διατάξεις που έχει το νομοσχέδιο τις έχω δουλέψει και προσωπικά, να το πω έτσι, εκτός από αυτές στις οποίες διαφωνούμε.

Επίσης, πρέπει να ξέρουμε ότι δεν μπορεί αυτό να αποτελέσει συγκοινωνία. Είναι ένα προϊόν που βοηθάει πολύ την κρουαζιέρα και αυτό το θέλουμε επίσης. Θα ήταν ευχής έργο αν μπορέσει να επεκταθεί και σε αεροδιακομιδές και σε άλλες μορφές. Να μην φανταστούμε όμως ότι θα τα παίρνουμε όπως παίρνουν τα λεωφορεία και ότι θα υπάρχει συγκοινωνία μεταξύ των νησιών.

Σταματάω με τα υδατοδρόμια και πάω λίγο στο γενικό των μεταφορών. Το έχω ζητήσει και το ξέρω καλά αυτό το κομμάτι. Είναι ένα κομμάτι πολύ αναπτυξιακό. Το Υπουργείο αυτό ρυθμίζει μία μεγάλη αγορά, δηλαδή πέρα από τα στρατηγικά, τους σχεδιασμούς κ.λπ., ρυθμίζει μια δύσκολη αγορά και μία αγορά που έχει χτυπηθεί από την κρίση.

Όταν λοιπόν πας -γιατί είναι και ομάδες συμφερόντων και δεν το λέω με κακό τρόπο- να ευνοήσεις τη μία, κάτι χάνει η άλλη. Τα είπα και στην επιτροπή. Αυτά πρέπει να γίνονται, με πολύ μεγάλη διαβούλευση, πολλή προσοχή. Χρειάζεται ένας καινούργιος νόμος εξορθολογισμού σε όλα, και στους επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές.

Εδώ έχουμε κάποιες διατάξεις, τις οποίες βεβαίως δεν θα ψηφίσουμε, που κάνουν ακριβώς αυτό, παίρνουν από εδω, δίνουν από εκεί. Πάει να υπάρξει μία ισορροπία. Το καταλαβαίνω με τι άγχος νομοθετείτε. Όμως πρέπει κάποια στιγμή να τελειώσει αυτό με τις μεταφορές. Επίσης, πολύ θετική διάταξη είναι αυτή με τα μικτά κλιμάκια και ελπίζω να γίνει επί τόπου για να πιάσουμε και το καμπατόζ.

Όσον αφορά τις τροπολογίες, για τις δύο τοποθετήθηκαν. Μιλήσαμε για εργασιακή ειρήνη στην ΥΠΑ. Πρέπει να κάνουμε με-

ταπτοχιακό να μάθουμε τι παίρνει ο καθένας και από πού, πόσες μονάδες είναι το EURO CONTROL. Υπάρχει και το EURO MONEY. Ετοιμάζονται για απεργίες. Δεν γίνονται έτσι αυτά. Θέλουν συζήτηση.

Σε ό,τι αφορά την Κασσιόπη, εγώ θεώρησα απαράδεκτη την τοποθέτηση. Δεν μας έπεισε καθόλου ο κ. Γεωργιάδης. Ελπίζω να με ακούει. Εν τέλει, να καταργήσουμε την τοπική αυτοδιοίκηση. Δηλαδή αν δεν μας κάνει και έχουμε αντιρρήσεις, να την καταργήσουμε. Ας έρθει όμως να το πει αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Για τον δήμαρχο όμως κουβέντα που δεν σέβεται...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν είναι ο δήμαρχος. Να σας πω κάτι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Στο Προεδρείο απευθύνεστε, κυρία Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν πρόκειται για ένα έργο, είναι όλα τα έργα που υπάγονται στον ν.4389.

Ως προς τις φυσικές καταστροφές, εννοείται ότι θέλουμε την παράταση.

Θέλω να πω δύο κουβέντες για το Ελληνικό. Αυτό είναι που με πονάει. Το 2001 έφυγε ένα αεροδρόμιο από εκεί που ήταν. Μέχρι το 2011 δεν έγινε απολύτως τίποτα. Άλλοι έκαναν κάποιες μελέτες που έπεφταν στο Σ. τ. Ε., το οικόπεδο ήταν ξέφραγο, ούτε τοπογραφικό ούτε τίποτα. Στις παραμονές των εκλογών του 2015, δηλαδή το 2014 ο κ. Σαμαράς έκανε μία σύμβαση και έναν διαγωνισμό σε ένα οικόπεδο, χωρίς τοπογραφικό, χωρίς οριοθέτηση ρεμάτων, χωρίς αιγιαλό, χωρίς τίποτα.

Από το 2012 έπρεπε να έχουν φύγει όλοι οι φορείς από μέσα, οι οποίοι είναι εξήντα εννιά. Το έχω δουλέψει ένα-ένα, μέσα σε δύο-τρεις μήνες. Οι φορείς είναι τα αμαξοστάσια, η ΥΠΑ, οι ιδιώτες κ.λπ.. Και όλο αυτό με ένα πλαίσιο, με έντεκα αναβλητικές αιρέσεις, δηλαδή ήρθε ο επενδυτής το πήρε και δέσμευσε την πολιτεία με έντεκα...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Είχατε και τους συναδέλφους σας να σας κάνουν...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Θα με ακούσετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κύριε Μπουκώρο, σας παρακαλώ. Αφήστε να ολοκληρωθεί η διαδικασία.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: ...με έντεκα αναβλητικές αιρέσεις, δηλαδή διοικητική ωρίμανση, να κάνουμε προεδρικό, να κάνουμε τον φορέα διαχείρισης κοινοχρήστων, να διώξουμε τους φορείς...

Και έχουμε και μια αναβλητική αίτηση. Δύο ήταν οι ιδιαίτερα προβληματικές. Η μία ήταν ο διαγωνισμός του καζίνο, ο οποίος έπρεπε να γίνει από το ελληνικό δημόσιο, από την ανεξάρτητη αρχή, να βρει το τίμημα, άρα να περιγράψουν και να μιλάνε με τους «καζινάδες», αλλά να υπάρχει και η πρόβλεψη ότι την άλλη μέρα που θα αλλάξουν χέρια οι μετοχές, θα πρέπει ο επενδυτής, ο «καζινάς» -θα τον λέω έτσι- να μιλήσει με έναν άλλον ιδιοκτήτη. Αυτό είναι γρίφος, το πώς καταφέραμε δηλαδή να βγάλουμε τον διαγωνισμό του καζίνο. Τον βρήκατε στον αέρα, σε εξέλιξη και πήγε και μία χαρά.

Πάμε στο τελευταίο που είναι παγκόσμια πρωτοτυπία. Τι λέει η «ΛΑΜΔΑ»; «Ωραία όλα αυτά που κάνατε. Τώρα όμως για να το πάρω και να σας δώσω τα λεφτά, θα πρέπει να μην εκκρεμεί καμία δικαστική προσφυγή». Δεν υπάρχει αυτό, διότι αυτό το έργο έχει συνεχώς προσφυγές. Στην τελευταία πράξη που θα είναι η ΚΥΑ, θα πάει κάποιος να προσφύγει. Άρα η «ΛΑΜΔΑ» μπορεί να το καθυστερήσει το έργο όσο θέλει.

Δεν το έχουμε βάλει στη δημόσια κουβέντα, γιατί ακριβώς η ίδια η σύμβαση προβλέπει ότι μπορεί να υποχωρήσει. Φανταστήκαμε ότι και με εμάς και με την νέα Κυβέρνηση δεν θα έκανε χρήση αυτού του όρου. Το ανέφερε όμως σήμερα ο κ. Γεωργιάδης και είπε ότι μία συνεργάτης...

Αλίμονο! Η κ. Βλαζάκη προφύλαξε αυτά που έπρεπε να προφυλάξει και συνεργάστηκε, γι' αυτό και το έργο αυτό εμείς το ξεμπλοκάραμε. Ήταν πρώτο στην ατζέντα με τους θεσμούς, έλεγαν ότι δεν κλείνει η αξιολόγηση. Κάθε φορά έκλεινε μια χαρά. Τηρήσαμε το χρονοδιάγραμμα ακριβώς και το φτάσαμε στο σημείο με τον διαγωνισμό στον αέρα, με τις τρεις ΚΥΑ δουλεμένες,

να έχουν φτάσει στο τελικό στάδιο, που είναι το κεντρικό συμβούλιο και έμεινε η τελευταία πράξη που είναι η διανομή.

Και μία τελευταία κουβέντα γιατί δεν μπορώ να ακούω επίσης για την αντιεπενδυτική πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ. Είναι μία άλλη λογική. Οι επενδύσεις που λέει η Νέα Δημοκρατία έφεραν τη χώρα σε αυτή την κατάσταση με 320 δις. χρέος, ανθρωπιστική κρίση και ανεργία στο 28%. Οι επενδύσεις που βλέπουμε εμείς έβγαλαν τη χώρα από τα μνημόνια και μπαίνουν σε ένα πλαίσιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Θα είμαι σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Ούτως ή άλλως μηχανικός είμαι. Και η κ. Πέρκα μηχανικός είναι, αλλά μέσα στον οίστρο ξεφεύγει.

Κατ' αρχάς, η κ. Πέρκα, η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ, αναφέρθηκε σε πολλά θέματα, τα οποία, με τον έναν ή τον άλλον τρόπο, έχω χειριστεί. Και είπε και ένα όνομα, της πρώην γενικής γραμματέως του Υπουργείου Πολιτισμού που δεν θέλω να αναφέρω. Διότι όταν σκέφτομαι αυτό το όνομα, το μυαλό μου πάει κατευθείαν στο μετρό Θεσσαλονίκης. Είναι η κύρια υπαίτιος μαζί με συνεργάτες της στη Θεσσαλονίκη για αυτό που λέγεται «πρόβλημα στο σταθμό Βενιζέλου» του μετρό.

Στο Ελληνικό, όσον αφορά την Αρχαιολογία, πήγαμε να έχουμε μία παράλληλη κατάσταση, όπως και στο μετρό Θεσσαλονίκης.

Βέβαια, άκουσα πριν τον κ. Τζανακοπουλο, ο οποίος φεύγει, να αναφέρεται στον δρόμο Αθήνα-Πάτρα, Ελευσίνα- Πάτρα, όπου, ναι, τα έργα επαναξεκίνησαν. Η τότε κυβέρνηση αναθεώρησε τις συμβάσεις που πέρασαν από τη Βουλή. Και ήρθε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και σταμάτησε τα έργα. Και μετά, έκανε εγκαίνια σε έργα, στα οποία είχε συμμετοχή 1%.

Από το 2013, ακούω για το Ελληνικό. Τότε, συζητούσαμε για τα αντιπλημμυρικά έργα, διότι είχε γίνει η δημοπρασία της παραχώρησης, για την ενδεχόμενη υπογειοποίηση της Βουλιαγμένης, για τη σύνδεση του αεροδρομίου με το Ελληνικό. Και φτάσαμε επτά χρόνια μετά να λέμε τώρα ότι σε λίγο μπαίνουν οι μπουλντόζες και να έχουμε πρόβλημα για το θέμα αυτό.

Το ίδιο συνέβη και με την Κασσιόπη και την Αφάντου. Τότε ήμουν, πάλι πριν επτά χρόνια, μέλος του συμβουλίου διοίκησης ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών του ΤΑΙΠΕΔ. Φτάσαμε μετά από επτά χρόνια και πάλι έχουμε προβλήματα. Και έχουμε προβλήματα, διότι ακριβώς -το είπε η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ- έχουν άλλη λογική. Οι άνθρωποι είναι ικανοί με προσκόμιση των αρχαιολογιών ή το περιβάλλον να σταματήσουν τα πάντα. Και άντε, είχαν αυτή τη λογική παλαιότερα. Σήμερα, που είναι πλέον κυβερνητικό κόμμα -κυβέρνησαν επί τεσσαράμισι χρόνια- γυρίζουν πάλι στη λογική του 3%; Θα σταματούν όλα τα έργα με διάφορα προσκόμματα; Σε οποιαδήποτε προσπάθεια κάνει η σημερινή Κυβέρνηση να ξεπεράσει προβλήματα, θα έχουμε απέναντί αυτήν την ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ, μία πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ, που γοητεύεται από τον ΣΥΡΙΖΑ του 3%;

Στην ίδια διαδικασία είναι και τα υδατοδρόμια. Ελπίζω στην πορεία, όταν θα αρχίσει να υλοποιείται η διαδικασία ίδρυσης, χωροθέτησης και λειτουργίας να μην έχουμε τα ίδια πάλι από τις ίδιες ομάδες, κυρίως, του ΣΥΡΙΖΑ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για λιγότερο από ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Για ποιο λόγο, κύριε συνάδελφε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ: Θέλω να πω ότι μετά τον έλεγχο εφόσον διαπιστώσει τα μικτά κλιμάκια ελέγχου, το πρόστιμο να πληρώνεται επί τόπου. Διότι τα αλλοδαπά φορτηγά εξαφανίζονται και χάνονται και χάνει το δημόσιο έσοδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δεκαοκτώ λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ήθελα να ξεκινήσω, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με την τροπολογία για την είπα την ΥΠΑ, την 151/9. Να

ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα, επειδή ακούστηκαν πράγματα που δεν ισχύουν.

Με την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ, που έγινε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, μεταφέρθηκαν πάνω από εξήντα τηλεπικοινωνιακοί στον κλάδο των ηλεκτρονικών. Εξ αυτού, αυξάνουμε λίγο το ποσοστό που λαμβάνουν οι ηλεκτρονικοί το EUROCONTROL, προκειμένου να μην υπάρξει απώλεια εισοδήματος.

Αντιλαμβανόμαστε, πως μία τέτοια κίνηση είναι πιθανό -όχι σίγουρο- να έχει μερικές μειώσεις, αλλά πολύ μικρές, σε κάποιον άλλο κλάδο. Θα τη διορθώσουμε αυτήν την κατάσταση αν διαπιστώσουμε πως έχει επιβαρυνθεί άλλος κλάδος.

Για να έχουμε, όμως, μία σαφή εικόνα, η πρόβλεψη αφορά επίδομα του EUROCONTROL, δηλαδή, δεν υφίσταται δημοσιονομικός αντίκτυπος. Γενικά, να πω αυτό που έχει πει η Κυβέρνηση, ότι υπάρχουν τέσσερις μονάδες βάσης, όπως λέγονται. Η κάθε μία αντιστοιχεί σε τρία εκατομμύρια ευρώ. Η μείωση μονάδα θα δοθεί στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ως μπόνους αποδοτικότητας, πράγμα το οποίο γίνεται για πρώτη φορά στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και αποτελεί -θεωρώ- μία πολύ μεγάλη καινοτομία.

Αυτό, λοιπόν, που θα ήθελα να καταστήσω σαφές -γιατί ακούω για απεργίες και αντιδράσεις, οι οποίες είναι υπερβολικές- είναι πως οι υπόλοιπες δυνάμεις μονάδες θα διατεθούν με τέτοιο τρόπο, ώστε κανένας κλάδος της ΥΠΑ να μην υποστεί μειώσεις.

Πάμε, τώρα, στην τροπολογία του Υπουργείου με γενικό αριθμό 154 και ειδικό αριθμό 12 για την Περιφερειακή Ενότητα Χανίων. Όλοι γνωρίζετε ότι επλήγησαν από ισχυρές βροχοπτώσεις τον Φεβρουάριο του 2019. Συστάθηκε Τομέας Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών Νομού Χανίων, ο οποίος στελεχώθηκε με εξήντα άτομα. Οι υπόλοιποι αυτοί εξυπηρετούν καθημερινά τους πολίτες που υποβάλλουν αιτήσεις για αυτοψίες και άδειες επισκευής. Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητη η παράταση της διάρκειας των ανωτέρω υπαλλήλων, που άλλωστε έχουν αποκτήσει την απαιτούμενη εμπειρία και για επιπλέον οκτώ μήνες.

Σημειώνω ότι η εν λόγω δαπάνη έχει συμπεριληφθεί στον προϋπολογισμό. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει κάποια επιβάρυνση.

Να πάμε τώρα στα του νομοσχεδίου. Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να εκφράσω πραγματικά τις ευχαριστίες μου στα μέλη της επιτροπής, για το εξαιρετικό κλίμα που διεξήχθη η συζήτηση του νομοσχεδίου. Είναι, ίσως, από τις λίγες φορές -νομίζω- που έγινε ένας πολύ ουσιαστικός διάλογος. Ακούσαμε όλες τις γωνίες απόψεων. Αυτό -νομίζω- δείχνει μία ωρίμανση του πολιτικού συστήματος, ότι σε μερικά σημεία, μπορούμε κόμματα που έχουμε διαφορετικές απόψεις, στα βασικά να συμφωνούμε.

Χαίρομαι ιδιαίτερος για το γεγονός ότι κατέστη κατανοητός ο λόγος για τον οποίον πρέπει να προβούμε σε αυτή την αλλαγή. Ούτε εγώ θέλω να ανατρέξω στο παρελθόν. Απλά, να θυμίσω ότι ο επενδυτικός νόμος, ο ν. 4146 που είχε ψηφίσει η Νέα Δημοκρατία το 2013 παρείχε ένα επαρκές πλαίσιο, στο οποίο βασίστηκαν οι τρεις μοναδικές αδειοδοτήσεις υδατοδρομίων, που πολύ σωστά είπατε ότι κάνατε εσείς. Σε αυτό το πλαίσιο βασιστήκατε. Αναφέρομαι στα υδατοδρόμια της Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας. Θα έλεγα ότι αυτό αποτέλεσε έμπνευση για άλλες χώρες, όπως την Κροατία, η οποία εκπόνησε το δικό της νόμο για τα υδατοδρόμια, βασισμένο σε αυτό το νομικό πλαίσιο.

Τι έγινε όμως μετά; Ο νόμος αυτός θα μπλοκαριστεί από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, με αποτέλεσμα να σταματήσουν οι πτήσεις των υδροπλάνων. Σταμάτησαν. Μην το ξεχνάμε αυτό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν πέταξαν ποτέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πέταξαν για κάποιο διάστημα πιλοτικά. Σταματούν. Και αφού φεύγετε εσείς από το Υπουργείο Μεταφορών...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Μα, δεν πέταξαν ποτέ, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ δεν σας διέκοψα.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έφερε το 2018, με καθυστέρηση τριών ετών, έναν νόμο που όχι μόνο χτυπά τις επενδύσεις, αλλά

ουσιαστικά έκλεισε ερμητικά κάθε δυνατότητα λόγω της γραφειοκρατίας.

Αυτόν τον νόμο εμείς κληθήκαμε, όπως σωστά είπε ο κ. Γεωργιάδης -ο οποίος αλήθεια είναι ότι αυτός πήρε την πρωτοβουλία και μας κάλεσε στο Υπουργείο Ανάπτυξης- μέσα σε έξι μήνες να τον απλοποιήσουμε. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που βγήκε εγκαίρως στη διαδικασία διαβούλευσης και που, όπως είπα και πριν, όλες οι απόψεις ακούστηκαν.

Το νομοσχέδιο έρχεται, λοιπόν, να διορθώσει τα κακώς κείμενα του δικού σας νομοθετικού πλαισίου και παράλληλα, να επιτύχει δύο βασικούς στόχους: πρώτον, τη λελογισμένη φιλελευθεροποίηση του θεσμικού πλαισίου του υδατοδρομίου.

Και εδώ, να κάνω μία παρένθεση, διότι ακούμε διάφορες άστοχες πολιτικές αναλύσεις περί νεοφιλελευθερισμού.

Ο ρόλος του κράτους -αυτό πιστεύει η Νέα Δημοκρατία και το πιστεύει πάντα- είναι ρόλος εποπτικός και όχι ρόλος «πατερούλης». Εμείς θέτουμε το πλαίσιο και αφήνουμε την αγορά να λειτουργήσει. Επομένως, το δεύτερο που κάνουμε είναι να απλουστεύσουμε και να επιταχύνουμε τις διαδικασίες.

Τι προβλέπει, λοιπόν, στο κύριο μέρος του το παρόν νομοσχέδιο; Πρώτον, ρυθμίζει εκ νέου τις διαδικασίες ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων. Δεύτερον, παρέχει τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια, δηλαδή, άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας. Τρίτον, δίνει τη δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, όχι μόνο σε δημόσιο φορέα, αλλά και σε ιδιωτικό.

Εμείς τι λέμε; Λέμε ότι δεν χρειάζεται το υδατοδρόμιο να είναι μόνο δημόσιο. Μπορεί κι ένας ιδιώτης να έρθει και να δημιουργήσει ένα υδατοδρόμιο. Και δεν καταλαβαίνω, πραγματικά, γιατί υπήρξε αυτή η εμμονή με τα δημόσια υδατοδρόμια, λες και ο επενδυτής θα το έπαιρνε το υδατοδρόμιο -που είναι η θάλασσα- σίτι του.

Αυτά τα πράγματα είναι ιδεοληψίες που ανήκουν στο παρελθόν. Ζούμε στο 2020. Μην ανακαλύπτουμε τον τροχό σε αυτή τη χώρα. Ας δούμε τις καλές πρακτικές που υπάρχουν σε άλλες χώρες και ας τις μιμηθούμε, εκεί που είναι καλές και λειτουργούν.

Τέταρτον, επιτρέπει τη χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές να προβούν στις ενέργειες όταν χορηγηθεί η άδεια λειτουργίας και όταν τις ολοκληρώσουν.

Πέμπτον, διευρύνεται το πλαίσιο χορήγησης άδειας υδατοδρομίου τόσο σε τουριστικούς λιμένες, δηλαδή μαρίνες, αγκυροβόλια, όσο και σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, καθώς και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Τι κάνουμε δηλαδή; Δίνουμε τη δυνατότητα να κάνει το υδροπλάνο αυτό που πρέπει να κάνει, να πηγαίνει σχεδόν παντού, χωρίς να έρχεται το κράτος και να επιβάλει στις εταιρείες ότι πρέπει να πηγαίνουν σε συγκεκριμένες περιοχές. Μπορεί κάποιος να έχει ένα κατάλυμα τουριστικό σε μία περιοχή και να έχει τη δυνατότητα να υποδεχθεί ένα υδροπλάνο. Για ποιο λόγο εμείς να δημιουργούμε προσκόμματα;

Έκτον, η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού όχι μόνο από την ΥΠΑ, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς, όπου θα ασκείται ο εποπτικός ρόλος του κράτους.

Έβδομον, ολιγομελής επιτροπή υδατοδρομίων η οποία θα είναι επιφορτισμένη με αυτές τις επιθεωρήσεις.

Γίνεται, επομένως, σαφές πως η ψήφιση του νομοσχεδίου έχει στόχο τη δημιουργία και την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου υδατοδρομίων, που θέλει να εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας. Προσέξτε! Κανείς δεν μπορεί να πει με βεβαιότητα -και θέλω να είμαι ειλικρινής- τότε ιδιωτικές εταιρείες θα έρθουν να επενδύσουν. Ο ρόλος ο δικός μας είναι να θέσουμε το πλαίσιο και να βοηθήσουμε τις ιδιωτικές εταιρείες να έρθουν και να επενδύσουν. Έτσι λειτουργεί ο υγιής φιλελευθερισμός. Αυτή είναι η λογική. Η λογική δεν είναι εμείς να διατάξουμε ή να επιβάλουμε πού θα πετάξουν τα υδροπλάνα.

Θέλω να πιστεύω ότι σύντομα θα δούμε υδροπλάνα να πετάνε. Έχω την εντύπωση ότι όλη η αγορά θεωρεί ότι τα Δωδεκάνησα ή τα νησιά του Ιονίου είναι ένας προνομιακός χώρος για την ανάπτυξη ενός δικτύου υδροπλάνων και μένει να δούμε, ακόμα κι αν

έχουμε κάνει κάποια λάθη, να διευκολύνουμε έτσι ώστε να προσελκύσουμε την ανάπτυξη των υδροπλάνων στην χώρα μας.

Το παρόν νομοσχέδιο, όμως, ρυθμίζει και μία σειρά άλλων θεμάτων που άπτονται οδικών και εμπορευματικών μεταφορών, έναν τομέα που -θα συμφωνήσω μαζί σας- αποτελεί μεγάλο κομμάτι της εθνικής μας οικονομίας. Θεωρώ ότι είναι ένα από τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα. Σε αυτό νομίζω συμφωνούμε. Έχετε απόλυτο δίκιο ότι πρέπει να κάτσουμε με σοβαρότητα να θεσμοθετήσουμε, γιατί απλούστατα αυτή τη στιγμή υπάρχει μία νομοθετική αναρχία, θα έλεγα. Δεν θέλω να πω ποιος ευθύνεται γι' αυτό ή ποιος δεν ευθύνεται.

Ας αφήσουμε το παρελθόν κι ας κάτσουμε να δούμε τι μπορούμε από κοινού να κάνουμε για να ρυθμίσουμε θέματα όπως την εύρυθμη λειτουργία των δημόσιων τακτικών υπηρεσιών και αστικών μεταφορών, με τα ΚΤΕΛ και τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία. Όλη η αγορά γνωρίζει ότι με αυτήν εδώ τη νομοθετική διάταξη που φέρνουμε επιτρέπεται η θέση, για παράδειγμα, σε κυκλοφορία τουριστικών λεωφορείων, εφόσον η ηλικία τους δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη, αντί έντεκα που ισχύει σήμερα, ενώ το αντίστοιχο όριο για ειδικά τουριστικά ανοιχτού τύπου είναι οκτώ έτη, με στόχο κίονας τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στον τομέα των μεταφορών.

Σε ό,τι αφορά στα ΚΤΕΛ, προβλέπεται σειρά ρυθμίσεων που αποσκοπούν στην ενίσχυση των επενδύσεων για σταθμούς και γενικά για τις εγκαταστάσεις στα υπεραστικά και αστικά ΚΤΕΛ, καθώς και για την αντικατάσταση αυτών των λεωφορείων από το υφιστάμενο αδιάθετο υπόλοιπο του ΠΔΕ, που είναι ύψους 2,3 εκατομμυρίων ευρώ.

Με την τροπολογία με γενικό αριθμό 152 και ειδικό 10, προβαίνουμε σε δύο πολύ συγκεκριμένες παρεμβάσεις. Πρώτον, επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίου παροχής υγρών και αερίων καυσίμων δημοσίας χρήσης -το επαναλαμβάνω, δημοσίας χρήσης- από νόμιμους υφιστάμενους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, εφόσον βέβαια τηρούνται όλες οι προϋποθέσεις που ισχύουν για όλα τα πρατήρια.

Και δεύτερον, σε ό,τι αφορά τα πρατήρια υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης, επειδή οι διαδικασίες μετατροπής είναι περίπλοκες και χρονοβόρες, προτείνουμε την καταληκτική ημερομηνία μέχρι 31 Δεκεμβρίου του 2022.

Και βέβαια, ως μέρος του συνολικού σχεδίου μας για να λύσουμε τα τεράστια προβλήματα που υπάρχουν στα λεωφορεία στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, προβλέπεται η δυνατότητα εκτέλεσης μέρους του συγκοινωνιακού έργου στις περιοχές αρμοδιότητας τόσο του ΟΑΣΑ όσο και του ΟΑΣΘ, από τα οικεία ΚΤΕΛ.

Όπως ξέρετε, περιμένουμε το πράσινο φως από το Ελεγκτικό Συνέδριο και σε λίγες μέρες θέλουμε να ελπίζουμε ότι στη Θεσσαλονίκη θα μπουν τουλάχιστον εκατό λεωφορεία, με τα πρώτα οχήματα των ΚΤΕΛ που θα έρθουν, ώστε να ανακουφιστούν, επιτέλους, κάπως οι πολίτες της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι βιώνουν μία τεράστια ταλαιπωρία τον τελευταίο καιρό.

Διότι, απλούστατα, η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ οδήγησε σε αυτή την κατάσταση και καλούμαστε εμείς να διορθώσουμε την εγκληματική, κατά την άποψή μου, κρατικοποίηση αυτή, που είχε και την έγκριση, δυστυχώς, της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτά τα οποία είπαμε ότι θα κάνουμε και κάνουνε τα έχουμε πει και ως αντιπολίτευση.

Επίσης, όσον αφορά τα ταξί, με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου πετυχαίνουμε: Πρώτον, να εξορθολογίσουμε τις ποινές.

Δεύτερον, να αφαιρέσουμε την πρόβλεψη περί ποινής φυλάκισης τριών μηνών και να επιβάλουμε ένα ενιαίο διοικητικό πρόστιμο των 3000 ευρώ.

Τρίτον, διευρύνουμε το πλαίσιο της πολλαπλής μίσθωσης ταξί με κόμιστρο στις περιπτώσεις διαπεριφερειακής μετακίνησης, διότι αυτό επιτάσσει η κοινή λογική. Για παράδειγμα είσαι σε ένα νομό, όπως είναι ο Νομός Σερρών, και θες να πας Θεσσαλονίκη και θες να πάρεις ένα ταξί για να επισκεφτείς ένα γιατρό. Μπορείς, κάτω από τις προϋποθέσεις που βλέπουμε, να πάρεις ένα ταξί και θα το μοιραστείς με δύο και με τρεις άλλους πελάτες, όταν πρόκειται για μία, αν θέλετε, διαδρομή που είναι εκτός περιφερειακής ενότητας.

Και τέταρτον, κάνουμε πράξη αυτό που λέμε αποκέντρωση. Δίνουμε στις περιφέρειες την αρμοδιότητα για συνένωση των εδρών των ταξί, καθώς και τον καθορισμό των θέσεων στάθμευσης, γιατί η κάθε περιφέρεια έχει τις ιδιαιτερότητές της.

Τέλος, στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας διορθώνουμε κάποιες σκανδαλώδεις φωτογραφικές διατάξεις, ώστε να προχωρήσουμε άμεσα στην προκήρυξη της θέσης του διοικητή της ΑΠΑ. Γιατί με την προκήρυξη που είχε κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ φωτογράφιζε έναν και μόνο συγκεκριμένο άνθρωπο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ενώ εδώ είναι δύο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πάντως, δεν θα είναι ένας. Δηλαδή θέλατε να μεταφέρετε τον αγαπημένο σας διοικητή της ΥΠΑ και να τον κάνετε διοικητή της ΑΠΑ. Αυτά δεν γίνονται ούτε σε αφρικανικές χώρες!

Με την τροπολογία με γενικό αριθμό 150 ρυθμίζεται, όπως είπα, το θέμα κατανομής και διάθεσης των ποσών του EURO-CONTROL. Συγκεκριμένα, ερχόμαστε πάλι να διορθώσουμε, αν μου επιτρέπετε, τα κακώς κείμενα του ν.4427/2016 και των δύο εφαρμοστικών προεδρικών διαταγμάτων, του 84 και 85 του 2018 για την ΥΠΑ και την ΑΠΑ. Αυτό κάνουμε, λοιπόν, με την παρούσα τροπολογία και όπως σας είπα και στην αρχή, χωρίς να επιβαρύνουμε τον κρατικό προϋπολογισμό.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, και απευθυνόμενους στις κυρίες και τους κυρίους συναδέλφους, θα ήθελα να πω ότι έχετε στα χέρια σας ένα πλήρες νομοσχέδιο, ουσιαστικό, που αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου υδατοδομιών, στο πνεύμα του αναπτυξιακού νόμου της Νέας Δημοκρατίας του 2013.

Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο θεωρούμε και πιστεύουμε ότι θα ενδυναμώσει πραγματικά το επενδυτικό ενδιαφέρον στη χώρα μας και επιπλέον, είναι ένα νομοσχέδιο που επιλύει σειρά καθημερινών προβλημάτων στον χώρο των επιβατικών μεταφορών, σεβόμενο τόσο τους επαγγελματίες όσο και το επιβατικό κοινό. Αυτό το αποδείξαμε, διότι κάναμε μία μεγάλη διαβούλευση σε διάρκεια και κατά τη διάρκεια της επιτροπής ο ίδιος ο Υφυπουργός, ο κ. Κεφαλογιάννης, τον οποίο θέλω να ευχαριστήσω, έκανε δέκτες πολλές από τις προτάσεις των Βουλευτών. Νομίζω ότι όσοι πολίτες παρακολούθησαν τη διαδικασία αυτού του νομοσχεδίου είδαν ότι βγήκε ένα αποτέλεσμα μέσα από έναν εποικοδομητικό διάλογο.

Για όλους αυτούς τους λόγους σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, εξήντα εννέα άρθρα, τέσσερις τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζονται ως τέσσερα άρθρα προς ψήφιση. Για να ψηφίσετε και τα υπόλοιπα, θα πρέπει να κυλήσετε την οθόνη αφής. Στο πάνω δεξιά μέρος της οθόνης εμφανίζεται κάθε φορά ο αριθμός των άρθρων που απομένουν για ψήφιση. Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει και τα εβδομήντα έξι πεδία που περιλαμβάνει η ψηφοφορία. Αφού καταχωρήσετε 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 (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Εφόσον

έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)
(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 3 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 7 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 10 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 12 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 19 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

N.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 20 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 22 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Άρθρο 33 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Άρθρο 34 όπως τροπ. ΟΜΟΦΩΝΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Άρθρο 35 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 26 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Άρθρο 36 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ	Άρθρο 37 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ	Άρθρο 38 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 29 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ ΜέΡΑ25: ΝΑΙ	Άρθρο 39 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Άρθρο 40 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ Ν.Δ.: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 61 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Άρθρο 62 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 63 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Άρθρο 64 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 65 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 66 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 67 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 68 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Άρθρο 69 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Υπ. Τροπ. 151/9 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Υπ. Τροπ. 152/10 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
Υπ. Τροπ. 153/11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Υπ. Τροπ. 154/12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΝΑΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολό κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Α'

ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

Άρθρο 1 Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος (άρθρα 1-27) ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1.α) «Άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου»: Η άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, προκειμένου να προβεί στις προβλεπόμενες από τον νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου.

β) «Άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου»: Η άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, και επιτρέπει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του υδατοδρομίου, εφόσον έχει χορηγηθεί και είναι σε ισχύ άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του συνόλου των εγκαταστάσεων και έχει προστεθεί ο απαιτούμενος εξοπλισμός του υδατοδρομίου.

γ) «Άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου»: Η ενιαία άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, μετά από την κατασκευή του συνόλου των εγκαταστάσεων και την προσηκόντων του προβλεπόμενου εξοπλισμού του υδατοδρομίου, και επιτρέπει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του 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 από τη δύση του ηλίου.

4. «Αεροσκάφος»: υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο ή αμφίβιο ελικόπτερο.

5.«Απαγορευμένη περιοχή»: εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, επάνω από τις χερσαίες εκτάσεις ή τα χωρικά ύδατα κράτους, εντός του οποίου η πτήση αεροσκαφών απαγορεύεται σύμφωνα με ορισμένες ειδικές προϋποθέσεις.

6.«Αποθαλάσωση»: η αποκόλληση αεροσκαφών από την επιφάνεια του ύδατος με ίδιες δυνάμεις.

7.«Δημόσιος φορέας»: το Δημόσιο, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, καθώς και οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, 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.

8.«Δ.Κ.Α.Σ.»: οι «Διεθνείς Κανονισμοί για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα» της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου του έτους 1972, η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 93/1974 (Α' 293), όπως ισχύουν.

9.«Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Π.Α.Π.Α.)»: ο Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α.), οι σχετικές Τεχνικές Οδηγίες Ασφαλείας (Τ.Ο.Α.) και οι λοιπές κανονιστικές πράξεις για την εφαρμογή προτύπων ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

10.«Ζώνη ελέγχου (CTR)»: ελεγχόμενος εναέριος χώρος, ο οποίος εκτείνεται προς τα επάνω από την επιφάνεια της γης έως ένα συγκεκριμένο ανώτατο όριο.

11.«Ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου (ATZ)»: εναέριος χώρος

καθορισμένων διαστάσεων καθοριζόμενος γύρω από αεροδρόμιο για την προστασία της κυκλοφορίας του.

12.«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.

13.«Περιορισμένη περιοχή»: εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, επάνω από τις χερσαίες εκτάσεις ή τα χωρικά ύδατα κράτους, εντός του οποίου η πτήση αεροσκαφών περιορίζεται σύμφωνα με ορισμένες ειδικές προϋποθέσεις.

14.«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 ή και τουριστικού λιμένα.

15.«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 να παραμένει το αεροσκάφος μεταξύ των πτήσεων.

16.«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.

17.«Πλευρικά όρια»: οι συντεταγμένες σε Σύστημα W.G.S. 84 για την περιγραφή των Τερματικών Περιοχών (TMA), των Ζωνών Ελέγχου (CTR) και των Ζωνών Κυκλοφορίας Αεροδρομίων (ATZ) και των Απαγορευμένων ή Περιορισμένων Περιοχών που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς της Πολιτικής Αεροπορίας και δημοσιεύονται στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών Ελλάδος (AIP GREECE).

18.«Προσθαλάσωση»: η προσυδάτωση του αεροσκάφους.

19.«Πτήσεις γενικής αεροπορίας»: πτητική δραστηριότητα αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας, η οποία δεν είναι πτητική λειτουργία δημόσιων μεταφορών ούτε πτητική λειτουργία αεροπορικών εργασιών.

20.«Πτήση VFR (VFR Flight)»: η πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως.

21.«Σύμβαση υδατοδρομίου»: η σύμβαση μεταξύ κατόχου «άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου» και κατόχου «άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου».

22.«Σύστημα W.G.S. - 84»: το Παγκόσμιο Γεωδαιτικό Σύστημα (World Geodetic System) του έτους 1984.

23.«Σύστημα Ε.Γ.Σ.Α. '87»: το Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς του 1987.

24.«Τεύχη οδηγιών υδατοδρομίου»: τα εγχειρίδια που υποβάλλονται μαζί με την αίτηση για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης, λειτουργίας ή ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου και τα οποία περιλαμβάνουν:

α) Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual),

β) Το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program),

γ) Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan).

25.«Τερματική περιοχή ελέγχου (TCA ή TMA)»: περιοχή ελέγχου που συνήθως δημιουργείται στη συμβολή αεροδιαδρομών ATS στη γειτνίαση ενός ή περισσότερων κυρίων αεροδρομίων.

26.«Υδάτινο πεδίο»: η υδάτινη περιοχή προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης αεροσκαφών που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων με τήρηση των προϋποθέσεων του παρόντος νόμου και των Διεθνών Κανόνων

αεροπορίας και ναυσιπλοΐας.

27. «Υδατοδρόμιο»: το αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας, το οποίο προορίζεται στο σύνολο ή εν μέρει, για την αποθαλάσωση, την προσθαλάσωση και την επί της επιφάνειας αυτής κίνηση αεροσκαφών, και περιλαμβάνει την κατάλληλη υποδομή σε εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης αεροσκαφών, επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.

28. «Υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας (ATS)»: γενικός όρος ο οποίος αντιστοιχεί κατά περίπτωση σε υπηρεσία πληροφοριών πτήσης, υπηρεσία συνέγερσης, συμβουλευτική υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (υπηρεσία ελέγχου περιοχής, υπηρεσία ελέγχου προσέγγισης ή υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου).

29. «Φορέας Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης Λιμένα»: κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή φορέας της αυτοδιοίκησης ή μικτός φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 9 του

ν. 2971/2001 (Α' 285)

30. «Φορέας Διαχείρισης Τουριστικού Λιμένα»: κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή φορέας της τοπικής αυτοδιοίκησης, ή μικτός φορέας ή Ν.Π.Δ.Δ. ή Ν.Π.Ι.Δ. που έχει αναλάβει τη λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2160/1993 (Α' 118) όπως ισχύει.

31. «Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου»: ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ή ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου ή το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο οποίο παραχωρείται η λειτουργία του υδατοδρομίου από τον κάτοχο της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Ο Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου είναι υπεύθυνος για τη διοίκηση, τη διαχείριση και λειτουργία των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών του υδατοδρομίου. Επιπλέον, ο Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου φέρει την ευθύνη για τον συντονισμό και τον έλεγχο των τυχόν δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, οι οποίες λειτουργούν εντός των ορίων του υδατοδρομίου.

Άρθρο 2 **Εγκαταστάσεις υδατοδρομίων**

1. α) Οι κτιριακές εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων περιλαμβάνουν τους χώρους από τους οποίους ο επιβάτης διέρχεται υποχρεωτικά, όπως είναι οι χώροι αναμονής πριν από τον έλεγχο εισιτηρίων, παράδοσης και παραλαβής αποσκευών, οι χώροι ελέγχου διαβατηρίων ή εγγράφων ταυτοπροσωπίας, οι χώροι ελέγχου ασφαλείας επιβατών, αποσκευών, καθώς και οι χώροι αναμονής για επιβίβαση και οι χώροι υγιεινής. Για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις από και προς χώρες που δεν έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Σένγκεν, προβλέπεται διαχωρισμός των επιβατών εντός και εκτός Σένγκεν, καθώς και ελάχιστος χώρος για το ένστολο προσωπικό και τον αξιωματικό υπηρεσίας.

Ως κτιριακές εγκαταστάσεις για τη λειτουργία υδατοδρομίων νοούνται και οι προκατασκευασμένοι σταθεροί, μετακινούμενοι ή φορητοί οικίσκοι.

β) Οι λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου περιλαμβάνουν τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών, όπως είναι οι χώροι ελλιμενισμού αεροσκαφών, οι υπαίθριοι χώροι διακίνησης επιβατών, αποσκευών και φορτίου, καθώς και η σχετική περιφράξη των χώρων του υδατοδρομίου. Οι λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου περιλαμβάνουν και την εγκατάσταση παροχής καυσίμων του άρθρου 21, εφόσον ο ενδιαφερόμενος επιθυμεί τη χρήση τέτοιας εγκατάστασης για τη λειτουργία του υδατοδρομίου και υπό την προϋπόθεση ότι αυτή χωροθετείται εντός του υδατοδρομίου.

Ως λοιπές εγκαταστάσεις για τη λειτουργία υδατοδρομίων νοούνται και οι λιμενικές εγκαταστάσεις, προκειμένου για υδατοδρόμια σε λιμένες και οι αντίστοιχες αυτών προκειμένου για υδατοδρόμια σε λίμνες, σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα (π.χ. προβλήτες), καθώς και ο εξοπλισμός της περίπτωσης ιδ) του άρθρου 13 και οι οποίες διασ-

φαλίζουν προσβασιμότητα σε όλους, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία.

Εφόσον δεν πληρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις, δύναται να χρησιμοποιηθούν οι υφιστάμενες κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμένα για τη λειτουργία του υδατοδρομίου, υπό την προϋπόθεση ότι στην απόφαση της παραγράφου 1 (ζ) του άρθρου 7 υπάρχει ρητή αναφορά για την διάθεσή τους.

Η κατασκευή των απαιτούμενων νέων εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου πρέπει να είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες προδιαγραφές, τους κανονισμούς και την κείμενη νομοθεσία.

2. α) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπομένων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εσωτερικού σε θαλάσσια περιοχή.

β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπομένων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εξωτερικού, σε θαλάσσια περιοχή.

γ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπομένων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εσωτερικού σε λίμνη.

δ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπομένων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εξωτερικού σε λίμνη.

ε) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος, πέραν των ανωτέρω προβλεπομένων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εσωτερικού σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις παροχής καυσίμου του άρθρου 21 του παρόντος πέραν των ανωτέρω προβλεπομένων, για τα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εξωτερικού σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Άρθρο 3 **Πεδίο εφαρμογής - Γενικές διατάξεις**

1. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται σε όλα τα υδατοδρόμια, στα οποία εξυπηρετούνται πτήσεις δημόσιων αερομεταφορών, γενικής αεροπορίας και αεροπορικών εργασιών από δημόσιο φορέα, από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, από

ενώσεις προσώπων, καθώς και από φυσικά πρόσωπα.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του παρόντος καθώς και τυχόν περιορισμών και προϋποθέσεων που προκύπτουν από ειδικότερες διατάξεις, υδατοδρόμια δύνανται να ιδρύονται και να λειτουργούν, πέραν των λιμένων και λιμνών της χώρας, σε Π.Ο.Τ.Α., σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα και σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια).

3. Δεν επιτρέπεται η λειτουργία υδατοδρομίου ή η χρήση υδάτινου πεδίου σε περιοχή η οποία:

α) έχει καθοριστεί ως αγκυροβόλιο πλοίων ή σκαφών με Κανονισμό Λιμένα, πλην των περιπτώσεων τουριστικών λιμένων. Αγκυροβόλια πλοίων ή σκαφών μπορεί να χρησιμοποιούνται σε έκτακτες περιπτώσεις για την εξυπηρέτηση αεροσκαφών, εφόσον δεν υπάρχουν σε αυτά αγκυροβολημένα πλοία ή σκάφη, ύστερα από σχετική έγκριση του αρμόδιου φορέα και σύμφωνη γνώμη της τοπικής λιμενικής ή άλλης αρχής,

β) αποτελεί πεδίο ασκήσεων των Ενόπλων Δυνάμεων ή περιοχή ανάπτυξης στρατιωτικών επιχειρήσεων και ασκήσεων ή αγκυροβόλιο πλήρωσης αγωγού καυσίμων ή υδάτινο τμήμα της Ζώνης Ασφαλείας Φάρου, όπως αυτή καθορίζεται στην περίπτωση (η) του άρθρου 1 και στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 5 του ν. 4278/2014 (Α' 157), 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), ή περιοχή στην οποία υπάρχουν ναύδετα του Πολεμικού Ναυτικού,

γ) βρίσκεται πλησίον λουτρικών εγκαταστάσεων, όπως αυτές ορίζονται στην παράγραφο 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 προσθαλάσσης,

ε) είναι κηρυγμένη ως ενάλιος αρχαιολογικός χώρος εκτός αν άλλως προβλέπει η απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού μετά από γνώμη του αρμόδιου Συμβουλίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.3028/2002 (Α' 151).

4. Στα υδατοδρόμια επιτρέπεται η πραγματοποίηση πτήσεων εσωτερικού ή/και εξωτερικού. Στα υδατοδρόμια που πραγματοποιούν πτήσεις εξωτερικού, επιτρέπεται η πραγματοποίηση απευθείας πτήσεων προς και από χώρες που έχουν κυρώσει και εφαρμόζουν τη Συνθήκη Σένγκεν, εφόσον έχει διασφαλιστεί η τελωνειακή επιτήρηση και η δυνατότητα διενέργειας των κατά νόμο προβλεπόμενων ελέγχων. Πτήσεις από και προς χώρες που δεν έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Σένγκεν ή χώρες που δεν είναι κράτη-μέλη της Ε.Ε. πραγματοποιούνται μέσω διεθνούς αερολιμένα ή αερολιμένα ή λιμένα ή υδατοδρομίου που έχει χαρακτηριστεί ως νομοθετημένο σημείο εισόδου-εξόδου της χώρας, βάσει της κοινής υπουργικής απόφασης του επόμενου εδαφίου του παρόντος. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Προστασίας του Πολίτη, Εθνικής Άμυνας, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4251/2014 όπως ισχύει, μπορεί ένα υδατοδρόμιο να χαρακτηριστεί ως σημείο εισόδου – εξόδου, ύστερα από αίτηση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

Αν ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου δεν είναι και κάτοχος της άδειας ίδρυσης ή της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, η αίτηση συνυποβάλλεται και από τους κατόχους των ως άνω αδειών.

5. α) Η λειτουργία των υδατοδρομίων και η χρήση των υδάτινων πεδίων επιτρέπεται μόνον κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας.

β) Κατά τη χρήση του εναέριου χώρου δίνεται προτεραιότητα σε αεροσκάφη αμυντικής σκοπιμότητας, όπως για επιφυλακή, συμμετοχή σε εθνικές ασκήσεις, αεροδιακομιδή, πυρόσβεση,

έρευνα και διάσωση.

6. Για τα υδατοδρόμια και τα υδάτινα πεδία εφαρμόζονται οι διατάξεις του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας 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.

7. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται ειδικά στο παρόν εφαρμόζονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, όπως του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/1988, Α' 250), του Κεφαλαίου Α' του ν. 4014/2011 (Α' 209), του ν. 4074/2012 (Α' 88), των ν.4412/2016 (Α' 147) και ν.4413/2016 (Α' 148).

8. Αν σε περιοχή ελιγμών υδατοδρομίου περιλαμβάνεται περιοχή λιμένα, ή τουριστικού λιμένα, η χρήση της περιοχής ελιγμών επιτρέπεται ύστερα από έγκριση της οικείας Λιμενικής Αρχής και με ευθύνη του χειριστή του αεροσκάφους. Σε περίπτωση λειτουργίας υδατοδρομίου σε λίμνη, η χρήση της περιοχής ελιγμών επιτρέπεται μετά από έγκριση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, με ευθύνη του χειριστή του αεροσκάφους και παρουσία της οικείας Αστυνομικής Αρχής. Στις περιπτώσεις λειτουργίας υδατοδρομίου σε Π.Ο.Τ.Α. και σύνθετα τουριστικά καταλύματα, η χρήση της περιοχής ελιγμών επιτρέπεται μετά από έγκριση των κατά περίπτωση αρμόδιων αρχών και με ευθύνη του χειριστή του αεροσκάφους.

9. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου δεν καθιστά επιτρεπτή τη λειτουργία του υδατοδρομίου χωρίς την έκδοση άδειας λειτουργίας.

Άρθρο 4

Πηγές χρηματοδότησης υδατοδρομίων

Η δημιουργία υδατοδρομίων μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις του ν. 4608/2019 (Α' 66), όπως ισχύει.

Άρθρο 5

Προϋποθέσεις κατόχων αδειών υδατοδρομίων

1. Άδεια υδατοδρομίου (ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας ή λειτουργίας) χορηγείται σε δημόσιο φορέα, σε ενώσεις προσώπων και σε φυσικά πρόσωπα ελληνικής ιθαγένειας ή ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή κράτους που ανήκει στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ.) που κατοικούν στην Ελλάδα ή σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. καθώς και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που έχουν την καταστατική έδρα τους είτε στην Ελλάδα είτε στο έδαφος ενός κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή κράτους που ανήκει στον Ε.Ο.Χ., εφόσον κατά ποσοστό μεγαλύτερο του πενήντα τοις εκατό (50%), η περισσότερη, το κεφάλαιο και ο πραγματικός έλεγχος αυτών ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια και την κατοικία ή την έδρα τους σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ..

2. Σε περίπτωση αίτησης χορήγησης άδειας υδατοδρομίου από φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει την κατοικία ή την έδρα του αντίστοιχα σε χώρα εκτός Ελλάδος αλλά εντός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., ορίζεται φυσικό ή νομικό πρόσωπο ως αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στην Ελλάδα, και δηλώνονται τα εξής στοιχεία: ονοματεπώνυμο/επωνυμία, Α.Δ.Τ. (για το φυσικό πρόσωπο) ή Αριθμός Γ.Ε.ΜΗ. ή αντίστοιχος αριθμός Μητρώου Επαγγελματικού Επιμελητηρίου, καθώς και στοιχεία του νόμιμου εκπροσώπου (για το νομικό πρόσωπο), Α.Φ.Μ., αρμόδια Δ.Ο.Υ., διεύθυνση κατοικίας/έδρα και τηλέφωνα επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του φυσικού προσώπου που ορίστηκε ως αντίκλητος και αναπληρωτής ή λύσης ή πτώχευσης ή θέσης σε εκκαθάριση ή αναγκαστική διαχείριση του νομικού προσώπου που ορίστηκε ως αντίκλητος και αναπληρωτής, ο εν λόγω αντίκλητος και αναπληρωτής θα πρέπει να αντικατασταθεί

εντός δύο (2) μηνών από τον θάνατό του ή τη λύση ή πτώχευση ή θέση του σε εκκαθάριση ή αναγκαστική διαχείριση.

3. Σε κάθε περίπτωση χορήγησης άδειας στους δικαιούχους των παραγράφων 1 και 2 πλην του δημοσίου φορέα, τόσο ο εκπρόσωπος κατά τον νόμο (διευθύνων σύμβουλος ή διαχειριστής ή νόμιμος εκπρόσωπος ή φυσικό πρόσωπο), όσο και τα μέλη ή εταίροι, πρέπει:

α) Να έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας τους,

β) να μην έχουν 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 κибδηλείας, 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, και των λοιπών αξιόποινων πράξεων του παραρτήματος 1 του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α.), ανεξάρτητα αν η κατάδικη αυτή αναγράφεται ή όχι στο ποινικό μητρώο του αιτούντος,

γ) να μην έχουν εκτίσει στερητική της ελευθερίας ποινή ανώτερη των έξι (6) μηνών για έγκλημα που τελέστηκε με δόλο,

δ) να μην κρατούνται προσωρινά ή να μην έχουν παραπεμφθεί αμετάκλητα σε δίκη για κακούργημα ή αδίκημα της περίπτωσης β' ή να μην έχουν καταδικαστεί έστω και με οριστική απόφαση για κακούργημα ή για αδίκημα της περίπτωσης β'. Το κώλυμα αυτό ισχύει μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη απαλλακτική απόφαση,

ε) να μην έχουν στερηθεί των πολιτικών δικαιωμάτων τους, έστω και αν έχει λήξει ο χρόνος που ορίστηκε για τη στέρηση τους,

στ) να μην τελούν υπό δικαστική συμπαράσταση,

ζ) να μην έχουν απολυθεί από δημόσια υπηρεσία για πειθαρχικό παράπτωμα σχετικό με τα αδικήματα της περίπτωσης β),

η) να μην είναι κατασκευαστές ή έμποροι όπλων, πυρομαχικών ή εκρηκτικών υλών.

Αν την άδεια λειτουργίας αιτείται Ε.Π.Ε. ή Ι.Κ.Ε., και κάτοχος της άδειας ίδρυσης είναι δημόσιος φορέας, στη σύμβαση υδατοδρομίου που συνάπτεται μεταξύ του κατόχου της άδειας ίδρυσης και των παραπάνω εταιρειών, υποχρεωτικά τίθεται ο όρος ότι, συνυπεύθυνοι για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την άδεια λειτουργίας, είναι και τα φυσικά πρόσωπα που κατέχουν τις μετοχές ή τα μερίδια των εταιρειών αυτών.

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,

γ) πιστοποιητικό Πρωτοδικείου ότι δεν τελεί υπό δικαστική συμπαράσταση, του οποίου η ημερομηνία έκδοσης δεν απέχει πέραν του τριμήνου από την ημερομηνία υποβολής του.

Άρθρο 6

Υπηρεσία αδειοδότησης υδατοδρομίων

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής χορηγείται άδεια ίδρυσης ή άδεια λειτουργίας ή άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου. Για υδατοδρόμιο σε λίμνη άδεια χορηγείται αποκλειστικά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για χορηγούμενη άδεια σε Π.Ο.Τ.Α., σύνθετα τουριστικά καταλύματα και τουριστικούς λιμένες, την κοινή απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου συνοψογράφει και ο Υπουργός Τουρισμού.

2. Αρμόδια υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και του συνημμένου σε αυτή τεχνικού φακέλου, για την εξέταση της πληρότητας του τεχνικού φακέλου, για την παρακολούθηση της διαδικασίας εξέτασης του τεχνικού φακέλου, για τον προγραμματισμό και τον συντονισμό των επιθεωρήσεων που διενεργεί η Επιτροπή Υδατοδρομίων, καθώς και για την εισήγηση χορήγησης άδειας ίδρυσης ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ορίζεται το Τμήμα Εναερίων Μεταφορών (Τ.Ε.Μ.) της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 7

Τεχνικός φάκελος υδατοδρομίου

1. Ο τεχνικός φάκελος υδατοδρομίου συνοδεύει την αίτηση χορήγησης άδειας υδατοδρομίου (ίδρυσης ή λειτουργίας ή ίδρυσης και λειτουργίας) και περιέχει, σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή, τα ακόλουθα δικαιολογητικά, τηρουμένων και των ειδικότερων κανόνων του άρθρου 8 του παρόντος βάσει της αιτούμενης άδειας:

α) Πλήρη στοιχεία του ενδιαφερομένου σύμφωνα και με τα αναφερόμενα στο άρθρο 5 του παρόντος. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, συνοποβάλλεται 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 ή την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου. Εναλλακτικά, μπορεί να υποβάλλεται βεβαίωση του οικείου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου (Υπηρεσία μιας στάσης για τη σύσταση εταιρειών), στην οποία αναφέρονται τα στοιχεία, οι εκπρόσωποι και οι δραστηριότητες της εταιρείας αναφορικά με την ίδρυση ή τη λειτουργία ή την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου.

γ) Αποδεικτικό παραβόλου. Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου αδειοδότησης υδατοδρομίου καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το ύψος του οποίου καθορίζεται με βάση την αιτούμενη άδεια υδατοδρομίου σύμφωνα με το άρθρο 8 του παρόντος. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα».

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να τροποποιείται το ύψος του παραβόλου που καταβάλλεται για την εξέταση του τεχνικού φακέλου, κατά περίπτωση.

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, καθώς επίσης και εναλλακτικές γεωγραφικές θέσεις (γεωγραφικά στίγματα) και τα σχετικά αποσπάσματα από τον «Πλοηγό Ελληνικών Ακτών», έκδοσης της Υ.Υ.Π.Ν. για την αιτούμενη περιοχή.

στ) Χάρτες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού (Γ.Υ.Σ.) κλίμακας 1:5.000 και 1:50.000, επί των οποίων πρέπει να αποτυπώνεται η περιοχή ελιγμών και κίνησης 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. Αντίστοιχος χάρτης υποβάλλεται για υδατοδρόμιο επί λίμνης.

ζ) Απόφαση του Φορέα Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Λιμένα ή του κατά νόμου αρμόδιου οργάνου για παραχώρηση χρήσης χώρου ως υδατοδρομίου εντός της ζώνης λιμένα ή αντίστοιχη απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Οικονομικών για παραχώρηση χρήσης χώρου αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού ή και συνεχόμενου ή παρακείμενου του αιγιαλού θαλάσσιου χώρου εκτός ζώνης λιμένα ή όχθης ή και συνεχόμενης της όχθης παρόχθιας ζώνης λίμνης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2971/2001, όπως ισχύει. Σε περίπτωση Π.Ο.Τ.Α., η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης χώρου για τη δημιουργία υδατοδρομίου γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη του φορέα ίδρυσης και εκμετάλλευσης του άρθρου 29 του ν. 2545/1997 (Α' 254). Στην περίπτωση σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης χώρου για τη δημιουργία υδατοδρομίου γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη του φορέα εκμετάλλευσης της παραγράφου 3.2 του άρθρου 3 της υπ' αριθμ. 177/1.2.2012 απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού (Β' 319), όπως έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 9347/15.4.2014 απόφαση της Υπουργού Τουρισμού (Β' 1013) και, στην περίπτωση τουριστικών λιμένων με τη σύμφωνη γνώμη του φορέα διαχείρισης του ν. 2160/1993 (Α' 118) όπως ισχύει. Οι αποφάσεις των ιδιωτικών φορέων της παρούσας παραγράφου κοινοποιούνται στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).

Η σχετική απόφαση παραχώρησης χρήσης χώρου ως υδατοδρόμιο ανακαλείται σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης για χορήγηση άδειας ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρόμιο.

η) Τοπογραφικό διάγραμμα, οι συντεταγμένες του οποίου είναι εξαρτημένες από το Κρατικό Δίκτυο (ΕΓΣΑ 87), θεωρημένο από τον αρμόδιο φορέα σε θέματα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης, στο οποίο αποτυπώνονται:

αα) οι οριογραμμές αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού και της καθορισμένης Ζώνης Λιμένα (Ζ.Λ.) όπου υπάρχει ή της Ζ.Λ. σε περιοχές που έχει συντελεστεί εξομοίωση του χώρου με Ζ.Λ., καθώς και τα αντίστοιχα φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως εφόσον έχουν δημοσιευτεί οι σχετικές αποφάσεις, τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα, καθώς και οι οριογραμμές όχθης, παρόχθιας ζώνης και παλαιάς ζώνης σε περίπτωση λίμνης,

ββ) οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις και τα προτεινόμενα νέα έργα,

γγ) η επιφάνεια του προς παραχώρηση χώρου,

δδ) οι θέσεις αγκυροβολίας των πλοίων ή σκαφών,

εε) οι υφιστάμενες χρήσεις και δραστηριότητες του λιμένα.

θ) Αποδεικτικό κατάθεσης φακέλου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) στο Ηλεκτρονικό Περιβαλλοντικό Μητρώο (Η.Π.Μ.), στο οποίο φαίνεται η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή και ο αριθμός πρωτοκόλλου παραλαβής ή αντίγραφο ισχύουσας Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο.) του Η.Π.Μ. αν το υδατοδρόμιο έχει ήδη αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά συνοδευόμενο από υπεύθυνη δήλωση σύμφωνα με την παράγραφο Α.3 (α) του άρθρου 9 του παρόντος. Εάν το υδατοδρόμιο εμπίπτει στα έργα κατηγορίας Β' υπόκειται σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις (Π.Π.Δ.), οπότε και υποβάλλεται δήλωση υπαγωγής του υδατοδρόμιο σε Π.Π.Δ.. Στους τουριστικούς λιμένες για τους οποίους υπάρχει ήδη κατά το στάδιο της χωροθέτησης έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) ή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μ.Π.Ε., δεν απαιτείται η υποβολή του σχετικού αποδεικτικού.

ι) Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual), σύμφωνα με το Παράρτημα Ια ή Ιβ,

ια) Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program), σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ,

ιβ) Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan), σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ,

ιγ) Σύμβαση υδατοδρομίου, στην οποία περιλαμβάνονται, κατ' ελάχιστον, 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 ή λειτουργίας του υδατοδρομίου. Στους τουριστικούς λιμένες για τους οποίους υπάρχει ήδη εν ισχύ σύμβαση παραχώρησης, η σύμβαση υδατοδρομίου αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής.

ιδ) Σε περίπτωση εγκατάστασης που βρίσκεται σε περιοχή ή είναι όμορη με περιοχή στην οποία απαιτείται ειδική έγκριση της αρμόδιας αρχαιολογικής υπηρεσίας, υποβάλλεται, επιπλέον, και η σχετική έγκριση.

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 αντίστοιχα που εκδίδονται στην εν λόγω χώρα και σε περίπτωση μη ικανοποίησης αυτών με υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος, με θεώρηση του γνησίου της υπογραφής από δημόσια αρχή.

Άρθρο 8

Αίτηση για χορήγηση αδειών υδατοδρομίου

Α. 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 τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1 του άρθρου 7, πλην των περιπτώσεων ια), ιβ) και ιγ).

2. Το ύψος του παραβόλου της παραγράφου 1 (γ) του άρθρου 7, ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακόσια ευρώ (2.500,00).

Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου δεν καταβάλλεται άλλο παράβολο πέραν του ανωτέρω.

3. Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual) της περίπτωσης (ι) της παραγράφου 1 του άρθρου 7 καταρτίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα Ια και προεγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

4. Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου απαιτείται Α.Ε.Π.Ο. σε ισχύ για υδατοδρόμια που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Α και υπαγωγή σε Π.Π.Δ. για υδατοδρόμια που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Β, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο Α.3 του άρθρου 9.

Β. Χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ.. Η αίτηση συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1 του άρθρου 7, πλην της περίπτωσης ιγ).

2. Το ύψος του παραβόλου της παραγράφου 1 (γ) του άρθρου 7, ανέρχεται σε τέσσερις χιλιάδες ευρώ (4.000,00).

Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου δεν καταβάλλεται άλλο παράβολο πέραν του ανωτέρω.

3. Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual) της παραγράφου 1 (ι) του άρθρου 7 καταρτίζεται, σύμφωνα με το Παράρτημα Ιβ και εγκρίνεται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α..

4. Το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program) της παραγράφου 1 (ια) του άρθρου 7 καταρτίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ και εγκρίνεται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α., υπό την προϋπόθεση σύμφωνης γνώμης των αρμόδιων Υπηρεσιών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) ή του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, ανάλογα με τη λειτουργία του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη, αντίστοιχα.

5. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan) της παραγράφου 1 (ιβ) του άρθρου 7 καταρτίζεται, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ και εγκρίνεται από τον Δι-

οικητή της Υ.Π.Α., υπό την προϋπόθεση σύμφωνης γνώμης του Αρχηγού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ή του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, ανάλογα με τη λειτουργία του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα, του Πυροσβεστικού Σώματος για θέματα αρμοδιότητάς του, καθώς και της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας.

6. Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου απαιτείται Α.Ε.Π.Ο. σε ισχύ για υδατοδρόμιο που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Α ή υπαγωγή του υδατοδρομίου σε Π.Π.Δ., εάν το υδατοδρόμιο εμπίπτει στα έργα της κατηγορίας Β, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο Α.3 του άρθρου 9.

7. Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου απαιτείται Βεβαίωση χωροθέτησης από την αρμόδια διεύθυνση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Γ. 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 τα δικαιολογητικά των περιπτώσεων α), β), γ), δ), ι), ια), ιβ) και ιγ) της παραγράφου 1 του άρθρου 7.

2. Το ύψος του παραβόλου της παραγράφου 1 (γ) του άρθρου 7, ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακόσια ευρώ (2.500,00).

Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου δεν καταβάλλεται άλλο παράβολο πέραν του ανωτέρω.

3. Όσον αφορά στα τεύχη οδηγιών υδατοδρομίου, για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας ισχύουν αντίστοιχα τα προβλεπόμενα στις παραγράφους Β.3, Β.4 και Β.5 του παρόντος άρθρου.

4. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας απαιτείται Α.Ε.Π.Ο. σε ισχύ για υδατοδρόμιο που ανήκουν στα έργα της κατηγορίας Α, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο Α.3 του άρθρου 9.

5. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου απαιτείται Βεβαίωση χωροθέτησης από την αρμόδια διεύθυνση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Άρθρο 9

Διαδικασία εξέτασης αιτήσεων για την έκδοση αδειών

Α. Εξέταση τεχνικού φακέλου

1. Με την υποβολή αίτησης για χορήγηση άδειας υδατοδρομίου (άδειας ίδρυσης ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας), το Τ.Ε.Μ. εξετάζει την πληρότητα του τεχνικού φακέλου και ενημερώνει σχετικά τον ενδιαφερόμενο. Στην περίπτωση έλλειψης δικαιολογητικών, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στο Τ.Ε.Μ. τα δικαιολογητικά που υπεδείχθησαν. Εφόσον ο τεχνικός φάκελος είναι πλήρης, διαβιβάζεται από το Τ.Ε.Μ., εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών, με κοινοποίηση στον ενδιαφερόμενο, στις ακόλουθες υπηρεσίες:

α) στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.Ε.Θ.Α.), προκειμένου να εξετάσει σε συνενόηση 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. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται στις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης άδειας ίδρυσης ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας,

β) στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για να εξετάσουν κατ' ελάχιστον την καταλληλότητα της θαλάσσιας περιοχής από πλευράς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ασφάλειας και αστυνόμευσης, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, τα επισυναπτόμενα στο Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου σχέδια, το Πρόγραμμα Ασφαλείας και το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης του υδατοδρομίου. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών,

γ) στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για να εξετάσουν κατ' ελάχιστον ζητήματα παραχώρησης της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων, καθορισμού των λιμενικών ζωνών και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων ή δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του

λιμένα, τα επισυναπτόμενα στο Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου σχέδια, και θέματα συμβατότητας του Προγράμματος Ασφαλείας του υδατοδρομίου προς τα εγκεκριμένα Γενικά Προγραμματικά Σχέδια (master plan) και τους κανονισμούς ασφαλείας του λιμένα. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών,

δ) στις αρμόδιες Διευθύνσεις Αερολιμένων, Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες και Κανονιστικής Υπηρεσίας Αεροναυτιλίας της Υ.Π.Α., προκειμένου κατ' ελάχιστον να ορίσουν, προσαρμόζοντας κατάλληλα τις απαιτήσεις (Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές) του Παραρτήματος 14 του International Civil Aviation Organization (ICAO), Τόμος Ι, ώστε να ανταποκρίνονται σε υδατοδρόμιο, τα φυσικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου, να χωροθετήσουν τον 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 αεροσκαφών στην αιτούμενη περιοχή δημιουργίας υδατοδρομίου, να καθορίσουν τους όρους και τις προϋποθέσεις εκτέλεσης των πτήσεων, καθώς και να εξετάσουν τα τεύχη οδηγιών του υδατοδρομίου που έχουν υποβληθεί. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών,

ε) στις αρμόδιες για θέματα προστασίας του πολίτη υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, για να εξετάσουν κατ' ελάχιστον:

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, εφόσον το σημείο έχει χαρακτηριστεί ως νομοθετημένο σημείο εισόδου – εξόδου ή εξετάζεται να χαρακτηριστεί ως τέτοιο σημείο, είναι η Διεύθυνση Προστασίας Συνόρων και αρμόδια για θέματα του συστήματος πληροφοριών Σένγκεν είναι η Διεύθυνση Διεθνούς Αστυνομικής Συνεργασίας,

γγ) τα επισυναπτόμενα στο Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου σχέδια, το Πρόγραμμα Ασφαλείας (Security Program) και το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan),

δδ) ειδικότερα, και μόνο για τη χορήγηση άδειας υδατοδρομίου σε λίμνη, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη εξετάζουν την καταλληλότητα της λιμναίας περιοχής από πλευράς ασφάλειας της ναυσιπλοΐας όσον αφορά στην περιοχή ελιγμών και κίνησης υδατοδρομίου, σε σχέση με την περιοχή ελλιμενισμού των αεροσκαφών και με άλλες δραστηριότητες της λίμνης. Κατά τη διαδικασία εξέτασης συνεργάζονται με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την παροχή γνώμης.

Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών,

στ) στη Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών του Υπουργείου Τουρισμού, όταν πρόκειται για χορήγηση αδειών υδατοδρομίου σε τουριστικούς λιμένες κατά το στάδιο χωροθέτησης ή τροποποίησης χωροθέτησης, σύμφωνα με τον ν. 2160/1993 (Α' 118) όπως ισχύει, ή στην Ειδική Υπηρεσία Προώθησης και Αδειοδότησης Τουριστικών Επενδύσεων, όταν πρόκειται για Π.Ο.Τ.Α. και σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών,

ζ) στις αρμόδιες υπηρεσίες διαχείρισης της όχθης, της παλαιάς όχθης, της παρόχθιας ζώνης και των υδάτων της λίμνης, όταν πρόκειται για χορήγηση αδειών υδατοδρομίου σε λίμνες, για να εξετάσουν ζητήματα παραχώρησης και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων με άλλες δραστηριότητες της λίμνης. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών,

η) στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, όταν πρόκειται για χορήγηση αδειών υδατοδρομίου σε λίμνη ή άλλα εσωτερικά ύδατα, καθώς και σε

θαλάσσια περιοχή, εφόσον το προς αδειοδότηση υδατοδρόμιο δεν εντάσσεται σε εγκεκριμένο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (master plan), προκειμένου να εξετάζονται ζητήματα συμβατότητας των προτεινόμενων έργων με δραστηριότητες όπως η αλιευτική και η υδατοκαλλιεργητική. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών,

θ) στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας για να εξετάσουν ζητήματα που σχετίζονται με τον οικοδομικό κανονισμό. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις και οι βοηθητικοί χώροι θα πρέπει να εξεταστούν από το ΚΕΣΑ σε αποκλειστική προθεσμία δεκαπέντε ημερών και να κατατεθεί η σχετική γνωμοδότηση. Ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται σε όλες τις περιπτώσεις αιτημάτων χορήγησης αδειών.

2.α) Οι Υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του τεχνικού φακέλου, αποστέλλουν στον ενδιαφερόμενο, γνώμη επί των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου, με κοινοποίηση στο Τ.Ε.Μ. και στις υπόλοιπες Υπηρεσίες της παραγράφου Α.1.. Σε περίπτωση υπόδειξης τροποποιήσεων, ο ενδιαφερόμενος, προβαίνει στις αντίστοιχες τροποποιήσεις και υποβάλλει τα διορθωμένα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου σε όλες τις Υπηρεσίες της παραγράφου Α.1, με κοινοποίηση στο Τ.Ε.Μ.. Οι Υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 οφείλουν να επανεξετάσουν τον τεχνικό φάκελο εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του και να ενημερώσουν τον ενδιαφερόμενο, με κοινοποίηση στο Τ.Ε.Μ. και στις υπόλοιπες Υπηρεσίες της παραγράφου Α.1..

β) Η διαδικασία εξέτασης του τεχνικού φακέλου ολοκληρώνεται από τις Υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 με τη διατύπωση γνώμης αποδοχής ή απόρριψης επί των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου και την προέγκριση ή έγκριση των τευχών οδηγίων υδατοδρομίου, όπου αυτή απαιτείται. Η εκπρόθεσμη διατύπωση γνώμης επί δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου ισοδυναμεί με αποδοχή αυτών.

3. α) Εφόσον το υδατοδρόμιο διαθέτει Α.Ε.Π.Ο., ο ενδιαφερόμενος δηλώνει υπεύθυνα τη συμβατότητα/συμμόρφωση του σχεδιασμού που προβλέπεται στον τεχνικό φάκελο του υδατοδρομίου προς τον εγκεκριμένο περιβαλλοντικό σχεδιασμό.

β) Για υδατοδρόμιο σε λιμένα, ο οποίος διαθέτει Α.Ε.Π.Ο. που δεν περιλαμβάνει το υδατοδρόμιο, ο ενδιαφερόμενος, μέσω του φορέα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του λιμένα, υποβάλλει αίτηση για τροποποίηση της Α.Ε.Π.Ο. του λιμένα, προκειμένου 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, όπως κάθε φορά ισχύει. Η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή ενημερώνει σχετικά τον ενδιαφερόμενο και το Τ.Ε.Μ..

γ) Αν το υδατοδρόμιο δεν εμπίπτει στις ως άνω (α) και (β) περιπτώσεις, ο ενδιαφερόμενος οφείλει να μεριμνήσει για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του υδατοδρομίου, 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.

δ) Σε περίπτωση που το προς αδειοδότηση υδατοδρόμιο ανήκει στα έργα της κατηγορίας Β, απαιτείται υπαγωγή σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις (Π.Π.Δ.), οι οποίες και ενσωματώνονται στην άδεια λειτουργίας του. Εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος, με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι προβλεπόμενες Π.Π.Δ., καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους. Μέχρι την έκδοση απόφασης για τις Π.Π.Δ. ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 8 του ν. 4014/2011, όπως ισχύει.

ε) Σε κάθε περίπτωση και με ευθύνη του ενδιαφερόμενου, η περιβαλλοντική αδειοδότηση του υδατοδρομίου οφείλει να είναι συμβατή με τον τεχνικό φάκελο του υδατοδρομίου, όπως αυτός έχει διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας εξέτασης κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο Α.2 του παρόντος.

Β. Αποδοχή ή απόρριψη τεχνικού φακέλου για έκδοση άδειας ίδρυσης

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας εξέτασης του τεχνικού φακέλου, σύμφωνα με την παράγραφο Α.2 (β) και υπό την προϋπόθεση διατύπωσης γνώμης αποδοχής ή τεκμαιρόμενης αποδοχής επί των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου, προέγκρισης του Εγχειριδίου Υδατοδρομίου και πλήρωσης των διατάξεων της παραγράφου Α.4 του άρθρου 8, το Τ.Ε.Μ. εισηγείται την έκδοση της απόφασης χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου της παραγράφου 1 του άρθρου 6.

Σε αντίθετη περίπτωση, το Τ.Ε.Μ. απορρίπτει τη σχετική αίτηση, ενημερώνοντας τον ενδιαφερόμενο, τις υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 και την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή.

Γ. Αποδοχή ή απόρριψη τεχνικού φακέλου για έκδοση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας.

1. Μετά από την ολοκλήρωση της διαδικασίας εξέτασης του τεχνικού φακέλου, σύμφωνα με την παράγραφο Α.2 (β) και υπό την προϋπόθεση διατύπωσης γνώμης αποδοχής ή τεκμαιρόμενης αποδοχής επί των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου, έγκρισης των τευχών οδηγίων του υδατοδρομίου και πλήρωσης των διατάξεων της παραγράφου Β.6 ή Γ.4 του άρθρου 8, το Τ.Ε.Μ. χορηγεί βεβαίωση αποδοχής του τεχνικού φακέλου.

Σε αντίθετη περίπτωση, το Τ.Ε.Μ. απορρίπτει αιτιολογημένα τη σχετική αίτηση για χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου, ενημερώνοντας τον ενδιαφερόμενο, τις υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 και την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή.

2. α) Μετά την έκδοση της βεβαίωσης αποδοχής φακέλου για άδεια ίδρυσης και λειτουργίας, ο ενδιαφερόμενος υποχρεούται να μεριμνήσει για την κατασκευή του συνόλου των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και την προσθήκη του απαιτούμενου εξοπλισμού του άρθρου 13, ώστε το υδατοδρόμιο να πληροί τις προϋποθέσεις του παρόντος νόμου, ενημερώνοντας εγγράφως το Τ.Ε.Μ. για τα ανωτέρω. Το Τ.Ε.Μ. ειδοποιεί την Επιτροπή Υδατοδρομίων του άρθρου 11, η οποία προβαίνει σε επιθεώρηση του υδατοδρομίου εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών.

β) Μετά την έκδοση της βεβαίωσης αποδοχής φακέλου για άδεια λειτουργίας και εφόσον έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του συνόλου των εγκαταστάσεων και έχει προστεθεί ο απαιτούμενος εξοπλισμός του υδατοδρομίου, ώστε το υδατοδρόμιο να πληροί τις προϋποθέσεις του παρόντος νόμου, ο ενδιαφερόμενος ενημερώνει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. για τα ανωτέρω. Το Τ.Ε.Μ. ειδοποιεί την Επιτροπή Υδατοδρομίων του άρθρου 11, η οποία προβαίνει σε επιθεώρηση του υδατοδρομίου εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών.

3. α) Η Επιτροπή Υδατοδρομίων εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία διενέργειας της επιθεώρησης, αποστέλλει το πόρισμά της στο Τ.Ε.Μ..

Εφόσον από το πόρισμα προκύπτει ότι:

αα) το υδατοδρόμιο είναι έτοιμο προς λειτουργία, το Τ.Ε.Μ. εισηγείται την έκδοση της απόφασης χορήγησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του παρόντος, εντός επτά (7) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του πορίσματος της Επιτροπής Υδατοδρομίων,

ββ) το υδατοδρόμιο χρήζει διορθωτικών παρεμβάσεων και απαιτείται νέα επιθεώρηση, το Τ.Ε.Μ. ενημερώνει σχετικά τον ενδιαφερόμενο εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του πορίσματος της Επιτροπής Υδατοδρομίων. Ο ενδιαφερόμενος, μετά από την ολοκλήρωση των διορθωτικών παρεμβάσεων επί των ευρημάτων του πορίσματος της Επιτροπής Υδατοδρομίων, υποβάλλει αίτημα στο Τ.Ε.Μ. για διενέργεια νέας επιθεώρησης. Το Τ.Ε.Μ. ενημερώνει την Επιτροπή Υδατοδρομίων, η οποία προβαίνει σε νέα επιθεώρηση εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών και αποστέλλει το πόρισμά της στο Τ.Ε.Μ. εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία διενέργειας της επιθεώρησης.

Κατά την κατάθεση αίτησης διεξαγωγής νέας επιθεώρησης και για το παραδεκτό αυτής, καταβάλλεται παράβολο ύψους πεντακοσίων ευρώ (500) υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα».

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 ύψος του ανωτέρω παραβόλου, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες.

Άρθρο 10

Διάρκεια ισχύος αδειών, τροποποίηση στοιχείων αδειών και ανάκληση αδειών

1. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου και η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου είναι αορίστου διάρκειας, υπό την προϋπόθεση ότι, εφόσον το υδατοδρόμιο διαθέτει Α.Ε.Π.Ο., η τελευταία είναι σε ισχύ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον ν. 4014/2011, όπως ισχύει.

2. Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου έχει διάρκεια ισχύος ίση με τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης υδατοδρομίου, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη των πέντε (5) ετών.

Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου ανανεώνεται με όμοια πράξη με την πράξη χορήγησής της, κατόπιν αίτησης του ενδιαφερόμενου προς το Τ.Ε.Μ. και προσκόμισης της νέας σύμβασης υδατοδρομίου και των νομιμοποιητικών εγγράφων του κατόχου της άδειας λειτουργίας. Για την ανανέωση της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου δεν υφίσταται υποχρέωση καταβολής παραβόλου από τον ενδιαφερόμενο.

Σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης υδατοδρομίου, το Τ.Ε.Μ. εισηγείται την ανάκληση της απόφασης της άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου. Η ανάκληση της απόφασης άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου γίνεται με όμοια πράξη με αυτήν της χορήγησής της.

3. Με εξαίρεση τροποποιήσεις επί των τευχών οδηγίων υδατοδρομίου που οφείλονται σε αλλαγή των στοιχείων του κατόχου άδειας υδατοδρομίου, για οποιαδήποτε τροποποίηση επί των δικαιολογητικών (ε) έως και (ιβ) του τεχνικού φακέλου της παραγράφου 1 του άρθρου 7, ακολουθούνται οι διατάξεις του άρθρου 9 χωρίς την υποχρέωση καταβολής παραβόλου από τον ενδιαφερόμενο. Για την επιθεώρηση και για το παραδεκτό αυτής, καταβάλλεται παράβολο ύψους πεντακοσίων ευρώ (500) υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Με την υποβολή του αιτήματος διενέργειας επιθεώρησης, υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα».

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται το ύψος του ανωτέρω παραβόλου, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες.

4. Για κάθε αλλαγή της νομικής μορφής της εταιρείας κατόχου άδειας υδατοδρομίου, ο ενδιαφερόμενος υποβάλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ. χωρίς την υποχρέωση καταβολής παραβόλου, προσκομίζοντας τα σχετικά δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου. Το Τ.Ε.Μ., μετά από την έγκριση των επικαιροποιημένων τευχών οδηγίων υδατοδρομίου και υπό την προϋπόθεση τήρησης των διατάξεων του άρθρου 5, εισηγείται την έκδοση νέας άδειας.

5. α) Η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου ανακαλείται με πράξη όμοια με την πράξη της χορήγησής της, μετά από σχετική αίτηση του κατόχου της προς το Τ.Ε.Μ.. Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου ανακαλείται με πράξη όμοια με την πράξη της χορήγησής της, μετά από σχετική αίτηση του κατόχου της προς Τ.Ε.Μ. και σύμφωνη γνώμη του κατόχου άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου.

β) Ο κάτοχος άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μπορεί να αιτηθεί ανάκληση της άδειας ίδρυσης μόνο αν έχει ανακληθεί η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου. Η σχετική αίτηση υποβάλλεται στο Τ.Ε.Μ. και η άδεια ανακαλείται με πράξη όμοια με την πράξη χορήγησής της.

γ) Σε περίπτωση ανάκλησης της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται και η άδεια λειτουργίας του.

δ) Σε κάθε περίπτωση ανάκλησης της άδειας υδατοδρομίου πρέπει να ενημερώνονται πάραυτα οι υπηρεσίες της παραγρά-

φου Α.1 του άρθρου 9.

ε) Η άδεια ίδρυσης Υδατοδρομίου ανακαλείται αυτοδικαίως με πράξη όμοια με την πράξη χορήγησής της, έπειτα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ., εάν εντός πέντε (5) ετών από τη χορήγησή της, δεν έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου.

Άρθρο 11

Επιτροπή Υδατοδρομίων – Επιθεωρήσεις υδατοδρομίων

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Επιτροπή Υδατοδρομίων με αντικείμενο τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε υδατοδρόμια και καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για την οργάνωση και λειτουργία της, περιλαμβανομένων των διαδικασιών επιθεωρήσεων και ελέγχων. Η Επιτροπή Υδατοδρομίων προβαίνει σε επιθεωρήσεις και ελέγχους για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, καθώς και σε έκτακτες επιθεωρήσεις και ελέγχους των υδατοδρομίων προς διασφάλιση της τήρησης των όρων λειτουργίας τους.

2. Μέλη της Επιτροπής Υδατοδρομίων ορίζονται με την ως άνω απόφαση, ως ακολούθως:

α) Ένας (1) εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υ.Π.Α., με τον αναπληρωτή του.

β) Ένας (1) εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες της Υ.Π.Α., με τον αναπληρωτή του.

γ) Ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τον αναπληρωτή του.

δ) Ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, με τον αναπληρωτή του.

Ο συντονισμός και η διοικητική υποστήριξη του έργου της Επιτροπής Υδατοδρομίων διενεργείται από το Τ.Ε.Μ..

3. Τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής των μελών της Επιτροπής βαρύνουν τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τη συμμετοχή των μελών στην Επιτροπή Υδατοδρομίων δεν προβλέπεται αμοιβή.

4. Από τις διατάξεις του παρόντος, δεν θίγεται η αρμοδιότητα των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπηρεσιών στη διενέργεια αυτοτελών ελέγχων και επιθεωρήσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

5. Ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου υποχρεούται να παρέχει κάθε πληροφορία και ακώλυτη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και υποδομές του υδατοδρομίου 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. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζεται το ύψος του προστίμου, το οποίο μπορεί να κυμαίνεται από το πενταπλάσιο έως το δεκαπλάσιο του ύψους του παραβόλου της αίτησης για χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 12

Μεταβίβαση άδειας - παραχώρηση λειτουργίας

1. α) Ο κάτοχος άδειας ίδρυσης ή άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας του υδατοδρομίου μπορεί να μεταβιβάσει την άδειά του σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 5. Για κάθε μεταβίβαση άδειας υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή, απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν εισήγησης του Τ.Ε.Μ.. Προκειμένου για μεταβίβαση άδειας υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Για άδεια που έχει χορηγηθεί ή μεταβιβάζεται σε τουριστικούς λιμένες, Π.Ο.Τ.Α. ή σύνθετα τουριστικά καταλύματα, την απόφαση συνυπογράφουν και οι Υπουργοί Οικονομικών και Τουρισμού.

β) Η μεταβίβαση της άδειας προϋποθέτει από κοινού αίτηση του κατόχου αυτής και του ενδιαφερομένου στο Τ.Ε.Μ.. Στην αίτηση επισυνάπτονται τα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου που τροποποιούνται και υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερομένου περί μη τροποποίησης των δικαιολογητικών που δεν συνυποβάλλονται με την αίτηση. Αντίγραφο της σύμβασης παραχώρησης κοινοποιείται στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.). Το Τ.Ε.Μ., μετά από την έγκριση των επικαιροποιημένων τευχών οδηγιών υδατοδρομίου και υπό την προϋπόθεση τήρησης των διατάξεων του άρθρου 5, εισηγείται την έκδοση νέας άδειας. Με την ολοκλήρωση της μεταβίβασης, ο ενδιαφερόμενος ενημερώνει σχετικά την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή με κοινοποίηση στο Τ.Ε.Μ..

2.α) Ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου μπορεί να παραχωρήσει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 5, τη λειτουργία και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών του υδατοδρομίου. Ο νέος Φορέας Λειτουργίας υπεισέρχεται στις υποχρεώσεις του Φορέα Λειτουργίας Υδατοδρομίου, όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 13 του παρόντος. Για παραχώρηση της λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν εισήγησης του Τ.Ε.Μ. Προκειμένου για παραχώρηση της λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Για παραχώρηση της λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίου σε τουριστικούς λιμένες, Π.Ο.Τ.Α. ή σύνθετα τουριστικά καταλύματα την απόφαση συνυπογράφουν και οι Υπουργοί Οικονομικών και Τουρισμού.

β) Για την ως άνω παραχώρηση υποβάλλεται από κοινού αίτηση του κατόχου άδειας ίδρυσης και λειτουργίας του υδατοδρομίου και του ενδιαφερομένου στο Τ.Ε.Μ.. Με την αίτηση κατατίθενται και η σχετική μεταξύ τους σύμβαση, τα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου που τροποποιούνται και υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερομένου περί μη τροποποίησης των δικαιολογητικών που δεν συνυποβάλλονται με την αίτηση. Το Τ.Ε.Μ., μετά από την έγκριση των επικαιροποιημένων τευχών οδηγιών υδατοδρομίου και υπό την προϋπόθεση τήρησης των διατάξεων του άρθρου 5, εισηγείται την έκδοση απόφασης παραχώρησης της λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίου.

γ) Σε περίπτωση λιμένος και τουριστικού λιμένος που προβλέπεται η διάθεση και όχι η αποκλειστική χρήση υφιστάμενων κτιριακών ή/και λιμενικών εγκαταστάσεων για την λειτουργία υδατοδρομίου, ο φορέας διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης λιμένος ή τουριστικού λιμένος διατηρεί εποπτικό και ελεγκτικό ρόλο προς τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου.

3. Για οποιαδήποτε μεταβίβαση ή παραχώρηση καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το ύψος του οποίου ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακόσια (2.500) ευρώ. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα». 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, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες.

Άρθρο 13

Υποχρεώσεις φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου υποχρεούται να:

α) ενημερώσει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. και τις υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 του άρθρου 9 για την έναρξη πτήσεων του υδατοδρομίου είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξης πτήσεων, προσκομίζοντας τις βεβαιώσεις ασφαλιστικής κάλυψης της παραγράφου 1 του άρθρου 17,

β) εφαρμόζει τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και να παρέχει τις υπηρεσίες του υδατοδρομίου με ίσους όρους σε οποιοδήποτε αεροσκάφος,

γ) ακολουθεί τις υποδείξεις των αεροπορικών, λιμενικών και άλλων αρμόδιων αρχών, καθώς και να προβαίνει έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση ευρημάτων κατά τις επιθεωρήσεις ασφαλείας, διασφαλίζει, όποτε αυτό απαιτείται, την άμεση και απρόσκοπτη διευκόλυνση - πρόσβαση στελεχών του ΛΣ-ΕΛ. ΑΚΤ. της κατά τόπο αρμόδιας Λιμενικής Αρχής και της Διεύθυνσης Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων (ΔΑΠΘΑΣ) σε όλες ανεξαιρέτως τις περιοχές - εγκαταστάσεις του εκάστοτε υδατοδρομίου και του φορέα εκμετάλλευσής του και την άμεση χορήγηση τυχόν απαιτούμενων στοιχείων,

δ) εφαρμόζει τα τεύχη οδηγιών υδατοδρομίου που έχουν εγκριθεί από την Υ.Π.Α., να τα ενημερώνει και να τα τροποποιεί σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμόδιων κατά περίπτωση υπηρεσιών,

ε) διατηρεί στο υδατοδρόμιο αντίγραφο των εγκεκριμένων τευχών οδηγιών υδατοδρομίου, σφραγισμένα από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α.,

στ) εποπτεύει με κατάλληλα μέσα την υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου και να διατηρεί την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών ύδατος ελεύθερη από κάθε εμπόδιο. Ειδικά, στο υδατοδρόμιο πρέπει να διασφαλίζεται, με μέριμνα του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, η απομάκρυνση αντικειμένων, εμποδίων, θαλάσσιων μέσων αναψυχής, λεμβών, σκαφών, πλοίων και κολυμβητών που συνιστούν κίνδυνο για την κίνηση των αεροσκαφών, κάθε φορά τριάντα (30) τουλάχιστον λεπτά της ώρας πριν από κάθε προσθαλάσσιωση ή αποθαλάσσιωση του αεροσκάφους,

ζ) τηρεί και παρέχει στην Υ.Π.Α., στην αρμόδια λιμενική αρχή και σε άλλες αρμόδιες δημόσιες 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 τον φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου για τα απαιτούμενα έντυπα, τα οποία υποβάλλονται πριν από την έναρξη της πτήσης, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής τους,

η) 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 Υ.Π.Α., την Επιτροπή Αναφοράς Περιστατικών Ασφαλείας (Ε.Α.Π.Α.) και την αρμόδια λιμενική αρχή ή την αρμόδια αρχή σε λίμνες για το πρόβλημα ασφαλείας 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 Υ.Π.Α., η Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η αρμόδια λιμενική αρχή ή η αρμόδια αρχή σε λίμνες για την έκδοση των σχετικών οδηγιών,

θ) ενημερώνει αμέσως και με κάθε πρόσφορο μέσο την Ε.Δ.Α.Α.Π., τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α., την Ε.Α.Π.Α. και την αρμόδια λιμενική αρχή ή την αρμόδια αρχή σε λίμνες για κάθε αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν,

ι) 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,

ια) συμμορφώνεται με τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς όρους ή τις Π.Π.Δ.,

ιβ) 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,

ιγ) παρέχει τις υπηρεσίες του εφαρμόζοντας τις διατάξεις της κείμενης εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού,

ιδ) διατηρεί σε καλή κατάσταση και να χρησιμοποιεί τον απαι-

τούμενο εξοπλισμό ως εξής:

αα) σήμα οπτικής αναγνώρισης: το σήμα αυτό σε σχήμα άγκυρας, διαστάσεων από τέσσερα (4) μέτρα μήκος και δύομισι (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 Υ.Π.Α., ώστε να είναι εύκολα ορατό από αέρος,

ββ) φανό ειδοποίησης αεροπορικής δραστηριότητας: τήλε - ενεργοποιούμενος 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 στον χώρο του υδατοδρομίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υ.Π.Α. και της λιμενικής αρχής ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνες, ώστε να είναι εύκολα ορατός,

γγ) ανεμούριο ή σημείο «Τ»: ανεμούριο κατάλληλων διαστάσεων, το οποίο πρέπει να είναι τοποθετημένο σε τέτοια θέση στον χώρο του υδατοδρομίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υ.Π.Α. και της λιμενικής αρχής ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνες, 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 (δέσμες) επί της προβλήτας αποβίβασης 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: η ύπαρξη και διαρκής διαθεσιμότητα ταχύπλοου σκάφους ολικού μήκους έξι (6) τουλάχιστον μέτρων με εξωλέμβια μηχανή, επαρκούς υποδύναμης ώστε να διαθέτει ικανή ταχύτητα πλεύσης για τη διασφάλιση του αναφερόμενου μέγιστου χρόνου απόδοσης δεκαπέντε (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 πρέπει να διαθέτει και επαρκή εξοπλισμό διάσωσης για το σύνολο των επιβαινόντων ατόμων του αεροσκάφους, ως εξής:

i) Φορητά αυτόματα αναδιπλούμενη σχεδία δώδεκα (12) ατόμων,

ii) αναπνευστικές συσκευές [δέκα (10) τεμάχια κατ' ελάχιστον],

iii) ισοθερμικές κουβέρτες για παροχή πρώτων βοηθειών [είκοσι τέσσερα (24) τεμάχια],

iv) φορητούς πυροσβεστήρες αφρού έξι (6) κιλών [δύο (2) τεμάχια],

v) κυκλικά σωσίβια [τέσσερα (4) τεμάχια],

ζζ) φορητά μέσα πυρόσβεσης: δόξα ακριβώς από το σημείο στάθμευσης του αεροσκάφους πρέπει να υπάρχουν φορητοί πυροσβεστήρες που πληρούν τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας, κατάλληλοι για χρήση σε πυρκαγιά υγρών καυσίμων και ηλεκτρολογικού υλικού, τουλάχιστον τρεις (3) ανά κατηγορία, κατασβεστικής ικανότητας 55A – 233B-C (σκόνης) για τα υγρά καύσιμα και 113B-C (διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)) ή 21A – 113B-C (σκόνης) για το ηλεκτρολογικό υλικό. Επιπροσθέτως επιβάλλεται η ύπαρξη ενός (1) τουλάχιστον τροχήλατου πυροσβεστήρα σκόνης γόμωσης είκοσι πέντε (25) Kg που πληροί τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας,

ηη) μέσα περιορισμού θαλάσσιας ρύπανσης: πρόσβαση σε κατάλληλα πλωτά φράγματα, εγκεκριμένου τύπου σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 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

υπ' αριθμ. 1218.91/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Υγείας και Πρόνοιας και Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 951). Τα σχετικά μέτρα εφαρμόζονται και σε περιπτώσεις λειτουργίας υδατοδρομίου σε λίμνη,

θθ) μαγνητική πύλη (WTMD) για τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και ακτινοσκοπική συσκευή (X-Ray) για έλεγχο ασφαλείας αποσκευών και χειραποσκευών ή αντίστοιχο εξοπλισμό που καθορίζεται από την Υ.Π.Α. ύστερα από αξιολόγηση επικινδυνότητας σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο Ε.Π.Α.Π.Α.,

ιε) Ανεξάρτητα από τη διάρκεια ισχύος της άδειας, ο φορέας λειτουργίας δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αμελλητί ανανέωσης επιμέρους πιστοποιητικών και βεβαιώσεων με μικρότερη χρονική διάρκεια ισχύος από αυτήν της άδειας υδατοδρομίου, τα οποία πρέπει πάντα να διατηρούνται σε ισχύ.

ιστ) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας υδατοδρομίου, ο φορέας λειτουργίας υποχρεούται να ενημερώνει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία παύσης της λειτουργίας του υδατοδρομίου.

ιζ) Ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου υποχρεούται να παρέχει την ακώλυτη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου και κάθε πληροφορία για τη διενέργεια της επιθεώρησης.

Άρθρο 14 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 στους ισχύοντες διεθνείς Κανόνες Αέρος και στο εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος. Η παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης από την αποθαλάσωση του αεροσκάφους μέχρι την προσθαλάσωσή του ασκείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α. και διέπεται από τη νομοθεσία που αφορά την Πολιτική Αεροπορία,

β) αν το υδατοδρόμιο βρίσκεται σε ελεγχόμενη περιοχή όπως, εντός Τερματικής Περιοχής (TMA), Ζώνης Ελέγχου (CTR) και Ζώνης Κυκλοφορίας (ATZ) αεροδρομίου της Επικράτειας τότε:

αα) Ο χειριστής του αεροσκάφους, πριν από την είσοδό του σε Τερματική Περιοχή, Ζώνη Ελέγχου ή Ζώνης Κυκλοφορίας ή σε άλλη ελεγχόμενη περιοχή, έρχεται σε επικοινωνία με τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας για την εξασφάλιση της σχετικής προς τούτο άδειας και τη λήψη πληροφοριών και οδηγιών για την εντός αυτής πτήση του, καθώς και σε επικοινωνία με τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

ββ) πριν από την αναχώρηση, ο χειριστής του αεροσκάφους λαμβάνει τη σχετική προς τούτο έγκριση από τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της αντίστοιχης Τερματικής Περιοχής, Ζώνης Ελέγχου ή Ζώνης Κυκλοφορίας αεροδρομίου, καθώς και τις σχετικές πληροφορίες για τη διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσει,

γγ) οι υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με την κατηγορία του εναερίου χώρου κατά ICAO (air space classes A-G) και είναι υπεύθυνες για την παροχή πληροφοριών πτήσης μόνο σε σχέση με την υπάρχουσα εντός της Τερματικής Περιοχής, Ζώνης Ελέγχου ή Ζώνης Κυκλοφορίας αεροδρομίου γνωστής εναέριας κυκλοφορίας και όχι σε σχέση με τα πλωτά μέσα, τα οποία ενδεχομένως επιχειρούν στην περιοχή του υδατοδρομίου,

γ) ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου προβαίνει στην κοινοποίηση του προγραμματισμού των δρομολογίων των αεροσκαφών στις αρμόδιες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας των πλησιέστερων αεροδρομίων.

Άρθρο 15**Κίνηση στην επιφάνεια του ύδατος και επικοινωνίες**

1. Η κίνηση του αεροσκάφους στην επιφάνεια του ύδατος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων (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 πραγματοποιούνται μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακο-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες - VHF).

Άρθρο 16**Απαγορεύσεις – περιορισμοί**

Στην περιοχή ελιγμών κάθε υδατοδρομίου απαγορεύεται, χωρίς την άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής σε θαλάσσια περιοχή ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνη ή του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, όπως αυτός νοείται από τις διατάξεις του ν. 2160/1993 (Α' 118), ή του φορέα ίδρυσης και εκμετάλλευσης Π.Ο.Τ.Α. του άρθρου 29 του ν. 2545/1997 (Α' 254) ή του φορέα εκμετάλλευσης σύνθετου τουριστικού καταλύματος της παραγράφου 3.2 του άρθρου 3 της υπ' αριθμ. 177/1.2.2012 απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού (Β' 319), όπως έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 9347/15.4.2014 απόφαση της Υπουργού Τουρισμού (Β' 1013):

α) η ναυσιπλοΐα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής δραστηριότητας,

β) η αγκυροβόληση πλοίων και κάθε είδους πλωτών μέσων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

γ) η αλιεία και η πόντιση αλιευτικών εργαλείων σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500) μέτρων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

δ) η κολύμβηση και κάθε είδους υποβρύχια δραστηριότητα,

ε) οι ιχθυοκαλλιέργειες και η επεξεργασία ιχθύων σε ακτίνα οκτώ (8) χιλιομέτρων από το υδατοδρόμιο, χωρίς έγκριση της αρμόδιας Δ/σης της Υ.Π.Α.,

στ) η προσθαλάσσωση και η αποθαλάσσωση χωρίς προηγούμενη έγκριση από την οικεία λιμενική ή άλλη αρμόδια αρχή,

ζ) η 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, η τηλεκατεύθυνση μη επανδρωμένων αεροσκαφών ή άλλων πτητικών μηχανών και αντικειμένων ή μη επανδρωμένων πλωτών σκαφών και αντικειμένων, της αποθαλάσσωσης, προσθαλάσσωσης και εν γένει της κίνησης και κυκλοφορίας των αεροσκαφών, καθώς και της ομαλής λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Άρθρο 17**Ασφάλιση**

1. Ο φορέας λειτουργίας υποχρεούται πριν από την έναρξη του πτητικού του έργου και κατά τη διάρκεια λειτουργίας του υδατοδρομίου:

α) να καλύπτει με ασφάλιση αναγνωρισμένου φορέα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή στον ΕΟΧ τους κινδύνους από ένδομες ενέργειες, αντιστοιχεί με την υποχρέωση των Ιδιωτικών Επιχειρήσεων Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας (Ι.Ε.Π.Υ.Α.) της παραγράφου 12.2.3.4 του ισχύοντος Ε.Κ.Α.Π.Α., και

β) να καλύπτει με ιδιωτική ασφάλιση αναγνωρισμένου φορέα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή τον ΕΟΧ τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ιδίου και των προστηθέντων του για βλάβες ή ζημιές σε τρίτους από τη λειτουργία του υδατοδρομίου. Αν ο 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.

2. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 2912/2001 (Α' 94), αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος συνδεδεμένου με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Λ.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 τον ν. 4033/2011 (Α' 264), το οποίο ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.»

Άρθρο 18**Τιμολογία υπηρεσιών υδατοδρομίων**

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου καθορίζει τα τιμολόγια των υπηρεσιών που παρέχονται από αυτόν για τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών.

Ο σχετικός τιμοκατάλογος υπηρεσιών κοινοποιείται στο Τ.Ε.Μ., στην εποπτική αρχή τελών αερολιμένων της Υ.Π.Α., τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.), τη Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Οικονομικών.

Άρθρο 19**Τέλη λειτουργίας υδατοδρομίου**

Για κάθε επιβάτη που αναχωρεί από το υδατοδρόμιο η εταιρεία αεροσκαφών η οποία πραγματοποιεί τις πτήσεις καταβάλλει τέλος υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο δεν υπερβαίνει το ποσό των δέκα (10) ευρώ ανά επιβάτη, πλέον του αναλογούντος τέλους χαρτοσήμου.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται το ύψος του τέλους κατά περίπτωση, ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του, τυχόν απαλλαγές από την καταβολή του, οι κυρώσεις σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη απόδοσης αυτού, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 20**Εκπαίδευση προσωπικού υδατοδρομίου**

1. Με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος αναφορικά με την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας από ένδομες ενέργειες, το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο υποχρεούται να έχει κατάλληλη εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης και σχετικής εκπαίδευσης για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία, για να μπορεί να ασκεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του, όπως αυτά περιγράφονται στην κείμενη νομοθεσία και στα τεύχη οδηγιών του υδατοδρομίου. Η εκπαίδευση για το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και για το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο παρέχεται είτε από διεθνείς οργανισμούς [όπως ICAO, International Air Transport Association (IATA)], είτε από φορείς που είναι αναγνωρισμένοι από διεθνείς οργανισμούς, είτε από την Υ.Π.Α., είτε από πιστοποιημένο από την Υ.Π.Α. προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, είτε από αντίστοιχες Εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας Κρατών – Μελών της Ε.Ε.. Η εκπαίδευση παρέχεται κυρίως στην Αθήνα, ωστόσο δύναται να παρέχεται και σε αεροδρόμια/υδατοδρόμια εκτός Αθήνας, με απόφαση του Διοικητή της Υ.Π.Α..

Με απόφαση του Διοικητή της Υ.Π.Α., που εκδίδεται κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας Διεύθυνσης της Υ.Π.Α., καθορίζονται θέματα σχετικά με το περιεχόμενο των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, τη διαδικασία, τον τύπο πιστοποίησης της υποχρεωτικής και επαναληπτικής εκπαίδευσης για το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και για το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο, καθώς και κάθε αναγκαία με την παρεχόμενη εκπαίδευση λεπτομέρεια. Η απόφαση του προηγούμενου εδαφίου εκδίδεται το αργότερο εντός

τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

2. Το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο, προ της ανάληψης των καθηκόντων του, πρέπει να έχει παρακολουθήσει και τις προβλεπόμενες εκπαιδευσεις στον ΕΚΑΠΑ (Β' 1485/17.06.2011), καθώς και στο Εθνικό Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας από έκνομες ενέργειες (απόφαση ΥΠΑ/Δ15/Α/39382/3235 Β' 3298/24.11.2013), όπως εκάστοτε τροποποιούνται.

Άρθρο 21

Εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα

1. Ο εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα πραγματοποιείται από εγκατάσταση παροχής καυσίμων, η οποία δύναται να χωροθετηθεί εντός του χώρου του υδατοδρομίου ή εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα ή εντός της χερσαίας ζώνης τουριστικού λιμένα.

2. Οι τεχνικές προδιαγραφές των επιμέρους εγκαταστάσεων παροχής καυσίμων της εγκατάστασης εξυπηρέτησης αεροσκαφών, οι διαδικασίες εφοδιασμού των δεξαμενών της με καύσιμα, και ανεφοδιασμού των αεροσκαφών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την άδεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων παροχής καυσίμων, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Προστασίας του Πολίτη, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.).

Στην περίπτωση που δεν έχουν εκδοθεί όροι δόμησης και χρήσεις γης στην αιτούμενη περιοχή χωροθέτησης της ανωτέρω εγκατάστασης εξυπηρέτησης αεροσκαφών και μέχρι τη θεσμοθέτηση αυτών, επιτρέπεται η λειτουργία της σε αυτή, υπό τον όρο της συμμόρφωσής της με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παραπάνω υπουργικής απόφασης.

3. Ο εφοδιασμός των αεροσκαφών με καύσιμα που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης και φόρο προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.) διέπεται από τις διατάξεις της ενωσιακής και εθνικής τελωνειακής και περί Φ.Π.Α. νομοθεσίας.

Άρθρο 22

Απαγόρευση λειτουργίας και ανάκληση άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Σε περίπτωση παραβίασης των όρων λειτουργίας υδατοδρομίου, των θεμάτων αερολιμενικού ελέγχου, ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου, καθώς και των υποχρεώσεων του άρθρου 13 του παρόντος μπορεί να επιβάλλεται η απαγόρευση λειτουργίας με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου λιμενάρχη ή της αρμόδιας αρχής ή του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ανάλογα με την αιτία επιβολής της απαγόρευσης, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας που διαπιστώνει την παράβαση ή σύμφωνα με το πόρισμα της Επιτροπής Υδατοδρομίων για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο άρθρο 13 του παρόντος.

Αν, εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη απαγόρευσης λειτουργίας λόγω μη τήρησης των υποχρεώσεων που απορρέουν από το άρθρο 13, δεν έχει εκλείψει ο λόγος που οδήγησε στην απαγόρευση αυτή, η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ή λειτουργίας υδατοδρομίου ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών που έχουν χορηγήσει τη σχετική άδεια. 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 Υδατοδρομίων ύστερα από επιθεώρηση.

2. Σε περίπτωση παραβίασης όρων που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, δημόσιας ασφάλειας και εθνικής άμυνας, η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ή λειτουργίας ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών που έχουν χορηγήσει τη σχετική άδεια, έπειτα 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. Σε περίπτωση διαπίστωσης μη τήρησης των προϋποθέσεων του άρθρου 5 του παρόντος η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ή η άδεια λειτουργίας ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών που την έχουν χορηγήσει.

Άρθρο 23

Κυρώσεις

1. 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).

2. Σε περίπτωση παραβίασης της νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κυρώσεις επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 55/1998 (Α' 58).

3. Σε περίπτωση παραβίασης της περιβαλλοντικής νομοθεσίας ή των όρων της περιβαλλοντικής άδειας του υδατοδρομίου (Α.Ε.Π.Ο. ή Π.Π.Δ.), κυρώσεις επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1650/1986 (Α' 160), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 3010/2002 (Α' 91), 4014/2011 (Α' 209) και 4042/2012 (Α' 2012) και ισχύει.

4. Σε περίπτωση διαπίστωσης παραβίασης των διατάξεων του παρόντος νόμου, στις περιοχές αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, όπως αυτές προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία και οι οποίες δεν αφορούν στα θέματα αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή αυτών που τιμωρούνται με ειδικές διατάξεις, στους παραβάτες επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 157 του ν.δ. 187/81 (Α' 261), όπως ισχύει.

Άρθρο 24

Υδάτινα πεδία

1. α) Το υδάτινο πεδίο εγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Πολεμικής Αεροπορίας, τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α. και κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από αίτηση του φορέα λειτουργίας ή του ενδιαφερόμενου για χορήγηση άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή για πτήσεις γενικής αεροπορίας από φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού και συνοδεύεται από τον αντίστοιχο ναυτικό χάρτη, επί του οποίου αποτυπώνεται το υπό έγκριση υδάτινο πεδίο, με αναφορά στις γεωγραφικές συντεταγμένες του συστήματος W.G.S- 84.

β) Σε περίπτωση έγκρισης της αιτούμενης υδάτινης περιοχής ως υδάτινου πεδίου, οι υπηρεσίες της παραγράφου 1(α) μεριμνούν για την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτής στους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς και αεροναυτικούς χάρτες, καθώς και για την ενημέρωση των αρμοδίων λιμενικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η αρμόδια Διεύθυνση του Πολεμικού Ναυτικού ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. και τον ενδιαφερόμενο για την έγκριση ή απόρριψη της περιοχής υδάτινου πεδίου.

γ) Τα υδάτινα πεδία που έχουν εγκριθεί και αποτυπωθεί ή ενσωματωθεί στους ναυτικούς χάρτες ή στους πλοηγούς δύναται να χρησιμοποιούνται από οποιονδήποτε.

δ) Σε κάθε περίπτωση το υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί πριν την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτού στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς από τις υπηρεσίες της παραγράφου 1(α).

2. Η χρήση υδάτινων πεδίων επιτρέπεται:

α) εφόσον τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 3937/2011 (Α' 60) για τις περιοχές που ορίζονται σε αυτό σχετικά με την προστασία της φύσης και του τοπίου,

β) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται απευθείας από άλλη χώρα ή δεν κατευθύνεται απευθείας σε άλλη χώρα,

γ) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται από άλλο υδάτινο

πεδίο παρά μόνο από αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή αεροδρόμιο,

δ) εφόσον η πτήση εκτελείται κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

ε) μετά από άδεια των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα πλευρικά όρια των Τερματικών Περιοχών (ΤΜΑ), των Ζωνών Ελέγχου (CTR) και των Ζωνών Κυκλοφορίας Αεροδρομίων (ΑΤΖ) και εκτός των Απαγορευμένων ή Περιορισμένων Περιοχών που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς της Πολιτικής Αεροπορίας,

στ) εφόσον 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, γνωρίζοντας παράλληλα την ακριβή περιοχή αποθαλάσωσης ή προσθαλάσωσης του αεροσκάφους εκ των εγκεκριμένων 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. Στην περίπτωση έκτακτων καιρικών συνθηκών, οι οποίες δεν δύναται να έχουν προβλεφθεί, ο κυβερνήτης, με δική του ευθύνη μπορεί να προτείνει εναλλακτικές διαδρομές (από ή προς αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή/και υδάτινο πεδίο) προς προσθαλάσωση/αποθαλάσωση, πάντα συμμορφούμενος με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Για πτήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως αεροδιακομιδές, πτήσεις πυρόσβεσης ή απορρύπανσης και πτήσεις πολιτικής προστασίας ή ενημέρωση στην αρμόδια λιμενική αρχή μπορεί να γίνει και με βραχύτερη προθεσμία πρότερης ειδοποίησης, πάντως όμως έγκαιρα, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος,

ζ) εφόσον υπάρχει συνεχής ανοικτή επικοινωνία, μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακο-αεροπορικής Πολύ Υψηλής Συχνότητας - 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,

η) εφόσον κατά την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του αεροσκάφους δεν επιχειρείται πτήση πάνω από ανθρώπινο πληθυσμό, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεύοντα κάτω από το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος των πεντακοσίων (500) ποδών,

θ) εφόσον κατά τη διενέργεια ελιγμών επί της υδάτινης επιφάνειας, το αεροσκάφος κινείται σε απόσταση ασφαλείας από ανθρώπους, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεύοντα, τηρώντας τις διατάξεις του Δ.Κ.Α.Σ. και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων,

ι) εφόσον υφίσταται πλησίον του υδάτινου πεδίου σκάφος ή και κατάλληλη υποδομή για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών του αεροσκάφους. Το σκάφος πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 και 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,

κ) εφόσον 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 ανά αεροπορική εταιρεία, δηλαδή προσθαλάσωση και αποθαλάσωση, κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας. Στις κινήσεις αυτές δεν προσμετρώνται οι πτήσεις γενικής αεροπορίας και οι πτήσεις για αεροδιακομιδή, πυρόσβεση, έρευνα και διάσωση, καθώς και οι περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιείται ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδά-

τινο πεδίο κατά περίπτωση και ανά υδάτινο πεδίο. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια, οι όροι και οι προϋποθέσεις, οι απαιτούμενοι έλεγχοι για την τροποποίηση του αριθμού κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

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. Για την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών ασφαλείας σε υδάτινα πεδία ο αερομεταφορέας οφείλει να διαθέτει εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό σύμφωνα με τον Ε.Κ.Α.Π.Α.. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών, χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και για 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 ασφάλειας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Υ.Π.Α..

6. Στις ανωτέρω περιπτώσεις προσθαλάσωσης, αποθαλάσωσης και υδατοδρόμησης αεροσκαφών σε υδάτινα πεδία, ο χειριστής και ο εκμεταλλεύμενος το αεροσκάφος είναι συνυπεύθυνοι για:

- Την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος,
- οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα,
- 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 σύνομη χρησιμοποίηση του υδάτινου πεδίου, εφαρμοζόμενων των κυρώσεων του άρθρου 23.

Άρθρο 25

Προσωρινή απαγόρευση λειτουργίας υδατοδρομίου

Ο κατά τόπο αρμόδιος Λιμενάρχης ή η κατά τόπο αρμόδια αρχή σε λίμνες μπορεί να απαγορεύσει χρήση του υδατοδρομίου λόγω ιδιαίτερων και απρόβλεπτων συνθηκών που έχουν προκύψει προσωρινώς, εφόσον διαπιστώνεται κίνδυνος για τη ναυσιπλοΐα και την αεροπλοΐα επί ύδατος, για όσο διάστημα διαρκούν οι συνθήκες αυτές.

Άρθρο 26

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.) στο οποίο καταχωρείται και τηρείται το σύνολο των πληροφοριών που αφορούν τη διαδικασία υποβολής και εξέτασης αίτησης για έκδοση ή τροποποίηση άδειας υδατοδρομίου. Στο 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 και επιθεώρησης του υδατοδρομίου σύμφωνα με το άρθρο 9, έως την έκδοση της σχετικής απόφασης αδειοδότησης.

β) Μετά την έκδοση της άδειας υδατοδρομίου, στο Η.Σ.Π.Α.Υ. καταχωρίζονται κάθε μεταβολή στο πρόσωπο του δικαιούχου ή οποιαδήποτε τροποποίηση των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου οι απαγορεύσεις λειτουργίας, οι κυρώσεις ή οι αποφάσεις επιβολής προστίμου, καθώς και το πόρισμα κάθε επιθεώρησης.

σης της Επιτροπής Υδατοδομιών. Επίσης καταχωρίζονται οι βεβαιώσεις ασφαλιστικής κάλυψης πριν από την έναρξη του πηκτικού έργου.

3.α) Η καταχώριση στοιχείων στο Η.Σ.Π.Α.Υ. γίνεται με ευθύνη του ενδιαφερομένου, της αρμόδιας υπηρεσίας του άρθρου 6 και των συναρμοδίων υπηρεσιών του άρθρου 9.

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 παρόντος νόμου.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και υλοποίηση του Η.Σ.Π.Α.Υ., οι σχετικές τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές αυτού, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες διαλειτουργικότητας με άλλα συστήματα και εφαρμογές του δημόσιου τομέα, οι απαιτήσεις για την οργάνωση, την υλοποίηση, τη λειτουργία και τη διαχείριση του Η.Σ.Π.Α.Υ., οι όροι και οι προϋποθέσεις ηλεκτρονικής πρόσβασης και χρήσης μέρους ή του συνόλου των πληροφοριών από δημόσιες υπηρεσίες, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα με το είδος και τη διαχείριση των καταχωριζόμενων και τηρούμενων σε αυτό δεδομένων.

5. Μέσα σε διάστημα έξι (6) μηνών από την έναρξη λειτουργίας του Η.Σ.Π.Α.Υ. καταχωρίζονται:

α) κατά προτεραιότητα οι εν εξελίξει αιτήσεις έκδοσης άδειας υδατοδρομίου,

β) 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,

γ) 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 χορήγηση αδειών υδατοδρομίων.

Άρθρο 27 Μεταβατικές διατάξεις

1. α) «Άδεια λειτουργίας» υδατοδρομίου που χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 επέχει θέση «άδεια ίδρυσης και λειτουργίας» σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Ο κάτοχος της «άδειας λειτουργίας» του ν. 4146/2013 οφείλει να μεριμνήσει για την πλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 2 και 13 του παρόντος και να προσκομίσει στο Τ.Ε.Μ. τα δικαιολογητικά που σχετίζονται με τις απαιτήσεις των ιδίων άρθρων. Τα δικαιολογητικά διαβιβάζονται στην Επιτροπή Υδατοδομιών του άρθρου 11. Η Επιτροπή προβαίνει σε επιθεώρηση του υδατοδρομίου μέσα σε είκοσι (20) εργάσιμες ημέρες από την παραλαβή των δικαιολογητικών και αποστέλλει το πόρισμα της στο Τ.Ε.Μ.. Το Τ.Ε.Μ. εκδίδει σχετική πράξη συμμόρφωσης με τις διατάξεις των άρθρων 2 και 13 ή ενημερώνει εγγράφως τον κάτοχο, εάν από το πόρισμα της Επιτροπής συνάγεται ότι δεν πληρούνται οι ως άνω προϋποθέσεις.

Στην περίπτωση αυτή, ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας μπορεί να ζητήσει νέα επιθεώρηση μετά από την ολοκλήρωση διορθωτικών παρεμβάσεων επί των ευρημάτων του πορίσματος της Επιτροπής Υδατοδομιών. Κατά την κατάθεση αίτησης διεξαγωγής νέας επιθεώρησης και για το παραδεκτό αυτής, καταβάλλεται ποσό παραβόλου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου το ύψος του οποίου ανέρχεται σε πεντακόσια (500) ευρώ. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα». Με την υποβολή του αιτήματος, υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου.

β) Ο κάτοχος «άδειας λειτουργίας» υδατοδρομίου που χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 δύναται να αιτηθεί από κοινού με τον φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου την τροποποίηση αυτής σε «άδεια ίδρυσης» στο όνομα του κατόχου και σε «άδεια λειτουργίας» στον φορέα, στον οποίο έχει παραχωρηθεί

από τον κάτοχο η λειτουργία του υδατοδρομίου. Στην περίπτωση αυτή, η χορηγηθείσα «άδεια λειτουργίας» τροποποιείται με όμοιες αποφάσεις σε «άδεια ίδρυσης» και σε «άδεια λειτουργίας» με την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος αυτής θα μεριμνήσει για την υποβολή στο Τ.Ε.Μ. των απαιτούμενων δικαιολογητικών και για την πλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 2 και 13 του παρόντος. Τα δικαιολογητικά διαβιβάζονται στην Επιτροπή Υδατοδομιών του άρθρου 11. Η Επιτροπή προβαίνει σε επιθεώρηση του υδατοδρομίου μέσα σε είκοσι (20) εργάσιμες ημέρες από την παραλαβή των δικαιολογητικών και αποστέλλει το πόρισμα της στο Τ.Ε.Μ. Το Τ.Ε.Μ. εισηγείται την έκδοση των αποφάσεων «άδειας ίδρυσης» και «άδειας λειτουργίας» ή ενημερώνει εγγράφως τον κάτοχο, εάν από το πόρισμα της Επιτροπής συνάγεται ότι δεν πληρούνται οι ως άνω προϋποθέσεις. Στην τελευταία περίπτωση ακολουθεί η διαδικασία διενέργειας νέας επιθεώρησης ως ανωτέρω.

γ) Εάν ο κάτοχος «άδειας λειτουργίας» υδατοδρομίου, που χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν. 4146/2013, δεν συμμορφωθεί με τις παραγράφους 1 (α) ή 1 (β) του παρόντος, η άδεια ανακαλείται.

2.α) Για όσα υδατοδρόμια έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης άδειας λειτουργίας με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 και μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν έχει εκδοθεί η σχετική άδεια, υποβάλλεται, εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μήνα από την έναρξη ισχύος του παρόντος, νέα αίτηση, για χορήγηση άδειας ίδρυσης ή άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Στην αίτηση επισυνάπτονται τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά του Τεχνικού Φακέλου, με εξαίρεση εκείνα τα οποία έχουν ήδη κατατεθεί στο Τ.Ε.Μ., καλύπτουν τις απαιτήσεις του παρόντος και δεν έχουν μεταβληθεί ή τροποποιηθεί έκτοτε. Σε κάθε περίπτωση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος για την εξέταση του αιτήματος και τη χορήγηση της αιτούμενης άδειας.

β) Για όσα υδατοδρόμια έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης άδειας ίδρυσης με τις διατάξεις του ν. 4568/2018, και μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν έχει εκδοθεί η σχετική άδεια, ο αιτών δύναται, εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μήνα από την έναρξη ισχύος του παρόντος, να υποβάλει νέα αίτηση για χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, επισυνάπτοντας τα σχετικά συμπληρωματικά ή τροποποιημένα δικαιολογητικά του Τεχνικού Φακέλου. Σε κάθε περίπτωση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος για την εξέταση του αιτήματος και τη χορήγηση της αιτούμενης άδειας.

γ) Για όσα υδατοδρόμια έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης άδειας λειτουργίας από δημόσιο φορέα με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 και αίτηση για χορήγησης άδειας ίδρυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4568/2018, και μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν έχει εκδοθεί η αιτούμενη άδεια, επιτρέπεται, εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μήνα από την έναρξη ισχύος του παρόντος, η υποβολή νέας αίτησης για χορήγησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, επισυνάπτοντας τα σχετικά συμπληρωματικά ή τροποποιημένα δικαιολογητικά του Τεχνικού Φακέλου. Σε κάθε περίπτωση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος για την εξέταση του αιτήματος και τη χορήγηση της αιτούμενης άδειας.

δ) Για όσα υδατοδρόμια έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης άδειας λειτουργίας από ιδιωτικό φορέα με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 και αίτηση χορήγησης άδειας ίδρυσης με τις διατάξεις του ν. 4568/2018 από δημόσιο φορέα με συναίνεση του ιδιωτικού φορέα, επιτρέπεται, εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μήνα από την έναρξη ισχύος του παρόντος, η υποβολή νέας αίτησης για χορήγησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας από τον ιδιωτικό φορέα. Σε κάθε περίπτωση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος για την εξέταση του αιτήματος και τη χορήγηση της αιτούμενης άδειας.

ε) Παράβολα που έχουν ήδη καταβληθεί για τη χορήγησης άδειας λειτουργίας σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 θεωρούνται καταβληθέντα για τη χορήγησης άδειας ίδρυσης ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

3. Εν εξελίξει διαδικασίες που σχετίζονται με μελέτες, έργα ή υπηρεσίες που αφορούν στην κατασκευή εγκατα-

στάσεων υδατοδρομίων ή στην προμήθεια εξοπλισμού αυτών δεν θίγονται από την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

ΜΕΡΟΣ Β'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 28

Τροποποίηση άρθρων 4, 5 και 10 του ν. 3887/2010

1. Στο άρθρο 4 του ν. 3887/2010 (Α' 174) «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» καταργείται η παράγραφος 1, αντικαθίσταται η παράγραφος 2 και αναριθμείται σε παράγραφο 1, τροποποιείται η παράγραφος 3 και αναριθμείται σε παράγραφο 2 και το άρθρο 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 4 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ..

1. Οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. του άρθρου 5 χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO V ή μεταγενέστερων οδηγιών όπως καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση των φορτηγών με άλλα φορτηγά οποιουδήποτε μικτού βάρους. Επιτρέπεται η διάσπαση συρμού ή αρθρωτού οχήματος και η προσάρτηση απεριόριστου αριθμού ανεξάρτητων ρυμουλκούμενων, χωρίς καταβολή επιπλέον εισφοράς.

2. Εάν η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρησή τους, μπορεί στις εγκαταστάσεις αυτές να διατηρεί δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των ανωτέρω εγκαταστάσεων.»

2. Στο άρθρο 5 του ν. 3887/2010 (Α' 174) «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» αντικαθίστανται οι παράγραφοι 1 και 3, αναριθμείται η περίπτωση δ' της παραγράφου 1 σε περίπτωση γ' λόγω κατάργησης της περίπτωσης γ' με την περίπτωση 2B της υποπαραγράφου ΣΤ19 του άρθρου 1 του ν. 4254/2014 (Α' 85) και το άρθρο 5 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 5 Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ.

1. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου χορηγούνται νέες άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. («αρχική χορήγηση Φ.Δ.Χ.») στις μεταφορικές επιχειρήσεις των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 7 του άρθρου 2. Οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτού του άρθρου εκδίδονται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών της Περιφέρειας όπου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης, με την υποβολή των κάτωθι δικαιολογητικών:

α) Για νομικά πρόσωπα, αντίγραφο του καταστατικού της εταιρείας και των τροποποιήσεων του, πιστοποιητικό μεταβολών από την αρμόδια υπηρεσία, καθώς και τα Φύλλα Εφημερίδας της Κυβερνήσεως όπου έγιναν οι προβλεπόμενες από το νόμο δημοσιεύσεις.

β) Άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα σύμφωνη με τον κανονισμό 1071/2009/ΕΚ και το π.δ. 346/2001.

γ) Αποδεικτικό ΔΟΥ περί καταβολής της εισφοράς της παραγράφου 2.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται το ύψος της εισφοράς υπέρ του Δημοσίου για τη χορήγηση των νέων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτού του άρθρου, επιβάλλεται δε με αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια και δεν υπερβαίνει το διοικητικό κόστος της διαδικασίας για την αρχική χορήγηση άδειας Φ.Δ.Χ..

3. Το ύψος της οικονομικής επιφάνειας για την έκδοση της άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων για κάθε μεταφορέα, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας εισόδου του στο επάγγελμα και του τύπου της μεταφορικής επιχείρησης, ορίζεται στο ποσό των εννέα χιλιάδων ευρώ (9.000) όταν χρησιμοποιείται μόνο ένα όχημα και πέντε χιλιάδων ευρώ (5.000) για κάθε επιπλέον χρησιμοποιούμενο όχημα.

Το ύψος της οικονομικής επιφάνειας αποδεικνύεται με έναν από τους ακόλουθους τρόπους ή με συνδυασμό αυτών, κατ' επι-

λογήν της επιχείρησης:

(α) με βεβαίωση τραπεζικού υπολοίπου στο όνομα της μεταφορικής επιχείρησης σε μια ή περισσότερες τράπεζες που είναι εγκατεστημένες και λειτουργούν νόμιμα σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η βεβαίωση πρέπει να έχει εκδοθεί μέχρι μία (1) εβδομάδα πριν από την υποβολή της αίτησης για έκδοση άδειας άσκησης επαγγέλματος και σε αυτήν εμφανίζονται τα στοιχεία της μεταφορικής επιχείρησης και τραπεζικό υπόλοιπο τουλάχιστον ίσο με τα ποσά του πρώτου εδαφίου ή

(β) με εγγυητική επιστολή τράπεζας, η οποία είναι εγκατεστημένη και λειτουργεί νόμιμα σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή με γραμμάτιο παρακαταθήκης του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων για ποσό ίσο τουλάχιστον με τα ποσά του πρώτου εδαφίου ή

(γ) με τους ετήσιους λογαριασμούς της μεταφορικής επιχείρησης επικυρωμένους από ελεγκτή ή από δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, από τους οποίους προκύπτει ότι η μεταφορική επιχείρηση κάθε χρόνο διαθέτει κεφάλαιο και αποθεματικά τουλάχιστον ίσο με τα ποσά του πρώτου εδαφίου ή

(δ) με ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης από επιχείρηση ιδιωτικής ασφάλισης που δραστηριοποιείται νόμιμα στην Ελλάδα και που παρέχει ασφαλιστική κάλυψη στην επιχείρηση για ποσό τουλάχιστον ίσο με τα ποσά του πρώτου εδαφίου.

3. Στο άρθρο 10 του ν. 3887/2010 (Α' 174) «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» αντικαθίσταται ο τίτλος του άρθρου, προστίθεται νέα παράγραφος με αριθμό 2, η πρώτη παράγραφος αριθμείται σε παράγραφο 1 και το άρθρο 10 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 10

Μεταβίβαση και ανάκληση αδειών Φ.Δ.Χ. που εκδόθηκαν πριν την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010

1. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα κάθε κατηγορίας που κυκλοφόρησαν πριν την έναρξη ισχύος του

ν.3887/2010, επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή ή με κληρονομικό δικαίωμα με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009.

2. Το δικαίωμα κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. που χορηγήθηκε πριν την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 δεν ανακαλείται για μόνο το λόγο ότι το όχημα έπαυσε να κυκλοφορεί από οποιαδήποτε αιτία. Η αντικατάσταση Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που κυκλοφόρησε πριν από την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 κατόπιν αποχαρκτηρισμού επιτρέπεται οποτεδήποτε, εκτός και αν ειδικές διατάξεις ορίζουν προθεσμία για την αντικατάσταση».

Άρθρο 29

Τροποποίηση άρθρου 2 ν.δ. 49/1968 (Α' 294)

Στο άρθρο 2 του ν.δ. 49 της 10/12 Δεκεμβρίου 1968 (Α' 294) «Περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως» όπως κωδικοποιήθηκε σε ενιαίο κείμενο με το β.δ. 281/1973 (Α' 84) «Περί κωδικοποίησης εις ενιαίο κείμενο των διατάξεων του ν.δ. 49/68 «περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως» και των τροποποιητικών και συμπληρωματικών αυτού ΝΔ 833/71 και 1268/72» τροποποιούνται η υποπαραγράφος α) της παραγράφου 4, η παράγραφος 7 και 12 και το άρθρο 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 2

1. Άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων χορηγούνται σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, που ασκούν κερδοσκοπικό ή βιοποριστικό επάγγελμα ή επιχείρηση στην Ελλάδα, καθώς και σε κοινωφελή ιδρύματα και οργανισμούς κοινής ωφελείας, γενικά υπό τους όρους και προϋποθέσεις των επομένων παραγράφων.

2. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσότερων Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσεως μέχρι 4.000 χιλιόγραμμων μικτού βάρους, ως και τρίτροχων φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως, με δικαίωμα κυκλοφορίας σε όλη την επικράτεια στα παραπάνω πρόσωπα, αφού καταβληθεί από αυτά υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά ως εξής: α) Για τα φορτηγά

αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα: αα) Μικτού βάρους μέχρι 1200 χιλιόγραμμα σε διακόσια τριάντα πέντε (235) ευρώ. αβ) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα σε διακόσια ενενήντα πέντε (295) ευρώ. αγ) Μικτού βάρους από 2001-2400 χιλιόγραμμα σε τριακόσια πενήντα (350) ευρώ. αδ) Μικτού βάρους από 2401-4000 χιλιόγραμμα σε τετρακόσια δέκα (410) ευρώ. β) Για τα φορτηγά αυτοκίνητα με ανοικτό αμάξωμα: βα) Μικτού βάρους μέχρι 1.200 χιλιόγραμμα σε εκατόν πενήντα (150) ευρώ. ββ) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα σε εκατόν εβδομήντα πέντε (175) ευρώ. βγ) Μικτού βάρους από 2001-2400 χιλιόγραμμα σε διακόσια πέντε (205) και βδ) Μικτού βάρους από 2401 -4000 χιλιόγραμμα σε ευρώ διακόσια τριάντα πέντε (235) ευρώ. γ) Για τα τρίτροχα φορτηγά με κλειστό ή ανοικτό αμάξωμα σε εξήντα (60) ευρώ.

3. Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο 1/3 για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε επαγγελματίες αγρότες, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων που ασκούν αγροτική δραστηριότητα σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), καθώς και για αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ.. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν αρμοδιώς γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα. Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη η, υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.

4.α) Άδειες κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, μικτού βάρους άνω των 4.000 χιλιόγραμμων, χορηγούνται αποκλειστικά για την άσκηση κερδοσκοπικού επαγγέλματος ή τη λειτουργία επιχείρησης συμπεριλαμβανομένων και των γεωργικών, κτηνοτροφικών, πτηνοτροφικών, σποροτροφικών, μελισσοκομικών, αλιευτικών, υδατοκαλλιεργητικών, δασικών, καθώς και σε δασεργάτες ή ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων, υπό την προϋπόθεση ότι το ασκούμενο επάγγελμα ή η επιχείρηση έχει μεταφορικό έργο τέτοιου, που για την εξυπηρέτησή του απαιτείται η χρήση του φορτηγού αυτοκινήτου.

β) Κατά τη χορήγηση καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου που καθορίζεται: βα) Για φορτηγά αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα σε τετρακόσια δέκα (410) ευρώ προσαυξανόμενο κατά 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο για το πέραν των 4.000 χιλιόγραμμων μικτό βάρος. ββ) Για φορτηγά αυτοκίνητα με ανοικτό αμάξωμα σε διακόσια τριάντα πέντε (235) ευρώ προσαυξανόμενο κατά 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο για το πέραν των 4.000 χιλιόγραμμων μικτό βάρος. Τα παραπάνω ποσά αναπροσαρμόζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

5. Για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσότερων φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης, υποβάλλεται αίτημα στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών με τα ακόλουθα δικαιολογητικά: α), Αίτηση του ενδιαφερόμενου φυσικού προσώπου ή του προσώπου που εκπροσωπεί το νομικό πρόσωπο ή νομίμως εξουσιοδοτημένου εκπρόσωπου αυτών. β), Βεβαίωση της οικείας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας, η οποία έχει εκδοθεί εντός των τελευταίων τριάντα (30) ημερών από την υποβολή της αίτησης, με τη οποία βεβαιώνεται η έναρξη και λειτουργία της επιχείρησης και το αντικείμενο αυτής. γ), Βεβαίωση ορθής αναγγελίας ενάρξεως επαγγέλματος ή διοικητική άδεια ή εγγραφή σε μητρώο εφόσον απαιτείται για την άσκηση της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επαγγελματικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται η υποβολή των δικαιολογητι-

κών του εδαφίου γ' της παρούσας, μπορούν να εξαιρούνται από την υποβολή αυτών. Η κατηγορία της αιτούμενης άδειας του Φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου προσδιορίζεται στην αίτηση που υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για τη διακοπή των εργασιών της επιχείρησης από την οικεία Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, απαιτείται η υποβολή βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρεσίας μεταφορών περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των κατεχόμενων Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης ή βεβαίωσης περί μεταβίβασης αυτών.

6. Όπου στην ισχύουσα νομοθεσία προβλέπεται ο έλεγχος της απόδειξης της πραγματοποίησης ακαθάριστων εσόδων ως προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης ή για τη μεταβολή των όρων κυκλοφορίας τους, αυτός παύει να ισχύει.

7. Επιτρέπεται η χορήγηση μιας μόνο άδειας κυκλοφορίας Φορτηγού αυτοκινήτου οχήματος Ιδιωτικής Χρήσης μικτού βάρους μέχρι 4.000 χιλιόγραμμων σε μεταφορικές επιχειρήσεις και σε γραφεία και πρακτορεία μεταφορών για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών τους αναγκών, όπως μεταφορά υλικών συσκευασίας, εξοπλισμού, που ανήκουν σε αυτές. Τα μεταφερόμενα αυτά είδη αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας.

8. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δύναται να καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, τα οποία έχουν σταθερά συνδεδεμένα με το όχημα μηχανήματα, χρήσιμα για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των επαγγελματικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγελματία. Κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας των Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής καταβάλλεται εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά ανάλογη με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

9. Η εισφορά που ορίζεται από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο από τον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ. βάσει των απογραφικών δελτίων των αρμοδίων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καταβάλλεται: α) Εάν δεν υπερβαίνει τα 350 ευρώ, εφάπαξ κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας. β) Εάν υπερβαίνει τα τριακόσια πενήντα (350) ευρώ, καταβάλλεται σε έξι (6) μηνιαίες δόσεις, από τις οποίες η πρώτη κατά τη χορήγηση της άδειας και οι υπόλοιπες πέντε (5) μέχρι την τελευταία εργάσιμη, για τις δημόσιες υπηρεσίες ημέρα των επόμενων μηνών, από το μήνα που χορηγήθηκε η άδεια. Αν η βεβαίωση ενεργηθεί μετά την πάροδο προθεσμίας πληρωμής μερικών δόσεων, οι δόσεις αυτές καταβάλλονται μέχρι την τελευταία ημέρα πληρωμής της δόσης που λήγει μετά τη βεβαίωση. Το ποσό της κάθε δόσης, εκτός της τελευταίας, δεν μπορεί να είναι κατώτερο των διακοσίων τριάντα πέντε (235) ευρώ. Αν όμως για την τελευταία δόση προκύπτει ποσό μέχρι εκατόν είκοσι (120) ευρώ, αυτό προσαυξάνει το ποσό της προηγούμενης δόσης. Η μη εμπρόθεσμη καταβολή μιας των παραπάνω δόσεων συνεπάγεται την απώλεια του δικαιώματος καταβολής της εισφοράς σε δόσεις, ολόκληρο δε το υπόλοιπο ποσό της εισφοράς καθίσταται ληξιπρόθεσμο και απαιτητό από την ημερομηνία απώλειας του δικαιώματος. Στην περίπτωση αυτήν αφαιρούνται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας οι πινακίδες του αυτοκινήτου, μέχρι την ολοσχερή εξόφληση του οφειλόμενου ποσού της εισφοράς.

10. Η κατά τα παραπάνω οριζόμενη εφάπαξ υπέρ του δημοσίου εισφορά καταβάλλεται όταν κυκλοφορεί για πρώτη φορά φορτηγό αυτοκίνητο ή τρίτροχο όχημα ως ιδιωτικής χρήσης.

11. Απαλλάσσονται της καταβολής της, δια του παρόντος άρθρου οριζόμενης υπέρ του Δημοσίου εισφοράς, τα βυτιοφόρα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά και διανομή πόσιμου νερού σε περιοχές που δεν υδρεύονται, καθώς και τα φορτηγά κλειστού αμαξώματος αποκομιδής απορριμμάτων. Τα ανωτέρω απαλλασσόμενα από την καταβολή εισφοράς, υπέρ του Δημοσίου, φορτηγά αυτοκίνητα έχουν δικαίωμα κυκλοφορίας μόνο στο νομό όπου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης. Τα φορτηγά κλειστού αμαξώματος αποκομιδής απορριμμάτων δύναται να κυκλοφορούν σε όλη τη χώρα, μόνον εφόσον καταβάλουν την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο εισφορά υπέρ του Δημοσίου. Οι όροι, οι προϋπο-

θέσεις και περιορισμοί, με τους οποίους θα είναι δυνατή η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αυτών, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται κατηγορίες φυσικών προσώπων ή νομικών προσώπων μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, στο όνομα των οποίων εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων εφ' όσον έχουν μεταφορικό έργο που είναι απαραίτητο για την επίτευξη των σκοπών τους. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, το ύψος του μικτού βάρους, το μεταφορικό έργο και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη χορήγηση των αδειών κυκλοφορίας των Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων αυτής της κατηγορίας.

13. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης ανεξάρτητων αδειών κυκλοφορίας και πινακίδων ρυμουλκουμένων σε Φορείς Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων του άρθρου 30 του Ν. 3536/2007, αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των σκοπών τους. Κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας των ανεξάρτητων αυτών μονάδων καταβάλλεται εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά ανάλογη με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, όπως αυτή ισχύει. Στην ίδια απόφαση καθορίζεται ο αριθμός των ανεξάρτητων μονάδων για κάθε αυτοκίνητο, καθώς και ο τύπος των πινακίδων.

14. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος ως προς τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης γενικά και ανά κατηγορία. Με όμοιες αποφάσεις μπορούν να καθορίζονται δικαιολογητικά για τη χορήγηση αδειας κυκλοφορίας, με τα οποία βεβαιώνεται μεταξύ άλλων ανά κατηγορία η καταλληλότητα του οχήματος για την τήρηση των όρων προστασίας της δημόσιας ασφάλειας, υγείας και του περιβάλλοντος.»

Άρθρο 30

Τροποποίηση των άρθρων 1, 4Α και 4Β και προσθήκη άρθρου 4Γ του ν. 3446/2006 (Α' 49)

1. Το άρθρο 1 του ν. 3446/2006 «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων - Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» (Α' 49) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1

Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Οχημάτων

1. Σε κάθε Περιφερειακή Ενότητα των Περιφερειών της Χώρας συνιστώνται ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (ΜΚΕ). Τα ΜΚΕ είναι αρμόδια για τον έλεγχο της νομιμότητας και ασφαλείας της κυκλοφορίας και των εκπομπών καυσαερίων των οχημάτων, ελληνικών και αλλοδαπών, που κυκλοφορούν στη χώρα, τον έλεγχο νομιμότητας της διενέργειας μεταφοράς με αυτά, καθώς και για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων.

2. Τα ΜΚΕ αποτελούνται από:

α) Δύο (2) εκπροσώπους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή του Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ) της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, ένας από τους οποίους είναι τεχνικός και

β) ένα (1) όργανο του Τμήματος Τροχαίας ή της υπηρεσίας που ασκεί καθήκοντα Τροχαίας ή ένα όργανο του Λιμενικού Σώματος, εφόσον ο έλεγχος διενεργείται σε περιοχή αρμοδιότητάς του.

Επικεφαλής του ΜΚΕ ορίζεται ένας από τους εκπροσώπους της περίπτωσης α'.

Σε περίπτωση μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, είτε αυτή είναι δηλωμένη είτε όχι, στο ΜΚΕ δύναται να συμμετέχει, εφόσον κριθεί απαραίτητο από τον επικεφαλής του ΜΚΕ, και ένα μέλος του προσωπικού της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται ο τρόπος και οι

προϋποθέσεις συμμετοχής του μέλους του προσωπικού της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) που συμμετέχει στο ΜΚΕ, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

3. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη που εκδίδεται κάθε έτος μετά από πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών, καθορίζεται ο αριθμός των ΜΚΕ, καθώς και ονομαστικός πίνακας υπαλλήλων των αρμόδιων υπηρεσιών που μπορούν να συμμετέχουν στα ΜΚΕ.

4. Με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας συγκροτείται κάθε φορά το ΜΚΕ από υπαλλήλους που περιλαμβάνονται στον ανωτέρω ονομαστικό πίνακα.

5. Ο έλεγχος ασκείται σε κάθε σημείο της περιοχής αρμοδιότητας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, ακόμη και στους λιμένες και πλησίον των συνοριακών σταθμών. Η διαπίστωση της παράβασης και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων γίνεται επιτόπου και μετά από ακρόαση του οδηγού του οχήματος συντάσσεται σχετική έκθεση.

6. Η ακινητοποίηση του οχήματος γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και των υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 4Β.

7. Στις περιπτώσεις που η παράβαση επισύρει την ποινή του διοικητικού προστίμου, μέτρο για την εξασφάλιση της καταβολής του, αποτελεί η επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Η καταλογιστική πράξη επιβολής του προστίμου επέχει θέση στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα επτά (7) ημερών. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού μπορεί να μειώνεται το χρονικό διάστημα κυκλοφορίας του οχήματος με την καταλογιστική πράξη επιβολής προστίμου και να τίθενται περιορισμοί στον προορισμό και στη διαδρομή που ακολουθείται. Απαγορεύεται η έξοδος από τη Χώρα των οχημάτων, των οποίων έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία κυκλοφορίας. Τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος επιστρέφονται στον νόμιμο κάτοχό τους από τις αρμόδιες κατά περίπτωση αρχές, αφού εξοφληθεί το πρόστιμο. Εάν πρόκειται για αλλοδαπό όχημα και δεν καταβληθεί το πρόστιμο εντός της ίδιας ημέρας, αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης αποστέλλεται από το ΜΚΕ σε όλα τα Τελωνεία, τις αστυνομικές και λιμενικές Αρχές εισόδου και εξόδου από τη Χώρα, ώστε να μην επιτραπεί η έξοδος του οχήματος έως ότου καταβληθεί το πρόστιμο. Η έξοδος του οχήματος επιτρέπεται αφού προσκομιστεί στις Τελωνειακές ή Λιμενικές Αρχές το αποδεικτικό καταβολής του προστίμου και παραληφθούν τα στοιχεία κυκλοφορίας που είχαν αφαιρεθεί. Η άσκηση προσφυγής κατά της πράξης επιβολής προστίμου, ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού δικαστηρίου, δεν αναστέλλει την εκτέλεσή της. Η διάταξη αυτής της παραγράφου έχει εφαρμογή και για τους ελέγχους που πραγματοποιούνται από τα υπόλοιπα όργανα ελέγχου του άρθρου 2 του νόμου αυτού.

8. Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλονται από τα ΜΚΕ περιέρχονται στην οικεία Περιφέρεια κατά ποσοστό εβδομήντα τοις εκατό (70%) και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και εξοπλισμού των ΜΚΕ ή των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών ή των ΚΤΕΟ. Το υπόλοιπο ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) περιέρχεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό.»

2. Στο άρθρο 4Α του ν. 3446/2006 (Α' 49) «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων - Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» (Α' 49) αντικαθίστανται οι παράγραφοι 1 και 1α, τροποποιείται η παράγραφος 2, καταργείται η παράγραφος 4 και το άρθρο 4Α διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 4Α

Διοικητικά πρόστιμα

1. Για τις παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που προβλέπονται σε αυτόν τον νόμο και στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότησή του, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 επιβάλλουν τις ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

(α) Για ιδιαιζόντως σοβαρή παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
στον ιδιοκτήτη: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,

στον οδηγό: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1000) ευρώ,
στον υπεύθυνο φόρτωσης: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,
στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως κάθε φορά ισχύει: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1000) ευρώ.

(β) Για πολύ σοβαρή παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
στον ιδιοκτήτη: από πεντακόσια πενήντα (550) έως εννιακόσια πενήντα (950) ευρώ,

στον οδηγό: από διακόσια εξήντα (260) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ,
στον υπεύθυνο φόρτωσης: από πεντακόσια πενήντα (550) έως εννιακόσια πενήντα (950) ευρώ,

στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως κάθε φορά ισχύει: από διακόσια εξήντα (260) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ,

(γ) Για σοβαρή παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
στον ιδιοκτήτη: από τριακόσια (300) έως πεντακόσια (500) ευρώ,

στον οδηγό: από εκατό (100) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ,
στον υπεύθυνο φόρτωσης: από τριακόσια (300) έως πεντακόσια (500) ευρώ

στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως κάθε φορά ισχύει: από εκατό (100) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ,

(δ) Για ελαφρά παράβαση:
Διοικητικό πρόστιμο
στον ιδιοκτήτη: από πενήντα (50) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ,

στον οδηγό: από είκοσι (20) έως ογδόντα (80) ευρώ.
2. Στους ιδιοκτήτες που είναι και οδηγοί των οχημάτων τους καταλογίζεται μόνο το διοικητικό πρόστιμο που αφορά τον ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος, το διοικητικό πρόστιμο για τον ιδιοκτήτη καταλογίζεται στον μισθωτή.

3. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι υπεύθυνος για τις παραβάσεις που διαπράττονται από τον οδηγό που χρησιμοποιεί για την πραγματοποίηση της μεταφοράς. Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος χωρίς οδηγό, υπεύθυνος για τις παραβάσεις του οδηγού είναι ο μισθωτής.»

3. Το άρθρο 4B του ν. 3446/2006 «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων - Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» (Α' 49) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 4B Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού εξειδικεύονται οι παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που αφορούν:

α) την πρόσβαση στην αγορά των εθνικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και τη διενέργεια μεταφορών με φορτηγά και λεωφορεία δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, τους Κανονισμούς (ΕΚ) 1072/2009 και 1073/2009 και τις διμερείς και πολυμερείς διεθνείς συμφωνίες οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως κάθε φορά ισχύουν,

β) τις ώρες οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους άπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και τη συσκευή ελέγχου στον τομέα

των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85, τον Κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 και την Ευρωπαϊκή Συμφωνία της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές («ΑETR»), όπως ισχύουν κάθε φορά,

γ) τις απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2008/68/EK, όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική -νομοθεσία,

δ) τις απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ευπαθών τροφίμων, σύμφωνα με τη Συμφωνία ATP, όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική -νομοθεσία,

ε) τα μέγιστα βάρη και διαστάσεις, την ασφαλή φόρτωση και έλξη οχημάτων, τις επιτρεπόμενες αλλαγές ή τροποποιήσεις του οχήματος, τα τεχνικά χαρακτηριστικά συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και γενικότερα την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος όπως ρυθμίζονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την υπόλοιπη εθνική και ενωσιακή νομοθεσία που ισχύει κάθε φορά,

στ) τις ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τη διενέργεια του οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στην Ελληνική Επικράτεια για τη διαπίστωση της τεχνικής τους καταλληλότητας.

1α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών εξειδικεύονται οι διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας που αφορούν στα στοιχεία αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα οχημάτων, στη γενική απογραφή, ταξινόμηση και κυκλοφορία οχημάτων, στις άδειες και πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας και στις άδειες οδήγησης, όταν αυτές οι παραβάσεις διαπράττονται με φορτηγά, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα οχήματα. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της Χώρας.

2. Με τις ίδιες αποφάσεις κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, εξειδικεύονται οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων του άρθρου 4Α ανάλογα με τη σοβαρότητα κάθε παράβασης, οι διοικητικές κυρώσεις που καταλογίζονται σε περίπτωση συρροής παραβάσεων και σε περίπτωση υποτροπής, τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή των διοικητικών προστίμων, τα διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται, οι ειδικές απαιτήσεις για τη σύνθεση των οργάνων ελέγχου και ο ελάχιστος εξοπλισμός που απαιτείται για τον έλεγχο.

3. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται για καθεμία από τις αρχές ελέγχου του άρθρου 2 τα ειδικά θέματα σχετικά με τη διαδικασία ελέγχου, τα σημεία ελέγχου, τους χώρους ελέγχου, τη διαπίστωση, καταλογισμό, επιβολή και είσπραξη των διοικητικών προστίμων και την απόδοσή τους στον Κρατικό Προϋπολογισμό και τη συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους οδικούς ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται ενιαίο έντυπο ελέγχου με παραρτήματα για κάθε κατηγορία ελέγχου που πραγματοποιείται.

5. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται για κάθε αρχή ελέγχου οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και η διαδικασία πιστοποίησης των ελεγκτών που συμμετέχουν στα όργανα ελέγχου.»

4. Στον ν. 3446/2006 (Α' 49) μετά το άρθρο 4B προστίθεται νέο άρθρο 4Γ, ως εξής:

«Άρθρο 4Γ Έλεγχος παραποίησης ταχυγράφων

1. Αν, μετά τη διεξαγωγή ελέγχου καθ' οδόν σε όχημα που φέρει ταχυγράφο από τις αρχές ελέγχου του άρθρου 3 της κ.υ.α. αριθμ. Γ438/οικ.28317/2481/2009 (Β' 989) προκύπτουν στοιχεία

που δημιουργούν εύλογες υποψίες για την ύπαρξη συσκευής ή διάταξης ή λογισμικού παραποίησης των καταγραφών του ταχογράφου, οι αρχές ελέγχου μπορούν να κατευθύνουν το όχημα σε εγκεκριμένο συνεργείο ταχογράφων για τη διεξαγωγή ελέγχου, προκειμένου να διαπιστωθεί:

(α) αν ο ταχογράφος λειτουργεί κανονικά και

(β) αν τα δεδομένα καταγράφονται και αποθηκεύονται ορθά και οι παράμετροι βαθμονόμησης είναι ορθές.

2. Οι αρχές ελέγχου μπορούν να ζητούν από τα εγκεκριμένα συνεργεία ταχογράφων να διεξαγάγουν τους ελέγχους των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και ελέγχους για ανίχνευση παρουσίας συσκευών ή διάταξης ή λογισμικού παραποίησης.

3. Αν εντοπιστούν συσκευές ή διάταξη ή λογισμικό παραποίησης, είτε έχουν χρησιμοποιηθεί από τον οδηγό είτε όχι, ο εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένης της ίδιας της συσκευής ή διάταξης, η μονάδα επί οχήματος ή τα δομικά της στοιχεία, το λογισμικό, καθώς και η κάρτα οδηγού, μπορούν να κατάσχονται από την αρχή ελέγχου. Η κίνηση του οχήματος επιτρέπεται μετά την αποκατάσταση της ορθής λειτουργίας του ταχογράφου. Το κόστος του ελέγχου της δεύτερης παραγράφου και της αποκατάστασης της ορθής λειτουργίας του ταχογράφου βαρύνει τον κάτοχο του οχήματος.»

Άρθρο 31

Τροποποίηση των άρθρων 26 και 30 του ν. 4611/2019

1. Το άρθρο 26 του ν. 4611/2019 «Ρύθμιση οφειλών προς τους Φορείς Κοινωνικής Ασφάλισης, τη Φορολογική Διοίκηση και τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού, Συνταξιοδοτικές Ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές και συνταξιοδοτικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων και άλλες διατάξεις» (Α' 73) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 26

Αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας για μεταβίβαση αυτοκινήτου Δ.Χ.

1. Ειδικά για την αποξένωση Δ.Χ. αυτοκινήτου ισχύουν τα εξής: α) Αν ο αιτών έχει εξοφλήσει πλήρως τις υποχρεώσεις του από πάσης φύσεως οφειλές μέχρι και το τέλος του μήνα που προηγείται της αίτησης, χορηγείται αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας. β) Αν ο αιτών έχει οφειλή από ασφαλιστικές εισφορές στον ΕΦΚΑ και το ΕΤΕΑΕΠ, χορηγείται βεβαίωση οφειλής. Αν το ποσό του τιμήματος όπως αναγράφεται στο τιμολόγιο πώλησης είναι μεγαλύτερο του ποσού των οφειλών του πωλητή στον ΕΦΚΑ και το ΕΤΕΑΕΠ, από το τίμημα παρακρατείται και αποδίδεται στους οικείους φορείς ποσό ίσο με το ύψος των οφειλών του πωλητή, όπως αυτό προκύπτει από τη βεβαίωση οφειλής που χορηγείται για τον σκοπό αυτόν. Αν το ποσό του τιμήματος είναι μικρότερο του ποσού των οφειλών του πωλητή στον ΕΦΚΑ και το ΕΤΕΑΕΠ, η μεταβίβαση δεν ολοκληρώνεται. Αν τα προς μεταβίβαση αυτοκίνητα είναι περισσότερα του ενός, λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ποσό όπως αναγράφεται στα σχετικά τιμολόγια.

2. Οι βεβαιώσεις της παραγράφου 1 δεν απαιτούνται στις περιπτώσεις των παραγράφων 5, 6 και 7 του άρθρου 19 του ν. 4530/2018 (Α' 59). Οι βεβαιώσεις της παραγράφου 1 δεν απαιτούνται για την επιστροφή φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας χρήσης στον πωλητή που παρακράτησε την κυριότητα του οχήματος και του δικαιώματος, λόγω μη εξόφλησης του τιμήματος από τον αγοραστή, και για τη μεταβίβαση φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας χρήσης σε σύζυγο ή τέκνα του πωλητή. Στην τελευταία περίπτωση, τυχόν ασφαλιστικές οφειλές του πωλητή αναλαμβάνονται από τον σύζυγο ή τα τέκνα από την ημέρα της μεταβίβασης και μέχρι της εξοφλήσεώς τους, με σχετική σημείωση στα σχετικά βιβλία και έγγραφα.

3. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων καθορίζεται η διαδικασία παρακράτησης του τιμήματος στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 και απόδοσής του στους οικείους φορείς.»

2. Στο άρθρο 30 του ν. 4611/2019 (Α' 73) «Ρύθμιση οφειλών προς τους Φορείς Κοινωνικής Ασφάλισης, τη Φορολογική Διοίκηση και τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού, Συνταξιοδοτικές Ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές και συνταξιοδοτικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων και άλλες διατάξεις», προστίθεται νέο εδάφιο στο τέλος του άρθρου και το άρθρο 30 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 30

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς των άρθρων 23 έως 28 αρχίζει από τη δημοσίευση της απόφασης του άρθρου 29. Μετά την έναρξη ισχύος των άρθρων 23 έως 28, σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, καταργείται κάθε άλλη σχετική διάταξη. Ειδικά η υποχρέωση προσκόμισης του αποδεικτικού του άρθρου 23 σε περίπτωση αποχαρκτηρισμού και αντικατάστασης φορτηγού και λεωφορείου δημόσιας χρήσης και σε περίπτωση παραίτησης ή ανάκλησης της άδειας φορτηγού και λεωφορείου δημόσιας χρήσης για οποιοδήποτε λόγο καταργείται από 1.3.2020.»

Άρθρο 32

Μίσθωση ανάρθρωτων οχημάτων

1. Οχήματα κατηγορίας M1, M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3 και O4 που έχουν εισαχθεί στην Ελλάδα, τα οποία δεν διαθέτουν στοιχεία κυκλοφορίας (ανάρθρωτα), μπορούν να εκμισθώνονται από τον ιδιοκτήτη τους και να τίθενται σε κυκλοφορία ως δημόσιας χρήσης στο όνομα του μισθωτή, με τις προϋποθέσεις των επομένων παραγράφων.

2. Για τη μίσθωση καταρτίζεται συμφωνητικό που περιέχει τουλάχιστον: τα στοιχεία του εκμισθωτή και του μισθωτή, τη χρονική διάρκεια της μίσθωσης, τα στοιχεία του οχήματος (είδος και κατηγορία οχήματος, μάρκα, εμπορική ονομασία, αριθμό πλαισίου οχήματος). Η μίσθωση αφορά όχημα κατηγορίας EUROV, EURO 5 ή μεταγενέστερων οδηγιών. Η μίσθωση επιτρέπεται εφόσον:

(α) ο μισθωτής έχει δικαίωμα θέσης του οχήματος σε κυκλοφορία ως δημόσιας χρήσης,

(β) προκειμένου για όχημα κατηγορίας N1, N2, και N3, ο μισθωτής έχει ήδη θέσει σε κυκλοφορία στο όνομά του τουλάχιστον ένα φορτηγό δημόσιας χρήσης με άλλον τρόπο πλην της μίσθωσης,

(γ) προκειμένου για όχημα κατηγορίας O2, O3 και O4, ο μισθωτής έχει ήδη θέσει σε κυκλοφορία στο όνομά του τουλάχιστον ένα μηχανοκίνητο όχημα δημόσιας χρήσης.

3. Το μισθωμένο όχημα κατά τη διάρκεια της μίσθωσης βρίσκεται στην αποκλειστική διάθεση του μισθωτή. Η χρονική διάρκεια της μίσθωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δύο (2) ετών. Το συμφωνητικό γνωστοποιείται στις φορολογικές αρχές κατά την κείμενη νομοθεσία.

4. Τα μισθωμένα ανάρθρωτα οχήματα τίθενται σε κυκλοφορία ως εξής:

α. Η άδεια κυκλοφορίας εκδίδεται στο όνομα του μισθωτή με την υποβολή στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών της Περιφέρειας του πιστοποιητικού ταξινόμησης και της σύμβασης μίσθωσης του οχήματος.

β. Η άδεια κυκλοφορίας συμπληρώνεται ως εξής:

αα) Στα πεδία C1.1 και C1.2 αναγράφονται τα στοιχεία του μισθωτή.

ββ) Στο πεδίο C4 συμπληρώνεται: «ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ».

γγ) Στη θέση των παρατηρήσεων αναγράφεται «ΜΙΣΘΩΣΗ ΑΝΑΡΘΡΩΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΩΣΕΚΜΙΣΘΩΤΗΣ.....», όπου προσδιορίζονται η ακριβής ημερομηνία λήξης της μίσθωσης (ημέρα/μήνας/έτος) και η επωνυμία του εκμισθωτή.

δδ) Στα ρυμουλκούμενα οχήματα, στη θέση των παρατηρήσεων αναγράφεται επιπλέον η παρατήρηση «ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΩΣ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΟ ΤΟΥ».

Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις για την έκδοση αδειών κυκλοφορίας οχημάτων δημόσιας χρήσης.

5. Το ενοχικό δικαίωμα από τη σύμβαση μίσθωσης ανάρθρωτων οχημάτων καταχωρίζεται στο βιβλιário μεταβολών κυριότητας και κατοχής αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών, εφόσον

για το μισθωμένο όχημα προβλέπεται η τήρηση αυτού, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 1146/1972 (Α' 64). Στο πεδίο «πωλητής» των φύλλων του βιβλιαρίου αναγράφονται τα στοιχεία του εκμισθωτή και στο πεδίο «αγοραστής» τα στοιχεία του μισθωτή. Στο πεδίο των παρατηρήσεων αναγράφεται «Μίσθωση ανάρτητου οχήματος, σύμφωνα με το συμφωνητικό μίσθωσης, διάρκεια μίσθωσης έως (ημέρα/μήνας/έτος)». Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης μίσθωσης ή λήξης της και σύναψης νέας μεταξύ των ιδίων ή διαφορετικών συμβαλλομένων ή σε περίπτωση ανανέωσης της σύμβασης γίνεται σχετική καταχώριση από την Υπηρεσία Μεταφορών της Περιφέρειας σε άλλο φύλλο του βιβλιαρίου μεταβολών.

6. Όταν η σύμβαση η οποία αναφέρεται σε δημόσιας χρήσης όχημα λήξει ή αν λυθεί πριν από τη λήξη της για οποιονδήποτε λόγο, η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος δημόσιας χρήσης αφαιρείται και ο κάτοχος αυτής υποχρεούται να ζητήσει τον αποχαρακτηρισμό του οχήματος ως δημόσιας χρήσης, εφόσον απαιτείται από το είδος της άδειας κυκλοφορίας δημόσιας χρήσης, εντός χρονικού διαστήματος τριών (3) μηνών από την ημερομηνία λήξης ή λύσης της σύμβασης. Μετά από την πάροδο άπρακτης της ανωτέρω προθεσμίας, η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας αποχαρακτηρίζει αυτεπαγγέλτως το όχημα ως δημόσιας χρήσης. Για τον αποχαρακτηρισμό του οχήματος δεν απαιτείται ασφαλιστική ενημερότητα του κατόχου, ούτε επιθεώρηση του οχήματος από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

7. Κατά τη διάρκεια της μίσθωσης απαγορεύονται:

- α. Η μεταβίβαση του οχήματος,
- β. Η διασκευή του οχήματος χωρίς την έγγραφη συναίνεση της εκμισθώτριας εταιρείας,
- γ. Η υπεκμίσθωση του οχήματος.

8. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού μπορούν να ρυθμίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη λειτουργία των επιληψιών εκμίσθωσης ανάρτητων οχημάτων, τη μίσθωση και θέση σε κυκλοφορία ανάρτητων οχημάτων από τον μισθωτή».

Άρθρο 33

Τροποποιήσεις του ν. 2963/2001 (Α' 268) για την οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 10 του ν. 2963/2001 (Α' 268), όπως ισχύει, αντικαθίσταται, οι παράγραφοι 1, 4, 5 και 7 τροποποιούνται και το άρθρο 10 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 10

Καθορισμός και είσπραξη κομίστρου

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται στο τελευταίο τρίμηνο κάθε έτους, καθορίζονται ή αναπροσαρμόζονται, κάθε φορά, οι χιλιόμετρικοί συντελεστές κομίστρου μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία, τα όρια βάρους αποσκευών χωρίς καταβολή κομίστρου, οι συντελεστές κομίστρου για μεταφορά υπερβάλλοντος βάρους αποσκευών και ασυνόδευτων μικροδεμάτων, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για τον τρόπο είσπραξης, διάθεσης εισιτηρίων και επιβαλλόμενων επιβαρύνσεων επί της τιμής αυτών. Οι παραπάνω χιλιόμετρικοί συντελεστές κομίστρου, στις αστικές και υπεραστικές γραμμές, δύνανται να είναι ενιαίοι για το σύνολο της χώρας ή διαφορετικοί κατά περιφερειακή ενότητα ή περιφερειακές ενότητες ή κατά κατηγορίες γραμμών που παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά στοιχεία εκμετάλλευσης. Με όμοια απόφαση καθορίζονται ενιαίος τρόπος υπολογισμού του κομίστρου αστικών συγκοινωνιών κατά ζώνες, το βασικό κόμιστρο ζώνης και ο χιλιόμετρικός συντελεστής.

2. Για τον καθορισμό του κομίστρου, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο και τον τρόπο υπολογισμού αυτού, λαμβάνονται υπόψη ιδίως η συχνότητα των δρομολογίων, η προβλεπόμενη κίνηση επιβατών, οι τοπικές συνθήκες λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Λ., οι δαπάνες λειτουργίας, εκμετάλλευσης και απόσβεσης

της αξίας των λεωφορείων, οι γενικές δαπάνες λειτουργίας των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, τα ελευθέρως ή μειωμένης τιμής εισιτήρια, σύμφωνα με την αριθμ. 99/1990 (Α' 109) πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου και το εύλογο ανά λεωφορείο κέρδος. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 13 του παρόντος εισφορά 5% υπολογίζεται επί του ως άνω καθοριζόμενου κομίστρου και προστίθεται σε αυτό.

3. Τα κόμιστρα των υπεραστικών γραμμών κάθε φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου καθορίζονται με αποφάσεις των οικείων Περιφερειαρχών, με βάση τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού. Τα κόμιστρα των αστικών γραμμών καθορίζονται ενιαία για όλους τους φορείς στην Υπουργική Απόφαση της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού.

4. Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού, λοιποί Οργανισμοί, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. ή επιχειρήσεις του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα ή ενώσεις προσώπων, που επιθυμούν την άσκηση πολιτικής μειωμένων κομίστρων ή ελεύθερης διακίνησης με τις εκτελούμενες τακτικές αστικές ή υπεραστικές γραμμές, μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις με τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου ή τις Ομοσπονδίες αυτών, με τις οποίες καθορίζονται η παρεχόμενη έκπτωση επί του καθορισμένου κομίστρου, ο αριθμός των μετακινούμενων επιβατών και η ανά μετακινούμενο επιβάτη δαπάνη που βαρύνει τον αντισυμβαλλόμενο του Κ.Τ.Ε.Λ., ο τρόπος και η διαδικασία καταβολής και κάθε άλλη λεπτομέρεια. Οι συμβάσεις αυτές γνωστοποιούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων.

5. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη καθορίζεται και αναπροσαρμόζεται το κόμιστρο για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών νήσων οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από Κ.Τ.Ε.Λ.. Ο χιλιόμετρικός συντελεστής κομίστρου των πιο πάνω γραμμών πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσος με αυτόν που καθορίζεται και ισχύει, κάθε φορά, στα αντίστοιχα Κ.Τ.Ε.Λ. νήσων.

6. Το σύστημα και ο εξοπλισμός είσπραξης κομίστρου και διασφάλισης των εσόδων εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ. καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. αυτού. Τα λεωφορεία που εξυπηρετούν αστικές γραμμές εξοπλίζονται με κατάλληλα μηχανήματα έκδοσης ή ακύρωσης εισιτηρίων. Απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιουδήποτε εξαρτήματος ρίψης νομισμάτων ή συλλογής αυτών, χωρίς την έκδοση του ανάλογου εισιτηρίου. Συσκευές έκδοσης ή ακύρωσης εισιτηρίων δύνανται να τοποθετούνται, με αποφάσεις των Δ.Σ. των Κ.Τ.Ε.Λ. και στα λεωφορεία υπεραστικών γραμμών.

7. Στον προϋπολογισμό κάθε αρμόδιου Υπουργείου, εγγράφονται πιστώσεις για την καταβολή της δαπάνης που προκαλείται στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, από τη μεταφορά δωρεάν ή με μειωμένο εισιτήριο, των ατόμων με αναπηρία και χρόνιες παθήσεις και των συνοδών τους, των αναπήρων πολέμου και των συνοδών τους, των πολυτέκνων, των μαθητών, των φοιτητών και σπουδαστών.

Το ύψος των παραπάνω πιστώσεων, η κατανομή αυτών σε κάθε συγκοινωνιακό φορέα, αστικό ή υπεραστικό, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του καθ' ύλην αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, που εκδίδεται εντός του α' τριμήνου εκάστου έτους, μετά από πρόταση της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.) και της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.), αντίστοιχα.»

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268), όπως ισχύει, αντικαθίσταται, οι παράγραφοι 1, 4, 6 και 8 τροποποιούνται, η παράγραφος 5 καταργείται, οι παράγραφοι 6 έως 10 αναριθμούνται σε 5 έως 9 και το άρθρο 12 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 12

Εκσυγχρονισμός υποδομών και λεωφορείων

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται ενιαίο μηχανογραφημένο σύστημα παροχής στοιχείων και ενιαίο σύστημα κρατήσεων θέσεων και πληροφόρησης επιβατών για τα υπεραστικά δρομολόγια όλων των Κ.Τ.Ε.Λ., μετά από σχετικές τεχνικοοικονομικές μελέτες που εκπονούνται με μέριμνα

του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρηματοδοτούνται σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13.

2. Στις ανώνυμες εταιρίες που ιδρύονται σύμφωνα με το άρθρο 3, καθώς και στα Κ.Τ.Ε.Λ. που δεν υποχρεούνται να μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρίες, στη ΡΟΔΑ και στη Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ παρέχονται ενισχύσεις για:

α. την κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό κτιριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων υπεραστικών συγκοινωνιών και σταθμών στέγασης, επισκευής και συντήρησης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων,

β. τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των υπό (α) εγκαταστάσεων και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού διακίνησης υλικών,

γ. την αγορά και εγκατάσταση καινούργιων σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού,

δ. την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α. Ε. ή των μετόχων αυτών.

3. Το αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, έως το ύψος του ποσού των σαράντα πέντε εκατομμυρίων (45.000.000) ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, διατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κατά προτεραιότητα, για την ικανοποίηση των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2016 ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2021, για την ενίσχυση επενδύσεων των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

Επίσης από το ίδιο ως άνω αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, διατίθεται ποσό και για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ' της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, για την ικανοποίηση αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2011 ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2021. Όλες οι αιτήσεις υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που ορίζεται στην κείμενη εθνική και κοινοτική νομοθεσία. Για την εκταμίευση των ενισχύσεων, τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και τα δικαιούμενα πρόσωπα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης, όπως ισχύει, η οποία προβλέπεται από την παράγραφο 4 του άρθρου αυτού.

Η χρηματοδότηση των ανωτέρω επενδυτικών προγραμμάτων γίνεται ως εξής:

α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου διατίθεται ποσό τεσσάρων χιλιάδων τετρακοσίων (4.400) ευρώ ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.

β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ' της παραγράφου 2 διατίθενται:

(i) Τριάντα τοις εκατό (30%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.

(ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.

(iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Λ., ενός ή περισσότερων νομών ή Κ.Τ.Ε.Λ. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτή όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού ή των νομών ή της μεμονωμένης νήσου ή τουλάχιστον όλα τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) και για την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

Στις ενισχύσεις αυτές υπάγονται και τα λεωφορεία των άγονων γραμμών, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 967/1979 (Α' 272).

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι

όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα, για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παραγράφου 3 του νόμου αυτού.

5. Για την αντικατάσταση και ανανέωση των λεωφορείων δίδονται τα ακόλουθα πρόσθετα κίνητρα:

α. Αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός (1) έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει, καλύπτεται από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 του παρόντος έως το δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών.

Αν η αντικατάσταση λεωφορείων υπάγεται στην περίπτωση (iii) του εδαφίου β' της παραγράφου 3, τότε από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 13 καλύπτεται έως το δεκαπέντε τοις εκατό (15%) της τιμής κτήσης αυτών. Για τα Κ.Τ.Ε.Λ. μεμονωμένων νήσων, όταν δεν συντρέχει περίπτωση συνένωσης, το παραπάνω ποσοστό ανέρχεται σε δεκαπέντε τοις εκατό (15%) της τιμής κτήσης αυτών.

β. Αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, καλύπτεται από τον ως άνω λογαριασμό έως το πέντε τοις εκατό (5%) της τιμής κτήσης αυτών.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, η διαδικασία και κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της παρούσας παραγράφου.

6. Κάθε αστικό ή υπεραστικό λεωφορείο που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο ηλικίας έως πέντε (5) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, απαλλάσσεται των τελών κυκλοφορίας επί μια τριετία από το έτος ταξινόμησής του, του έτους αυτού συμπεριλαμβανομένου.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία και τα πιστοποιητικά ή άλλα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την πιστοποίηση της ηλικίας των λεωφορείων και την υπαγωγή τους στις πιο πάνω διατάξεις.

8. Τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία, μετά την ισχύ του νόμου αυτού, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού. Τα αστικά λεωφορεία που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα φέρουν υποχρεωτικά εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Τα υπεραστικά λεωφορεία που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα δύνανται να φέρουν εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Τα λεωφορεία ιδιοκτησίας των φορέων κοινωνιακού έργου και μέχρι ποσοστού τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) επί του συνολικού στόλου αυτών φέρουν υποχρεωτικά εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Η υποχρέωση του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2021.

9. 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 εισιτηρίου, συμβατά με τα αντίστοιχα συστήματα του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.».

3. Η παράγραφος 1 και η παράγραφος 3 του άρθρου 14 του ν. 2963/2001 (Α' 268), όπως ισχύει, αντικαθίστανται και το άρθρο 14 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 14 Κανονισμός Κ.Τ.Ε.Λ. Οδηγοί

1. Με Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας που εκδίδεται από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, μετά από έγκριση της Γενικής Συνέλευσης εκάστου φορέα, καθορίζονται τα προσόντα πρόσληψης, οι λόγοι και η διαδικασία απόλυσης του προσωπικού, η υπηρεσιακή κατάσταση, η συμπεριφορά και οι υποχρεώσεις αυτού, ο χρόνος εργασίας και ανάπαυσης, οι πειθαρχικές ευθύνες, οι πειθαρχικές ποινές, τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική ρύθμιση, σύμφωνα με τις προβλέψεις της κείμενης εργατικής νομοθεσίας και

της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών. Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας κατατίθεται στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας ή Περιφερειακής Ενότητας εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος. Σε περίπτωση μη τήρησης της ανωτέρω προθεσμίας, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, αναστέλλεται η λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή του Κ.Τ.Ε.Λ., έως την κατάθεση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας.

2. Οι ιδιοκτήτες οδηγοί, καθώς και οι οδηγοί με σχέση εξαρτημένης εργασίας, αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, πρέπει να πληρούν τις εξής, κατ' ελάχιστον, προϋποθέσεις:

- α. να έχουν άδεια οδήγησης.
- β. να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας, για την κατοχή της προβλεπόμενης άδειας οδήγησης και
- γ. να μην έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό έβδομο έτος της ηλικίας τους.

3. Το π.δ. 246/2006 (Α' 261) «Κανονισμός Προσωπικού των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. του ν. 2963/2001» καταργείται στο σύνολό του, τρεις (3) μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος.»

4. Οι περιπτώσεις στ', ι', ια' και ιδ' της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν. 2963/2001

(Α' 268), όπως ισχύει αντικαθίστανται, σε αυτήν προστίθεται τελευταίο εδάφιο, η παράγραφος 2 διαγράφεται και το άρθρο 15 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 15 Υποχρεώσεις

1. Οι συγκοινωνιακοί φορείς και τα όργανα αυτών:

α. εξυπηρετούν τις τακτικές λεωφορειακές γραμμές, που υπάγονται σε καθένα από αυτά,

β. μεριμνούν για την καθαριότητα, την ευπρεπή εμφάνιση, την ασφαλή κυκλοφορία των λεωφορείων, καθώς και τη συντήρηση με σκοπό τη μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση τους,

γ. εισπράττουν τα καθορισμένα αντίτιμα εισιτηρίων και αναρτούν σε εμφανή θέση το ισχύον τιμολόγιο για τα κόμιστρα επιβατών και δεμάτων. Μπορούν επίσης να αναθέτουν την είσπραξη και σε εξουσιοδοτημένους πράκτορες,

δ. τηρούν με ακρίβεια τα καθορισμένα δρομολόγια και δρομολογούν έκτακτα, όποτε το επιβάλλουν οι ανάγκες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού,

ε. διατηρούν σε καλή κατάσταση σταθμούς, πρακτορεία άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων και στέγαστρα αναμονής επιβατών, τοποθετούν πινακίδες αφετηριών και στάσεων και λαμβάνουν γενικά κάθε μέτρο χρήσιμο για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,

στ. πληροφορούν το επιβατικό κοινό για το δίκτυο και τα δρομολόγια των επιβατικών γραμμών, καθώς και για κάθε άλλο χρήσιμο στοιχείο, κατά τρόπο προσβάσιμο σε όλους, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία,

ζ. προβαίνουν σε κρατήσεις θέσεων μέσω πανελλαδικού συστήματος κρατήσεων θέσεων, όπως αυτό καθορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 12 του παρόντος νόμου. Η κράτηση θέσεων είναι υποχρεωτική για το Κ.Τ.Ε.Λ. έως και μία ώρα πριν την εκτέλεση του δρομολογίου,

η. μεριμνούν για την ασφαλή μεταφορά των επιβατών, των αποσκευών αυτών και των ασυνόδευτων μικροδεμάτων,

θ. μεριμνούν για την ακριβή εκτέλεση του προγραμματισμένου έργου, ιδίως όσον αφορά τη συχνότητα, την τήρηση των δρομολογίων, του χρόνου διαδρομής,

ι. μεριμνούν για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση όλων των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και κατά την παραμονή τους στους χώρους αναμονής και άφιξης ή αναχώρησης λεωφορείων,

ια. διαθέτουν οργανωμένες υπηρεσίες πληροφοριών στους σταθμούς αφίξεραναχώρησης, προσβάσιμες σε όλους,

ιβ. διαθέτουν οργανωμένη υπηρεσία παραλαβής δεμάτων και φύλαξης απολεσθέντων αντικειμένων,

ιγ. απαγορεύουν τη μεταφορά εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών,

ιδ. απαγορεύουν τη μεταφορά ζώων, πλην των περιπτώσεων ζώων βοήθειας ατόμων με αναπηρία ή μικρών κατοικίδιων ζώων, που μεταφέρονται με κατάλληλα για τον σκοπό αυτόν μέσα.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή του Κ.Τ.Ε.Λ. επιτρέπεται, με απόφασή του, εφόσον οι λειτουργικές ανάγκες το επιβάλλουν, να μεταβάλλει θέσεις εργασίας του προσωπικού από αυτές των ειδικοτήτων τους, σε άλλες, με εξαίρεση αυτές του βοηθητικού προσωπικού, χωρίς να θίγεται μισθολογικά ο εργαζόμενος.»

1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 24 του ν. 2963/2001 (Α' 268), όπως ισχύει, αντικαθίσταται, και το άρθρο 24 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 24 Γενική Συνέλευση Μετόχων Κ.Τ.Ε.Λ.

1. Ανώτατο όργανο του Κ.Τ.Ε.Λ. είναι η Γενική Συνέλευση των μετόχων.

2. Μέτοχοι των Κ.Τ.Ε.Λ. είναι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία κατέχουν την, κατά τον νόμο, άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε αυτά.

3. Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται στην έδρα του Κ.Τ.Ε.Λ.:

α. Τακτικά:

αα. Μέσα στο μήνα Νοέμβριο για την έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού.

αβ. Μέσα στο πρώτο εξάμηνο κάθε έτους για την έγκριση του ετήσιου απολογισμού και της έκθεσης του διαχειριστικού ελέγχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 27 του παρόντος. Σε περίπτωση που, από την έκθεση του ή των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, διαπιστώνονται παραβάσεις που τιμωρούνται από τον Ποινικό Κώδικα, η Γενική Συνέλευση ενημερώνει τις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές.

αγ. Μία φορά, κάθε τρία χρόνια, για την εκλογή προέδρου και λοιπών μελών του Δ.Σ., καθώς και των αναπληρωματικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

β. Έκτακτα:

βα. Ύστερα από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν τουλάχιστον το 20% των ψήφων, για εξέταση σοβαρών και συγκεκριμένων θεμάτων.

ββ. Με πρόσκληση του Διοικητικού Συμβουλίου προκειμένου να ενημερωθεί αυτό για σοβαρά και συγκεκριμένα θέματα, καθώς και για την έκθεση του διενεργούμενου έκτακτου διαχειριστικού ελέγχου.

βγ. Με εντολή του Περιφερειάρχη, ο οποίος ενεργεί με δική του πρωτοβουλία ή μετά από αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το παραπάνω ποσοστό ψήφων σε περίπτωση άρνησης του Προέδρου του Δ.Σ. να συγκαλέσει τη Γ.Σ., για τη λήψη αποφάσεων στα αιτούμενα θέματα.

4. Η Γενική Συνέλευση συγκαλείται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Η σχετική πρόσκληση περιλαμβάνει απαραίτητως το όיקημα, τη χρονολογία και ώρα της συνεδρίασης, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, αναρτάται δε σε εμφανή θέση των γραφείων του Κ.Τ.Ε.Λ., επτά (7) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την οριζόμενη συνεδρίαση. Η πρόσκληση αυτή, μέσα στην ίδια προθεσμία, αποστέλλεται με συστημένη επιστολή σε όλους τους μετόχους του Κ.Τ.Ε.Λ., οι οποίοι υποχρεούνται να δηλώνουν κάθε φορά τη διεύθυνση της κατοικίας ή της διαμονής τους ή κοινοποιείται σε αυτούς, με απόδειξη παραλαβής, με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο. Οι Γενικές Συνελεύσεις για την εκλογή των μελών του Δ.Σ. συγκαλούνται υποχρεωτικά δύο (2) έως τέσσερις (4) μήνες (ελάχιστο ή ανώτερο αντιστοιχία) πριν από τη λήξη της θητείας των οργάνων αυτών.

5. Η ιδιοκτησία κάθε λεωφορείου παρέχει δικαίωμα εκπροσώπησης στη Γενική Συνέλευση με εκατό (100) ψήφους. Η ιδιοκτησία αέριων ποσοστών επί τοις εκατό (%) επί ενός λεωφορείου παρέχει δικαίωμα εκπροσώπησης στη Γενική Συνέλευση με τόσες ψήφους όσα και τα ποσοστά ιδιοκτησίας επί του λεωφορείου αυτού. Επί ιδιοκτητών ιδανικού μεριδίου, στο οποίο περιλαμβάνεται και δεκαδικό ποσοστό, το τελευταίο δεν λαμβάνεται

υπόψη ως ακέραιο ποσοστό ανεξαρτήτως του ύψους αυτού.

Κάθε μέτοχος δύναται να εκπροσωπεί στη Γενική Συνέλευση άλλους μετόχους, που εκπροσωπούν έως και εκατό (100) ψήφους, μετά από εξουσιοδότηση, νομίμως θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής από αρμόδια αρχή. Για τα λεωφορεία ιδιοκτησίας του Κ.Τ.Ε.Λ. δεν παρέχεται δικαίωμα ψήφου.

6. Η Γενική Συνέλευση έχει νόμιμη απαρτία εφόσον οι μέτοχοι που παρίστανται εκπροσωπούν τα δύο τρίτα (2/3) τουλάχιστον του συνολικού αριθμού των ψήφων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί απαρτία η συνέλευση συγκαλείται και πάλι με τα ίδια θέματα της ημερήσιας διάταξης, την ίδια ημέρα και ώρα της μεθεπόμενης εβδομάδας. Στην περίπτωση αυτή η σχετική πρόσκληση αναρτάται και κοινοποιείται όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.

Η επαναληπτική Γενική Συνέλευση έχει νόμιμη απαρτία εφόσον οι μέτοχοι που παρίστανται εκπροσωπούν το 1/3 των προαναφερόμενων ψήφων. Αν και στην επαναληπτική Γενική Συνέλευση δεν επιτευχθεί απαρτία, η Γενική Συνέλευση συγκαλείται αυτοδίκαια την ίδια ώρα της επόμενης ημέρας, χωρίς καμία ειδοποίηση, οπότε έχει νόμιμη απαρτία ανεξάρτητα από το ποσοστό των εκπροσωπούμενων ψήφων.

7. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων λαμβάνονται με φανερά ψηφοφορία και με πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούν οι παρόντες, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά στον νόμο αυτόν.

Η έγκριση του προϋπολογισμού, του απολογισμού, των εκθέσεων των Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών, η εκλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και η λήψη αποφάσεων για θέματα της περίπτωσης β' της παραγράφου 3 γίνονται με μυστική ψηφοφορία.

8. Σε περίπτωση μη έγκρισης του απολογισμού του Διοικητικού Συμβουλίου του Κ.Τ.Ε.Λ., από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, συγκαλείται έκτακτη Γενική Συνέλευση, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών, από την ημερομηνία της ψηφοφορίας για την έγκριση του απολογισμού, με αποκλειστικό θέμα ημερήσιας διάταξης την παροχή ψήφου εμπιστοσύνης προς το Διοικητικό Συμβούλιο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο εκπίπτει εφόσον, κατά τη Γενική Συνέλευση, ψηφίσουν υπέρ της έκπτωσης τουλάχιστον τα δύο τρίτα (2/3) των μετόχων (ψηφών του Κ.Τ.Ε.Λ.). Σε αυτή την περίπτωση εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση προσωρινό Διοικητικό Συμβούλιο με αποκλειστικό σκοπό τη διενέργεια εκλογής νέου Διοικητικού Συμβουλίου και τη διαχείριση θεμάτων τρέχουσας φύσης. Στην ίδια Γενική Συνέλευση καθορίζεται η ημερομηνία διενέργειας των αρχαιρεσιών εκλογής νέου Δ.Σ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.».

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268) προστίθενται περιπτώσεις ε' και στ' και το άρθρο 13 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 13 Ειδικός λογαριασμός

1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ.

Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4172/2013, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η εισφορά του προηγούμενου εδαφίου, ως εισφορά ειδικού σκοπού, δεν υπολογίζεται ως φορολογητέο εισόδημα. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου ισχύει και για τις εκκρεμείς υπό έλεγχο υποθέσεις έως και το οικονομικό έτος 2014.

Ειδικότερα:

α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό, ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν

με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό, το εβδομήντα τοις εκατό (70%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥΛΕ» για την εκπόνηση μελετών, έργων και πρόσληψης τεχνικών συμβούλων προς τον σκοπό της υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.

β. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με τις ειδικότερες ρυθμίσεις της παραγράφου 6 του άρθρου 12 του παρόντος.

γ. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευής εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.

δ. Τα ποσά των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου αυτής δύνανται να μεταφέρονται από τον ένα λογαριασμό στον άλλον, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ..

ε. Τα ποσά των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου αυτής δύνανται να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρυθμη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών. Η χρήση των ποσών αυτών είναι δυνατή εφόσον δεν έχει ληφθεί απόφαση που ορίζει η περίπτωση δ' του παρόντος άρθρου.

2. Η εισφορά της παραγράφου 1 καταβάλλεται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών (3) μηνών από τη λήξη του, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2002. Για την είσπραξη των προβλεπόμενων στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του παρόντος ενισχύσεων, οι δικαιούχοι οφείλουν να αποδείξουν ότι κατέβαλαν εμπροθέσμως την ως άνω εισφορά. Αν η εισφορά της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ., βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, τηρουμένης της κάτωθι διαδικασίας:

α) μετά τη λήξη της νόμιμης προθεσμίας και ύστερα από εισήγηση της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καταλογισμού των οφειλόμενων ποσών κάθε υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη ΔΟΥ στην οποία ανήκει το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ. και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,

β) τυχόν εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση. Σε περίπτωση μη υποβολής των προβλεπόμενων στοιχείων από τους υπόχρεους, ο υπολογισμός της οφειλής πραγματοποιείται με βάση τα υψηλότερα έσοδα ανά τρίμηνο από την εφαρμογή της εκάστοτε ισχύουσας απόφασης καθορισμού κομίστρου, εκ των τεσσάρων πιο πρόσφατων τριμήνων για τα οποία έχουν υποβληθεί στοιχεία.

Εφόσον σε μεταγενέστερο χρόνο και με βάση τα πραγματικά έσοδα, προκύπτει εισφορά μεγαλύτερη από την υπολογιζόμενη σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. οφείλει να καταβάλει τη διαφορά,

γ) η αρμόδια ΔΟΥ βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. το καταλογισθέν ποσό, το οποίο υποχρεούται να αποδώσει στον ειδικό λογαριασμό εισφοράς ένα τοις εκατό (1%) που υφίσταται στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, με τίτλο «Ειδικός Λογαριασμός Εισφοράς ένα τοις εκατό (1%) του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για οικονομική ενίσχυση και εκσυγχρονισμό των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ.».

δ) σε Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν καταλογιστεί οφειλές παρελθόντων τριμήνων παρέχεται η δυνατότητα ρύθμισης αυτών σε δόσεις, ύστερα από αίτηση προς την οικεία ΔΟΥ, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, η οποία αποδίδει τα αναλογούντα ποσά στο λογαριασμό της περίπτωσης γ'.

ε) Για τα υπόχρεα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. που οφείλουν εισφορές της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 παρελθόντων τριμήνων, από 10 τρίμηνα και άνω, κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος, είναι δυνατή η καταβολή των οφειλόμενων ποσών, σε ισόποσες μηνιαίες δόσεις, ως εξής: (ι) για οφειλές από 10 έως και 25 τρίμηνα σε 15 ισόποσες μηνιαίες δόσεις, (ιι) για οφειλές άνω των 25 τριμήνων σε 48 ισόποσες μηνιαίες δόσεις. Η ρύθμιση των δόσεων για τα υπόχρεα ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τα ανωτέρω, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών, η οποία έχει και την ευθύνη για την παρακολούθηση της εμπρόθεσμης καταβολής των δόσεων από τους αναφερόμενους συγκοινωνιακούς φορείς. Προς τον σκοπό αυτόν, υποβάλλεται αίτηση από το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. με την παροχή όλων των απαιτούμενων στοιχείων για κάθε οφειλόμενο τρίμηνο. Απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση της απόφασης ρύθμισης των δόσεων, είναι το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. να έχει καταβάλει τις δύο (2) τελευταίες ληξιπρόθεσμες τριμηνιαίες εισφορές της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής μιας δόσης ή μη εμπρόθεσμης καταβολής της τελευταίας τριμηνιαίας κάθε φορά εισφοράς της παραγράφου 1α του παρόντος άρθρου ακολουθείται η διαδικασία των περιπτώσεων α' έως δ' της παρούσας παραγράφου.

στ) Για τα υπόχρεα Κ.Τ.Ε.Λ. που οφείλουν εισφορές της περίπτωσης α' της παραγράφου 1, παρελθόντων τριμήνων, από 10 τρίμηνα και άνω, η ένταξή τους σε ρύθμιση δόσεων, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ανωτέρω περίπτωση ε', τους παρέχει το δικαίωμα να συμμετέχουν κανονικά στη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης, κατ' εφαρμογή των αποφάσεων που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 4 του άρθρου 12 και της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Αν η εισφορά των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί στους ειδικούς ατομικούς λογαριασμούς των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. αντίστοιχα:

αα) η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας που εποπτεύει τον φορέα (Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ.), αποστέλλει σε αυτόν ειδοποίηση, στην οποία τίθεται προθεσμία ενός (1) μηνός για την κατάθεση των οφειλόμενων ποσών και την προσκόμιση των αποδεικτικών στοιχείων που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 4 της υπ' αρ. Β-1188/36/2003 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Β' 24),

ββ) αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, η αρμόδια Υπηρεσία επιβάλλει πρόστιμο στο υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ., το οποίο ισούται με το δέκα τοις εκατό (10%) του οφειλόμενου ποσού ή ποσών των ανωτέρω εισφορών και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ,

γγ) το ποσό του προστίμου καταλογίζεται με απόφαση του Περιφερειάρχη της οικείας Περιφέρειας στην οποία ανήκει το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ., ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της ίδιας Περιφέρειας. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη Δ.Ο.Υ. όπου ανήκει το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ. και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,

δδ) πρόστιμα για εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση του Περιφερειάρχη,

εε) η αρμόδια Δ.Ο.Υ. βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. το καταλογισθέν πρόστιμο, το οποίο αποδίδει στον ειδικό λογαριασμό του Νέου Ταχυδρομικού Ταμειυτηρίου της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τίθενται τα κριτήρια καθορισμού των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., η διαδικασία επιβολής, είσπραξης και διάθεσης της εισφοράς, ο τρόπος κατάθεσης και αξιοποίησης αυτής, η διαδικασία ελέγχου κατάθεσης και αξιοποίησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Η εισφορά της παραγράφου 18 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (Α' 256) καταργείται. Τυχόν εισφορές που κατεβλήθησαν ήδη κατ' εφαρμογή της διάταξης αυτής συμψηφίζονται με την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο εισφορά, συνυπολογιζόμενων και των νόμιμων προσαυξήσεων. Ομοίως ποσά που, από την

εφαρμογή της καταργούμενης διάταξης, κατανεμήθηκαν σε ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ., συμψηφίζονται με ποσά που θα τους κατανεμούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.»

Άρθρο 34

Σύνδεση αεροδρομίου Ακτίου με αστική τακτική συγκοινωνία με την πόλη της Πρέβεζας

Η τακτική συγκοινωνιακή σύνδεση του αεροδρομίου Ακτίου με την πόλη της Πρέβεζας δύναται να πραγματοποιείται και με αστική τακτική λεωφορειακή γραμμή που εκτελείται από την Κ.Τ.Ε.Λ. Ν. Πρέβεζας Α.Ε.. Με κοινές αποφάσεις των οικείων Περιφερειάρχων Δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου καθορίζονται τα δρομολόγια, τα κόμιστρα και η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, σύμφωνα με τις προβλέψεις του ν.2963/2001 (Α'268).

Άρθρο 35

Χρήση εμπρόσθιας θέσης σε Κ.Τ.Ε.Λ. από επιβάτη

Το άρθρο 39 του ν. 4530/2018 (Α' 59) καταργείται και το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης 2.7 της παραγράφου 2 του άρθρου 3 της υπ' αριθμ. 37492/1795/2003 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 922) επαναφέρεται σε ισχύ.

Άρθρο 36

Διενέργεια μεταφορικού έργου που έχει ανατεθεί σε άλλο φορέα ή επαγγελματική ομάδα

Η παράγραφος 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142), όπως ισχύει, αντικαθίσταται, η παράγραφος 2 τροποποιείται και το άρθρο 18 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 18

1. Ο οδηγός οποιουδήποτε οχήματος (δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης), ο οποίος διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο ιδιοκτήτης αυτού, εφόσον είναι πρόσωπο διαφορετικό του οδηγού, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ.

2. Οδηγός επιβατηγού αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, ο οποίος εισπράττει κόμιστρο μεγαλύτερο από το επιτρεπόμενο από τις κείμενες διατάξεις ή επεμβαίνει με οποιονδήποτε τρόπο στο μηχανισμό ενδείξεως της αξίας της διαδρομής (ταξίμετρο), με σκοπό την αλλοίωση των ενδείξεων αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή εκατόν πενήντα (150) ευρώ τουλάχιστον.

«3. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η πολλαπλή μίσθωση με κόμιστρο, μόνο αν η ανάθεση μεταφοράς επιβατών γίνεται όταν το Ε.Δ.Χ. βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας του και ο προορισμός των επιβατών βρίσκεται εκτός της Περιφερειακής Ενότητας της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Η πολλαπλή μίσθωση επιτρέπεται μέχρι του αριθμού των επιβατών που προβλέπονται από την άδεια κυκλοφορίας του Ε.Δ.Χ.. Με απόφαση του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης».

Άρθρο 37

Ρυθμίσεις για τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία

1. Το άρθρο 7 του ν. 711/1977 (Α'284) όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 7

Χρόνος κυκλοφορίας ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσεως

1.α. Σε κυκλοφορία τίθενται, κατά τις διατάξεις του άρθρου 4 του παρόντος νόμου καινούργια και μεταχειρισμένα τουριστικά λεωφορεία. Τα μεταχειρισμένα τουριστικά λεωφορεία πρέπει να είναι προέλευσης εσωτερικού ή χώρας μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. και η ηλικία τους να μην υπερβαίνει τα πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.

β. Τα τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης αποσύρονται της κυκλοφορίας μετά τη συμπλήρωση είκοσι επτά (27) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.

γ. Τα αποσυρόμενα της κυκλοφορίας ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης διαγράφονται από το ειδικό μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού, του άρθρου 13 του παρόντος, απαγορευμένης περαιτέρω της κυκλοφορίας τους ως τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης.

2. Έκαστο ειδικό τουριστικό λεωφορείο δημόσιας χρήσης μετά παρέλευση τριετίας από της κατασκευής του, υπόκειται σε ετήσια επιθεώρηση από την οικεία ΠΥΤ ως προς την ευπρεπή εμφάνισή του.

Στα συντασσόμενα δελτία επιθεώρησης αναγράφονται οι τυχόν επιβαλλόμενες επισκευές και βελτιώσεις και η προθεσμία εκτέλεσής τους. Τα ως άνω δελτία κοινοποιούνται εντός δέκα (10) ημερών από την σύνταξή τους στην Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού.

Αν ο στόλος των δηλωμένων ειδικών τουριστικών λεωφορείων της οικείας Περιφερειακής Υπηρεσίας Τουρισμού ξεπερνά τα διακόσια (200), η επιθεώρηση που πραγματοποιείται από την υπηρεσία μπορεί να είναι δειγματοληπτική σε ποσοστό όχι μικρότερο του τριάντα τοις εκατό (30 %).

3. Μετά το πέρας της ανωτέρω προθεσμίας το λεωφορείο επανελέγχεται προς βεβαίωση της εκτέλεσης των επιβληθεισών επισκευών ή βελτιώσεων. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης επιβάλλονται οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 15 του παρόντος.»

2. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 8 του ν. 711/1977 (Α' 284), όπως ισχύει, αντικαθίστανται και το άρθρο 8 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 8

Αντικατάσταση ειδικών τουριστικών
λεωφορείων δημόσιας χρήσεως

1. Δικαίωμα αντικατάστασης του ειδικού τουριστικού λεωφορείου δημόσιας χρήσης έχουν οι ιδιοκτήτες των οχημάτων στο όνομα των οποίων έχει εκδοθεί η άδεια του λεωφορείου, στις περιπτώσεις:

α. Λήξης της ισχύος της άδειας κυκλοφορίας λόγω συμπλήρωσης του ορίου ηλικίας του λεωφορείου. Στην περίπτωση αυτή ο ενδιαφερόμενος οφείλει να ολοκληρώσει τη διαδικασία εντός έτους από την ημερομηνία λήξης της ισχύος της έγκρισης κατά το άρθρο 5 του παρόντος νόμου.

β. Αντικατάστασης του υφιστάμενου οχήματος, εφόσον προηγηθεί ο αποχαρακτηρισμός του ως τουριστικού λεωφορείου και έχει παρέλθει πενταετία από την ημερομηνία χορήγησης της έγκρισης για τη θέση σε κυκλοφορία λεωφορείου του άρθρου 4 του παρόντος νόμου.

γ. Αντικατάστασης του υφιστάμενου οχήματος, εφόσον προηγηθεί ο αποχαρακτηρισμός του ως τουριστικού λεωφορείου χωρίς να έχει παρέλθει πενταετία από την ημερομηνία χορήγησης της έγκρισης για τη θέση σε κυκλοφορία λεωφορείου του άρθρου 4 του παρόντος νόμου.

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1α και 1β του παρόντος άρθρου, το υφιστάμενο ειδικό τουριστικό λεωφορείο μπορεί να αντικατασταθεί από:

i. καινούργιο,

ii. μεταχειρισμένο προέλευσης εσωτερικού ή μεταχειρισμένο προέλευσης κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., υπό την προϋπόθεση ότι η ηλικία του δεν υπερβαίνει το οριζόμενο από την περίπτωση 1γ του άρθρου 7 του παρόντος, επιτρεπόμενο όριο, και εφόσον κριθεί κατάλληλο ως προς την ασφαλή κυκλοφορία του από τις αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοι-

νωνιών των Περιφερειών ή Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας και κατάλληλο ως προς την εμφάνιση, τις προσφερόμενες υπηρεσίες και τις παρεχόμενες ανέσεις από τη οικεία Π.Υ.Τ.. Όταν το λεωφορείο τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία ως τουριστικό λεωφορείο δημόσιας χρήσης, πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δεκαπέντε (15) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, διασφαλιζόμενης της προσβασιμότητας επιβατών με αναπηρία.

3. Στην περίπτωση της παραγράφου 1γ του παρόντος άρθρου, το υφιστάμενο ειδικό τουριστικό λεωφορείο μπορεί να αντικατασταθεί από:

i. καινούργιο,

ii. μεταχειρισμένο προέλευσης εσωτερικού ή εξωτερικού χώρας μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. και η ηλικία του να μην υπερβαίνει τα πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.»

3. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 9, τροποποιείται, η περίπτωση β' της παραγράφου 1 και οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 9 του ν. 711/1977 (Α' 284) όπως ισχύει, καταργούνται, οι περιπτώσεις γ' και δ' της παραγράφου 1 αναριθμούνται σε β' και γ' και το άρθρο 9 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 9

Ανάκληση άδειας κυκλοφορίας ειδικού
τουριστικού λεωφορείου δημόσιας χρήσης

1. Η άδεια κυκλοφορίας ειδικού τουριστικού λεωφορείου δημόσιας χρήσης ανακαλείται οριστικά από τις αρμόδιες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών ή Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας, μετά από απόφαση του Προϊσταμένου της Περιφερειακής Υπηρεσίας Τουρισμού (Π.Υ.Τ.), στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. Σε περίπτωση ανάκλησης του ειδικού σήματος λειτουργίας τουριστικού γραφείου ή ΤΕΟΜ ανακαλείται και η άδεια κυκλοφορίας, η οποία δύναται να επαναχορηγηθεί, εφόσον ο ενδιαφερόμενος επανακτήσει το ειδικό σήμα λειτουργίας για την αρχική επιχείρηση ή για επιχείρηση της μορφής εκ των δύο της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του παρόντος, νομιμοποιημένων προς εκτέλεση του μεταφορικού έργου του παρόντος νόμου.

β. Μόλις συμπληρωθεί το κατά τις ισχύουσες διατάξεις όριο ηλικίας του λεωφορείου.

γ. Σε περίπτωση εκπλειστηριασμού. Σε κάθε περίπτωση αναγκαστικής αφαίρεσης του λεωφορείου ως εμπορεύματος ο προηγούμενος κάτοχος, στο όνομα του οποίου είχε εγκριθεί η άδεια κυκλοφορίας του λεωφορείου, δύναται να ζητήσει την έγκριση αντικατάστασης αυτού εντός έτους από την ημέρα της αναγκαστικής αφαίρεσης. Μετά την παρέλευση άπρακτης της προθεσμίας χάνεται το δικαίωμα αντικατάστασης του λεωφορείου.»

4. Το άρθρο 36 του ν. 3710/2008 (Α' 216), όπως ισχύει, αντικαθίσταται και διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία ειδικών τουριστικών λεωφορείων, δημόσιας χρήσης, ανοικτού τύπου, αστικής περιήγησης πόλεων.

2. Τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, όταν τίθενται σε κυκλοφορία στο πλαίσιο αρχικής έγκρισης θέσης σε κυκλοφορία από την οικεία Περιφερειακή Υπηρεσία Τουρισμού (Π.Υ.Τ.) του Υπουργείου Τουρισμού, σύμφωνα με τις προβλέψεις της κοινής υπουργικής απόφασης της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, πρέπει να είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα προέλευσης χώρας μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. και η ηλικία τους να μην υπερβαίνει τα οκτώ (8) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.

3. Η διάταξη της παραγράφου 2 δεν εφαρμόζεται για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας λεωφορείων για τα οποία κατά τη δημιουργία του παρόντος έχει ήδη εκδοθεί πιστοποιητικό ταξινόμησης.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, το μεταφορικό έργο, τα δικαιούμενα πρόσωπα, η ειδική διαδρομή και το συνολικό μήκος αυτής, οι διοικητικές κυρώσεις, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της ειδικής αυτής κατηγορίας οχημάτων.»

5. Η ισχύς της υποπαραγράφου α' της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του ν. 711/1977 (Α' 284), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, αρχίζει τρεις (3) μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου.

Άρθρο 38

Ρυθμίσεις θεμάτων Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., ΚΤΕΛ Α.Ε. και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.)

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α' 178), όπως ισχύει, αντικαθίσταται, οι παράγραφοι 6 και 7 του ίδιου αυτού άρθρου καταργούνται και το άρθρο 54 διαμορφώνεται ως εξής:

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 παράγραφος 4 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33), όπως ισχύει, αναριθμείται σε παράγραφο 5.

β. Μετά την παράγραφο 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.Σ.Υ. 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 ακρόαση των ως άνω εταιρειών.»

3. Στις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., επιτρέπεται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια από τα οικεία Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., με την υπογραφή σύμβασης μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αφετέρου του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., εντός των ορίων του εγκεκριμένου προϋπολογισμού τόσο των ανωτέρω μητρικών εταιρειών όσο και των θυγατρικών τους χωρίς καμία περαιτέρω επιβάρυνση του τακτικού προϋπολογισμού, εξαιρουμένης της επιβάρυνσης του προϋπολογισμού του έτους 2020. Η ως άνω ανάθεση έχει προσωρινό χαρακτήρα, για την αντιμετώπιση διακοπής των παρεχόμενων υπηρεσιών ή και επικείμενου κινδύνου διακοπής τους εκ μέρους των υφιστάμενων παρόχων των συγκοινωνιακών υπηρεσιών στις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και δεν δύναται να υπερβαίνει τα δυο (2) έτη. Αναλόγως της έκτασης των προς ανάθεση υπηρεσιών και ενδεχόμενης αδυναμίας ανταπόκρισης του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. στο σύνολο του ανατιθέμενου έργου, καθώς και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των προς ανάθεση λεωφορειακών γραμμών, λαμβανομένης ιδίως

υπόψη της περιοχής του προς ανάθεση έργου, είναι επιτρεπτή και η υπεκμίσθωση μέρους των ανατιθέμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών και σε άλλα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Περιφερειακών Ενοτήτων, δια ιδιαίτερων συμβάσεων υπεκμίσθωσης μεταξύ των Αναδόχων (Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. της περιοχής ευθύνης των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και άλλων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Περιφερειακών Ενοτήτων. Οι αναθέσεις αυτές, λόγω του επείγοντος και προσωρινού χαρακτήρα διενεργούνται μετά από διαβουλεύσεις μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και των υποψήφιων παρόχων. Οι προς ανάθεση λεωφορειακές γραμμές, τα δρομολόγια, το χιλιομετρικό κόστος ανάθεσης, η διάρκεια του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, ως και το ή τα προτεινόμενα ΚΤΕΛ Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων για την υπεκμίσθωση μέρους του προς προσωρινή ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, 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 σύμπραξης 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 εισιτηρίου, 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 εισιτηρίου της παρ. 10 του ν. 2963/2001, όπως αυτή προστίθεται με την περίπτωση α' της παρούσας, ολοκληρώνεται εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος.»

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 30 του ν. 4313/2014 (Α' 261), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«4.α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), εγκρίνονται τα κυκλοφορούντα λεωφορεία κατά τις καθημερινές, Σάββατα, Κυριακές και αργίες, κατά τη χειμερινή και θερινή περίοδο, στην αστική περιοχή ευθύνης του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται επίσης:

1. Η κατ' εξαίρεση σταδιακή λήξη των τελευταίων δρομολογίων μετά τις 24:00 για την καλύτερη εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου και του επιβατικού κοινού.

2. Η λειτουργία τουλάχιστον μίας (1) μεταμεσονύκτιας λεωφορειακής γραμμής σύνδεσης και εξυπηρέτησης των επιβατών από και προς τους σταθμούς άφιξης ή αναχώρησης επισκεπτών (αεροδρόμιο, σταθμός τρένων, κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων), διερχόμενη από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες της Θεσσαλονίκης.

3. Η υποχρέωση δρομολόγησης, για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία, μετά από καθημερινό προγραμματισμό με βάση τις ανάγκες εξυπηρέτησής τους, τουλάχιστον των δύο (2) εκ των τριών (3) ειδικά διασκευασμένων οχημάτων των εννέα (9) θέσεων εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία και χρόνιες παθήσεις (εκ των οποίων τέσσερις (4) θέσεις αναπηρικών αμαξιδίων), που διαθέτει ο Ο.Α.Σ.Θ., σε τουλάχιστον δύο (2) βάρδιες κατά τις καθημερινές και σε τουλάχιστον μία (1) τα Σάββατα και τις Κυριακές.

β. Ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να εφαρμόζει το παραπάνω πρόγραμμα δρομολογίων.

γ. Μέχρι την έκδοση της απόφασης της περίπτωσης α' ισχύει

το υφιστάμενο πρόγραμμα δρομολογίων.»

Άρθρο 39
Ρυθμίσεις για τα Επιβατηγά
Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματα

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει, τροποποιείται, προστίθεται νέα παράγραφος 4, και το άρθρο 83 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 83
Έννοια έδρας

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν στα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, η έδρα αποτελεί τη διοικητική μονάδα ή την ενιαία διοικητική μονάδα για την εξυπηρέτηση της οποίας δίνεται το δικαίωμα κυκλοφορίας του αυτοκινήτου.

2. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου:

α) Ως έδρες - διοικητικές μονάδες νοούνται τα τοπικά διαμερίσματα που καθορίστηκαν με τον ν. 2539/1997 (Α' 244) σε συνδυασμό με το άρθρο 2 παραγράφου 4 του ν. 3463/2006 (Α' 114).

β) Ως έδρες - ενιαίες διοικητικές μονάδες νοούνται:

αα) η Περιφέρεια Αττικής, πλην της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων, όπως συγκροτήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 3852/2010 (Α' 87).

ββ) η Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, πλην των Δήμων Βόλβης, Λαγκαδά και Χαλκηδόνος, όπως συγκροτήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 3852/2010 (Α' 87),

3. Με απόφαση του οικείου Περιφερειακού Συμβουλίου καθορίζονται οι έδρες οι οποίες μπορούν να προκύπτουν από συνένωση υφιστάμενων όμορων εδρών εντός της ίδιας Περιφερειακής Ενότητας ή τη διατήρηση των εδρών ως αυτές ορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

4. Έδρες - διοικητικές μονάδες της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου και της παραγράφου 1 του άρθρου 84 οι οποίες, δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 83, συνενώνονται ή έχουν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος ήδη συνενυνωθεί, δεν επιτρέπεται να διασπασθούν και να επανέλθουν στην προτερη της συνένωσης κατάσταση.».

2. Τροποποιούνται οι περιπτώσεις β', ε' και στ' της παραγράφου 2, η περίπτωση α' της παραγράφου 3 ως προς τα δικαιολογητικά γ' και ε' και η παράγραφος 5 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει και το άρθρο 95 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 95
Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου

1. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας της οικείας Περιφέρειας. Η ειδική αυτή άδεια δίνει στον κάτοχο της το δικαίωμα να οδηγεί Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο που στην άδεια κυκλοφορίας του αναγράφεται ως έδρα διοικητική μονάδα που βρίσκεται μέσα στα διοικητικά όρια της ίδιας αυτής Περιφερειακής Ενότητας.

2. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί, η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται ο υποψήφιος:

α. να μην υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα του ν. 1256/1982 (Α' 65), όπως ισχύει κάθε φορά,

β. να μην έχει συνταξιοδοτηθεί, με την επιφύλαξη της παραγράφου 8 του άρθρου 19 του ν. 4530/2018 (Α' 59), όπως κάθε φορά ισχύει, για την περίπτωση της ανανέωσης, ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο,

γ. να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 της περίπτωσης α' του παρόντος,

δ. να έχει σε ισχύ άδεια οδήγησης αυτοκινήτου,

ε. εφόσον δεν είναι Έλληνας υπήκοος, να γνωρίζει επαρκώς την Ελληνική γλώσσα,

στ. εφόσον είναι Έλληνας ή Κύπριος υπήκοος, να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού,

ζ. να είναι υγιής με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου,

η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β',

θ. να καταβάλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ποσού πενήντα (50) ευρώ. Το ποσό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται κάθε δύο (2) χρόνια με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

3. α. Με την αίτηση για την χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος, για την απόδειξη συνδρομής των προϋποθέσεων που ορίζονται στην προηγούμενη παράγραφο, υποβάλλει ως αναγκαία δικαιολογητικά τα εξής: για τις περιπτώσεις των εδαφίων α' και β' υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, για την περίπτωση του εδαφίου γ' πιστοποιητικό ποινικού μητρώου δικαστικής χρήσης, για την περίπτωση του εδαφίου δ' υπεύθυνη δήλωση, για την περίπτωση του εδαφίου ε' αποδεικτικό τίτλο επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας και στοιχείων ελληνικής ιστορίας και πολιτισμού κατά τα οριζόμενα της παραγράφου 1 του άρθρου 107 του ν. 4251/2014 (Α' 80) και της εκάστοτε ισχύουσας σχετικής νομοθεσίας, για την περίπτωση του εδαφίου στ' επικυρωμένο αντίγραφο τίτλου σπουδών ή αντίστοιχο πιστοποιητικό, για την περίπτωση του εδαφίου ζ' ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος και το περιεχόμενο του οποίου καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου και για την περίπτωση του εδαφίου η' επικυρωμένο αντίγραφο της άδειάς του οδηγήσεως. Επιπλέον αυτών υποβάλλει επικυρωμένο φωτοαντίγραφο αστυνομικής ταυτότητας εφόσον είναι Έλληνας υπήκοος ή διαβατηρίου σε ισχύ εφόσον είναι αλλοδαπός και δύο (2) πρόσφατες έγχρωμες φωτογραφίες μεγέθους και τύπου ταυτότητας.

β. Με την αίτηση για την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην προηγούμενη περίπτωση α' της παραγράφου αυτής, πλην των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν τη συνδρομή των προϋποθέσεων των περιπτώσεων ε', στ' και η' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

4. Για τη χορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης της προηγούμενης παραγράφου οι υποψήφιοι εξετάζονται γραπτώς, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η διαδικασία, καθώς και το περιεχόμενο των εξετάσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα σχετικό με τα ζητήματα που ρυθμίζονται με το παρόν άρθρο, όπως και το είδος των δικαιολογητικών και το είδος των ιατρικών εξετάσεων και αντιστοίχων πιστοποιητικών της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

5. Αν διαπιστωθεί από τα αρμόδια όργανα ελέγχου ότι απασχολείται ως οδηγός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου πρόσωπο, χωρίς να έχει εκδοθεί στο όνομά του ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, επιβάλλεται χωριστά στον οδηγό και στον ιδιοκτήτη ή, σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσής του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, στον εκμεταλλευτή του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών, ενώ σε περίπτωση υποτροπής και για κάθε επιπλέον φορά για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Το ύψος των επιβαλλόμενων προστίμων και ο χρόνος αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων στις προηγούμενες περιπτώσεις μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Τα πρόστιμα αυτά εισπράττονται σύμφωνα με τον Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων υπέρ του Δημοσίου.»

3. Τροποποιείται η παράγραφος 2 του άρθρου 93 του ν. 4530/2018 (Α' 59) και στο τέλος του άρθρου 93 του ν. 4530/2018 (Α' 59) προστίθεται παράγραφος 5 και το άρθρο 93 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 93
Μεταβατικές διατάξεις

1. Για παραβάσεις που διαπράχθηκαν πριν από την ισχύ των διατάξεων του Κεφαλαίου 1 εφαρμόζονται τα οριζόμενα από το προηγούμενο νομικό καθεστώς, καθώς και η παράγραφος 2 του άρθρου 10.

Σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου από τον ιδιοκτήτη σε εκμεταλλευτή, που αποδεικνύεται από σχετική σύμβαση ή συμβολαιογραφική πράξη, οι προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις και διοικητικά πρόστιμα επιβάλλονται στον εκμεταλλευτή του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και όχι στον ιδιοκτήτη αυτού.

2. Μέχρι την έκδοση της αποφάσεως του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 8 ισχύουν οι υφιστάμενες διατάξεις όλων των εκδοθεισών κανονιστικών διατάξεων που αναφέρονται σε διοικητικές κυρώσεις λόγω πειθαρχικών παραπτώματων.

3. Υποθέσεις που εκκρεμούν, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, στο πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, εξακολουθούν να εκδικάζονται από αυτό μέχρι τη συγκρότηση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 5.

4. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε αντίθετη διάταξη προς αυτές.

5. Για παραβάσεις των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 2 που διαπράχθηκαν από 30.3.2015 έως 30.3.2018, εφαρμόζονται οι διοικητικές κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται στην υπουργική απόφαση της παραγράφου 4 του άρθρου 8 του παρόντος.»

Άρθρο 40

Ρυθμίσεις για φορείς διαμεσολάβησης για μεταφορά επιβατών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για την ενοικίαση Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό

1. Τροποποιούνται το εδάφιο πρώτο και η περίπτωση α' της παραγράφου 2, οι παράγραφοι 5, 9, 10 και το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 6, καταργούνται η περίπτωση γ' της παραγράφου 2, και η παράγραφος 4 του άρθρου 12 του ν.4530/2018 (Α' 59), όπως ισχύει, αναριθμούνται οι παράγραφοι 6 έως 14, και το άρθρο 12 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 12

Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφοράς επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ.

1. Πέραν των δικαιούχων μεταφοράς επιβατών με οχήματα δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επ. του ν. 4070/2012, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με όχημα Ε.Δ.Χ., λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών εάν: (α) επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως διά της παροχής παράνομων εκπτώσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή ή (β) επηρεάζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή, η παροχή υπηρεσίας διαμεσολάβησης, η οποία έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, ασκείται κατόπιν άδειας, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Δεν απαιτείται η άδεια της παραγράφου 2 για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης, οι οποίες δεν έχουν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τα ανωτέρω.

2. Για τη χορήγηση άδειας ο φορέας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης υποβάλλει ηλεκτρονικά μέσω του Ψηφιακού Μητρώου στην ελληνική γλώσσα ή σε επίσημη μετάφραση τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμο-

ποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Σε περίπτωση αίτησης νομικού προσώπου, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του: ονοματεπώνυμο/ επωνυμία, Α.Δ.Τ., Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ., διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Αντίκλητος που θα απωλέσει, για οποιονδήποτε λόγο, την ιδιότητά του αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 9 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτά δύνανται είτε να ιδρύουν εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβάλ- λεται η αίτηση και θα ασκείται η δραστηριότητα είτε να ιδρύουν υποκατάστημα. Στην τελευταία περίπτωση, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με τον φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου, που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας που θα απω- λέσει, για οποιονδήποτε λόγο, την ιδιότητά του αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολά- βησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκα- ταστήματος.

β) Παράβολο Δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

3. Η αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφο- ρών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέ- λυσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκ- δοθείσα η άδεια. Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στην ανω- τέρω προθεσμία συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή σε βάρος τους ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών.

4. Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 χωρίς υπαίτια καθυστέρηση υποχρεούνται να καταχωρούν στο Μητρώο της παραγράφου 9, τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης όπως εκάστοτε ισχύουν, τα στοιχεία των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδε- κτούς τους ανωτέρω όρους, τις άδειες κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ. οχημάτων και τις ειδικές άδειες οδήγησης των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Εναλλακτικά αντί των στοιχείων των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρή- στες, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρε- σίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, όπως εκάστοτε ισχύουν, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβα- σης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσο- λάβησης. Αν η σύμβαση για τη χρήση της υπηρεσίας διαμεσολά- βησης καταρτίζεται από τους οδηγούς καταχωρούνται και τα στοιχεία των ιδιοκτητών των οχημάτων. Η καταχώριση των στοι- χείων γίνεται ανά Ε.Δ.Χ. όχημα.

5. α) Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο αντίκλητος, σύμ- φωνα με την παράγραφο 2, επιβάλλεται στον φορέα ηλεκτρονι- κής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης διοικητικό πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ.

Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παράγραφος 6 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανακαλείται η άδεια της πα- ραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 6.

γ) Για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. οχή-

ματος ή της ειδικής άδειας οδήγησης οδηγού, επιβάλλεται την πρώτη φορά διοικητικό πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, τη δεύτερη φορά διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στον φορέα διαμεσολάβησης, τη δεύτερη φορά επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά διοικητικό πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ, την τέταρτη φορά διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 6, καθώς και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και να λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και στερείται ειδικής άδειας οδήγησης, επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης για δύο (2) χρόνια.

ε) Στον κύριο του Ε.Δ.Χ. οχήματος που εκτελεί παρανόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παραγράφου 2, παρότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παράγραφος 6 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και να λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Τα άνω ποσά βεβαιώνονται, κατά την οικεία νομοθεσία, παραχρήμα στο δημόσιο ταμείο σε ειδικό κωδικό για τις δράσεις οδικής ασφάλειας και ηλεκτρονικών συστημάτων.

Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις επιβάλλονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από ακρόαση του εμπλεκόμενου προσώπου.

6. Ειδικά, σε περίπτωση λειτουργίας άνευ άδειας φορέα διαμεσολάβησης, ο οποίος όφειλε να λάβει τη άδεια της παραγράφου 2, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί τη σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δίωξης ηλεκτρονικού εγκλήματος, για τη διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

7. Τα Ε.Δ.Χ. οχήματα, με τα οποία παρέχονται οι υπηρεσίες μεταφοράς κατόπιν διαμεσολάβησης φορέα που έχει λάβει άδεια, σύμφωνα με την παράγραφο 2, φέρουν διακριτικό γνώρισμα σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό του Ε.Δ.Χ. οχήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό γνώρισμα του προηγούμενου εδαφίου.

8. Εφόσον η μεταφορά διενεργείται εντός της Ελληνικής Επικράτειας, τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν φορολογικό στοιχείο προς τους εκμεταλλευτές των οχημάτων για το ποσό της συμφωνηθείσας αμοιβής. Ο εκμεταλλευτής του οχήματος εκδίδει το προβλεπόμενο φορολογικό στοιχείο της συνολικής αμοιβής στον καταναλωτή, στην οποία συμπεριλαμβάνεται με διακριτή αναγραφή και η συμφωνηθείσα αμοιβή του φορέα διαμεσολάβησης. Εν συνεχεία, για κάθε ημέρα γίνεται εκκαθάριση και η προκύπτουσα αμοιβή του φορέα διαμεσολάβησης καταβάλλεται από τον εκμεταλλευτή του οχήματος σε αριθμό λογαριασμού πληρωμών του φορέα, φυσικού ή νομικού προσώπου ή οποιασδήποτε οντότητας, ο οποίος έχει την υποχρέωση ανά μήνα, να εκδίδει το προβλεπόμενο φορολογικό στοιχείο με τη συνολική μηνιαία αμοιβή, που προκύπτει από τις ημερήσιες εκκαθαρίσεις, οι οποίες του έχουν καταβληθεί.

9. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ηλεκτρονικό μητρώο, στο οποίο τηρούνται, επιπλέον των αναφερομένων στην παράγραφο 4, και τα παρακάτω στοιχεία:

α) Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2, και οι αντίκλητοί τους στις περιπτώσεις που απαιτείται.

β) Οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής του διοικητικού προστίμου και των λοιπών κυρώσεων.

10. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα και με τις οικείες διατάξεις του ν. 4512/2018 (Α' 5), είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και την Εθνική Αρχή Διαφάνειας, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης, αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια, με τήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

11. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης του παρόντος, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παραγράφου 9, καθώς και το ύψος των ποινών της παραγράφου 6 του παρόντος. Με την παραπάνω απόφαση καθορίζεται ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 10, από την οποία τίθεται σε ισχύ και η παράγραφος 4.

12. Φορέας διαμεσολάβησης που έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος, καθώς και τις διατάξεις της παραγράφου 1 του επόμενου άρθρου πρέπει να αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις και των δύο άρθρων.

13. Οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες».

2. Τροποποιούνται το εδάφιο πρώτο και η περίπτωση α' της παραγράφου 2, οι παράγραφοι 5, 9, 10, η περίπτωση α' και το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 6, καταργούνται η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 και η παράγραφος 4 του άρθρου 13 του ν. 4530/2018 (Α' 59), όπως ισχύει, αναριθμούνται οι παράγραφοι 6 έως 14, και το άρθρο 13 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 13

Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για την ενοίκιαση Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό

1. Φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για την ενοίκιαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και των κατ' εξουσιοδότησή της κανονιστικών πράξεων, Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, εφόσον ασκούν αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της υπηρεσίας από τους οδηγούς. Ειδικότερα, ασκούν αποφασιστική επιρροή εάν: (α) καθορίζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως δια της παροχής εκπλώσεων ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή και (β) καθορίζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή, η παροχή υπηρεσίας διαμεσολάβησης, η οποία έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, ασκείται κατόπιν άδειας, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Δεν απαιτείται η άδεια της παραγράφου 2 για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης, οι οποίες δεν έχουν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τα ανωτέρω.

2. Για τη χορήγηση άδειας ο φορέας υπηρεσίας ηλεκτρονικής

ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης, ως ανωτέρω περιγράφεται, υποβάλλει ηλεκτρονικά μέσω του Ψηφιακού Μητρώου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ελληνική γλώσσα ή σε επίσημη μετάφραση τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομοπονητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του: ονοματεπώνυμο/επωνυμία, Α.Δ.Τ., Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ., διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Αντίκλητος που θα απωλέσει, για οποιονδήποτε λόγο, την ιδιότητά του αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 9 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτά δύνανται είτε να ιδρύουν εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβληθεί η αίτηση και θα ασκείται η δραστηριότητα είτε να ιδρύουν υποκατάστημα. Στην τελευταία περίπτωση, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με τον φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου, που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας που θα απωλέσει, για οποιοδήποτε λόγο, την ιδιότητά του αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκαταστήματος.

β) Παράβολο Δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

3. Η αρμόδια υπηρεσία οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια. Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στην ανωτέρω προθεσμία συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή σε βάρος τους ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών.

4. Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση υποχρεούνται να καταχωρούν στο Μητρώο της παραγράφου 9 τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης, όπως εκάστοτε ισχύουν, τις άδειες κυκλοφορίας των Ε.Ι.Χ. οχημάτων, τα στοιχεία των εκμισθωτών των Ε.Ι.Χ. οχημάτων, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβασης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσολάβησης. Η καταχώριση των στοιχείων γίνεται ανά Ε.Ι.Χ. όχημα.

5.α) Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο αντίκλητος, σύμφωνα με την παράγραφο 2, επιβάλλεται στο φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης διοικητικό πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ.

Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παράγραφος 6 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανακαλείται η άδεια της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 6.

γ) Για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Ι.Χ. οχή-

ματος ή της άδειας οδήγησης οδηγού, που προβλέπονται από τις διατάξεις του παρόντος, επιβάλλεται την πρώτη φορά διοικητικό πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, τη δεύτερη φορά διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στο φορέα διαμεσολάβησης, τη δεύτερη φορά επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά διοικητικό πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ, την τέταρτη φορά διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 6, καθώς και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και στερείται του Ιατρικού Πιστοποιητικού της παραγράφου 4 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012, επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης έως δύο (2) χρόνια.

ε) Στον εκμισθωτή του Ε.Ι.Χ. οχήματος, που εκτελεί παρανόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ ανά όχημα. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παραγράφου 2, παρότι οφείλει να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παράγραφος 6 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Τα άνω ποσά βεβαιώνονται, κατά την οικεία νομοθεσία, παραχρήμα στο δημόσιο ταμείο σε ειδικό κωδικό για τις δράσεις οδικής ασφάλειας και ηλεκτρονικών συστημάτων.

Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις επιβάλλονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από ακρόαση του εμπλεκόμενου προσώπου.

6. Σε περίπτωση λειτουργίας του φορέα άνευ αδειάς, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί τη σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δίωξης ηλεκτρονικού εγκλήματος, για τη διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαιρών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

7. Τα οχήματα, με τα οποία παρέχονται οι παραπάνω υπηρεσίες κατόπιν διαμεσολάβησης φορέα, που έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την παράγραφο 2, φέρουν διακριτικό γνώρισμα σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό του Ε.Ι.Χ. οχήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό γνώρισμα του προηγούμενου εδαφίου.

8. Εφόσον η εκτέλεση του αντικείμενου της μίσθωσης διενεργείται εντός της Ελληνικής Επικράτειας τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους εκμισθωτές Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό ή/ και τους οδηγούς ή/ και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων.

9. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ηλεκτρονικό μητρώο, στο οποίο τηρούνται, επιπλέον των αναφερόμενων στην παράγραφο 5, και τα παρακάτω στοιχεία:

α) Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 και οι αντίκλητοί τους στις περιπτώσεις που απαιτείται.

β) Οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής του διοικητικού προστίμου και των λοιπών κυρώσεων.

10. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα και με τις οικείες διατάξεις του ν. 4512/2018 (Α' 5), είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και την Εθνική Αρχή Διαφάνειας, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια με τήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

11. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης του παρόντος, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παραγράφου 9, καθώς και το ύψος των ποινών της παραγράφου 5 του παρόντος. Με την παραπάνω απόφαση καθορίζεται ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 9, από την οποία τίθεται σε ισχύ και η παράγραφος 4.

12. Οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες.»

Άρθρο 41

Τροποποίηση του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ. και χωροθέτηση θέσεων/στάθμευσης (πίτσες) Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχημάτων

1. Το άρθρο 34 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57) τροποποιείται ως εξής:

α) Στην περίπτωση ι' της παραγράφου 2 αντικαθίσταται η λέξη «οικοδομικών» με τη λέξη «ρυμοτομικών»

β) Στο πέμπτο εδάφιο της παραγράφου 5, στο τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 8 και στο τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 10 τροποποιούνται οι τίτλοι των αρμόδιων Υπουργών.

γ) Στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου 12 αντικαθίσταται ο τίτλος του νομάρχη με εκείνον του Περιφερειάρχη.

δ) Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 10 αντικαθίσταται η φράση «πλην των περιπτώσεων ιστ' και ιη'», με τη φράση «πλην των περιπτώσεων ιστ' έως και ιη'».

ε) Στο τέλος του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 12 και στο τέλος της παραγράφου 12Α, μετά τη φράση «του Ποινικού Κώδικα», προστίθεται η φράση «όπως ισχύει».

στ) Αντικαθίσταται η παράγραφος 13.

Το άρθρο αυτό διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«Άρθρο 34

Στάση και στάθμευση

1. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

2. Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

α) Επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,

β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,

γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,

δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων,

ε) σε πεζοδρόμια πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται, για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση,

στ) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,

ζ) πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχων) και σε στροφές ανεπαρκούς

ορατότητας για προσπέρασμα,

η) σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα,

θ) σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών,

ι) σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή ρυμοτομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών,

ια) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,

ιβ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση,

ιγ) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης

ιδ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν το σκοπό

ιε) επί σηματοδοτημένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως,

ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ),

ιζ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ),

ιη) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ).

3. Η στάθμευση οχήματος στο οδόστρωμα απαγορεύεται και:

α) σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,

β) μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παροδίου ιδιοκτησίας ως και απέναντι από αυτήν, όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος - έξοδος οχημάτων εξ αυτής,

γ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει,

δ) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,

ε) παράπλευρά άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρά με το άλλο σε διπλή σειρά,

ζ) σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα προ και μετά από πυροσβεστικά σημεία,

η) προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,

θ) αν υποδηλώνει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα,

ι) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI),

ια) στις εισόδους και εξόδους των πεζοδρόμων ως και πάνω σε αυτούς,

ιβ) επί του κεντρικού οδοστρώματος οδών τριών οδοστρωμάτων, καθώς και εκτός κατοικημένων περιοχών, επί των οδοστρωμάτων οδών σηματοδοτημένων ως οδών προτεραιότητας με κατάλληλες πινακίδες.

4. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για το σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα των οδών, αν δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό.

5. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση, οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτά όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέ-

τρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.

Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέρα από είκοσι τέσσερις (24) συνεχείς ώρες.

Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες, οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξη τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής, στην οποία προβλέπονται και οι δαπάνες φύλαξης, συντήρησης κ.λπ..

6. Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, επιβάλλεται να τοποθετούνται παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος και επί της αντιστοιχούσας γι' αυτούς προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς, εκτός αν ορίζεται με σήμανση διαφορετικά. Εντούτοις, η επί της άλλης πλευράς στάση ή στάθμευση επιτρέπεται, όταν η στάση ή η στάθμευση επί της αντιστοιχούσας προς κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς εμποδίζεται λόγω παρουσίας σιδηροτροχιών. Δύνανται να επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση στο μέσον του οδοστρώματος, σε ειδικά σημειούμενες θέσεις.

7. Οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων που σταθμεύουν δεν επιτρέπεται να απομακρύνονται από αυτά, εάν δεν λάβουν προηγουμένως τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή δυστυχήματος και, προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα, για να εμποδιστεί η χρησιμοποίηση αυτών χωρίς την άδεια των οδηγών τους.

8. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες κ.λπ.), να ενεργούν τη μεταφορά από οχήματα του οποίου σταθμεύει σε απαγορευμένη θέση ή την απομάκρυνση τροχόσπιτων, σκαφών ή άλλων ογκωδών αντικειμένων, αν εξαιτίας της στάθμευσης των οχημάτων ή της εγκατάλειψης των τροχόσπιτων και σκαφών ως και των αντικειμένων αυτών παρεμποδίζεται η κυκλοφορία. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα αποκλεισμένης της παραβίασης των θυρών του οχήματος σε σταθμό αυτοκινήτων ή άλλο κατάλληλο χώρο, αφού ληφθούν μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για τη μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος μέσα σε εύλογη προθεσμία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, ως και τα φυλακτρα του οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού ή του σκάφους ή των άλλων αντικειμένων, ο οποίος μπορεί να τα παραλάβει αμέσως μετά την καταβολή των εξόδων αυτών.

Μεταφορά οχήματος, έστω και αν τούτο σταθμεύει νόμιμα, μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς επιβολή διοικητικών ποινών ή άλλων επιβαρύνσεων, όταν υφίσταται κατάσταση ανάγκης ή για λόγους ασφαλείας, ειδοποιημένου όμως προς τούτο, με κάθε πρόσφορο μέσο, του ιδιοκτήτη ή κατόχου, μέσα σε εύλογη προθεσμία.

9. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. Η πινακίδα τοποθετείται στο οδόστρωμα και σε απόσταση μεγαλύτερη από είκοσι (20) μέτρα στις κατοικημένες περιοχές, πενήντα (50) δε μέτρα εκτός κατοικημένων περιοχών, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του παρόντος. Η αυτή υποχρέωση υφίσταται και για τα ρυμουλκούμενα στην ως άνω περίπτωση.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, πλην των περιπτώσεων ιστ' έως και ιη' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα ορί-

ζονται στο ήμισυ, όταν οι παραβάσεις αφορούν σε μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τριώρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη ορίζονται τα ειδικότερα θέματα και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

11. Ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση θεωρείται ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω και, σε περίπτωση απουσίας του οδηγού, ο κάτοχος αυτού. Εάν το όχημα ανήκει σε επιχείρηση ενοικιάσεως και είναι μισθωμένο, ως παραβάτης λογίζεται ο μισθωτής που προκύπτει από το μισθωτήριο συμβόλαιο.

12. Απαγορεύεται η κατάληψη με οποιονδήποτε μέσο και για οποιονδήποτε λόγο μέρους ή ολοκλήρου του οδοστρώματος των εθνικών, επαρχιακών, και δημοτικών ή κοινοτικών οδών δια των οποίων διεξάγεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων και μη οχημάτων. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγούμενου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παραγράφου 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα όπως ισχύει. Παράλληλα, και ανεξάρτητα, της κατά το προηγούμενο εδαφίο ποινής, με πράξη του οικείου Περιφερειάρχη, μετά προηγούμενη ακρόαση αυτού σε βάρος του οποίου λαμβάνεται το μέτρο, ανακαλείται για ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής, οριστικά, αν πρόκειται για όχημα δημόσιας χρήσης, το δικαίωμα κυκλοφορίας αυτού ως δημόσιας χρήσης, διατασσόμενης συγχρόνως της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

12Α. Απαγορεύεται η καθ' οιονδήποτε τρόπο κατάληψη μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος και των εγκατεστημένων σε αυτό σταθμών διοδίων των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και η παρεμπόδιση ή διακοπή (μερική ή ολική) της λειτουργίας των σταθμών διοδίων με οποιονδήποτε τρόπο. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγούμενου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παραγράφου 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα, όπως ισχύει.

13. Επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου αυτού:

α) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ως και τροχιοδρομικών οχημάτων.

Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για τις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ. από αυτούς, ύστερα από ειδική μελέτη αυτών, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (Α' και Β' βαθμού) για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με τις οποίες πρέπει να εξασφαλιστεί η ομαλή, ασφαλής και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές.

Στις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατή η τοποθέτηση επί του οδοστρώματος ειδικών προεξοχών για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών. Επίσης επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) στις διασταυρώσεις. Οι προδιαγραφές των προεξοχών, καθώς και των οριοδεικτών και η διαδικασία της τοποθέτησης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

β) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων αφετηρίας, στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ). Στις περιπτώσεις αυτές:

αα) για τις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ., οι τελευταίοι εκπονούν ειδική μελέτη, βάσει της οποίας γίνεται από αυτούς τους φορείς ο καθορισμός των θέσεων αφετηρίας,

στάσης/στάθμευσης (πιάτσες), έπειτα και από πρόταση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.

ββ) για τις λοιπές περιοχές της χώρας οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) καθορίζονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (Α' και Β' βαθμού) με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.

Οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) χωροθετούνται πλησίον κεντρικών σημείων σημαντικής προσέλευσης μετακινήσεων, σε θέσεις όπου εξασφαλίζεται η ασφαλής κυκλοφοριακή ροή και τα επίπεδα κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης για όλους τους χρήστες της οδού, σε σημεία του οδικού δικτύου, όπου επιτρέπεται η στάση και στάθμευση.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα κριτήρια χωροθέτησης των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ), καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης της περίπτωσης β'.

14. Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται κάθε φορά από την αρμόδια αρχή.

Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.

15. Οι διατάξεις της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.»

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 28 και της παραγράφου 1 του άρθρου 29 του ν.4530/2018 (Α' 59), εξακολουθούν να ισχύουν.

3. Το άρθρο 17 του ν. 4530/2018 (Α' 59), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 17

Χωροθέτηση θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες)
Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχημάτων

Στο οδικό δίκτυο των πρωτεύουσών των περιφερειακών ενότητων, οι ΟΤΑ (Α' και Β' βαθμού) υποχρεούνται να καθορίσουν θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχήματα εντός δεκαοκτώ (18) μηνών από την έκδοση της υπουργικής απόφασης της παραγράφου 13 του άρθρου 34 του ν. 2696/99 (Α' 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας». Η προθεσμία αυτή για τους Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ., οι οποίοι είναι αρμόδιοι φορείς για τον καθορισμό θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχήματα στην Περιφέρεια Αττικής και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, ορίζεται σε δύο (2) χρόνια από την έκδοση της ανωτέρω Απόφασης.»

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 42

Χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης

1. Επιτρέπεται η δυνατότητα οδήγησης οχημάτων με κατοχή προσωρινής άδειας οδήγησης, η οποία χορηγείται στις ακόλουθες περιπτώσεις υποψηφίων οδηγών:

α. στους επιτυχόντες δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς:

αα. για αρχική χορήγηση άδειας οδήγησης ή

ββ. για επέκταση άδειας οδήγησης σε άλλη κατηγορία,

β. σε όσους υποβάλλουν στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών

και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας αίτηση με πλήρη φάκελο δικαιολογητικών για:

αα. ανανέωση της άδειας οδήγησης, εφόσον έχει λήξει η ισχύς της,

ββ. έκδοση αντιγράφου ελληνικής άδειας οδήγησης λόγω απώλειας ή κλοπής,

γγ. προσθήκη του κωδικού 96 στην κατηγορία Β' της ελληνικής άδειας οδήγησης,

δδ. άρση του κωδικού 114,

εε. μεταβολή στοιχείων ελληνικής άδειας οδήγησης,

στστ. περιορισμό κατηγοριών ισχύουσας ελληνικής άδειας οδήγησης.

2. Η χορήγηση της προσωρινής άδειας οδήγησης διενεργείται ηλεκτρονικά μέσω κατάλληλου Πληροφοριακού Συστήματος (Π.Σ.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η αίτηση των δικαιούχων του παρόντος άρθρου για έκδοση προσωρινής άδειας οδήγησης υποβάλλεται ηλεκτρονικά, κατόπιν ταυτοποίησης του δικαιούχου στο Π.Σ.. Η προσωρινή άδεια οδήγησης χορηγείται από το Π.Σ. σε ψηφιακή ή έντυπη μορφή.

3.α. Για τη χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης των δικαιούχων των υποπεριπτώσεων αα' και ββ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ο ταυτοποιημένος δικαιούχος χρήστης του Π.Σ. λαμβάνει σε ψηφιακή ή έντυπη μορφή την προσωρινή άδεια οδήγησης κατόπιν ηλεκτρονικής αντιστοίχισης και μόνον με το γεγονός της επιτυχίας του στην κατά περίπτωση δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, όπως καταχωρείται και τηρείται στο Μηχανογραφικό Σύστημα Καταγραφής Αποτελεσμάτων των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς (ΜΗΣΚΑ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με βάση το Δελτίο Εκπαίδευσης και Εξέτασης, καθώς και το Πρακτικό Δοκιμασίας Προσόντων και Συμπεριφοράς.

β. Για τη χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης των δικαιούχων των υποπεριπτώσεων αα' έως και στστ' της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του παρόντος ακολουθείται η εξής διαδικασία: Με την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών του δικαιούχου στην κατά τόπο αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, ο εξουσιοδοτημένος υπάλληλος, αφού ελέγξει την πληρότητα των σχετικών δικαιολογητικών, καταχωρίζει αυθημερόν το γεγονός της πληρότητας των δικαιολογητικών στο Π.Σ.. Κατόπιν, ο δικαιούχος μετά από την ταυτοποίησή του από το Π.Σ. υποβάλλει την αίτησή του ηλεκτρονικά για τη λήψη της προσωρινής άδειας οδήγησης σε ψηφιακή ή έντυπη μορφή.

4. Με την προσωρινή άδεια οδήγησης επιτρέπεται η οδήγηση της συγκεκριμένης κατηγορίας οχήματος αποκλειστικά και μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα έως και την ημερομηνία παραλαβής του εντύπου της άδειας οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ. 51/2012 (Α' 101). Σε κάθε περίπτωση το χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου δεν δύναται να υπερβαίνει τους τέσσερις (4) μήνες από την ημερομηνία επιτυχούς δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ή την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως με πλήρη φάκελο δικαιολογητικών, αντίστοιχα. Με την επιφύλαξη των ειδικότερα οριζόμενων στις διατάξεις της παρούσας παραγράφου, η προσωρινή άδεια οδήγησης οχημάτων παρέχει στον κάτοχο της όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που παρέχει η κατοχή άδειας οδήγησης της συγκεκριμένης κατηγορίας οχήματος. Ο κάτοχος προσωρινής άδειας οδήγησης υπόκειται σε όλες τις ρυθμίσεις και κυρώσεις της κείμενης νομοθεσίας για την οδική κυκλοφορία οχημάτων.

5. Ο κάτοχος προσωρινής άδειας οδήγησης υποχρεούται να φέρει κατά την οδήγηση, δελτίο αστυνομικής ταυτότητας ή ισχύον διαβατήριο ή άλλο επίσημο έγγραφο αναγνώρισης της ταυτότητάς του, καθώς και απλή εκτύπωση ή σε κατάλληλο μέσο σε ψηφιακή μορφή την προσωρινή άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τις κατά περίπτωση εφαρμοστέες διατάξεις για τα έγγραφα που υποχρεούται να φέρει κατά την οδήγηση ο οδηγός. Εφόσον ο κάτοχος προσωρινής άδειας οδήγησης κατέχει συγχρόνως και ισχύουσα άδεια οδήγησης άλλης κατηγορίας, υποχρεούται να φέρει και την τελευταία κατά την οδήγηση.

Άρθρο 43**Έλεγχος προσωρινής άδειας οδήγησης**

Αρμόδια όργανα ελέγχου για την ύπαρξη, εγκυρότητα και γνησιότητα της προσωρινής άδειας οδήγησης είναι τα αρμόδια για τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων για την οδική κυκλοφορία ελεγκτικά όργανα. Για τη διενέργεια του ελέγχου, τα αρμόδια όργανα του προηγούμενου εδαφίου, μεταξύ άλλων, αποκτούν δικαιώματα εξουσιοδοτημένου χρήστη στο Πληροφοριακό Σύστημα (Π.Σ.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναφορικά με τον έλεγχο των στοιχείων ταυτοποίησης του δικαιούχου και την κατά περίπτωση επιβεβαίωση της επιτυχίας του σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για την οποία χορηγείται η προσωρινή άδεια οδήγησης, ή την επιβεβαίωση πληρότητας φακέλου, όπως καταχωρίζεται και τηρείται στο Π.Σ.. Η διαδικασία του προηγούμενου εδαφίου διενεργείται επιτόπου, μέσω διαδικτυακής πρόσβασης των οργάνων ελέγχου στο Π.Σ..

Άρθρο 44**Ειδικές ρυθμίσεις για την αφαίρεση της προσωρινής άδειας οδήγησης**

1. Σε περίπτωση που κάτοχος προσωρινής άδειας οδήγησης υποπέσει σε παράβαση για την οποία προβλέπεται ως μέτρο η προσωρινή αφαίρεση της άδειας οδήγησης, στερείται τόσο του δικαιώματος να οδηγεί για το προβλεπόμενο χρονικό διάστημα τόσο με την προσωρινή άδεια οδήγησης, όσο και με την υπό έκδοση άδεια οδήγησης. Το σχετικό μέτρο επιβάλλεται από τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις σχετικές διατάξεις που διέπουν τις παραβάσεις. Τυχόν εκδοθείσα άδεια οδήγησης κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα παραδίδεται αμελλητί από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας στο αρμόδιο ελεγκτικό όργανο και επιστρέφεται στον κάτοχο της σύμφωνα με τις κατά περίπτωση εφαρμοστέες διατάξεις.

2. Σε περίπτωση που κάτοχος προσωρινής άδειας οδήγησης υποπέσει σε παράβαση για την οποία προβλέπεται ως μέτρο η οριστική αφαίρεση της άδειας οδήγησης, στερείται τόσο του δικαιώματος χορήγησης της άδειας οδήγησης, όσο και της δυνατότητας οδήγησης με προσωρινή άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος μέρους. Το σχετικό μέτρο επιβάλλεται με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου οργάνου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις κατά περίπτωση εφαρμοστέες διατάξεις.

Άρθρο 45**Κυρώσεις**

1. Όποιος καταλαμβάνεται να κατέχει πλαστή ή παραποιημένη προσωρινή άδεια οδήγησης ή να κάνει χρήση αυτής τιμωρείται με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα, όπως ισχύει. Επιπρόσθετα, αφαιρείται το δικαίωμα οδήγησης με προσωρινή άδεια οδήγησης, καθώς και η ισχύουσα άδεια οδήγησης που τυχόν κατέχει και επιβάλλεται το μέτρο της αφαίρεσης του δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας για χρονικό διάστημα ενός (1) έτους από την ημερομηνία που καταλαμβάνεται να διαπράττει το αδίκημα του προηγούμενου εδαφίου. Σε περίπτωση υποτροπής, πέραν των κυρώσεων που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία, επιβάλλεται το δικητικό μέτρο της αφαίρεσης του δικαιώματος απόκτησης άδειας οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών.

2. Λοιπές ποινικές κυρώσεις, διοικητικά μέτρα, χρηματικές ποινές και πρόστιμα για παραβάσεις των ισχυουσών για την οδική κυκλοφορία διατάξεων επιβάλλονται και στους κατόχους προσωρινής άδειας οδήγησης του παρόντος Μέρους.

Άρθρο 46**Εξουσιοδοτική διάταξη**

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Υποδο-

μών και Μεταφορών, και μπορεί να αναπροσαρμόζεται η διάρκεια ισχύος της προσωρινής άδειας οδήγησης, να εξειδικεύεται το κυρωτικό πλαίσιο για παραβάσεις σχετικές με την προσωρινή άδεια οδήγησης και να καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και οι διαδικασίες ελέγχου.

Άρθρο 47**Μεταβατικές διατάξεις**

1. Η ανάπτυξη ή αναβάθμιση και λειτουργία του Π.Σ. μέσω του οποίου παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης της προσωρινής άδειας οδήγησης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Μέρους πραγματοποιείται ως ακολούθως:

α. Για τους δικαιούχους των υποπερίπτωσης αα' και ββ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 42 απαιτείται να έχει υλοποιηθεί το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

β. Για τους δικαιούχους των υποπερίπτωσης αα' έως και στστ' της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 42 απαιτείται να έχει υλοποιηθεί το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Για την ολοκλήρωση κάθε σταδίου υλοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος και την έναρξη της δυνατότητας χορήγησης προσωρινής άδειας οδήγησης μέσω του Π.Σ. στους δικαιούχους του παρόντος Μέρους, εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εντός των προθεσμιών που ορίζονται στην παράγραφο 1.

3. Έως την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης της προηγούμενης παραγράφου, το έντυπο της προσωρινής άδειας εκτυπώνεται από την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας και χορηγείται στον ενδιαφερόμενο ως ακολούθως:

α. Σε περίπτωση αρχικής χορήγησης ή επέκτασης άδειας σε άλλη κατηγορία, εκτυπώνεται ταυτόχρονα με το Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης (Δ.Ε.Ε.). Κατά τον προγραμματισμό για δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς παραδίδεται στον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό, ο οποίος το φέρει υποχρεωτικά μαζί του κατά τη δοκιμασία και το παραδίδει στην επιτροπή εξέτασης πριν την έναρξη αυτής. Μετά το πέρας επιτυχούς δοκιμασίας, υπογράφεται από τη διενεργήσασα τη δοκιμασία επιτροπή και χορηγείται στον επιτυχόντα υποψήφιο οδηγό ή οδηγό.

β. Σε περίπτωση ανανέωσης άδειας οδήγησης ή έκδοσης αντιγράφου ελληνικής άδειας λόγω απώλειας ή κλοπής ή προσθήκης Κωδικού 96 στην κατηγορία Β' ή άρσης του κωδικού 114 ή μεταβολής στοιχείων ελληνικής άδειας ή περιορισμού κατηγοριών ισχύουσας άδειας οδήγησης, μετά από τον έλεγχο των υποβληθέντων δικαιολογητικών και εφόσον διαπιστωθεί η πληρότητα του φακέλου.

4. Το έντυπο της προσωρινής άδειας οδήγησης χορηγείται άπαξ και δεν αντικαθίσταται σε περίπτωση απώλειας. Σε περίπτωση απώλειας, ο ενδιαφερόμενος τη δηλώνει υποχρεωτικά εντός τριών (3) ημερών στην οικεία Αστυνομική Αρχή, καθώς και στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας που το έχει εκδώσει. Σε κάθε περίπτωση, το έντυπο της προσωρινής άδειας οδήγησης παραδίδεται από τον ενδιαφερόμενο στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών κατά την παραλαβή του εντύπου της άδειας οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ. 51/2012.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι προδιαγραφές του εντύπου της προσωρινής άδειας οδήγησης και οι αναγραφόμενες σε αυτό πληροφορίες, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μπορούν να αναπροσαρμόζονται οι προθεσμίες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου και να ρυθμίζεται κάθε σχετικό θέμα για τη διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για τη χορήγηση της προσωρινής άδειας οδήγησης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων.

7. Οι διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος άρθρου τίθενται σε ισχύ ένα (1) μήνα μετά από τη δημοσίευση του πα-

ρόντος νόμου.

Οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί που έχουν επιτύχει σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς και αντιστοίχως, για τις λοιπές διαδικασίες, όσοι έχουν καταθέσει πλήρη φάκελο δικαιολογητικών, κατά τη δημοσίευση του νόμου και μέχρι τη θέση σε ισχύ των παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, δύνανται, μετά το πέρας του ως άνω χρονικού διαστήματος, να εφοδιάζονται με προσωρινή άδεια οδήγησης από την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 48

Τροποποίηση άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ.

1. Το άρθρο 94 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57) τροποποιείται ως εξής:

α. Στις περιπτώσεις β', γ' και δ' της παραγράφου 3 αντικαθίσταται η φράση «την κανονική» από τη φράση «τη συνήθη».

β. Στο τέλος της παραγράφου 3 προστίθεται νέα περίπτωση ζ'.

γ. Στις παραγράφους 6 και 7 τροποποιούνται οι αναφερόμενοι τίτλοι των Υπουργών.

δ. Η παράγραφος 8 τροποποιείται.

Το άρθρο αυτό διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«Άρθρο 94

Άδειες Οδήγησης – Κυρώσεις –
Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών

1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας άδειας οδήγησης. Οι κατηγορίες των αδειών οδήγησης, η κλιμάκωση και η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών, καθώς και η χορήγηση, ανανέωση και η αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αυτών ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101).

2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:

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.

β. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, ακόμα και εάν κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περίπτωση α' της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.

3. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του παρόντος και εφόσον έχουν συμπληρώσει την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία που προβλέπεται για τη χορήγηση ελληνικής άδειας οδήγησης:

α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τα κράτη Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν.

β. Οι κάτοχοι ισχύουσας διεθνούς άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδος, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

γ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

δ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

ε. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.

στ. Τα μέλη διπλωματικών αποστολών και προξενικών αρχών, καθώς και τα μέλη Διεθνών Οργανισμών και Γραφείων Διεθνών Οργανισμών στην Ελλάδα ως και τα μέλη των οικογενειών τους, υπήκοοι τρίτων χωρών, πλην των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, και κάτοχοι Δελτίου Ταυτότητας εκδοθέντος από τη Διεύθυνση Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, εφόσον κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της χώρας τους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή συνοδεύεται από βεβαίωση της εκδούσας αρχής, για το δικαίωμα οδήγησης οχήματος βάσει των κατηγοριών που κατέχουν, επίσημα μεταφρασμένης.

ζ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης.

Για την οδήγηση των υπόψη οχημάτων από τους ανωτέρω απαιτείται η κατοχή ισχύουσας εθνικής άδειας των αντίστοιχων κατηγοριών υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί μοτοποδηλάτο, μοτοσικλέτα, μηχανοκίνητο τρίκυκλο, ελαφρύ τετράκυκλο, τετράκυκλο και αυτοκίνητο και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 1 του παρόντος ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, καθώς και με επιτόπου αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α' 49).

Για τη σχετική παράβαση που αφορά στην ειδική άδεια οδήγησης οδηγού επιβατικού δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α' 82).

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί αυτοκίνητο φορτηγό ή λεωφορείο χωρίς να κατέχει το κατάλληλο Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 74/2008 (Α' 112), τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ και με αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη λειτουργία Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

γ) Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ορίζονται:

α. Η διαδικασία χορήγησης, ανανέωσης, αντικατάστασης, ανταλλαγής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που αφορά τις άδειες οδήγησης.

β. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων, καθώς και ο τρόπος συγκρότησης των εξεταστικών επιτροπών και οι υποχρεώσεις των εξεταστών.

γ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, του Υπουργού Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών, τρο-

ποποιοούνται και συμπληρώνονται τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α' 101).»

2. Τα διοικητικά πρόστιμα της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου μειώνονται κατά πενήντα τοις εκατό (50%) σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 5 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

ΜΕΡΟΣ Δ' ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 49 Τροποποιήσεις του π.δ. 84/2018 «Οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας» (Α' 156)

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του π.δ. 84/2018 (Α' 156), αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο Διοικητής ΑΠΑ πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον: α) Πτυχίο Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, β) άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως της αγγλικής και γ) σημαντική αποδεδειγμένη επαγγελματική εμπειρία. Ιδιαίτερα προσόντα που λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή Διοικητή ΑΠΑ είναι: α) η πολυετής εργασιακή εμπειρία στη διοίκηση, β) η προϋπηρεσία σε ανωτάτου επιπέδου διοίκηση σε υψηλού κύρους φορείς, γ) η εμπειρία στη διαχείριση συμβάσεων, δ) η εμπειρία στη διαχείριση μεγάλων έργων υποδομών, ε) η υψηλή επιστημονική κατάρτιση με την κατοχή μεταπτυχιακών ή διδακτορικών τίτλων σπουδών της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, στ) η γνώση και εμπειρία σε θέματα ανταγωνισμού και εφαρμογής της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ζ) η επαγγελματική εξειδίκευση σε τεχνικά, οικονομικά και νομικά ζητήματα και η) η διεθνής εμπειρία.»

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 7 του π.δ. 84/2018 αντικαθίσταται ως εξής:

«Δεν επιλέγεται για την θέση Διοικητή ΑΠΑ πρόσωπο που για χρονικό διάστημα έως τριών (3) ετών πριν την συμμετοχή του στην διαδικασία επιλογής Διοικητή ΑΠΑ κατείχε την οποιαδήποτε έμμισθη θέση με την ΥΠΑ ή είχε αποκτήσει την οποιαδήποτε εργασιακή σχέση με οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών ή συμμετείχε στο κεφάλαιό της ή είχε άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από επιχειρήσεις του κλάδου των αερομεταφορών ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητα αυτών.»

3. Στην παράγραφο 5 του άρθρου 7 του π.δ. 84/2018, η φράση «για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών» αντικαθίσταται από τη φράση «για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών».

4. Στην παράγραφο 6 του άρθρου 7 του π.δ. 84/2018, η φράση «και για τα πέντε (5) επόμενα έτη» αντικαθίσταται από τη φράση «και για τα τρία (3) επόμενα έτη».

5. Στην παράγραφο 7 του άρθρου 7 του π.δ. 84/2018, η φράση «να έχει παρέλθει χρονικό διάστημα τουλάχιστον δέκα (10) ετών» αντικαθίσταται από τη φράση «να έχει παρέλθει χρονικό διάστημα τουλάχιστον πέντε (5) ετών».

Άρθρο 50 Τροποποιήσεις του π.δ. 8/2004 «Προϋποθέσεις καταβολής αποζημιώσεως στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας σε περίπτωση οριστικής απώλειας ειδικότητας» (Α' 4), όπως ισχύει.

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 1 του π.δ. 8/2004 (Α' 4) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στις διατάξεις του διατάγματος αυτού υπάγονται οι υπάλληλοι της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), μόνιμοι και Ι.Δ.Α.Χ., που ανήκουν στον κλάδο των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, εφόσον έχουν συμπληρωμένα είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον έτη υπηρεσίας στον κλάδο, με την επιφύλαξη της παράγραφο 3 του άρθρου 8 του παρόντος διατάγματος.»

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 η λέξη: «Υπηρεσίας» αντικαθίσταται από την φράση «ΑΠΑ ή της ΥΠΑ».

3. Η παράγραφος 3 του άρθρου 3 του π.δ. 8/2004 (Α' 4) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η γνωμοδότηση της Ανωτάτης Υγειονομικής Επιτροπής Αεροπορίας επί σχετικών ερωτημάτων της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ για υπαλλήλους του κλάδου Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ), της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ αντίστοιχα, υποβάλλεται, τόσο για τους υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ της ΑΠΑ όσο και τους υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ της ΥΠΑ, αποκλειστικά στον Διοικητή της ΥΠΑ, ο οποίος, εντός μηνός από την περιέλευση σε αυτόν της γνωμοδότησης της Επιτροπής, εκδίδει διαπιστωτική πράξη ανάκλησης ειδικότητας του υπαλλήλου κλάδου ΕΕΚ, τόσο της ΑΠΑ όσο και της ΥΠΑ, καθώς και δικαιώματος αποζημίωσής του αποκλειστικά από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.»

4. Στο άρθρο 5 του π.δ. 8/2004 (Α' 4), προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Στην περίπτωση των υπαλλήλων του κλάδου ΕΕΚ της ΑΠΑ η απώλεια ειδικότητας για λόγους αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων διαπιστώνεται κατόπιν σχετικής αίτησής τους στην ίδια ως άνω Επιτροπή. Η αίτηση των υπαλλήλων του κλάδου των ΕΕΚ της ΑΠΑ συνοδεύεται από σχετική εισήγηση του Διοικητή της ΑΠΑ και διαβιβάζεται στην Επιτροπή με ευθύνη του Διοικητή της ΥΠΑ. Το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται ο υπάλληλος του κλάδου των ΕΕΚ της ΑΠΑ υπολογίζεται με τον ίδιο τρόπο που υπολογίζεται για τους υπαλλήλους του κλάδου των ΕΕΚ της ΥΠΑ και βαρύνει αποκλειστικά την ΥΠΑ. Ο Διοικητής της ΥΠΑ, εντός μηνός από τη γνωστοποίηση σε αυτόν της σχετικής απόφασης της Επιτροπής, εκδίδει διαπιστωτική πράξη ανάκλησης ειδικότητας του υπαλλήλου και δικαιώματος αποζημίωσής του.»

5. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 του π.δ. 8/2004 (Α' 4), μετά τη φράση «στην υπηρεσία υπαλλήλου,» προστίθεται η φράση «του κλάδου ΕΕΚ της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ» και διαγράφεται η φράση «Δ/νση Εναέριας Κυκλοφορίας της Κεντρικής Υπηρεσίας της».

6. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του π.δ. 8/2004 (Α' 4), η φράση: «στους Κλάδους ΠΕ2 και ΤΕ2» αντικαθίσταται από τη φράση: «στον κλάδο ΠΕ ΕΕΚ της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ ή αθροιστικά στην ΑΠΑ και την ΥΠΑ».

7. Στο δεύτερο εδάφιο της παράγραφου 1 του άρθρου 8 του π.δ. 8/2004 (Α' 4), η φράση: «και μέχρι 34 έτη υπηρεσίας» αντικαθίσταται από την φράση «και άνω».

8. Στο εδάφιο δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 η φράση: «με τον αριθμό των υπηρετούντων στους κλάδους ΕΕΚ ΠΕ2 και ΤΕ2 υπαλλήλων» αντικαθίσταται από τη φράση «με το ήμισυ του αριθμού των κατεληγμένων οργανικών θέσεων του κλάδου ΠΕ ΕΕΚ, μόνιμων και Ι.Δ.Α.Χ.».

9. Η παράγραφος 3 του άρθρου 9 αντικαθίσταται ως εξής: «Σε περίπτωση θανάτου, η αποζημίωση καταβάλλεται σε σύζυγο και τέκνα κατά τον λόγο της κληρονομικής τους μερίδας».

10. Ως ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων του παρόντος άρθρου ορίζεται η ημερομηνία έκδοσης της απόφασης κατανομής του προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, όπως αυτή προβλέπεται στην υποπερίπτωση γγ' της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 76 του ν. 4427/2016 (Α' 188).

Άρθρο 51 Τροποποίηση του ν. 4427/2016 (Α' 188)

1. Στο άρθρο 73 του ν. 4427/2016 (Α' 188) η φράση «εξαιρουμένων των υπαλλήλων Κλάδου Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, για τους οποίους οι ώρες εργασίας ορίζονται εβδομαδιαίως στις τριάντα τρεις (33)» αντικαθίσταται από τη φράση «εξαιρουμένων των υπαλλήλων του κλάδου Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, κλάδων ΠΕ/ΤΕ Ηλεκτρονικών (ΑΤΣΕΡ), κλάδου ΠΕ/ΤΕ Πληροφοριών Πτήσεων (ΑΦΙΣΟ), καθώς και των υπαλλήλων ανεξαρτήτως κλάδου που εργάζονται σε οργανικές μονάδες της Αεροναυτιλίας με το σύστημα της 24ωρης απασχόλησης (φυλακές) για τους οποίους οι ώρες εργασίας ορίζονται εβδομαδιαίως στις τριάντα τρεις (33).»

2. Η υποπερίπτωση αα' της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 76 του ν. 4427/2016 (Α' 188), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 117 του ν. 4472/2017 (Α' 74) και το άρθρο 41 του

ν. 4599/2019 (Α' 40), αντικαθίσταται ως εξής:

«αα) Μέχρι την επιλογή Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 2, χρέη Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας εκτελεί ο υπηρετών Διοικητής της ΥΠΑ.»

Άρθρο 52

Ρυθμίσεις για την Υπηρεσία Οδικών Τελών

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν. 4388/2016 (Α' 93) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η υπηρεσία οδικών τελών διοικείται από: α) τον Διοικητή και β) τον Υποδιοικητή, που ορίζονται και παύονται αζημίως με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τρία (3) έτη με δυνατότητα παράτασης μόνο μία φορά. Ο Διοικητής και Υποδιοικητής πρέπει να είναι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. ημεδαπής ή αλλοδαπής Οικονομικών Σχολών ή Τμημάτων, επαγγελματιών ανάλυσης αγορών, Προγραμματισμού, Διοίκησης Επιχειρήσεων ή Διπλωματούχοι Μηχανικοί, και πρέπει να έχουν τουλάχιστον διετή εμπειρία σε συναφές αντικείμενο με τις ανάγκες οργάνωσης και λειτουργίας της υπηρεσίας. Οι πάσης φύσεως αποδοχές ή αποζημιώσεις του Διοικητή και Υποδιοικητή καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίες καλύπτονται από τις πιστώσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

2. Στο τέλος της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του ν. 4388/2016 (Α' 93) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών υπάγονται στα υπηρεσιακά και πειθαρχικά συμβούλια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 53

Πρόσθετες απαιτήσεις για την έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας επιβατηγών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί πρώτη φορά σε χώρα του εξωτερικού και έχουν εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα

1. Για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων (κατηγορίας Μ1 της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ) που έχουν ταξινομηθεί πρώτη φορά σε χώρα του εξωτερικού και εισάγονται στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα, πρόσθετα των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών απαιτείται και η υποβολή:

α) Του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) του οχήματος και ειδικότερα:

αα) προκειμένου για οχήματα με προηγούμενη κυκλοφορία σε κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαιτείται η υποβολή ισχύοντος, κατά το χρόνο έκδοσης της Δήλωσης Αφίξης του Οχήματος (Δ.Α.Ο.) στη Χώρα, Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου της χώρας προέλευσής του, χωρίς σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις. Η απαίτηση υποβολής του ανωτέρω Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου ισχύει εφόσον το όχημα είχε καταστεί, σε προγενέστερο χρόνο, υπόχρεο για περιοδικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με τη συχνότητα ελέγχου του κράτους - μέλους προηγούμενης κυκλοφορίας του.

ββ) προκειμένου για οχήματα με προηγούμενη κυκλοφορία σε τρίτη χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαιτείται το όχημα να υποβληθεί υποχρεωτικά σε τεχνικό έλεγχο από Δημόσιο ή Ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο. εντός της ελληνικής επικράτειας και να εκδοθεί Δ.Τ.Ε. που να πιστοποιεί ότι το εν λόγω όχημα δεν παρουσιάζει σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις.

β) Αντιγράφου του τιμολογίου ή του ιδιωτικού συμφωνητικού πώλησης του οχήματος, που εκδίδεται από τον αλλοδαπό κάτοχο (διανομέα ή ιδιώτη) και στο οποίο αναγράφεται υποχρεωτικά και η ένδειξη του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων.

γ) Του Πιστοποιητικού Ταξινόμησης του οχήματος που εκδίδεται από τις τελωνειακές αρχές, στο οποίο αναγράφεται υποχρεωτικά και η ένδειξη του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων κατά την εισαγωγή του.

2. Η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, στην οποία έχει υποβληθεί η αίτηση για την έκ-

δοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, ελέγχει τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων στα κάτωθι δικαιολογητικά:

α) Πιστοποιητικό Τεχνικού Ελέγχου του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσής του.

β) Αντίγραφο του τιμολογίου ή αντίγραφο του ιδιωτικού συμφωνητικού πώλησής του.

γ) Πιστοποιητικό Ταξινόμησης του.

δ) Ελληνικό Δ.Τ.Ε., εφόσον απαιτείται από τη συχνότητα ελέγχου.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι τα χιλιόμετρα δεν αυξάνονται ανά δικαιολογητικό σύμφωνα με την παραπάνω σειρά, ή ότι το Πιστοποιητικό Τεχνικού Ελέγχου του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσής του είναι πλαστό, τότε η διαδικασία για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος δεν ολοκληρώνεται.

3. Η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, πλέον των ενεργειών της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου στον εισαγωγέα του οχήματος, το ύψος του οποίου κυμαίνεται από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός τριών (3) ετών από την έκδοση της απόφασης επιβολής του ανωτέρω προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου διοικητικού προστίμου διπλασιάζεται.

Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η κατηγοριοποίηση των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων του προηγούμενου εδαφίου, ο τρόπος επιβολής αυτού, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

4. Τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος δεν ισχύουν για τις περιπτώσεις ελληνικής υπηκοότητας κατόχων αυτοκινήτων, οι οποίοι διέμεναν στο εξωτερικό και επαναπατρίζονται. Στην περίπτωση αυτή, η άδεια κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων πρέπει να έχει εκδοθεί στο όνομα του επαναπατρισθέντος και ο αριθμός των διανυθέντων χιλιομέτρων προκύπτει είτε από το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.), εφόσον αυτά είναι υπόχρεα να το φέρουν, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία της χώρας προέλευσής τους, είτε από το Πιστοποιητικό ταξινόμησής τους.

Άρθρο 54

Αλλαγή καταληκτικής ημερομηνίας της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, η φράση «μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019», αντικαθίσταται από τη φράση «μέχρι την 30η Ιουνίου 2021» και η φράση «των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής» από τη φράση «των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών» και η παράγραφος 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή οι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του ν. 2801/2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους επ' αόριστον μετά την 30ή Οκτωβρίου 2018, εφόσον, μετά από σχετική αίτηση στην αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, υλοποιήσουν μέχρι και τη 30ή Οκτωβρίου 2018, την εφαρμογή και εγκατάσταση ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις κατωτέρω υποδείξεις α' έως και στ':

α) Εγκατάσταση και ορθή λειτουργία συστήματος ανάκτησης ατμών stage II, σύμφωνα με την υπ' αριθ. οικ. 21523/763/2012 κοινή υπουργική απόφαση (Β' 1439), όπως ισχύει.

β) Εγκατάσταση μόνιμου συστήματος ανίχνευσης υδρογονανθράκων σε θέσεις που καθορίζονται σε σχετική, υποχρεωτική υποβαλλόμενη, μελέτη από τον κατά τον νόμο αρμόδιο μηχανικό ο οποίος φέρει και την ευθύνη της σύνταξης αυτής, το οποίο πρέπει να εγκατασταθεί τουλάχιστον στις εξής περιοχές του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων: i) στον ισόγειο χώρο του, ii) εντός των φρεατίων των αντλιών – διανομέων υγρών καυσίμων, iii) στο χώρο των φρεατίων δεξαμενών καυσίμων, iv) στο χώρο στάθμευσης του βυτιοφόρου κατά τον ανεφοδιασμό του πρατηρίου ή του σταθμού και v) σε δύο τουλάχιστον σημεία των υπογείων χώρων του πρατηρίου ή του σταθμού, εφόσον το πρατήριο ή ο σταθμός διαθέτει υπόγειους χώρους.

Σε περίπτωση ανίχνευσης υδρογονανθράκων στις παραπάνω περιπτώσεις, πραγματοποιούνται με αυτόματη διαδικασία τα εξής:

i) Διακόπεται η τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος στον χώρο των αντλιών και των διανομέων υγρών καυσίμων (emergency shut down).

ii) Ενεργοποιείται το σύστημα συναγερμού.

iii) Ενεργοποιείται η σειρήνα και ο φάρος.

Οι ανιχνευτές του ανωτέρω συστήματος είναι αντεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τα πρότυπα EN60079-29-1 και 2, τοποθετούνται και ελέγχονται ως προς την ορθή λειτουργία τους με ευθύνη του εκμεταλλευτή και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και του προτύπου, τηρώντας παράλληλα και αρχείο για την διαδικασία και για τα αποτελέσματα του εν λόγω ελέγχου, το οποίο πρέπει να βρίσκεται στο πρατήριο ή στον σταθμό, προκειμένου να είναι διαθέσιμο σε κάθε τυχόν έλεγχο. Επιπροσθέτως ανά τριετία, πρέπει να υποβάλλεται στην οικεία περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών υπεύθυνη δήλωση του διενεργούντος τον έλεγχο, με την οποία βεβαιώνονται τα αποτελέσματα ελέγχου και η ορθή λειτουργία του συστήματος ανίχνευσης.

γ) Σύμβαση Μελέτης και σχεδιαγράμματος ATEX από αρμόδιο μηχανικό για όλη την έκταση του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων.

Στη μελέτη ATEX αναφέρονται κατ' ελάχιστον, τα Ευρωπαϊκά πρότυπα που λήφθηκαν υπόψη για την αντεκρηκτική προστασία, οι προτεινόμενοι τρόποι ηλεκτρολογικών αντεκρηκτικών συνδέσεων, οι οδεύσεις των καλωδίων και των σωληνώσεων. Οι αντεκρηκτικές ζώνες για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, καθώς και ολικών ανακατασκευών υφιστάμενων πρατηρίων ή ολικών ανακατασκευών σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Σε υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών αντεκρηκτικότητας μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Η μελέτη των ζωνών συντάσσεται από τον αρμόδιο μηχανικό και υποβάλλεται σε ένα (1) αντίγραφο στο φάκελο της Υπηρεσίας. Ειδικότερα, εντός των περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνες αντεκρηκτικότητας, δεν πρέπει να υφίσταται επιπλέον καύσιμη ύλη εκτός του καυσίμου το οποίο προορίζεται για τη λιανική διάθεση και διακίνησή του από το πρατήριο ή το σταθμό αυτοκινήτων.

Στο σχεδιάγραμμα ATEX πρέπει να αποτυπώνεται η προτεινόμενη θέση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ο αναλυτικός τύπος της αντεκρηκτικής προστασίας του, πλήρης λίστα του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, καθώς και οι ζώνες αντεκρηκτικής προστασίας. Πρέπει επίσης να τεκμηριώνεται η καταλληλότητα της προστασίας του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ανάλογα με την θέση του στο ανωτέρω σχεδιάγραμμα των ζωνών αντεκρηκτικής προστασίας.

δ) Πιστοποιητικά:

i) Για τις μεταλλικές δεξαμενές σύμφωνα με το πρότυπο EN 12285 ή άλλο αντίστοιχο.

ii) Για τις πλαστικές δεξαμενές σύμφωνα με τα πρότυπα EN BS 13121-3 ή BS 4994, ή άλλα αντίστοιχα.

iii) Για τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις:

α) Κανονισμός Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων ΕΛΟΤ HD 384, όπως ισχύει, και

β) συμμόρφωση με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2014/34/ ΕΕ και 1999/92/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία με την υπ' αριθ. Οικ. 52019/ΔΤΒΝ 1152/18.5.2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Β' 1426) και το π.δ. 42/2003 (Α' 44) αντίστοιχα και την τελευταία έκδοση των ευρωπαϊκών πρότυπων που έχουν εναρμονιστεί από τον Εθνικό Οργανισμό Τυποποίησης ΕΛΟΤ EN 60079.01, ΕΛΟΤ EN 60079.10 και ΕΛΟΤ EN 60079.14, ή άλλα αντίστοιχα.

iv) Για τις σωληνογραμμές υγρών καυσίμων απαιτείται έλεγχος υδραυλικής δοκιμής σύμφωνα με τα ισχύοντα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα, κανονισμούς και πρακτικές και η έκδοση σχετικού πιστοποιητικού υδραυλικής δοκιμσίας.

v) Σε περίπτωση που στο πρατήριο ή στον σταθμό αυτοκινήτων υφίσταται εξοπλισμός, επιπλέον του ελαχίστου απαραίτητου που αναφέρεται στην παρούσα (π.χ. αεροφυλάκια, ανυψωτικά κ.λπ.), υποβάλλονται και τα απαιτούμενα Πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τον εν λόγω εξοπλισμό, σύμφωνα με τα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα και Κανονισμούς.

ε) Έκδοση νέου Πιστοποιητικού πυροπροστασίας, το οποίο ανανεώνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

στ) Εγκατάσταση διάταξης αυτόματου ελέγχου ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage Ι.

Η διάταξη αυτή αποτελεί ένα μόνιμα εγκατεστημένο σύστημα μανδάλωσης (interlock) και περιλαμβάνει τηλεχειριζόμενες βάνες αποκοπής καυσίμου, οι οποίες επιτρέπουν την τροφοδοσία υγρού καυσίμου στις δεξαμενές, μόνο εφόσον ελέγχονται με δύο ανεξάρτητους τρόπους για όλο το διάστημα της παραλαβής καυσίμου τα εξής: α) η ορθή σύνδεση του ελαστικού βραχίονα επιστροφής των ατμών βενζινών του βυτιοφόρου με τον σωλήνα συλλογής και επιστροφής των ατμών βενζίνης του πρατηρίου, καθώς και β) η ορθή σύνδεση της διάταξης γείωσης του βυτιοφόρου με το σύστημα γείωσης του πρατηρίου.

Ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί στην ανωτέρω διάταξη μανδάλωσης, καθώς και η συνδεσμολογία του, είναι κατάλληλου αντεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ATEX, καθώς και το σχεδιάγραμμα σωληνώσεων και οργάνων της εγκατεστημένης διάταξης, κατατίθενται μαζί με τα υπόλοιπα πιστοποιητικά επισυναπτόμενα στην αίτηση του ενδιαφερομένου.

Επιπροσθέτως, για τις υδραυλικές, μηχανολογικές και τις ηλεκτρολογικές εργασίες απαιτείται οι τεχνίτες που θα εκτελέσουν τις εργασίες να διαθέτουν τις απαιτούμενες άδειες άσκησης επαγγέλματος ή βεβαιώσεις έναρξης επαγγέλματος, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις ή όπου δεν υφίσταται Εθνική νομοθεσία για τα απαιτούμενα επαγγέλματα, σχετική πιστοποίηση σύμφωνα με ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονιστικές διατάξεις.

Πριν την έναρξη των εργασιών ακολουθείται η διαδικασία της παραγράφου 4 του άρθρου 18 των υπ' αριθ. π.δ. 1224/ 1981 (Α' 303) ή β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύει. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομίστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Όταν ολοκληρωθούν οι ανωτέρω εργασίες και εκδοθούν τα ανωτέρω πιστοποιητικά, το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποβάλλει μέχρι και τη 30ή Οκτωβρίου 2018 στην αρμόδια περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού προσώπου, ή στην περίπτωση νομικού προσώπου του νόμιμου εκπρόσωπου αυτού, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα κατά περίπτωση νομοποιητικά έγγραφα.

β) Υπεύθυνες Δηλώσεις του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, των αρμόδιων μηχανικών του πρατηρίου ή του σταθμού, στις οποίες δηλώνονται κατά περίπτωση τα εξής:

i) Η μελέτη και το σχεδιάγραμμα ATEX εφαρμόστηκαν πλήρως. Επισυνάπτεται το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιά-

γραμμα αντιαερηκτικής προστασίας.

ii) Υφίσταται πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης για το σύστημα του εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, το οποίο ελέγχθηκε ως προς την ορθή εφαρμογή του.

iii) Υφίσταται εκτίμηση Επαγγελματικού Κινδύνου, που έχει συνταχθεί από τον Τεχνικό Ασφάλειας με στοιχεία «.....» και ακολουθήθηκε κατά τη φάση εκτέλεσης των εργασιών προσαρμογής του πρατηρίου ή του σταθμού.

iv) Το δίκτυο σωληνώσεων ανάκτησης των ατμών υδρογονανθράκων προς το βυτιοφόρο, καθώς και η διάταξη ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I, ελέγχθηκαν ως προς την λειτουργικότητα - αποτελεσματικότητά τους, τυχόν διαρροές, καθώς και την ικανότητά του, να μεταφέρει τους ατμούς στο βυτιοφόρο. Η πίεση που μετρήθηκε στο σωλήνα των ατμών λίγο πριν το βυτιοφόρο είναι η εξής:

v) Το ασφαλιστικό του δικτύου εξαερώσεως των δεξαμενών ελέγχθηκε ότι ανοίγει σε υποπίεση 2 έως 6 mbar και υπερπίεση 35mbar.

vi) Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και εγκαταστάθηκε και λειτουργεί ορθά όλος ο εξοπλισμός που προβλέπεται για την φάση ανάκτησης ατμών stage II.

vii) Έχουν συγκεντρωθεί τα Πιστοποιητικά, οι βεβαιώσεις και τα λοιπά έγγραφα που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία, από τα οποία τεκμαίρεται η συμμόρφωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου προς τις απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων, αντίγραφα των οποίων περιλαμβάνονται και στον τεχνικό φάκελο ποιότητας που υφίσταται στο πρατήριο ή στο σταθμό και υποβάλλονται με την παρούσα υπεύθυνη δήλωση.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

γ) Το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα ATEX.

δ) Πιστοποιητικό πυροπροστασίας σε ισχύ.

ε) Πιστοποιητικά συμμόρφωσης σε ισχύ του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου ή του σταθμού, από διαπιστευμένο φορέα ελέγχου σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εθνικών και ευρωπαϊκών προτύπων και κανονισμών.

στ) Πιστοποιητικό υδραυλικής δοκιμίας όλων των σωληνώσεων καυσίμων.

ζ) Πιστοποιητικά ATEX όλου του εξοπλισμού (αντλία, διανομέας, συσπυκνητήρας, φλογοπαγίδες κ.λπ.).

Η αδειοδοτούσα Αρχή υποχρεούται στην εξέταση των δικαιολογητικών εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση πλήρωσης των νομίμων προϋποθέσεων, εκδίδει εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος νέα άδεια λειτουργίας, αορίστου χρονικής ισχύος για το πρατήριο και, στην περίπτωση σταθμού αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων, για τις εγκαταστάσεις λιανικής διάθεσης υγρών καυσίμων. Αν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η ανωτέρω Υπηρεσία αφαιρεί την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας του πρατηρίου ή του σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με αντλίες υγρών καυσίμων και χορηγεί άδεια λειτουργίας, δεκαετούς ισχύος, σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης άνευ αντλίων υγρών καυσίμων και ακολουθείται η διαδικασία της σφράγισης των εγκαταστάσεών του, ενημερώνοντας εγγράφως τον ενδιαφερόμενο, γνωστοποιώντας του και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

Σε περίπτωση επανυποβολής, έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας εντός του διαστήματος των τριάντα (30) ημερών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμό-

δια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών.

Αν δεν υποβληθεί αίτηση του ενδιαφερομένου μέχρι και τη 30ή Οκτωβρίου 2018, το υφιστάμενο πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός με αντλίες υγρών καυσίμων, του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί.

Τα ως άνω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων των οποίων η άδεια λειτουργίας ανακαλείται προσωρινά, δύνανται μέχρι την 30ή Ιουνίου 2021 να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, εφόσον, πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'.

Η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας για την αποσφράγιση των εγκαταστάσεων ακολουθεί τη διαδικασία της υπουργικής απόφασης 59555/2459/26.9.2000 (Β' 1261) όπως ισχύει, εφόσον εγκρίνει την αίτηση μεταβολών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή του β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύουν.

Επιτρέπεται η αδειοδότηση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή νέων σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται οι χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, εφόσον για την αδειοδότηση των παραπάνω εγκαταστάσεων υποβληθούν στην αρμόδια Υπηρεσία, τα κατά περίπτωση δικαιολογητικά που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, με τη προσθήκη των ανωτέρω ειδικών πρόσθετων μέτρων της παρούσας, καθώς και των μέτρων του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει.

Σε περίπτωση που με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο και μέσο, η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ενημερωθεί ότι στεγάζονται νέες χρήσεις μετά την 30ή Οκτωβρίου 2018, τουλάχιστον μίας εξ αυτών που αναφέρεται στο εδάφιο στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), συμπεριλαμβανοντας και τις χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, άνωθεν του επιπέδου ή των επιπέδων που καταλαμβάνει το πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένος με αντλίες υγρών καυσίμων, η ανωτέρω Υπηρεσία ενημερώνει άμεσα και εγγράφως τον εκμεταλλευτή του ως άνω πρατηρίου υγρών καυσίμων ή σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένου με αντλίες υγρών καυσίμων, για την υποχρέωση εφαρμογής και εγκατάστασης των ειδικών μέτρων και συσκευών για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'. Η μη συμμόρφωση του εκμεταλλευτή στην παραπάνω υποχρέωση του προηγούμενου εδαφίου, τιμωρείται με αφαίρεση της άδειας λειτουργίας και με σφράγιση των εγκαταστάσεων, εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία της έγγραφης ενημέρωσής του.

Υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, που λειτουργούν σε θέσεις που απέχουν απόσταση μικρότερη από τριάντα (30) μέτρα από κτίρια και χώρους με χρήσεις αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του παρόντος. Εξαιρούνται μόνο οι σταθμοί αυτοκινήτων, οι οποίοι δύνανται να

συνεχίσουν τη λειτουργία τους στις υφιστάμενες θέσεις τους εφόσον εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας μόνο στο μέρος που αφορά τη στάθμευση και τις τυχόν λοιπές εξυπηρετικές εγκαταστάσεις (πλυντήρια - λιπαντήρια), πλην των αντλίων καυσίμων.

Επιπλέον, είναι δυνατή η μείωση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, για τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και τους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης που είναι εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων, με χρήσεις μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρούσας παραγράφου, εφόσον τα υπόψη πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Τα λειτουργούντα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας, χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της νέας ελάχιστης απόστασης ασφαλείας που θα προέλθει με τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη νόμου.

Είναι δυνατή η κατάργηση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων με χρήσεις μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παραγράφου 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012(Α' 82) για τη διατήρηση λειτουργίας και την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, εφόσον τα εν λόγω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων εφαρμόσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις α' έως και στ' του άρθρου 25 του ν. 4439/2016 (Α' 222).

Τα λειτουργούντα πρατήρια υγρών καυσίμων, καθώς και οι αντλίες υγρών καυσίμων των σταθμών αυτοκινήτων που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων αλλά δεν λαμβάνουν τα ανωτέρω μέτρα, παύουν να λειτουργούν με προσωρινή ανάκληση της άδειας λειτουργίας τους. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.

Τα ως άνω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων των οποίων η άδεια λειτουργίας ανακαλείται προσωρινά, δύνανται μέχρι την 30ή Ιουνίου 2021 να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, εφόσον πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'.

Η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας για την αποσφράγιση των εγκαταστάσεων ακολουθεί τη διαδικασία της υπουργικής απόφασης 59555/2459/26.9.2000 (Β' 1261) όπως ισχύει, εφόσον εγκρίνει την αίτηση μεταβολών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή του β.δ. 465/1970 (Α' 150), κατά περίπτωση, όπως ισχύουν.

Σε περίπτωση που με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο και μέσο, η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ενημερωθεί ότι υφίσταται νέο κτίριο ή χώρος μετά τη 10η Δεκεμβρίου 2018 με χρήση μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παραγράφου 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012, με χωρητικότητα άνω των πενήντα (50) ατόμων, σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων από πρατήριο υγρών καυσίμων ή σταθμό αυτοκινήτων εξοπλισμένο με αντλίες υγρών καυσίμων, η ανωτέρω Υπηρεσία ενημερώνει άμεσα και εγγράφως τον εκμεταλλευτή του ως άνω πρατηρίου υγρών καυσίμων ή σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένου με αντλίες υγρών καυσίμων, για την υποχρέωση

εφαρμογής και εγκατάστασης των ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'. Η μη συμμόρφωση του εκμεταλλευτή στην παραπάνω υποχρέωση του προηγούμενου εδαφίου, τιμωρείται με αφαίρεση της άδειας λειτουργίας και με σφράγιση των εγκαταστάσεων, εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία της έγγραφης ενημέρωσής του.»

Άρθρο 55

Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 2882/2001 (Α' 107) και του άρθρου 168 του ν. 4412/2016 (Α' 147)

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 12 του ν. 2882/2001 «Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων (Α' 17), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συντελεσμένη αναγκαστική απαλλοτρίωση που κηρύχθηκε υπέρ: α) του Δημοσίου, β) νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, γ) Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού, δ) επιχειρήσεων που ανήκουν στο Δημόσιο και σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και ε) οργανισμών κοινής ωφέλειας δύναται να ανακληθεί ολικώς ή μερικώς εφόσον η αρμόδια υπηρεσία κρίνει ότι δεν είναι αναγκαία για την εκπλήρωση του αρχικού ή άλλου σκοπού που χαρακτηρίζεται από το νόμο ως δημόσιας ωφέλειας και αποδέχεται την ανάκληση ο καθ' ου η απαλλοτρίωση ιδιοκτήτης. Προς το σκοπό αυτό, η υπηρεσία ή ο φορέας υπέρ του οποίου είχε κηρυχθεί η απαλλοτρίωση υποβάλλει, μετά από την ολοκλήρωση του έργου ή σε κάθε περίπτωση μετά από δέκα (10) έτη μετά τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης, την κατά περίπτωση αρμόδια για τη κήρυξη της απαλλοτρίωσης υπηρεσία, κατάσταση και τοπογραφικό διάγραμμα με απαλλοτριωθέντα ακίνητα τα οποία δεν χρησιμοποιήθηκαν, εν όλω ή εν μέρει και δεν προβλέπεται στο άμεσο διάστημα η χρήση τους, προκειμένου να κινηθεί η διαδικασία ανάκλησης της απαλλοτρίωσης αυτών.

1α. Το απαλλοτριωμένο ακίνητο δύναται να διατεθεί ελεύθερα, εάν ο καθ' ου η απαλλοτρίωση ιδιοκτήτης δηλώσει ότι δεν επιθυμεί την ανάκληση ή δεν απαντήσει μέσα σε τρεις (3) μήνες από τη λήψη σχετικής πρόσκλησης. Κατ' εξαίρεση η αρμόδια υπηρεσία δεν είναι υποχρεωμένη να απευθύνει πρόκληση στον προηγούμενο ιδιοκτήτη ή στους καθολικούς διαδόχους του, αν έχουν παρέλθει είκοσι (20) έτη από τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης, χωρίς να έχει υποβληθεί αίτημα ανάκλησης.

Για την ελεύθερη διάθεση των ως άνω ακινήτων, η αρμόδια για την κήρυξη της απαλλοτρίωσης υπηρεσία αποστέλλει τα διαβιβασθέντα κατά την παράγραφο 1 στοιχεία (κατάσταση και τοπογραφικό διάγραμμα) στην αρμόδια για τη διαχείριση των ακινήτων του φορέα υπηρεσία και προκειμένου για το Δημόσιο, στην αρμόδια για τη καταγραφή και διαχείριση των ακινήτων υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών.

Εάν το απαλλοτριωμένο ακίνητο χρησιμοποιήθηκε πραγματικά για το σκοπό που απαλλοτριώθηκε και μεταγενεστέρως μόνον έπαψε για οποιονδήποτε λόγο να χρησιμοποιείται, τότε θεωρείται ότι εκπληρώθηκε ο σκοπός της απαλλοτρίωσης και δεν είναι δυνατή η ανάκληση αυτής. Στην περίπτωση αυτή το ακίνητο δύναται να διατεθεί ελεύθερα.»

2. Στο άρθρο 168 του ν. 4412/2016 (Α' 147), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4, ως εξής:

«4. Μετά από την έκδοση της βεβαίωσης περάτωσης εργασιών, η Διευθύνουσα Υπηρεσία συντάσσει και διαβιβάζει στην υπηρεσία που είχε την αρμοδιότητα κήρυξης της απαλλοτρίωσης των ακινήτων που χρησιμοποιήθηκαν για το έργο, κατάσταση και τοπογραφικό διάγραμμα των απαλλοτριωθέντων ακινήτων που δεν χρησιμοποιήθηκαν για το έργο, προκειμένου να κινηθεί η διαδικασία της επιστροφής τους στους προηγούμενους ιδιοκτήτες τους ή της ελεύθερης διάθεσής τους, σύμφωνα με το άρθρο 12 του ν. 2882/2001.»

Άρθρο 56

Τροποποίηση της παραγράφου 1 του άρθρου 82 του ν. 4530/2018 (Α' 59)

Η παράγραφος 1 του άρθρου 82 του ν. 4530/2018 (Α' 59) τροποποιείται και αντικαθίσταται ως εξής:

1. Πριν από το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101) προστίθεται περίπτωση δ' ως εξής:

«δ) Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήματα υγείας, τα οποία εμπίπτουν στο Παράρτημα ΙΙΙ του ν. 4413/2016, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήνεται δια του παρόντος.

Προς το σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών, με διετή διάρκεια ισχύος. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας ή/και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ή/και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου και ορθοπαιδικού, κατόπιν σχετικής ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η σύνθεση της ειδικής επιτροπής και κάθε άλλο διαδικαστικό θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ανωτέρω ειδικής επιτροπής.

Η παραπομπή οδηγού των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στην εν λόγω ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αντίστοιχου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται ο οδηγός.

Στις συνεδριάσεις της ειδικής επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας τον σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της αντίστοιχης εταιρείας, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παραπεμπόμενου οδηγού διενεργείται από την ειδική επιτροπή, η οποία, αφού λάβει υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος διαπιστώνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση, και εκδίδει σχετικό Πόρισμα Εξέτασης.

Η ειδική επιτροπή, πριν από την έκδοση του Πορίσματος Εξέτασης, δύναται να ζητήσει την εξέταση του υπό κρίση οδηγού από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), ειδικότητας αντίστοιχης με το πρόβλημα του εξεταζόμενου οδηγού.

Στο Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος, και εφόσον απαιτείται, ο χρόνος επαναξιολόγησής του κριθέντος οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή.

Το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται στην αντίστοιχη εταιρεία, στην οποία απασχολείται ο οδηγός.

Σε περίπτωση που ο οδηγός κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται και στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου η τελευταία να προβεί στην αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή κατηγοριών αυτής, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το Πόρισμα Εξέτασης.

Σε περίπτωση που το Πόρισμα Εξέτασης προβλέπει επαναξιολόγηση του οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή και εφόσον το Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής επαναξιολόγησης κρίνει τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται είτε με τη διαδικασία της αντικατάστασης εντύπου, στην περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν σε συμμόρφωση προς το πρώτο Πόρισμα Εξέτασης, είτε με τη διαδικασία της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή ιατρών που συστήθηκε με την υπ' αρ. Δ4δ/οικ.27509/04-04-2019 (ΑΔΑ: Ω57Ω465ΧΘΞ-Η3Ν) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καταργείται και οι εκκρεμείς υποθέσεις παραπομπής οδηγών μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στην αρμοδιότητα της ειδικής επιτροπής ιατρών που συστήνεται δια του παρόντος».

Άρθρο 57 Μηχανήματα έργου

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του ν. 2696/1999, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Α' 57) προστίθενται ορισμοί περί οχήματος ειδικής χρήσης και οχήματος ειδικού σκοπού και τροποποιείται ο ορισμός περί μηχανήματος έργου ως εξής:

«Οχήμα Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού: Το αυτοκίνητο ή ρυμουλκούμενο όχημα που διαθέτει ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά που του επιτρέπουν την εκτέλεση λειτουργίας που απαιτεί ειδικές διαρρυθμίσεις και /ή εξοπλισμό.»

«Μηχανήμα έργου: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για την κατασκευή και συντήρηση οδικών ή άλλων τεχνικών έργων. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και τα οχήματα που προορίζονται για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, τον καθαρισμό και τη σήμανση των οδών. Δεν υπάγονται στην κατηγορία των μηχανημάτων έργων, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα που εκτελούν και μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων επί των οδών της χώρας, καθώς και τα οχήματα Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού.»

2. Στο άρθρο 86 του ν. 2696/1999, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Α' 57) προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, όλα τα Μηχανήματα Έργου υπόκεινται υποχρεωτικά σε περιοδικό έλεγχο τεχνικής επάρκειας κάθε πέντε (5) έτη, μετά την έκδοση αρχικής άδειας Μ.Ε..

β. Για τα μηχανήματα έργου, τα οποία κατά τον χρόνο ισχύος του παρόντος νόμου είναι ήδη ταξινομημένα, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται το πρόγραμμα διενέργειας περιοδικού ελέγχου τεχνικής επάρκειας με βάση το είδος του μηχανήματος, τον αριθμό κυκλοφορίας, την παλαιότητα ή γεωγραφικά κριτήρια.

γ. Το αντικείμενο του περιοδικού ελέγχου τεχνικής επάρκειας μηχανημάτων έργου αφορά σε θέματα ασφαλείας λειτουργίας και κυκλοφορίας του μηχανήματος έργου.

δ. Ο περιοδικός έλεγχος τεχνικής επάρκειας των Μ.Ε. διενεργείται από Φορείς Ελέγχου (Φ.Ε.) οι οποίοι έχουν εγκριθεί από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, σύμφωνα με τη διαδικασία της 3354/91/8.2.2001 Υ.Α. (149 Β') και είναι διαπιστευμένοι για τον σκοπό αυτό σύμφωνα με το Πρότυπο ISO EN 17020 όπως κάθε φορά ισχύει. Τα πρόσωπα του Φορέα που διενεργούν περιοδικούς ελέγχους τεχνικής επάρκειας Μ.Ε. είναι μηχανικοί τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

ε. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για το αντικείμενο και τη διενέργεια του περιοδικού ελέγχου τεχνικής επάρκειας, τα πρόσωπα των προσώπων που διενεργούν τους ελέγχους και τις υποθέσεις έκδοσης της σχετικής τεκμηρίωσης.

στ. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις των παραγράφων 4 και 5 του παρόντος εφαρμόζονται αναλογικά και για τα μηχανήματα έργου.

ζ. Για την «Οριστική Διαγραφή» και «Προσωρινή Διαγραφή» Μηχανήματος Έργων (Μ.Ε.) και οχήματος ειδικής κατηγορίας από το μητρώο Μηχανημάτων Έργων (Μ.Ε.) και οχημάτων ειδικής κατηγορίας, όπως καθορίζεται από την υπ' αρ. Οικ.21867/26.9.2016 Κ.Υ.Α. (Β' 3276), που δεν εξαιρούνται από την καταβολή τελών χρήσης, αρκεί η προσκόμιση βεβαίωσης της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. ότι τα υπόψη τέλη είναι βεβαιωμένα και εξοφλημένα για τα προηγούμενα έτη και κατ' ανώτατο για τα τελευταία δέκα (10) έτη από την ημερομηνία διαγραφής, ως ορίζεται στην ανωτέρω κοινή υπουργική απόφαση. Η τέτοια ενέργεια δεν επηρεάζει τις εκ τελών οφειλές πέραν του άνω χρονικού διαστήματος.»

3. Προστίθεται άρθρο 86Α στον ν. 2696/1999, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Α' 57), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 86Α

Έλεγχος Τεχνικής Επάρκειας Μηχανήματος Έργου (Μ.Ε.)

1. Πεδίο εφαρμογής

Στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου εμπίπτουν όλα τα Μηχανήματα Έργου (Μ.Ε.) όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 του

Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, όλα τα Μηχανήματα Έργου εξαιρουμένων των καινουργών, υπόκεινται υποχρεωτικά σε έλεγχο τεχνικής επάρκειας πριν την έκδοση έγκρισης τύπου.

3. Ως καινουργές Μηχανήματα Έργου θεωρείται αυτό το οποίο δεν έχει τεθεί σε χρήση στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 2016/1628/ΕΕ ή του εκάστοτε ισχύοντος.

4. Για την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου καινουργούς Μ.Ε. απαιτείται η υποβολή στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Τεχνικής Έκθεσης και Υπεύθυνης Δήλωσης Μηχανικού τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ο οποίος βεβαιώνει ότι το μηχανήμα δεν έχει τεθεί σε χρήση και αναλαμβάνει πλήρως την τεχνική ευθύνη, για τα τεχνικά χαρακτηριστικά, την ασφάλεια λειτουργίας και την καταλληλότητα του Μ.Ε. σχετικά με τις απαιτήσεις του Κ.Ο.Κ. (ασφάλεια, αναγκαίος εξοπλισμός κ.λπ.).

5. Για τα καινουργά Μηχανήματα Έργου για τα οποία δεν εκδίδεται έγκριση τύπου, αλλά ταξινομούνται βάσει ήδη εκδοθείσας ισχύουσας έγκρισης τύπου, απαιτείται η υποβολή στην Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της αρμόδιας Περιφερειακής Ενότητας, Τεχνικής Έκθεσης και Υπεύθυνης Δήλωσης Μηχανικού τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ο οποίος βεβαιώνει ότι το μηχανήμα δεν έχει τεθεί σε χρήση και αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τα τεχνικά χαρακτηριστικά, την ασφάλεια λειτουργίας και την καταλληλότητα του Μ.Ε., σχετικά με τις απαιτήσεις του Κ.Ο.Κ., όπως αναφορικά με την ασφάλεια και τον αναγκαίο εξοπλισμό.

6. α. Για την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου των υπολοίπων Μ.Ε. (μη καινουργών) απαιτείται η διενέργεια ελέγχου τεχνικής επάρκειας και η υποβολή στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της σχετικής τεκμηρίωσης, η οποία καθορίζεται με την Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της παραγράφου 10 του παρόντος.

β. Για τα υπόλοιπα Μ.Ε. μη καινουργά, για τα οποία δεν εκδίδεται έγκριση τύπου, αλλά ταξινομούνται βάσει ήδη εκδοθείσας ισχύουσας έγκρισης τύπου, απαιτείται η διενέργεια ελέγχου τεχνικής επάρκειας και η υποβολή στην Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της αρμόδιας Περιφερειακής Ενότητας, της σχετικής τεκμηρίωσης, η οποία καθορίζεται με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της παραγράφου 10 του παρόντος.

7. Το αντικείμενο του ελέγχου τεχνικής επάρκειας Μηχανημάτων Έργου αφορά σε θέματα ασφάλειας λειτουργίας και κυκλοφορίας του Μηχανήματος Έργου.

8. Ο έλεγχος τεχνικής επάρκειας των Μ.Ε. διενεργείται από Φορείς Ελέγχου (Φ.Ε.) οι οποίοι έχουν εγκριθεί από το Υπουργείο Ανάπτυξης, σύμφωνα με την διαδικασία της υπ' αρ. 3354/91/8.2.2001 Υ.Α. (Β' 149) και είναι διαπιστευμένοι για τον σκοπό αυτό σύμφωνα με το Πρότυπο ISO EN 17020 όπως κάθε φορά ισχύει.

9. Οι υπάλληλοι ή συνεργάτες, του πιστοποιημένου κατά τις ανωτέρω προβλέψεις Φορέα διενέργειας τεχνικών ελέγχων επάρκειας Μηχανημάτων Έργου, οι οποίοι θα προβαίνουν στον σχετικό τεχνικό έλεγχο, απαιτείται να είναι μηχανολόγοι μηχανικοί, απόφοιτοι Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων.

10. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για το αντικείμενο και τη διενέργεια του ελέγχου τεχνικής επάρκειας, τα προσόντα των προσώπων που διενεργούν τους ελέγχους και τις προϋποθέσεις έκδοσης της σχετικής τεκμηρίωσης.

11. Αναπτύσσεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Διαδικτυακή Εφαρμογή Ηλεκτρονικού Μητρώου όλων των Μηχανημάτων Έργων της Επικράτειας. Στην Εφαρμογή καταχωρούνται και τηρούνται στοιχεία που αφορούν στα μηχανήματα έργου και μεταπίπτουν εγγραφές που ήδη τηρούνται στο υφιστάμενο Μητρώο Μηχανημάτων Έργων.

12. Στην Εφαρμογή καταχωρούνται και τηρούνται οι Εγκρίσεις Τύπου των Μηχανημάτων Έργου, τα στοιχεία ταξινόμησης των Μηχανημάτων Έργου, καθώς και οποιαδήποτε μεταβολή αυτών. Επιπλέον, καταχωρούνται και τηρούνται τα οικονομικά στοιχεία των μηχανημάτων έργου.

13. Στην Εφαρμογή θα έχουν πρόσβαση εξουσιοδοτημένοι

χρήστες της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, καθώς και εξουσιοδοτημένοι χρήστες των Διευθύνσεων Τεχνικών Έργων των κατά τόπους Περιφερειακών Ενότητων για απευθείας καταχώρηση στοιχείων αρμοδιότητάς τους, καθώς και για εκτύπωση διοικητικών εγγράφων μέσω της Εφαρμογής.

14. Η Εφαρμογή μπορεί να διασυνδέεται με Μητρώα ή Συστήματα που τηρούνται από άλλες Υπηρεσίες του Δημοσίου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 47 του ν. 4623/2019 (Α' 134). Με απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και λειτουργία της ανωτέρω Εφαρμογής.

15. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος άρθρου αρχίζει την 1.1.2021. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών που εκδίδεται μέχρι την ανωτέρω ημερομηνία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη διενέργεια του ελέγχου τεχνικής επάρκειας Μ.Ε. και τροποποιείται αναλογικά η με αριθ. πρωτ. οικ 21867/26.9.2016 (3276 Β') κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Προστίθεται άρθρο 87Α στον ν. 2696/ 1999, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Α' 57), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 87Α

Ταξινόμηση και έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας στη χώρα Οχημάτων Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, η ταξινόμηση και η έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας στη χώρα των καινούργιων Οχημάτων Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού, όπως αυτά ορίζονται στην με αριθ. πρωτ. 29949/1841/28.9.2009 (Β' 2112) κοινής υπουργικής απόφασης και τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018, καθώς και αυτών που έχουν ταξινομηθεί πρώτη φορά σε χώρα του εξωτερικού και εισάγονται στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα, διενεργείται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων της Χώρας.

5. Προστίθεται άρθρο 90Α στον ν. 2696/ 1999, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Α' 57), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 90Α

1. Επαναταξινόμηση και χορήγηση νέας άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας των ήδη κυκλοφορούντων στη Χώρα Οχημάτων Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού Οχήματα Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού, τα οποία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, έχουν ήδη ταξινομηθεί στις Διευθύνσεις Τεχνικών Έργων των Περιφερειακών Ενότητων της Χώρας και τους έχουν χορηγηθεί άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας Μηχανημάτων Έργων, επαναταξινομούνται στις αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων της Χώρας. Για τη χορήγηση νέας άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας, πρόσθετα των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, απαιτείται και η υποβολή δικαιολογητικών που καθορίζει με απόφαση του ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

2. Η επαναταξινόμηση των Οχημάτων Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού γίνεται μετά από την οριστική διαγραφή τους από το Μητρώο Μηχανημάτων Έργου που τηρείται στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Υποδομών. Η οριστική διαγραφή των ήδη κυκλοφορούντων Οχημάτων Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού ολοκληρώνεται με την έκδοση βεβαίωσης ενημέρωσης του Μητρώου Μηχανημάτων Έργου από την αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, η οποία προϋποθέτει την εξόφληση όλων των οφειλόμενων τελών χρήσης.

3. Ακολούθως τα οχήματα επαναταξινομούνται στις αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο προηγούμενο άρθρο.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια εφαρμογής του παρόντος.»

6. Προστίθεται άρθρο 90Β στον ν. 2696/ 1999, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Α' 57), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 90B

Πρόσκληση για επαναταξινόμηση των Οχημάτων
Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού

1. Όλα τα Οχήματα Ειδικής Χρήσης – Ειδικού Σκοπού, τα οποία έχουν ήδη ταξινομηθεί στις Διευθύνσεις Τεχνικών Έργων των Περιφερειακών Ενότητων της Χώρας και τους έχουν χορηγηθεί άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας Μηχανημάτων Έργων, επαναξινομούνται σε χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος ως εξής:

α. Τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί έγκριση τύπου ή έγκριση ταξινόμησης επαναταξινομούνται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

β. Τα υπόλοιπα οχήματα, για τα οποία έχει εκδοθεί έγκριση τύπου Μηχανήματος Έργων, επαναταξινομούνται βάσει προγράμματος επαναταξινόμησης που καθορίζεται με απόφασή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

2. Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος επαναταξινόμησης των Οχημάτων Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού απαγορεύεται η κυκλοφορία με πινακίδες Μηχανημάτων Έργων των Οχημάτων Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού για τα οποία για οποιονδήποτε λόγο δεν πραγματοποιήθηκε η επαναταξινόμησή τους.»

7. Η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 87Α, 90Α και 90Β, αρχίζει από:

α. την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ως προς τον καθορισμό των όρων και προϋποθέσεων για την πρώτη ταξινόμηση, επαναταξινόμηση και μεταβίβαση οχημάτων Ειδικής Χρήσης-Ειδικού Σκοπού που εκδίδεται με εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 2, 20, 53, 84, 87, 88 του ν. 2696/1999 με τον οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Α' 57) και

β. την τροποποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 86Α, 87Α, 90Α και 90Β της υπ'αρ. οικ 3763/111/27.5.2015 (Β' 1163) απόφασης Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

«Άρθρο 58

Ρυθμίσεις θεμάτων σιδηροδρομικών υποδομών

1. Η διάταξη της περίπτωσης ζ' της παραγράφου 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 όπως προστέθηκε με την υποπαραγράφο 1Β.2 περίπτωσης 5 του άρθρου πρώτου του ν. 4254/2014, αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Για τη λειτουργική αδειοδότηση υφισταμένων μηχανολογικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ, εκδίδεται προσωρινή άδεια λειτουργίας διάρκειας μέχρι 31.12.2025. Για την έκδοση της άδειας αυτής, ο λειτουργός των εγκαταστάσεων υποβάλλει στην κατά νόμο αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή αίτηση, συνοδευόμενη από τα πιο κάτω δικαιολογητικά:

(i) άδεια εγκατάστασης ή άλλη πράξη επέχουσα θέση άδειας εγκατάστασης κατά τις κείμενες διατάξεις,

(ii) υπεύθυνη δήλωση στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς πόσοι και ποιας ειδικότητας τεχνικοί θα χρησιμοποιηθούν κατά νόμο για τη λειτουργία της εγκατάστασης,

(iii) υπεύθυνη δήλωση του ή των αρμοδίων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, τεχνικών που έχουν αναλάβει την κατά νόμο επίβλεψη λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού της εγκατάστασης,

(iv) υπεύθυνη δήλωση αρμόδιου κατά νόμο μηχανικού σχετικά με τη βιομηχανική ή βιοτεχνική χρήση του κτιρίου, την εγκατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού σε χώρο κύριας χρήσης, τον αριθμό της υφιστάμενης οικοδομικής άδειας ή, ελλείψει αυτής, τις βεβαιώσεις ή αποφάσεις της περιπτώσεως δ' της παρούσας παραγράφου, καθώς και τη μη απαίτηση έκδοσης νέας άδειας,

(v) απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ή αριθμό κατάθεσης της μελέτης για την περιβαλλοντική αδειοδότηση, εφόσον απαιτείται και

(vi) πιστοποιητικό ελέγχου σε ισχύ δεξαμενών υγραερίου, κατά τις κείμενες διατάξεις, εφόσον η μονάδα έχει εγκατάσταση υγραερίου.

Η προσωρινή άδεια λειτουργίας χορηγείται, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης πρόβλεψης, εντός τριάντα (30) ημερών από τον έλεγχο τυπικής πληρότητας των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών. Τρεις μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής άδειας λειτουργίας, υποβάλλεται από τον λειτουργό των εγκαταστάσεων στην κατά νόμο αδειοδοτούσα αρχή φάκελος με πλήρη δικαιολογητικά για την έκδοση οριστικής άδειας λειτουργίας.

Η παρούσα διάταξη δεν επηρεάζει τη νομιμότητα των προσωρινών αδειών, οι οποίες έχουν εκδοθεί ως την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος.

Άδειες λειτουργίας που εκδόθηκαν μέχρι σήμερα σύμφωνα με τις ανωτέρω προβλέψεις εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι 31.12.2025»

2. Στην υποπαραγράφο β' της παραγράφου 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 ως ισχύει μετά την τροποποίησή της με το άρθρο 99 του ν. 4530/2018 (Α' 59) προστίθεται εδάφιο iii) ως εξής:

«iii) Η έκδοση αδειών οικοδομής για οικοδομικές εργασίες, ενδεικτικά προσθήκες, επεκτάσεις, συντήρηση, βελτίωση, επισκευή, μετασκευή και εκσυγχρονισμό των πάσης φύσεως κτιρίων και εγκαταστάσεων, αλλαγή χρήσης, καθώς και ανέγερση νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων, επί των ακινήτων που περιγράφονται στην ΚΥΑ 1661/2013 των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 1993), καθώς και επί κάθε ακινήτου που ανήκει ή διαχειρίζεται η «ΓΙΑΟΣΕ Α.Ε.» γίνεται από τις κατά τόπους Υπηρεσίες Δόμησης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4495/2017 και χωρίς καμία άλλη προϋπόθεση.»

«Άρθρο 59

Τροποποίηση της εταιρείας «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.»

1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 1 του ν. 4539/2018 (Α' 89) αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Η εποπτεία της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων της, ασκείται από κοινού από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, τον Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, τον Υπουργό Εσωτερικών και τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.»

2. Οι παράγραφοι 1 και 3 του άρθρου 3 του ν. 4539/2018 αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» είναι ενδεδειγμένο, δεν συμμετέχει σε αυτό εκπρόσωπος των εργαζομένων και αποτελείται από:

α) τον Δήμαρχο Αθηναίων, ως Πρόεδρο, β) ένα πρόσωπο εγνωσμένου κύρους, επιστημονικής κατάρτισης και επαγγελματικής εμπειρίας επί των θεματικών πεδίων της εταιρείας ως Διευθύνοντα Σύμβουλο, που υποδεικνύεται από τον Δήμαρχο Αθηναίων, γ) έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, δ) έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, ε) έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εσωτερικών, στ) έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και ζ) πέντε (5) μέλη που υποδεικνύονται από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Αθηναίων, εκ των οποίων τα τρία (3) προέρχονται από την πλειοψηφούσα δημοτική παράταξη και τα υπόλοιπα από τις λοιπές παρατάξεις.

Η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι τριετής και μπορεί να ανανεωθεί μία φορά για ισόχρονο διάστημα.»

«3. Ο ορισμός των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου γίνεται με κοινή απόφαση των εποπτευόντων Υπουργών. Ο Διευθύνων Σύμβουλος και τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, πλην του Προέδρου, παύονται αζημίως για το Δημόσιο και την «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.», με κοινή απόφαση των εποπτευόντων Υπουργών.»

3. Το άρθρο 4 του ν. 4539/2018 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 4

Γνωμοδοτικό Τεχνικό Συμβούλιο

1. Η λειτουργία της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» υποβοηθείται από το Γνωμοδοτικό Τεχνικό Συμβούλιο (Γ.Τ.Σ.), το οποίο συγκροτείται από οκτώ (8) μέλη, που ορίζονται για τριετή θητεία με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών, μετά από γνώμη του Δημάρχου Αθηναίων.

2. Τα μέλη του Γ.Τ.Σ. πρέπει να είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους, ευρείας επιστημονικής κατάρτισης και αποδεδειγμένης εμπειρίας σε θέματα ενδιαφέροντος της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.».

3. Το Γ.Τ.Σ. γνωμοδοτεί στο Διοικητικό Συμβούλιο της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» για θέματα του σκοπού και των αρμοδιοτήτων της. Το προς γνωμοδότηση ζήτημα τίθεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και απευθύνεται, με την ταυτόχρονη θέση προθεσμίας για τη διατύπωση γνώμης, προς όλα τα μέλη του Γνωμοδοτικού Τεχνικού Συμβουλίου, τα οποία δύνανται να αποφανθούν μεμονωμένα ή συλλογικά. Οι γνωμοδοτήσεις του Γ.Τ.Σ., ατομικές ή συλλογικές, δεν δεσμεύουν το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας στις αποφάσεις του.»

4. Εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ισχύ του παρόντος νόμου συγκαλείται έκτακτη γενική συνέλευση της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.», προκειμένου να προσαρμόσει το καταστατικό της, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 7 του άρθρου 1 του ν. 4539/2018, στον παρόντα νόμο. Εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την καταχώριση της παραπάνω τροποποίησης καταστατικού στο ΓΕΜΗ, εκδίδεται η κοινή υπουργική απόφαση της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του ν. 4539/2018, με την οποία διορίζεται Διοικητικό Συμβούλιο της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» σύμφωνα με τη σύνθεση που προβλέπεται στις διατάξεις του παρόντος νόμου. Με την έκδοση της απόφασης αυτής λήγει αυτοδικαίως η θητεία των ήδη υπηρετούντων μελών αζημίως για το Δημόσιο και την «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.».

Άρθρο 60

Τροποποίηση διάταξη ενδοϋπουργικής κινητικότητας

Στο άρθρο 33 του ν. 4482/2017 (Α' 102) τίθεται νέα παράγραφος 5, η οποία έχει ως εξής και η υφιστάμενη παράγραφος 5 αναριθμείται σε παράγραφο 6:

«5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών, μπορούν να διενεργούνται μεταξύ των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου και δημόσιων επιχειρήσεων ή ανώνυμων εταιρειών, άπαντα εποπτείας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εντός και εκτός Γενικής Κυβέρνησης, μεταφορές δικηγόρων υπηρετούντων με παγία αντιμισθία όλων των ανωτέρω φορέων και υπηρεσιών, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη, κατόπιν δημοσιεύσεως σχετικής προσκλήσεως για την εκδήλωση ενδιαφέροντος. Οι προβλέψεις της παραγράφου 3 εφαρμόζονται αναλογικά. Οι προβλέψεις της παραγράφου 6 του παρόντος δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις της παρούσας παραγράφου.»

Άρθρο 61

Ρύθμιση οφειλών Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Δαπάνες μισθωμάτων και κοινοχρήστων κτηρίων στέγασης Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, παρελθόντων ετών, που δεν εξοφλήθηκαν, λόγω ανεπαρκείας πιστώσεων, κατά το έτος γέννησης της υποχρέωσης, δύνανται να εκκαθαρισθούν, επιφυλασσομένων των διατάξεων περί παραγραφής των σχετικών αξιώσεων, σε βάρος του εκτελούμενου προϋπολογισμού του εν λόγω Φορέα του τρέχοντος έτους. Οι δαπάνες του προηγούμενου εδαφίου εκκαθαρίζονται κατά παρέκκλιση των περί αναλήψεων υποχρεώσεων διατάξεων του π.δ. 80/2016.

Άρθρο 62

Ρυθμίσεις Ο.Α.Σ.Π.

1. Στο άρθρο 13Α του ν. 4310/2014 (Α', 258) προστίθεται παράγραφος ΣΤ' ως εξής:

«ΣΤ. Η Μονάδα Έρευνας Ινστιτούτου Τεχνικής Σεισμολογίας και Αντισεισμικών Κατασκευών (ΙΤΣΑΚ) του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Οργανισμός Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας» (Ο.Α.Σ.Π.) που συστάθηκε με τον ν. 1349/1983 (Α' 52) και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αποτελεί δημόσιο ερευνητικό φορέα και διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος ως προς: α) τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις πρόσληψης και εξέλιξης του ερευνητικού προσωπικού του, καθώς και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις αυτού, β) τον Διευθυντή και το Επιστημονικό Συμβούλιό του και γ) την ανάληψη και τη διαχείριση των ερευνητικών προγραμμάτων/έργων του. Ο εν λόγω φορέας εξακολουθεί να υπάγεται στον Ο.Α.Σ.Π. και το διοικητικό συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Π., ασκεί εποπτεία ως προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις. Ζητήματα προσαρμογής του Θεσμικού Πλαισίου του Ο.Α.Σ.Π. στον παρόντα νόμο ρυθμίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων, αρμοδίου για ζητήματα έρευνας και τεχνολογίας και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Οι διατάξεις του παραπάνω άρθρου έχουν ισχύ από την ημερομηνία ισχύος του ν. 4310/2014.»

Άρθρο 63

Εποπτευόμενοι φορείς Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Το άρθρο 73 του ν. 4313/2014 (Α' 261) «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις» αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 73

Δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης εποπτευομένων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών νομικών προσώπων

Οι δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών νομικών προσώπων, τα οποία εκτελούν συγχρηματοδοτούμενα έργα που έχουν εγγραφεί στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου, και εφόσον δεν έχει προβλεφθεί σχετικό κονδύλιο λειτουργικών εξόδων στις αποφάσεις ένταξης των έργων τους σε επιχειρησιακά προγράμματα ή στις εγκριτικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δύνανται να καλύπτονται από το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με εγγραφή διακριτού ενάριθμου έργου ανά Εποπτευόμενο Φορέα. Ο προϋπολογισμός των δαπανών αυτών ορίζεται σε ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) επί του προϋπολογισμού των εκτελούμενων έργων που δεν έχουν την παραπάνω σχετική πρόβλεψη. Η παρούσα ρύθμιση καταλαμβάνει και έργα σε εξέλιξη κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 64

Τροποποίηση καταστατικού Ο.Α.Κ. Α.Ε.

Το στοιχείο α' της παραγράφου 16. του άρθρου 3 του ν. 4138/2013 «Επείγουσες ρυθμίσεις του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και άλλες διατάξεις» (Α' 72), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«α. Ένα (1) μέλος οριζόμενο από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ως Πρόεδρο, ο οποίος απαιτείται να είναι απόφοιτος ανώτατης σχολής. Ο καθορισμός των αποδοχών ή αποζημιώσεων του Προέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου και των μελών του Δ.Σ. καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 22 του ν. 4354/2015 (Α' 176) ως αντικαταστάθηκε και ισχύει με την παράγραφο 1 του άρθρου 210 του ν. 4635/2019 (Α' 167), οι οποίες καλύπτονται από τις πιστώσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όπου στις διατάξεις του παρόντος αναφέρεται ο Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, νοείται εφεξής ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 65 **Διακοπή της κυκλοφορίας στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο**

1. Η διακοπή της κυκλοφορίας σε οποιοδήποτε τμήμα του βασικού και του δευτερεύοντος εθνικού οδικού δικτύου, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 1 παρ. 1 α και β του π.δ. 209/1998, απαγορεύεται.

2. Κατ' εξαίρεση, η προσωρινή διακοπή κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνον σε περιπτώσεις που τούτο προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία ή τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί με φορείς που είναι αρμόδιοι για την λειτουργία ή/και την συντήρηση τμημάτων του Βασικού Εθνικού Οδικού Δικτύου και αποκλειστικά υπό τους εκεί προβλεπόμενους όρους και στην απολύτως αναγκαία έκταση.

3. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων της παραγράφου 2, σε περίπτωση διακοπής της κυκλοφορίας σε οποιοδήποτε τμήμα του εθνικού οδικού δικτύου της παραγράφου 1 του παρόντος, συνεπεία δυσμενών καιρικών φαινομένων ή βλάβης στοιχείου της οδικής υποδομής για χρονικό διάστημα άνω της μίας (1) ώρας, επιβάλλονται, στις υπαίτιες υπηρεσίες του δημοσίου ή δημοσίων νομικών προσώπων ή σε φορείς επιφορτισμένους με την λειτουργία ή/και συντήρηση τμημάτων του εν λόγω δικτύου ή/και τους χρήστες της υποδομής, κυρώσεις σύμφωνα με τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο παρόν άρθρο, εφόσον ενέργεια ή παράλειψη αυτών συνετέλεσε στην διακοπή κυκλοφορίας.

4. Εντός τριών (3) ημερών από την διαπίστωση της διακοπής της κυκλοφορίας κατά τις ανωτέρω παραγράφους, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών συγκροτείται Επιτροπή Διερεύνησης. Αντικείμενο του έργου της Επιτροπής Διερεύνησης αποτελεί η διερεύνηση και εξακρίβωση των αιτιών της διακοπής της κυκλοφορίας στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο, ο επιμερισμός και καταλογισμός τυχόν διαπιστούμενων ευθυνών στους κατά περίπτωση αρμόδιους φορείς λειτουργίας ή/και συντήρησης της υποδομής, στις υπηρεσίες του Δημοσίου ή δημοσίων νομικών προσώπων ή/και τους χρήστες της υποδομής.

5. Η Επιτροπή Διερεύνησης συγκροτείται από τρία (3) τακτικά μέλη και τρία (3) αναπληρωματικά. Στην επιτροπή μετέχουν:

(α) Ο Προϊστάμενος της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

(β) ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και

(γ) εκπρόσωπος του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ο οποίος ορίζεται μαζί με τον αναπληρωτή του με θητεία δύο (2) ετών με απόφαση του οικείου Υπουργού.

Στην ως άνω απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να προβλέπεται η επικούρηση της Επιτροπής Διερεύνησης από εξωτερικούς τεχνικούς συμβούλους ή πραγματογνώμονες.

6. Προς τον σκοπό επιτέλεσης του έργου της, η Επιτροπή Διερεύνησης δύναται να πραγματοποιεί αυτοψίες, να καλεί σε ακρόαση τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες και φορείς και να ζητεί από αυτούς κάθε αναγκαίο έγγραφο και στοιχείο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς υποχρεούνται να συνδράμουν την Επιτροπή Διερεύνησης θέτοντας αμελλητί στην διάθεσή της κάθε στοιχείο και έγγραφο που είναι αναγκαίο ή που ζητείται από αυτήν για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Η μη χορήγηση των ζητηθέντων στοιχείων προς την Επιτροπή από τις αρμόδιες υπηρεσίες συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα για τα αρμόδια υπηρεσιακά στελέχη.

7. Το έργο της Επιτροπής Διερεύνησης ολοκληρώνεται το συντομότερο δυνατόν και σε κάθε περίπτωση εντός είκοσι (20) ημερών από την συγκρότησή της με την σύνταξη και υποβολή σχετικού πορίσματος στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών στο οποίο θα περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου. Η ως άνω προθεσμία δύναται να παρατείνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε περίπτωση που τούτο κρίνεται απολύτως αναγκαίο για την άρτια ολοκλήρωση του έργου της Επιτροπής Διερεύνησης κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος αυτής.

8. Εφόσον από το πόρισμα της Επιτροπής Διερεύνησης προκύπτουν πράξεις ή παραλείψεις φορέων λειτουργίας ή/και συν-

τήρησης τμημάτων του βασικού εθνικού δικτύου ή δημόσιων νομικών προσώπων που δεν ανήκουν στην Κεντρική Κυβέρνηση, ή ευθύνες χρηστών της υποδομής, που συνετέλεσαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στην διακοπή της κυκλοφορίας, επιβάλλεται σε αυτούς με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή του κατ' εξουσιοδότηση αυτού αρμοδίου οργάνου διοικητικό πρόστιμο από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ ανάλογα με τη βαρύτητα του περιστατικού. Το ύψος του διοικητικού προστίμου καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη της διάρκειας διακοπής της κυκλοφορίας, της έκτασης και των συνεπειών αυτής, καθώς και του βαθμού υπαιτιότητας εκάστου εμπλεκόμενου φορέα ή προσώπου. Το διοικητικό πρόστιμο της παρούσας παραγράφου επιβάλλεται ανεξαρτήτως της επιβολής τυχόν άλλων κυρώσεων οι οποίες προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία.

9. Εφόσον από το πόρισμα της Επιτροπής Διερεύνησης προκύπτουν ευθύνες δημοσίων υπαλλήλων κινείται η διαδικασία επιβολής πειθαρχικών κυρώσεων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην κείμενη νομοθεσία.

Άρθρο 66 **Ρύθμιση για την κάλυψη της δαπάνης κατασκευής των νέων εγκαταστάσεων της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών**

Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1γ του άρθρου 7 του ν. 4062/2012 (Α' 70) καταργείται και προστίθενται νέα εδάφια ως ακολούθως:

«Η κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων θα γίνει μέσω του έργου: «Μετεγκατάσταση της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος στο Ναυτικό Οχυρό Σκαρμαγκά». Το προϋπολογιζόμενο κόστος κατασκευής των νέων εγκαταστάσεων, ως αυτό θα προσδιορισθεί σύμφωνα με τα συναφώς εγκεκριμένα τεύχη δημοπράτησης του εν λόγω έργου από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4412/2016 (Α' 147), θα αναληφθεί από το ΤΑΙΠΕΔ και θα προέλθει από το προϊόν της πρώτης δόσης του τιμήματος της αγοραπωλησίας των μετοχών της «Ελληνικό Α.Ε.», όταν αυτό καταβληθεί σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία, ως αυτή έχει τροποποιηθεί και κυρωθεί με το ν. 4422/2016 (Α' 181). Για τον σκοπό αυτό και κατά παρέκκλιση της διάταξης του άρθρου 2 παράγραφος 14 του ν. 3986/2011 (Α' 152), το ΤΑΙΠΕΔ υποχρεούται να μεταφέρει το ανωτέρω ποσό στον τηρούμενο στην Τράπεζα της Ελλάδος λογαριασμό με τίτλο «Συνεισφορές Φορέων για την εκτέλεση έργων Π.Δ.Ε.» αρ. 23/2348001. Αντιστοίχως, θα ενταχθεί έργο στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Εθνικό Σκέλος), με προϋπολογισμό το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος κατασκευής των νέων εγκαταστάσεων και φορέα χρηματοδότησης το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Η εκταμίευση του ποσού από τον παραπάνω λογαριασμό (23/2348001) θα γίνεται σταδιακά ανάλογα με την πρόοδο εργασιών και οι ετήσιες πληρωμές του έργου θα διατίθενται με ισόποση επιπλέον ενίσχυση του συνολικού ορίου δαπάνης, του εθνικού σκέλους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων κάθε έτους. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, δύναται να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία επιστροφής τυχόν αδιάθετων υπολοίπων και άλλες τεχνικές λεπτομέρειες.»

Άρθρο 67 **Ρυθμίσεις για τα υφιστάμενα κτίσματα και τις εγκαταστάσεις εντός του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά**

1. Θεωρούνται νομίμως υφιστάμενες όλες οι εγκαταστάσεις (κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές) που έχουν ανεγερθεί, μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου, είτε με άδεια είτε χωρίς άδεια είτε καθ' υπέρβαση αυτής, εντός του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά του ν. 4062/2012 (Α' 70), όπως αυτές απαριθμούνται στο Παράρτημα Α' και αποτυπώνονται στο συνοδευτικό τοπογραφικό διάγραμμα.

Για τη νομιμότητά τους εκδίδονται σχετικές διαπιστωτικές πράξεις του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων, μετά από εισήγηση της ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε., συνοδευόμενη από τα περιγράμματα των εν λόγω εγκαταστάσεων, τεχνική έκθεση μηχανικού, καθώς και το ανωτέρω τοπογραφικό διάγραμμα, εντός προθεσμίας ενός μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, εφαρμοζόμενων και των οριζόμενων στα άρθρα 10 και 12 του ν. 3028/2002 (Α' 153), καθώς και στο άρθρο 7 του ν. 4495/2017 (Α' 167). Οι διαπιστωτικές πράξεις αυτές δύναται να εκδίδονται ενιαίες για περισσότερα από ένα κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές.

2. Οι ανωτέρω διαπιστωτικές πράξεις επέχουν θέση άδειας καταδάφισης, κατά τροποποίηση της περίπτωσης δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 6 του ν. 4062/2012, όπως ισχύει, για όλα τα κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές, εκτός από αυτά που έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα ή διατηρούμενα και αποτυπώνονται ως τέτοια στον σχετικό πρωτότυπο Χάρτη του άρθρου 1 του από 28.02.2018 Προεδρικού Διατάγματος (ΑΑΠ 35) και στην υπ' αρ. 28796/07.05.2013 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κлиматικής Αλλαγής (ΑΑΠ 181), καθώς και το κτίριο επί της συμβολής των οδών Ελ. Βενιζέλου και 27ης (πρώην ΛΕΚ).

3.α. Η εκτέλεση των εργασιών καταδάφισης των κτιρίων και εν γένει κτισμάτων και κατασκευών τα οποία απαριθμούνται στο Παράρτημα Β' διενεργείται πριν από τη μεταβίβαση των μετοχών που προβλέπεται στο άρθρο 2 της από 14.11.2014 Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ) για την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε., ως αυτή τροποποιήθηκε με την από 19.7.2016 Τροποποιητική Σύμβαση αυτής και κυρώθηκε με τον ν. 4422/2016 (Α' 181). Η εκτέλεση των εργασιών καταδάφισης για τα λοιπά κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές - πλην όσων απαριθμούνται στο Παράρτημα Β' - δύναται να υλοποιείται τμηματικά και/ή ενιαία για περισσότερα από ένα κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές και διενεργείται εντός προθεσμίας πέντε (5) ετών από την έκδοση της σχετικής διαπιστωτικής πράξης. Η ανωτέρω προθεσμία μπορεί κατόπιν αίτησης να παραταθεί για άλλα πέντε (5) έτη.

3.β. Κατ' ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 49 παράγραφος 3 του ν. 4412/2016 (Α' 147) η εκτέλεση των εργασιών καταδάφισης των κτιρίων και εν γένει κτισμάτων και κατασκευών, οι οποίες απαριθμούνται στο Παράρτημα Β', εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων, μετά από εισήγηση της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.», μετά την υποβολή των προβλεπόμενων κατωτέρω, υπό 3.γ., δικαιολογητικών και διενεργείται από και με δαπάνη του Αγοραστή ή του Εγγυητή αυτού, όπως αυτοί ορίζονται στην από 14.11.2014 Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την από 19.7.2016 Τροποποιητική Σύμβαση αυτής και κυρώθηκε με τον ν. 4422/2016, εντός χρονικού διαστήματος που θα προσδιοριστεί με την απόφαση αυτή. Μετά την παρέλευση αυτού του χρονικού διαστήματος, θεωρείται ότι πληρούται ο σκοπός του παρόντος και δύναται να ολοκληρωθεί η μεταβίβαση των μετοχών, με την επιφύλαξη των ειδικότερα οριζόμενων στο άρθρο 2 του ν. 4422/2016. Η εκτέλεση των εργασιών καταδάφισης για τα λοιπά κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές -πλην όσων απαριθμούνται στο Παράρτημα Β'- διενεργείται από την «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» ή ειδικούς διαδόχους της.

3.γ. Πριν από την έναρξη των εργασιών καταδάφισης υποβάλλονται, υποχρεωτικά, στο Γραφείο Ελληνικού του άρθρου 6 του ν. 4062/2012, με δυνατότητα υποβολής αυτών ενιαία για περισσότερα από ένα κτίρια και εν γένει κτίσματα και κατασκευές:

αα) Σχέδιο και φάκελος ασφάλειας και υγείας του έργου.

ββ) Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων και αδρανών υλικών.

γγ) Αποδεικτικά καταβολής εισφορών και κρατήσεων για τις υπηρεσίες του επιβλέποντος μηχανικού.

3.δ. Για την κατάθεση των δικαιολογητικών της παραγράφου 3. γ. του παρόντος εκδίδονται διαπιστωτικές πράξεις από το Γραφείο Ελληνικού, εντός δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης, μετά την έκδοση των οποίων ή σε περίπτωση άπρακτης παρόδου της ανωτέρω προθεσμίας, επιτρέπεται η έναρξη των εργασιών καταδάφισης. Οι διαπιστωτικές πράξεις του προηγούμενου εδαφίου δύναται να εκδίδονται ενιαίες για περισσότερα

από ένα κτίρια, και εν γένει κτίσματα και κατασκευές.

4. Είναι δυνατή η χρήση των ακόλουθων κτιρίων και εν γένει κτισμάτων και κατασκευών μέχρι την έναρξη εκτέλεσης των σχετικών εργασιών καταδάφισης:

αα. Των υφιστάμενων σήμερα αθλητικών εγκαταστάσεων του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας Αγίου Κοσμά έως την, υλοποιούμενη κατά στάδια, αντικατάστασή τους, με αντίστοιχες εγκαταστάσεις εντός του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής.

ββ. Των κτιρίων σωματείων ΑΜΕΑ, έως την δημιουργία νέου χώρου στέγασης αυτών εντός του ακινήτου, με προδιαγραφές αντίστοιχες των χώρων που σήμερα χρησιμοποιούν.

γγ. Των κτιρίων και εγκαταστάσεων, όπου στεγάζεται η Μονάδα Υποβρύχιων Αποστολών, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έως τη μετεγκατάστασή τους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του ν. 4062/2012, όπως αυτή προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 7 του ν. 4081/2012 (Α' 184), καθώς και της παράγραφο 2.7 xi του άρθρου 2 της από 14.11.2014 Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ) για την απόκτηση του εκατό τοις εκατό (100%) των μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. ως αυτή τροποποιήθηκε με την από 19.7.2016 Τροποποιητική Σύμβαση αυτής και κυρώθηκε με τον ν. 4422/2016.

δδ. Των κτιρίων και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της Μαρίας Αγίου Κοσμά, έως την αντικατάστασή τους.

εε. Των κτιρίων και εγκαταστάσεων για τη λειτουργία του Εκθεσιακού Κέντρου της Πρώην Ολυμπιακής Εγκατάστασης Ξιφασκίας και του ανοιχτού χώρου στάθμευσής του.

5. Είναι δυνατή η χρήση των κτιρίων όπου στεγάζονται προσωρινά οι υπηρεσίες της Εφορείας Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής, Πειραιώς και Νήσων (αρχαιολογικές αποθήκες και εργαστήρια συντήρησης του ΥΠΠΟΑ), έως την οριστική μετεγκατάστασή τους σε χώρο εντός του Μητροπολιτικού Πόλου όπου επιτρέπονται οι πολιτιστικές χρήσεις σύμφωνα με τους όρους της παράγραφο 9 του άρθρου 18 της υπ' αρ. 109171ΕΞ2019/02.10.2019 κοινής υπουργικής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Πολιτισμού και Αθλητισμού (Β' 3687/03.10.2019).

Άρθρο 68

Τροποποίηση του άρθρου 2 του ν. 4638/2019

1. Από την παράγραφο 1 του άρθρου πέμπτου του άρθρου 2 του ν. 4638/2019 (Α' 181) καταργείται το ακόλουθο εδάφιο: «Κατά τον χρόνο περιέλευσης των χώρων σε κοινή χρήση επέρχονται και οι σχετικές εμπράγματα μεταβολές ως προς αυτούς, χωρίς να απαιτείται ρητή παραίτηση των κυρίων των ακινήτων από την κυριότητα, νομή και κατοχή τους.»

2. Από την παράγραφο 2 του άρθρου πέμπτου του άρθρου 2 του ν. 4638/2019, οι λέξεις «οπότε και επέρχονται οι σχετικές εμπράγματα μεταβολές ως προς αυτούς» διαγράφονται.

Άρθρο 69

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

α. Τα άρθρα 1 έως και 32 (Μέρος Α') του ν. 4568/2018 (Α' 178).

β. Η παράγραφος 9 του άρθρου 18 του ν. 4233/2014 (Α' 22).

γ. Η υπουργική απόφαση Α14/οικ.2315/121/2007 (Β' 88), όπως ισχύει.

δ. Τα άρθρα 39 και 46 του ν. 4530/2018 (Α' 59), καθώς και κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος ή κατά το μέρος που ρυθμίζει κατά διάφορο τρόπο θέματα που διέπονται από το παρόν.

Άρθρο 70

Τροποποίηση άρθρων 34 και 34α του ν.2682/1999

1. Η περίπτωση β' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 12), αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τον κλάδο των Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Ενα-

έριος Κυκλοφορίας (ΠΕ/ΤΕ Ηλεκτρονικών ΑΤ5ΕΡ), δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 20% εκ των ως άνω αποδόσεων. Εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται στους υπηρετούντες κατόχους άδειας κατά τον ΕΚ 373/2017 και τις εθνικές κείμενες διατάξεις, το προκύπτον από το κλάσμα των κατειλημμένων από υπηρετούντες κατόχους άδειας οργανικών θέσεων προς το σύνολο των κατειλημμένων οργανικών θέσεων, σε ίσα μερίσματα.

Στο προσωπικό του κλάδου που δεν πληροί τις προϋποθέσεις της κατοχής άδειας και της πραγματικής άσκησης του έργου και των δικαιωμάτων της, καταβάλλεται μέρισμα έως 75% του αντίστοιχου μερίσματος των κατόχων άδειας, το οποίο καλύπτεται από τα ως άνω αδιάθετα ποσά.»

2. Στην περίπτωση γ' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999, όπως ισχύει, η φράση «έως 5%» αντικαθίσταται από τη φράση «έως 4%».

3. Η υποπερίπτωση ββ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 34α του ν. 2682/1999, αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τον κλάδο των Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριος Κυκλοφορίας (ΠΕ/ΤΕ Ηλεκτρονικών ΑΤ5ΕΡ), δύναται να καταβληθεί ποσοστό έως 19% του συνολικού ποσού των μηνιαίων αποδόσεων. Το ποσό καταβάλλεται σε ίσα μερίσματα, στους υπηρετούντες υπαλλήλους του κλάδου, χωρίς άλλη προϋπόθεση.»

4. Στην υποπερίπτωση γγ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 34α του ν. 2682/1999, όπως ισχύει, η φράση «έως ποσοστό 57%» αντικαθίσταται από τη φράση «έως ποσοστό 54%».

Άρθρο 71

Τροποποίηση του ν. 4530/2018 και του π.δ. 79/2004

1. Η περίπτωση β' της παραγράφου 3 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α' 59) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η ισχύς των διατάξεων της παραπάνω περίπτωσης παρατείνεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022».

2. Η περίπτωση γ' της παρ. 3 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α' 59) καταργείται.

3. Στο τέλος του άρθρου 6 του π.δ. 79/2004 με τίτλο «Καθορισμός των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας Σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και Σταθμών φορτηγών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (εμπορευματικών σταθμών αυτοκινήτων)» (Α' 62), προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίου παροχής υγρών και αερίων καυσίμων δημόσιας χρήσης από νόμιμους υφιστάμενους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, εφόσον:

α) το πρατήριο χωροθετείται σε ανεξάρτητο γήπεδο ή σε ανεξάρτητο τμήμα οικοπέδου του σταθμού υπεραστικών λεωφο-

ρείων, σε ανεξάρτητο τμήμα αυτού,

β) το πρατήριο διαθέτει περίφραξη στο κοινό όριο με το σταθμό, ώστε να μην υφίσταται εσωτερική δίοδος επικοινωνίας των χώρων του πρατηρίου και του σταθμού,

γ) το πρατήριο διαθέτει διαφορετική κυκλοφοριακή σύνδεση από τον σταθμό,

δ) το πρατήριο διαθέτει ανεξάρτητες κτιριακές εγκαταστάσεις από τον λοιπό σταθμό και

ε) τηρούνται οι σχετικές διατάξεις που καθορίζουν την αδειοδότηση των πρατηρίων δημόσιας χρήσης, κατ' εφαρμογή των ισχυόντων όρων δόμησης και με την προϋπόθεση ότι δεν αντίκεινται προς τις ισχύουσες χρήσεις γης».

Άρθρο 72

Τροποποίηση του άρθρου 15 του Ν. 4067/2012

Στο τέλος της παραγράφου 7 του άρθρου 15 του ν. 4067/2012 (Α' 79) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Στις περιπτώσεις ακινήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ν. 3986/2011 (Α' 152), οι αρμοδιότητες της έγκρισης υψομετρικής μελέτης οδών και της έκδοσης σχετικών βεβαιώσεων που απαιτούνται για την έκδοση οικοδομικών αδειών ασκούνται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζεται και επί εκκρεμών, κατά την έναρξη ισχύος της, αιτήσεων έγκρισης της υψομετρικής μελέτης οδών».

Άρθρο 73

Παράταση συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου

Συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου δέκα οκτώ (18) ατόμων όλων των ειδικοτήτων του Τομέα Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών νομού Χανίων, της Γενικής Διεύθυνσης Αποκατάστασης Φυσικών Καταστροφών Κεντρικής Ελλάδας της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που έχουν συναφθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 20 του ν. 2190/1994 (Α' 28) και 56 επ. του π.δ. 410/1988 (Α' 191), παρατείνονται αυτοδίκαια για οκτώ (8) μήνες από τη λήξη τους.

Άρθρο 74

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ια**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ (WATERAERODROMEMANUAL)**

Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου πρέπει, ανάλογα με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές δυνατότητες του υδατοδρομίου, να περιλαμβάνει εισαγωγικά τους ορισμούς εννοιών που άπτονται της ίδρυσής του και εν συνεχεία ανάπτυξη των κεφαλαίων που αφορούν το συνολικό πλαίσιο της δομής του συγκεκριμένου υδατοδρομίου και συγκεκριμένα:

1. Πίνακα περιεχόμενων
2. Λίστα σελίδων
3. Διανομή
4. Ορισμούς
5. Δήλωση πολιτικής εταιρείας του υδατοδρομίου που περιλαμβάνει:

α) σκοπό της ίδρυσης του υδατοδρομίου,

β) μεθόδους και μέσα για την επίτευξη της ασφαλούς λειτουργίας του

6. Οργανόγραμμα υδατοδρομίου, όπου περιγράφεται η εν γένει δομή του υδατοδρομίου.

7. Τοπογραφικό σχέδιο του υδατοδρομίου όπου αποτυπώνονται ευκρινώς σε κατάλληλη κλίμακα, οι κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις, υφιστάμενων και προτεινόμενων νέων έργων, η περίφραξη αυτού, οι περιοχές ελιγμών, οι περιοχές κίνησης και θέσεων ελλιμενισμού των αεροσκαφών, ο παρεχόμενος εξοπλισμός και σημάνσεις, καθώς και το διάγραμμα ροής επιβατών, αποσκευών και φορτίου κατά την είσοδό τους στο υδατοδρόμιο έως την επιβίβασή τους στο αεροσκάφος και κατά την αποβίβασή τους από το αεροσκάφος έως την έξοδό τους από το υδατοδρόμιο.

8. Κάτοψη κατάλληλης κλίμακας των υποδομών του υδατοδρομίου στην οποία αποτυπώνονται οι χώροι αναμονής επιβατών, ελέγχου διαβατηρίων ή εγγράφων ταυτοπροσωπίας, ελέγχου επιβατών, χειραποσκευών ή φορτίου και οι θέσεις του εξοπλισμού ασφαλείας, οι χώροι παράδοσης αποσκευών και γενικά κάθε χώρος που προορίζεται για τη διακίνηση των επιβατών, αποσκευών και φορτίου κατά την αναχώρηση και την άφιξή τους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ιβ**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ (WATERAERODROMEMANUAL)**

Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου πρέπει, ανάλογα με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές δυνατότητες του υδατοδρομίου, να περιλαμβάνει εισαγωγικά τους ορισμούς εννοιών που άπτονται της λειτουργίας και εκμετάλλευσής του και εν συνεχεία ανάπτυξη των κεφαλαίων που αφορούν το συνολικό πλαίσιο της δομής και ασφαλούς και ομαλής λειτουργίας του συγκεκριμένου υδατοδρομίου και συγκεκριμένα:

1. Πίνακα περιεχόμενων
2. Λίστα σελίδων
3. Διανομή
4. Ορισμούς
5. Δήλωση πολιτικής εταιρείας του υδατοδρομίου που περιλαμβάνει:

α) σκοπό της ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου,

β) μεθόδους και μέσα για την επίτευξη της ασφαλούς λειτουργίας του,

γ) εξασφάλιση παροχής υπηρεσιών στους χρήστες του υδατοδρομίου.

6. Οργανόγραμμα υδατοδρομίου, όπου περιγράφονται η οργανωτική δομή του φορέα διαχείρισης του υδατοδρομίου και ο ελάχιστος προβλεπόμενος αριθμός του προσωπικού του, όπως τα στοιχεία του υπευθύνου για την καθημερινή λειτουργία του, του υπευθύνου ασφάλειας (safety) και του υπευθύνου ασφαλείας κατά εκνόμων ενεργειών (security) και τα στοιχεία του λοιπού ανώτερου προσωπικού του, καθώς και ο τρόπος και οι προϋποθέσεις της μεταξύ τους αναπλήρωσης. Στην περίπτωση της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου απαιτείται μόνο η περιγραφή της οργανωτικής δομής και δεν απαιτείται η συμπλήρωση των στοιχείων του αρμόδιου προσωπικού.

7. Τοπογραφικό σχέδιο του υδατοδρομίου όπου αποτυπώνονται ευκρινώς σε κατάλληλη κλίμακα, οι κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις, υφιστάμενων και προτεινόμενων νέων έργων, η περίφραξη αυτού, οι περιοχές ελιγμών, οι περιοχές κίνησης και θέσεων ελλιμενισμού των αεροσκαφών, ο παρεχόμενος εξοπλισμός και σημάνσεις, καθώς και το διάγραμμα ροής επιβατών, αποσκευών και φορτίου κατά την είσοδό τους στο υδατοδρόμιο έως την επιβίβασή τους στο αεροσκάφος και κατά την αποβίβασή τους από το αεροσκάφος έως την έξοδό τους από το υδατοδρόμιο.

8. Κάτοψη κατάλληλης κλίμακας των υποδομών του υδατοδρομίου στην οποία αποτυπώνονται οι χώροι αναμονής επιβατών, ελέγχου διαβατηρίων ή εγγράφων ταυτοπροσωπίας, ελέγχου επιβατών, χειραποσκευών

και οι θέσεις του εξοπλισμού ασφαλείας, οι χώροι παράδοσης αποσκευών και γενικά κάθε χώρος που προορίζεται για τη διακίνηση των επιβατών, αποσκευών και φορτίου κατά την αναχώρηση και την άφιξή τους.

9. Τα επικοινωνιακά μέσα (VHF Marine, βάσης - φορητοί), τα μετεωρολογικά μέσα του υδατοδρομίου και οι διαδικασίες συντήρησής τους.

10. Οι διαδικασίες έκδοσης και παροχής αεροναυτικών πληροφοριών για την επιχειρησιακή κατάσταση του.

11. Οι επιχειρησιακές διαδικασίες που αφορούν τις επιθεωρήσεις του υδατοδρομίου.

12. Διαδικασία πρόσδεσης υδροπλάνων - σημεία πρόσδεσης.

13. Διαδικασία επιβίβασης - αποβίβασης επιβατών, διατιθέμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες για την άφιξη και την αναχώρηση επιβατών.

14. Μητρώο καταγραφής κινήσεων υδατοδρομίου (υδροπλάνο, επιβάτες, φορτία ή ταχυδρομείο).

15. Οι διαδικασίες για την απομάκρυνση ακινητοποιηθέντος αεροσκάφους - υδροπλάνου ή σκάφους από την περιοχή κίνησης του υδατοδρομίου.

16. Διαδικασίες αντιμετώπισης σοβαρού συμβάντος ή ατυχήματος υδροπλάνων στο χώρο ευθύνης υδατοδρομίου.

17. Οι διαδικασίες για τον περιορισμό του κινδύνου πρόσκρουσης πτηνών.

18. Διαδικασία αναφοράς ατυχημάτων, σοβαρών συμβάντων και περιστατικών υποχρεωτικής αναφοράς.

19. Περιγραφή των συσκευών και διαθέσιμων κατασβεστικών μέσων, υπηρεσιών πυρόσβεσης, έρευνας και διάσωσης, καθώς και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

20. Διαδικασία ανεφοδιασμού υδροπλάνων, αν παρέχεται.

21. Διαδικασία παροχής επείγουσας ιατρικής βοήθειας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

(SECURITY PROGRAM)

Το Πρόγραμμα Ασφάλειας Υδατοδρομίου (υ/δ) πρέπει, σύμφωνα με το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ και τις Τ.Ο.Α.) και ανάλογα με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές δυνατότητες του υδατοδρομίου, να περιλαμβάνει εισαγωγικά τους ορισμούς εννοιών που άπτονται της ασφάλειας αερομεταφορών και αφορούν στην εν γένει λειτουργία του υδατοδρομίου και εν συνεχεία ανάπτυξη των κεφαλαίων που αφορούν τις μεθόδους και διαδικασίες που ακολουθούνται στο συγκεκριμένο υ/δ για αποτροπή διάπραξης έκνομων ενεργειών ακολουθώντας κατ' αναλογία τις προβλέψεις του ΕΠΑΠΑ και συγκεκριμένα:

α. Συγκρότηση και λειτουργία της Επιτροπής Ασφάλειας του υ/δ, όπως προβλέπεται στον ΕΚΑΠΑ.

β. Περιοχές Υδατοδρομίου.

Καθορισμός των ελεγχόμενων περιοχών του υ/δ στις οποίες ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου έχει την ευθύνη επιτήρησης, οι δε διακινούμενοι επιβάτες και το προσωπικό του υ/δ υφίστανται έλεγχο ασφάλειας, με αντίστοιχη απεικόνισή τους σε σχεδιάγραμμα.

γ. Φύλαξη εγκαταστάσεων - Έλεγχοι πρόσβασης.

- Τρόπος και μέθοδοι φύλαξης/προστασίας των εγκαταστάσεων του υ/δ με καθιέρωση ελέγχων πρόσβασης και επιτήρηση αυτών με περιπολίες - διαδικασίες επικοινωνίας προσωπικού ασφάλειας υ/δ με κρατικές αρχές - έρευνα ασφάλειας ελεγχόμενων περιοχών πριν από την έναρξη λειτουργίας του υ/δ.

- Έλεγχος ιστορικού του προσωπικού που δραστηριοποιείται στο υ/δ για την έκδοση των αδειών εισόδου στους ελεγχόμενους χώρους του (υπό την ευθύνη του κατά τόπους Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.).

δ. Προστασία υδροπλάνων.

Τρόπος και μέθοδοι φύλαξης/προστασίας/επιτήρησης των υδροπλάνων που επιχειρούν στις ανωτέρω εγκαταστάσεις, αλλά και των εκτός λειτουργίας που βρίσκονται προσδεμένα σε ελεγχόμενες περιοχές του υ/δ με ιδιαίτερη έμφαση στο σταθμευμένο προς διανυκτέρευση.

ε. Έλεγχος ασφάλειας (screening) εργαζομένων, οχημάτων και αντικειμένων που μεταφέρουν.

Καθιέρωση διαδικασίας ελέγχου ασφάλειας (screening) πληρωμάτων, χειραποσκευών, εργαζομένων υ/δ, οχημάτων και αντικειμένων που μεταφέρουν στις ελεγχόμενες περιοχές του υ/δ συμπεριλαμβανομένων των ειδών καθαρισμού και τροφοδοσίας των υδροπλάνων.

στ. Έλεγχος ασφάλειας επιβατών.

Καθιέρωση διαδικασίας ελέγχου ασφαλείας αναχωρούντων επιβατών σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΚΑΠΑ και της λουτής κείμενης νομοθεσίας.

- Διενέργεια ελέγχου ασφάλειας, όπως μέθοδοι, ενέργειες σε περιπτώσεις άρνησης ελέγχου του επιβάτη, ειδικές κατηγορίες επιβατών, εξαιρέσεις ελέγχων, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον ΕΚΑΠΑ.
- Μέρимνα από τον φορέα εκμετάλλευσης υδατοδρομίου, ώστε οι αναχωρούντες επιβάτες να είναι ενημερωμένοι, μέσω του αερομεταφορέα, σχετικά με τα είδη που απαγορεύεται να μεταφέρουν στις χειραποσκευές τους, την κατ' ιδίαν συσκευασία των χειραποσκευών τους και την εξασφάλιση της συνεχούς επιτήρησής τους, καθώς και τη διαδικασία ελέγχου εισιτηρίων και ταυτοπροσωπίας.
- ζ. Έλεγχος ασφάλειας χειραποσκευών.
 - Καθιέρωση διαδικασίας ελέγχου ασφάλειας χειραποσκευών, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΚΑΠΑ και της λοιπής κείμενης νομοθεσίας.
 - Διενέργεια ελέγχου ασφάλειας, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον ΕΚΑΠΑ (μέθοδοι-ενέργειες σε περιπτώσεις εντοπισμού απαγορευμένων αντικειμένων).
- η. Έλεγχος ασφάλειας παραδιδόμενων αποσκευών.
 - Καθιέρωση διαδικασίας ελέγχου ασφάλειας συνοδευόμενων παραδιδόμενων αποσκευών, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΚΑΠΑ και της λοιπής κείμενης νομοθεσίας.
 - Διενέργεια ελέγχου ασφάλειας σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον ΕΚΑΠΑ (εξασφάλιση αντιστοίχισης επιβάτη/αποσκευής-απομάκρυνση αποσκευής σε περίπτωση μη επιβίβασης-μη αποδοχή ασυνόδευτης αποσκευής).
 - Διαδικασία προστασίας των παραδιδόμενων και ελεγμένων αποσκευών από μη εξουσιοδοτημένη παρεμβολή μέχρι τη φόρτωσή τους στα υδροπλάνα.
- θ. Στελέχωση/εξοπλισμός σημείων ελέγχου ασφάλειας.
 - Εγκατάσταση εξοπλισμού ασφαλείας και στελέχωση σημείων ελέγχου ασφάλειας από αδειοδοτημένο φορέα παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών έναντι παντός τρίτου και εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό ασφαλείας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΚΑΠΑ και της λοιπής κείμενης νομοθεσίας. Τις εν λόγω υπηρεσίες δύναται να παρέχει ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου εφόσον διαθέτει σχετική άδεια του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (ν.3707/2008) με το δεόντως εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο ίδιον προσωπικό ασφαλείας σύμφωνα με τον ΕΚΑΠΑ.
 - Υποχρεώσεις της εταιρείας και του προσωπικού της που ασκούν τις υπηρεσίες ασφαλείας αερομεταφορών προς τρίτους.
- ι. Διαχωρισμός «ελεγχθέντων και μη ελεγχθέντων» επιβατών.
Καθιέρωση μέτρων και διαδικασιών για την αποφυγή ανάμειξης αναχωρούντων και αφικνούμενων επιβατών.
- ια. Γενική Αεροπορία.
Εκπόνηση διαδικασιών ασφαλείας για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, πληρωμάτων και επιβατών γενικής αεροπορίας.
- ιβ. Απειλές και συμβάντα ασφαλείας.
Εκπόνηση διαδικασιών διαχείρισης από το φορέα εκμετάλλευσης των απειλών και συμβάντων που αφορούν το υδατοδόρομο (λήψη-διαβίβαση-αξιολόγηση απειλής- ταξινόμηση-αντιμετώπιση απειλών που αφορούν σε διάπραξη εκνόμενων ενεργειών).
- ιγ. Οπλοφορία - μεταφορά ατομικού οπλισμού επιβατών με υδροπλάνα.
 - Απαγόρευση οπλοφορίας σε υποκείμενους χώρους του υδατοδρομίου.
 - Θέσπιση διαδικασίας για την μεταφορά προς/από τα υδροπλάνα του νομίμως μεταφερόμενου από τους επιβάτες ατομικού οπλισμού τους κατ' αναλογία όσων ισχύουν στον ΕΚΑΠΑ (υπό την εποπτεία του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.).
- ιδ. Εταιρικό ταχυδρομείο-Υλικό αερομεταφορέα-Φορτίο. Καθιέρωση διαδικασιών ελέγχου ασφαλείας αναφορικά με εταιρικό ταχυδρομείο-υλικό αερομεταφορέα-φορτίο κατ' αναλογία των όσων ισχύουν στον ΕΚΑΠΑ.
- ιε. Διαδικασίες εσωτερικού ποιοτικού ελέγχου.
Περιγραφή του τρόπου με τον οποίο ο φορέας παρακολουθεί τη συμμόρφωση όλων των δραστηριοποιούμενων στο υ/δ με το εγκεκριμένο Πρόγραμμα Ασφάλειας υ/δ.
- ιστ. Επισυναπτόμενα Παραρτήματα στο Πρόγραμμα Ασφάλειας Υδατοδρομίου.
 - Κατάλογος απαγορευμένων αντικειμένων σε επιβάτες και χειραποσκευές.
 - Κατάλογος απαγορευμένων αντικειμένων στις παραδιδόμενες αποσκευές.
 - Κατάλογος απαγορευμένων αντικειμένων σε φορτίο/ ταχυδρομείο.
 - Υπόδειγμα εντύπου αξιολόγησης απειλής βόμβας και αξιολόγησης κινδύνου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ (EMERGENCY PLAN)

Το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων ανάγκης υδατοδρομίου (Emergency plan) πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Εισαγωγή

1.2 Σκοπός

1.3 Αντικείμενο του σχεδίου

Κατηγορίες περιπτώσεων έκτακτης κατάστασης ανάγκης αεροσκάφους:

(Γράφονται μόνο οι ορισμοί)

1.3.1. Έκτακτες καταστάσεις ανάγκης που εμπλέκονται αεροσκάφη:

Α) Ανησυχητική Κατάσταση (Local Stand-by).

Β) Κατάσταση Αναμενόμενου Ατυχήματος (Full Emergency).

Γ) Ατύχημα υδροπλάνου (Aircraft - Seaplane Accident):

α) εντός του υδατοδρομίου,

β) εκτός του υδατοδρομίου (σε χερσαία ή θαλάσσια περιοχή).

Δ) Συμβάν σε υδροπλάνο (Aircraft Incident):

- υδροπλάνο - σκάφος - πλοίο (σύγκρουση),
- υδροπλάνο - χερσαία ζώνη (εγκαταστάσεις - προβλήτα) (πρόσκρουση),
- υδροπλάνο - καύσιμα (διαρροή καυσίμου) κ.λπ. (αναλυτικά αναφέρεται στο κεφάλαιο 6),
- πρόσκρουση υδροπλάνου με πτηνό (birdstrike).

Ε) Έκνομες ενέργειες σε υδροπλάνο όπως:

- δολιοφθορά ή απειλή για βόμβα,
- παράνομη κατάληψη α/φους,
- αεροπειρατεία.

(Όλες οι ανωτέρω περιπτώσεις της παρ. Ε αναφέρονται αναλυτικά στο Σχέδιο Ασφαλείας του υδατοδρομίου).

Ζ) Κατάσταση ετοιμότητας λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών (Weather Stand-by)

1.3.2. Έκτακτες καταστάσεις ανάγκης που δεν εμπλέκονται υδροπλάνα

Αυτές περιλαμβάνουν:

α) Φωτιές σε εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου.

β) Δολιοφθορά ή απειλή για βόμβα σε εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου.

γ) Έκτακτες καταστάσεις ανάγκης που χρήζουν παροχής ιατρικής βοήθειας (Medical Emergencies).

1.4 Σχεδιασμός και συνεργασία με άλλες αρμόδιες υπηρεσίες

1.5 Σύμβαση, παρακολούθηση και έγκριση αυτού

1.6 Γενική περιγραφή υδατοδρομίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Επικεφαλής συμβάντος

Ορισμός του επικεφαλής συμβάντος σε περίπτωση ατυχήματος:

Α) Ατύχημα υδροπλάνου εντός του υδατοδρομίου.

Β) Ατύχημα υδροπλάνου εκτός του υδατοδρομίου (σε χερσαία ή θαλάσσια περιοχή).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΚΕΝΤΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

α) Σταθερό Κέντρο Επιχειρήσεων

β) Κινητό Κέντρο Επιχειρήσεων

γ) Συγκέντρωση υπηρεσιών (Rendezvous Point)

δ) Πηγές υποστήριξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Αποτύπωση της περιοχής του υδατοδρομίου (χάρτης) περιλαμβάνοντας:

Α) Χαρακτηριστικά ακτογραμμής και παράλιων

Β) Παρακείμενες ευαίσθητες περιοχές

Γ) Παρακείμενες περιοχές υψηλής αισθητικής, οικονομικής και αρχαιολογικής αξίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Α. Διαδικασίες - ενέργειες εμπλεκόμενων για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων ανάγκης που εμπλέκεται υδροπλάνο (γράφονται αναλυτικά οι ενέργειες στις οποίες απαιτείται να προβούν οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες και φορείς).

5.1. Ανησυχητική Κατάσταση (Local Standby) Ενέργειες:

Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου (ΠΕΑ) ή Ενιαίου Συντονιστικού Κέντρου Επιχειρήσεων Πυροσβεστικού Σώματος (ΕΣΚΕ)

Γενικού Διευθυντή Υδατοδρομίου Αεροπορικής Εταιρείας κ.ά.

5.2. Κατάσταση αναμενόμενου ατυχήματος (Full Emergency) Ενέργειες:

Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου (ΠΕΑ) ή ΕΣΚΕ Πυροσβεστικού Σώματος

Λιμενικής Αρχής

Γενικού Διευθυντή Υδατοδρομίου Αεροπορικής Εταιρείας κ.ά.

5.3. Ατύχημα υδροπλάνου στο υδατοδρόμιο ή εκτός αυτού σε χερσαία ή θαλάσσια περιοχή

Ενέργειες:

Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου (ΠΕΑ) ή ΕΣΚΕ Πυροσβεστικού Σώματος

Λιμενικής Αρχής

ΕΚΑΒ-Υ.Κ.-Νοσοκομεία Γ.Γ.Π.Π.

Ελληνικής Αστυνομίας

Γενικού Διευθυντή Υδατοδρομίου Αεροπορικής Εταιρείας κ.ά.

Πληροφόρηση - ενημέρωση της κοινής γνώμης

5.4. Συμβάντα στο υδατοδρόμιο Ενέργειες:

Λιμενικής Αρχής

Γενικού Διευθυντή Υδατοδρομίου Αεροπορικής Εταιρείας κ.ά.

5.5. Κατάσταση ετοιμότητας λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών (Weather Stand-by)

Ενέργειες:

Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου (ΠΕΑ) ή ΕΣΚΕ Πυροσβεστικού Σώματος

Λιμενικής Αρχής

Γενικού Διευθυντή Υδατοδρομίου Αεροπορικής Εταιρείας κ.ά.

Β. Έκτακτες καταστάσεις ανάγκης στις οποίες δεν εμπλέκεται υδροπλάνο

α) Φωτιά σε εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου.

β) Έκτακτες καταστάσεις ανάγκης που χρήζουν παροχής ιατρικής βοήθειας (Medical Emergencies).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Αντιμετώπιση θαλάσσιων ρύπανσης από αεροπορικά καύσιμα και χημικά απόβλητα του υδατοδρομίου

Προσαρτήματα στο παράρτημα ΙΙΙ

Προσάρτημα Α

Τηλεφωνικός Κατάλογος εμπλεκόμενων φορέων

Προσάρτημα Β

Έγγραφο συμφωνίες με εμπλεκόμενους αρμόδιους φορείς

Προσάρτημα Γ

Εκπαίδευση εμπλεκόμενου προσωπικού

1) Ασκήσεις

Τύποι ασκήσεων: Ευρείας κλίμακας Περιορισμένης κλίμακας

Επί χάρτου, επικοινωνίας κ.λπ.

2) Έντυπα αξιολόγησης

Προσάρτημα Δ

Αεροπορικά καύσιμα και ιδιότητες αυτών

Προσάρτημα Ε

Κατάλογος απαιτούμενων μέσων (εξοπλισμού) απορρόπησης και ιδιότητες αυτών

Προσάρτημα ΣΤ

Σχέδιο καθορισμού ζωνών

Προσάρτημα Ζ

Διάφορα έντυπα που προβλέπονται και συμπληρώνονται στις περιπτώσεις των έκτακτων καταστάσεων ανάγκης

όπως π.χ. Έντυπο ΕΑΠΑ, Κάρτες αναγνώρισης τραυματιών κ.λπ.

α) Φωτιά σε εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου.

β) Έκτακτες καταστάσεις ανάγκης που χρήζουν παροχής ιατρικής βοήθειας (Medical Emergencies).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α : ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΟΓΚΩΝ ΕΝΤΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ			
ΥΠΟΜΝΗΜΑ			ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2020
		ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ	Βάσει: ΠΔ 2018, ΦΕΚ 35 ΑΑΠ 1.03.2018, "Έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά Περιφέρειας Αττικής".
		ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ	Συμπεριλαμβάνει επιπροσθέτως: - Τρία Διατηρητέα Κτίρια στο Κάτω Ελληνικό (αρ. 28796/07.05.2013, ΑΑΠ 181), - Κτίριο επί της συμβολής των οδών 27ης και Ελ.Βενιζέλου (βάσει της παρούσας νομοθετική διάταξης)
		ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΔΗΜΩΝ ΑΛΙΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	Βάσει: ΦΕΚ ΑΑΠ 256/2.11.2017 «Κήρυξη - οριοθέτηση ως αρχαιολογικού χώρου περιοχής των Δήμων Αλίμου και Ελληνικού- Αργυρούπολης, Π.Ε. Νότιου Τομέα Αθηνών», Περιφέρειας Αττικής»
		ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Βάσει: 1.ΦΕΚ Β' 1848 /8.7.1957, αναδημοσίευση ΦΕΚ 265Β / 1.10.1957, «Περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής» 2.ΦΕΚ ΑΑΠ 223/9.11.2015, «Οριοθέτηση αρχαιολογικού χώρου Αγίου Κοσμά, Δήμου Ελληνικού, Περιφέρειας Αττικής»
		ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	Βάσει: 1. Υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/41429/1057/5.6.2009 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού (ΑΑΠ 400/13.8.2009) 2. ΚΥΑ Εφαρμογής του ΣΟΑ υπ' αριθ. 74502 ΕΕ 2019/3-7-2019 ΕΜΠ (2792 Β') «Έγκριση γενικής οργάνωσης του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, και των περιβαλλοντικών όρων αυτού», όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθ. 93298 ΕΕ 2019/28-8-2019 ΚΥΑ (ΦΕΚ 3294 Β').
		ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	Βάσει: 1. ΠΔ 2018, ΦΕΚ 35 ΑΑΠ 1.03.2018, "Έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά Περιφέρειας Αττικής". 2. ΚΥΑ Εφαρμογής του ΣΟΑ υπ' αριθ. 74502 ΕΕ 2019/3-7-2019 ΕΜΠ (2792 Β') «Έγκριση γενικής οργάνωσης του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, και των περιβαλλοντικών όρων αυτού», όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθ. 93298 ΕΕ 2019/28-8-2019 ΚΥΑ (ΦΕΚ 3294 Β'). 3. ΚΥΑ Εφαρμογής του ΣΟΑ Υπ' αριθ. 109171 ΕΣ2019/ 03.10.2019 (ΦΕΚ.3687) «Έγκριση Πολεοδομικών Μελετών των περιοχών προς πολεοδόμηση Α-Π1, Α-Π2, Α-Π3, Α-Π4, Α-Π5, Α-Π6 και ΠΜ-Π1 του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά και των περιβαλλοντικών όρων της εφαρμογής του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης ως προς τις περιοχές αυτές».
		ΛΟΙΠΟΙ ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ	

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
2	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
3	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
4	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ ΚΑΙ ΔΑΜΙΑΝΟΥ
5	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ ΚΑΙ ΔΑΜΙΑΝΟΥ
6	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
7	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
8	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
9	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
10	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
11	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
12	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
13	ΚΤΙΡΙΟ	-	
14	ΚΤΙΡΙΟ	-	
15	ΚΤΙΡΙΟ	-	
16	ΚΤΙΡΙΟ	-	
17	ΚΤΙΡΙΟ	-	
18	ΚΤΙΡΙΟ	-	
19	ΚΤΙΡΙΟ	-	
20	ΚΤΙΡΙΟ	-	
21	ΚΤΙΡΙΟ	-	
22	ΚΤΙΡΙΟ	-	
23	ΚΤΙΡΙΟ	-	
24	ΚΤΙΡΙΟ	-	
25	ΚΤΙΡΙΟ	-	
26	ΚΤΙΡΙΟ	-	
27	ΚΤΙΡΙΟ	-	
28	ΚΤΙΡΙΟ	-	
29	ΚΤΙΡΙΟ	-	
30	ΚΤΙΡΙΟ	-	
31	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
32	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
33	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	

[illegible]

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
111	ΚΤΙΡΙΟ	-	
112	ΚΤΙΡΙΟ	-	
113	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	-	
114	ΚΤΙΡΙΟ	-	
115	ΚΤΙΡΙΟ	-	
116	ΚΤΙΡΙΟ	-	
117	ΚΤΙΡΙΟ	-	
118	ΚΤΙΡΙΟ	-	
119	ΚΤΙΡΙΟ	-	
120	ΚΤΙΡΙΟ	-	
121	ΚΤΙΡΙΟ	-	
122	ΚΤΙΡΙΟ	-	
123	ΚΤΙΡΙΟ	-	
124	ΚΤΙΡΙΟ	-	
125	ΚΤΙΡΙΟ	-	
126	ΚΤΙΡΙΟ	-	
127	ΚΤΙΡΙΟ	-	
128	ΚΤΙΡΙΟ	-	
129	ΚΤΙΡΙΟ	-	
130	ΚΤΙΡΙΟ	-	
131	ΚΤΙΡΙΟ	-	
132	ΚΤΙΡΙΟ	-	
133	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
134	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
135	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
136	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
137	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
138	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
139	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
140	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
141	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
142	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
143	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
144	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
145	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΚΤΙΡΙΟ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
146	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
147	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΚΤΙΡΙΟ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
148	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
149	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
150	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	
151	ΚΤΙΡΙΟ	-	
152	ΚΤΙΡΙΟ	-	
153	ΚΤΙΡΙΟ	-	
154	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
155	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
156	ΚΤΙΡΙΟ	-	
157	ΚΤΙΡΙΟ	-	
158	ΚΤΙΡΙΟ	-	
159	ΚΤΙΡΙΟ	-	
160	ΚΤΙΡΙΟ	-	
161	ΚΤΙΡΙΟ	-	
162	ΚΤΙΡΙΟ	-	
163	ΚΤΙΡΙΟ	-	
164	ΚΤΙΡΙΟ	-	
165	ΚΤΙΡΙΟ	-	
166	ΚΤΙΡΙΟ	-	
167	ΚΤΙΡΙΟ	-	
168	ΚΤΙΡΙΟ	-	
169	ΚΤΙΡΙΟ	-	
170	ΚΤΙΡΙΟ	-	
171	ΚΤΙΡΙΟ	-	
172	ΚΤΙΡΙΟ	-	
173	ΚΤΙΡΙΟ	-	
174	ΚΤΙΡΙΟ	-	
175	ΚΤΙΡΙΟ	-	
176	ΚΤΙΡΙΟ	-	
177	ΚΤΙΡΙΟ	-	
178	ΚΤΙΡΙΟ	-	
179	ΚΤΙΡΙΟ	-	
180	ΚΤΙΡΙΟ	-	
181	ΚΤΙΡΙΟ	-	
182	ΚΤΙΡΙΟ	-	
183	ΚΤΙΡΙΟ	-	
184	ΚΤΙΡΙΟ	-	
185	ΚΤΙΡΙΟ	-	
186	ΚΤΙΡΙΟ	-	
187	ΚΤΙΡΙΟ	-	

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
188	ΚΤΙΡΙΟ	-	
189	ΚΤΙΡΙΟ	-	
190	ΚΤΙΡΙΟ	-	
191	ΚΤΙΡΙΟ	-	
192	ΚΤΙΡΙΟ	-	
193	ΚΤΙΡΙΟ	-	
194	ΚΤΙΡΙΟ	-	
195	ΚΤΙΡΙΟ	-	
196	ΚΤΙΡΙΟ	-	
197	ΚΤΙΡΙΟ	-	
198	ΚΤΙΡΙΟ	-	
199	ΚΤΙΡΙΟ	-	
200	ΚΤΙΡΙΟ	-	
201	ΚΤΙΡΙΟ	-	
202	ΚΤΙΡΙΟ	-	
203	ΚΤΙΡΙΟ	-	
204	ΚΤΙΡΙΟ	-	
205	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
206	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
207	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
208	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
209	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
210	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
211	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
212	ΔΕΞΑΜΕΝΗ	-	
213	ΚΤΙΡΙΟ	-	
214	ΚΤΙΡΙΟ	-	
215	ΚΤΙΡΙΟ	-	
216	ΚΤΙΡΙΟ	-	
217	ΚΤΙΡΙΟ	-	
218	ΚΤΙΡΙΟ	-	
219	ΚΤΙΡΙΟ	-	
220	ΚΤΙΡΙΟ	-	
221	ΚΤΙΡΙΟ	-	
222	ΚΤΙΡΙΟ	-	
223	ΚΤΙΡΙΟ	-	
224	ΚΤΙΡΙΟ	-	
225	ΚΤΙΡΙΟ	-	
226	ΚΤΙΡΙΟ	-	
227	ΚΤΙΡΙΟ	-	
228	ΚΤΙΡΙΟ	-	
229	ΚΤΙΡΙΟ	-	
230	ΚΤΙΡΙΟ	-	
231	ΚΤΙΡΙΟ	-	
232	ΚΤΙΡΙΟ	-	
233	ΚΤΙΡΙΟ	-	
234	ΚΤΙΡΙΟ	-	
235	ΚΤΙΡΙΟ	-	
236	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	-	
237	ΚΤΙΡΙΟ	-	
238	ΚΤΙΡΙΟ	-	
239	ΚΤΙΡΙΟ	-	
240	ΚΤΙΡΙΟ	-	
241	ΚΤΙΡΙΟ	-	
242	ΚΤΙΡΙΟ	-	
243	ΚΤΙΡΙΟ	-	
244	ΚΤΙΡΙΟ	-	
245	ΚΤΙΡΙΟ	-	
246	ΚΤΙΡΙΟ	-	
247	ΚΤΙΡΙΟ	-	
248	ΚΤΙΡΙΟ	-	
249	ΚΤΙΡΙΟ	-	
250	ΚΤΙΡΙΟ	-	
251	ΚΤΙΡΙΟ	-	
252	ΚΤΙΡΙΟ	-	
253	ΚΤΙΡΙΟ	-	
254	ΚΤΙΡΙΟ	-	
255	ΚΤΙΡΙΟ	-	
256	ΚΤΙΡΙΟ	-	
257	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΕΜΥ
258	ΚΤΙΡΙΟ	-	
259	ΚΤΙΡΙΟ	-	
260	ΚΤΙΡΙΟ	-	
261	ΚΤΙΡΙΟ	-	
262	ΚΤΙΡΙΟ	-	
263	ΚΤΙΡΙΟ	-	
264	ΚΤΙΡΙΟ	-	

[illegible]

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
342	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
343	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
344	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
345	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
346	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
347	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
348	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
349	ΚΤΙΡΙΟ	-	
350	ΚΤΙΡΙΟ	-	
351	ΚΤΙΡΙΟ	-	
352	ΚΤΙΡΙΟ	-	
353	ΚΤΙΡΙΟ	-	
354	ΚΤΙΡΙΟ	-	
355	ΚΤΙΡΙΟ	-	
356	ΚΤΙΡΙΟ	-	
357	ΚΤΙΡΙΟ	-	
358	ΚΤΙΡΙΟ	-	
359	ΚΤΙΡΙΟ	-	
360	ΚΤΙΡΙΟ	-	
361	ΚΤΙΡΙΟ	-	
362	ΚΤΙΡΙΟ	-	
363	ΚΤΙΡΙΟ	-	
364	ΚΤΙΡΙΟ	-	
365	ΚΤΙΡΙΟ	-	
366	ΚΤΙΡΙΟ	-	
367	ΚΤΙΡΙΟ	-	
368	ΚΤΙΡΙΟ	-	
369	ΚΤΙΡΙΟ	-	
370	ΚΤΙΡΙΟ	-	
371	ΚΤΙΡΙΟ	-	
372	ΚΤΙΡΙΟ	-	
373	ΚΤΙΡΙΟ	-	
374	ΚΤΙΡΙΟ	-	
375	ΚΤΙΡΙΟ	-	
376	ΚΤΙΡΙΟ	-	
377	ΚΤΙΡΙΟ	-	
378	ΚΤΙΡΙΟ	-	
379	ΚΤΙΡΙΟ	-	
380	ΚΤΙΡΙΟ	-	
381	ΚΤΙΡΙΟ	-	
382	ΚΤΙΡΙΟ	-	
383	ΚΤΙΡΙΟ	-	
384	ΚΤΙΡΙΟ	-	
385	ΚΤΙΡΙΟ	-	
386	ΚΤΙΡΙΟ	-	
387	ΚΤΙΡΙΟ	-	
388	ΚΤΙΡΙΟ	-	
389	ΚΤΙΡΙΟ	-	
390	ΚΤΙΡΙΟ	-	
391	ΚΤΙΡΙΟ	-	
392	ΚΤΙΡΙΟ	-	
393	ΚΤΙΡΙΟ	-	
394	ΚΤΙΡΙΟ	-	
395	ΚΤΙΡΙΟ	-	
396	ΚΤΙΡΙΟ	-	
397	ΚΤΙΡΙΟ	-	
398	ΚΤΙΡΙΟ	-	
399	ΚΤΙΡΙΟ	-	
400	ΚΤΙΡΙΟ	-	
401	ΚΤΙΡΙΟ	-	
402	ΚΤΙΡΙΟ	-	
403	ΚΤΙΡΙΟ	-	
404	ΚΤΙΡΙΟ	-	
405	ΚΤΙΡΙΟ	-	
406	ΚΤΙΡΙΟ	-	
407	ΚΤΙΡΙΟ	-	
408	ΚΤΙΡΙΟ	-	
409	ΚΤΙΡΙΟ	-	
410	ΚΤΙΡΙΟ	-	
411	ΚΤΙΡΙΟ	-	
412	ΚΤΙΡΙΟ	-	
413	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
414	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
415	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
416	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
417	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
418	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
419	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
420	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
421	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
422	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
423	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
424	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
425	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
426	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
427	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
428	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
429	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
430	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
431	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
432	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
433	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
434	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
435	ΚΤΙΡΙΟ	-	
436	ΚΤΙΡΙΟ	-	
437	ΚΤΙΡΙΟ	-	
438	ΚΤΙΡΙΟ	-	
439	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
440	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
441	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
442	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
443	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
444	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
445	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
446	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
447	ΚΤΙΡΙΟ	-	
448	ΚΤΙΡΙΟ	-	
449	ΚΤΙΡΙΟ	-	
450	ΚΤΙΡΙΟ	-	
451	ΚΤΙΡΙΟ	-	
452	ΚΤΙΡΙΟ	-	
453	ΚΤΙΡΙΟ	-	
454	ΚΤΙΡΙΟ	-	
455	ΚΤΙΡΙΟ	-	
456	ΚΤΙΡΙΟ	-	
457	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	-	
458	ΚΤΙΡΙΟ	-	
459	ΚΤΙΡΙΟ	-	
460	ΚΤΙΡΙΟ	-	
461	ΚΤΙΡΙΟ	-	
462	ΚΤΙΡΙΟ	-	
463	ΚΤΙΡΙΟ	-	
464	ΚΤΙΡΙΟ	-	
465	ΚΤΙΡΙΟ	-	
466	ΚΤΙΡΙΟ	-	
467	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	-	
468	ΚΤΙΡΙΟ	-	
469	ΚΤΙΡΙΟ	-	
470	ΚΤΙΡΙΟ	-	
471	ΚΤΙΡΙΟ	-	
472	ΚΤΙΡΙΟ	-	
473	ΚΤΙΡΙΟ	-	
474	ΚΤΙΡΙΟ	-	
475	ΚΤΙΡΙΟ	-	
476	ΚΤΙΡΙΟ	-	
477	ΚΤΙΡΙΟ	-	
478	ΚΤΙΡΙΟ	-	
479	ΚΤΙΡΙΟ	-	
480	ΚΤΙΡΙΟ	-	
481	ΚΤΙΡΙΟ	-	
482	ΚΤΙΡΙΟ	-	
483	ΚΤΙΡΙΟ	-	
484	ΚΤΙΡΙΟ	-	
485	ΚΤΙΡΙΟ	-	
486	ΚΤΙΡΙΟ	-	
487	ΚΤΙΡΙΟ	-	
488	ΚΤΙΡΙΟ	-	
489	ΚΤΙΡΙΟ	-	
490	ΚΤΙΡΙΟ	-	
491	ΚΤΙΡΙΟ	-	
492	ΚΤΙΡΙΟ	-	
493	ΚΤΙΡΙΟ	-	
494	ΚΤΙΡΙΟ	-	
495	ΚΤΙΡΙΟ	-	

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
496	ΚΤΙΡΙΟ	-	
497	ΚΤΙΡΙΟ	-	
498	ΚΤΙΡΙΟ	-	
499	ΚΤΙΡΙΟ	-	
500	ΚΤΙΡΙΟ	-	
501	ΚΤΙΡΙΟ	-	
502	ΚΤΙΡΙΟ	-	
503	ΚΤΙΡΙΟ	-	
504	ΚΤΙΡΙΟ	-	
505	ΚΤΙΡΙΟ	-	
506	ΚΤΙΡΙΟ	-	
507	ΚΤΙΡΙΟ	-	
508	ΚΤΙΡΙΟ	-	
509	ΚΤΙΡΙΟ	-	
510	ΚΤΙΡΙΟ	-	
511	ΚΤΙΡΙΟ	-	
512	ΚΤΙΡΙΟ	-	
513	ΚΤΙΡΙΟ	-	
514	ΚΤΙΡΙΟ	-	
515	ΚΤΙΡΙΟ	-	
516	ΚΤΙΡΙΟ	-	
517	ΚΤΙΡΙΟ	-	
518	ΚΤΙΡΙΟ	-	
519	ΚΤΙΡΙΟ	-	
520	ΚΤΙΡΙΟ	-	
521	ΚΤΙΡΙΟ	-	
522	ΚΤΙΡΙΟ	-	
523	ΚΤΙΡΙΟ	-	
524	ΚΤΙΡΙΟ	-	
525	ΚΤΙΡΙΟ	-	
526	ΚΤΙΡΙΟ	-	
527	ΚΤΙΡΙΟ	-	
528	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
529	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
530	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
531	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
532	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
533	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
534	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
535	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
536	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
537	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
538	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
539	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
540	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
541	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
542	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
543	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
544	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
545	ΚΤΙΡΙΟ	-	
546	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	-	
547	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	TRAM
548	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	TRAM
549	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	TRAM
550	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	TRAM
551	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	TRAM
552	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	TRAM
553	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	TRAM
554	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
555	ΚΤΙΡΙΟ	-	
556	ΚΤΙΡΙΟ	-	
557	ΚΤΙΡΙΟ	-	
558	ΚΤΙΡΙΟ	-	
559	ΚΤΙΡΙΟ	-	
560	ΚΤΙΡΙΟ	-	
561	ΚΤΙΡΙΟ	-	
562	ΚΤΙΡΙΟ	-	
563	ΚΤΙΡΙΟ	-	
564	ΚΤΙΡΙΟ	-	
565	ΚΤΙΡΙΟ	-	
566	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
567	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
568	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
569	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
570	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
571	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
572	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΑΓΓΛΙΚΟ ΥΠΟΣΤΕΓΟ

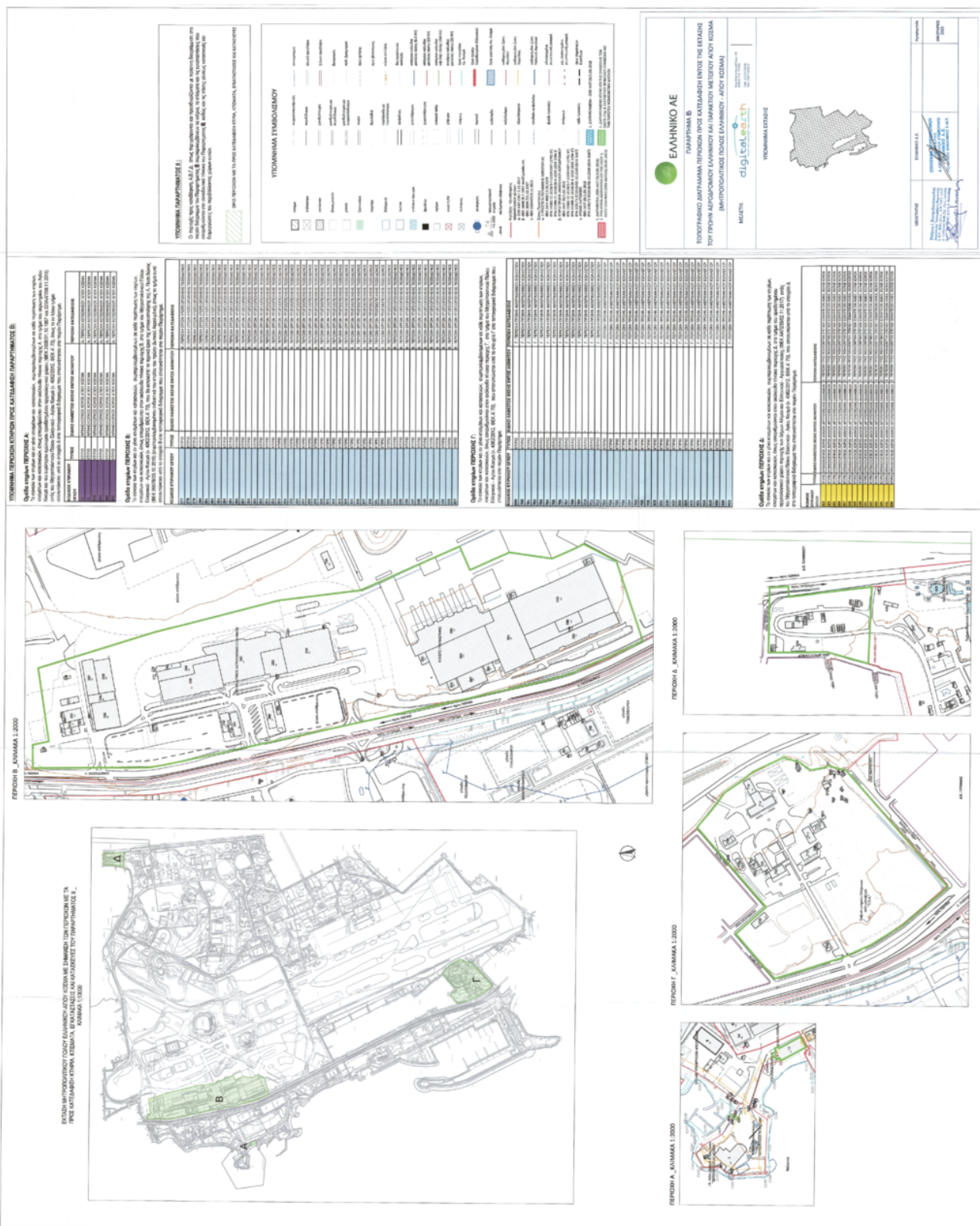
ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
573	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
574	ΚΤΙΡΙΟ	-	
575	ΚΤΙΡΙΟ	-	
576	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
577	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΤΡΑΜ
578	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΤΡΑΜ
579	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΤΡΑΜ
580	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΤΡΑΜ
581	ΚΤΙΡΙΟ	-	
582	ΚΤΙΡΙΟ	-	
583	ΚΤΙΡΙΟ	-	
584	ΚΤΙΡΙΟ	-	
585	ΚΤΙΡΙΟ	-	
586	ΚΤΙΡΙΟ	-	
587	ΚΤΙΡΙΟ	-	
588	ΚΤΙΡΙΟ	-	
589	ΚΤΙΡΙΟ	-	
590	ΚΤΙΡΙΟ	-	
591	ΚΤΙΡΙΟ	-	
592	ΚΤΙΡΙΟ	-	
593	ΚΤΙΡΙΟ	-	
594	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΟ ΘΕΜΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΚΑΝΟΕ ΚΑΓΙΑΚ
595	ΚΤΙΡΙΟ	-	
596	ΚΤΙΡΙΟ	-	
597	ΚΤΙΡΙΟ	-	
598	ΚΤΙΡΙΟ	-	
599	ΚΤΙΡΙΟ	-	
600	ΚΤΙΡΙΟ	-	
601	ΚΤΙΡΙΟ	-	
602	ΚΤΙΡΙΟ	-	
603	ΚΤΙΡΙΟ	-	
604	ΚΤΙΡΙΟ	-	
605	ΚΤΙΡΙΟ	-	
606	ΚΤΙΡΙΟ	-	
607	ΚΤΙΡΙΟ	-	
608	ΚΤΙΡΙΟ	-	
609	ΚΤΙΡΙΟ	-	
610	ΚΤΙΡΙΟ	-	
611	ΚΤΙΡΙΟ	-	
612	ΚΤΙΡΙΟ	-	
613	ΚΤΙΡΙΟ	-	
614	ΚΤΙΡΙΟ	-	
615	ΚΤΙΡΙΟ	-	
616	ΚΤΙΡΙΟ	-	
617	ΚΤΙΡΙΟ	-	
618	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
619	ΚΤΙΡΙΟ	-	
620	ΚΤΙΡΙΟ	-	
621	ΚΤΙΡΙΟ	-	
622	ΚΤΙΡΙΟ	-	
623	ΚΤΙΡΙΟ	-	
624	ΚΤΙΡΙΟ	-	
625	ΚΤΙΡΙΟ	-	
626	ΚΤΙΡΙΟ	-	
627	ΚΤΙΡΙΟ	-	
628	ΚΤΙΡΙΟ	-	
629	ΚΤΙΡΙΟ	-	
630	ΚΤΙΡΙΟ	-	
631	ΚΤΙΡΙΟ	-	
632	ΚΤΙΡΙΟ	-	
633	ΚΤΙΡΙΟ	-	
634	ΚΤΙΡΙΟ	-	
635	ΚΤΙΡΙΟ	-	
636	ΚΤΙΡΙΟ	-	
637	ΚΤΙΡΙΟ	-	
638	ΚΤΙΡΙΟ	-	
639	ΚΤΙΡΙΟ	-	
640	ΚΤΙΡΙΟ	-	
641	ΚΤΙΡΙΟ	-	
642	ΚΤΙΡΙΟ	-	
643	ΚΤΙΡΙΟ	-	
644	ΚΤΙΡΙΟ	-	
645	ΚΤΙΡΙΟ	-	
646	ΚΤΙΡΙΟ	-	
647	ΚΤΙΡΙΟ	-	
648	ΚΤΙΡΙΟ	-	
649	ΚΤΙΡΙΟ	-	

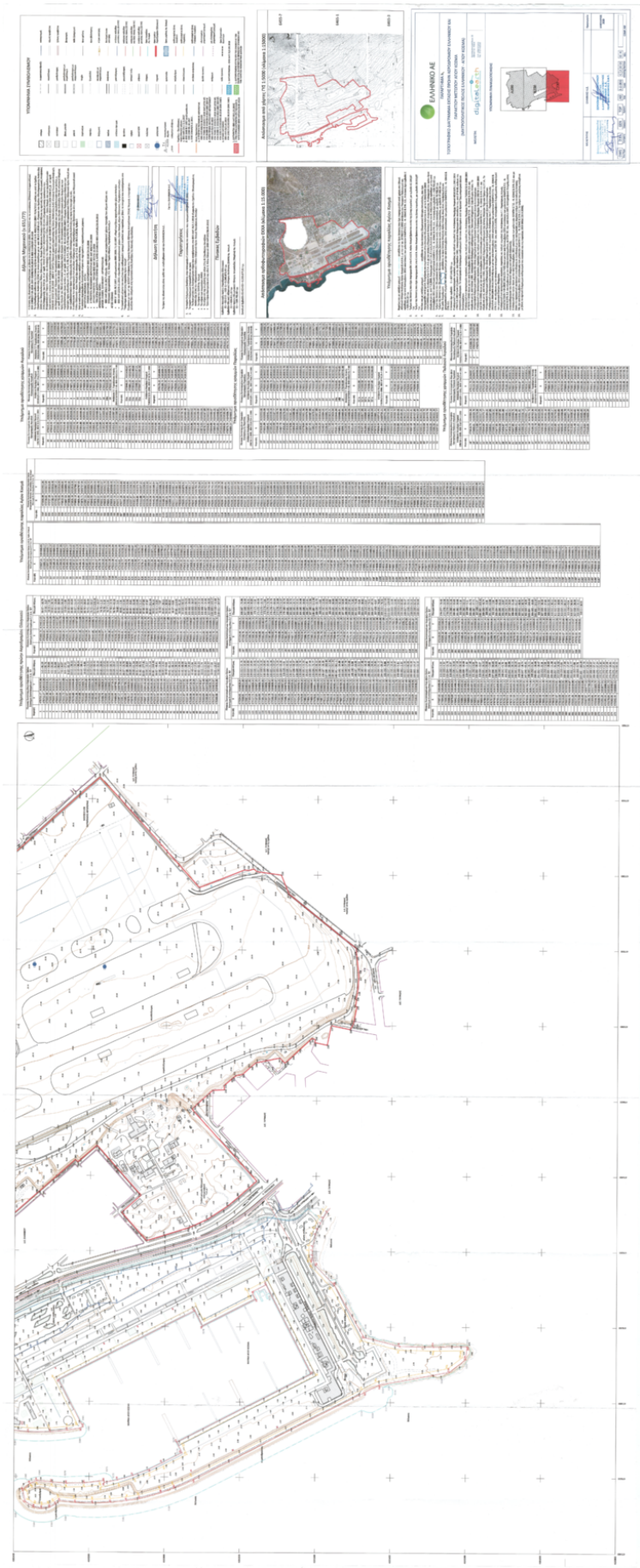
ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
650	ΚΤΙΡΙΟ	-	
651	ΚΤΙΡΙΟ	-	
652	ΚΤΙΡΙΟ	-	
653	ΚΤΙΡΙΟ	-	
654	ΚΤΙΡΙΟ	-	
655	ΚΤΙΡΙΟ	-	
656	ΚΤΙΡΙΟ	-	
657	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ 27ΗΣ
658	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ 27ΗΣ
659	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ 27ΗΣ
660	ΚΤΙΡΙΟ	-	
661	ΚΤΙΡΙΟ	-	
662	ΚΤΙΡΙΟ	-	
663	ΚΤΙΡΙΟ	-	
664	ΚΤΙΡΙΟ	-	
665	ΚΤΙΡΙΟ	-	
666	ΚΤΙΡΙΟ	-	
667	ΚΤΙΡΙΟ	-	
668	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	-	
669	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
670	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
671	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
672	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
673	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
674	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
675	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
676	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
677	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
678	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
679	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
680	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
681	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
682	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
683	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
684	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
685	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
686	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
687	ΚΤΙΡΙΟ	-	
688	ΚΤΙΡΙΟ	-	
689	ΚΤΙΡΙΟ	-	
690	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΗΤΕΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
691	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΗΤΕΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
692	ΚΤΙΡΙΟ	-	
693	ΚΤΙΡΙΟ	-	
694	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΗΤΕΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
695	ΚΤΙΡΙΟ	-	
696	ΥΠΟΣΤΕΓΟ	-	
697	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΗΤΕΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
698	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΗΤΕΟ	ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
699	ΚΤΙΡΙΟ	-	
700	ΚΤΙΡΙΟ	-	
701	ΚΤΙΡΙΟ	-	
702	ΚΤΙΡΙΟ	-	
703	ΚΤΙΡΙΟ	-	
704	ΚΤΙΡΙΟ	-	
705	ΚΤΙΡΙΟ	-	
706	ΚΤΙΡΙΟ	-	
707	ΚΤΙΡΙΟ	-	
708	ΚΤΙΡΙΟ	-	
709	ΚΤΙΡΙΟ	-	
710	ΚΤΙΡΙΟ	-	
711	ΚΤΙΡΙΟ	-	
712	ΚΤΙΡΙΟ	-	
713	ΚΤΙΡΙΟ	-	
714	ΚΤΙΡΙΟ	-	
715	ΚΤΙΡΙΟ	-	
716	ΚΤΙΡΙΟ	-	
717	ΚΤΙΡΙΟ	-	
718	ΚΤΙΡΙΟ	-	
719	ΚΤΙΡΙΟ	-	
720	ΚΤΙΡΙΟ	-	
721	ΚΤΙΡΙΟ	-	
722	ΚΤΙΡΙΟ	-	
723	ΚΤΙΡΙΟ	-	
724	ΚΤΙΡΙΟ	-	
725	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΘΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΕΗ
726	ΚΤΙΡΙΟ	-	

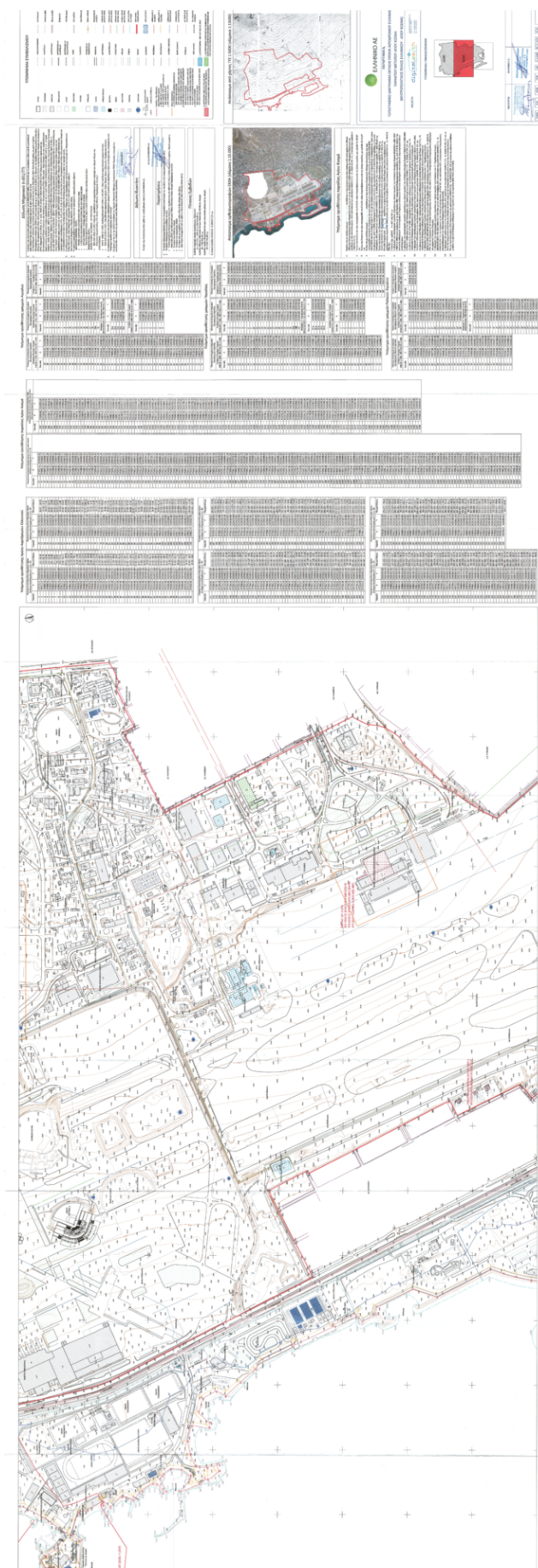
ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
727	ΚΤΙΡΙΟ	-	
728	ΚΤΙΡΙΟ	-	
729	ΚΤΙΡΙΟ	-	
730	ΚΤΙΡΙΟ	-	
731	ΚΤΙΡΙΟ	-	
732	ΚΤΙΡΙΟ	-	
733	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΕΗ
734	ΚΤΙΡΙΟ	-	
735	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
736	ΚΤΙΡΙΟ	-	
737	ΚΤΙΡΙΟ	-	
738	ΚΤΙΡΙΟ	-	
739	ΚΤΙΡΙΟ	-	
740	ΚΤΙΡΙΟ	-	
741	ΚΤΙΡΙΟ	-	
742	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
743	ΚΤΙΡΙΟ	-	
744	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΙΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
745	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
746	ΚΤΙΡΙΟ	-	
747	ΚΤΙΡΙΟ	-	
749	ΚΤΙΡΙΟ	-	
750	ΚΤΙΡΙΟ	-	
751	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
752	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
753	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
754	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
755	ΚΤΙΡΙΟ	-	
756	ΚΤΙΡΙΟ	-	
757	ΚΤΙΡΙΟ	-	
758	ΚΤΙΡΙΟ	-	
759	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
760	ΚΤΙΡΙΟ	-	
761	ΚΤΙΡΙΟ	-	
762	ΚΤΙΡΙΟ	-	
763	ΚΤΙΡΙΟ	-	
764	ΚΤΙΡΙΟ	-	
765	ΚΤΙΡΙΟ	-	
766	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
767	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΙΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
768	ΚΤΙΡΙΟ	-	
769	ΚΤΙΡΙΟ	-	
770	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΑΝΤΙΛΙΣΤΑΣΙΟ ΕΥΔΑΠ
771	ΚΤΙΡΙΟ	-	
772	ΚΤΙΡΙΟ	-	
773	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΙΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
774	ΚΤΙΡΙΟ	-	
775	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΑΝΤΙΛΙΣΤΑΣΙΟ ΕΥΔΑΠ
776	ΚΤΙΡΙΟ	-	
777	ΚΤΙΡΙΟ	-	
778	ΚΤΙΡΙΟ	-	
779	ΚΤΙΡΙΟ	-	
780	ΚΤΙΡΙΟ	-	
781	ΚΤΙΡΙΟ	-	
782	ΚΤΙΡΙΟ	-	
783	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΑΝΤΙΛΙΣΤΑΣΙΟ ΕΥΔΑΠ
784	ΚΤΙΡΙΟ	-	
785	ΚΤΙΡΙΟ	-	
786	ΚΤΙΡΙΟ	-	
787	ΚΤΙΡΙΟ	-	
788	ΚΤΙΡΙΟ	-	
789	ΚΤΙΡΙΟ	-	
790	ΚΤΙΡΙΟ	-	
791	ΚΤΙΡΙΟ	-	
792	ΚΤΙΡΙΟ	-	
793	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
794	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
795	ΚΤΙΡΙΟ	-	
796	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
797	ΚΤΙΡΙΟ	-	
798	ΚΤΙΡΙΟ	-	
799	ΚΤΙΡΙΟ	-	
800	ΚΤΙΡΙΟ	-	
801	ΚΤΙΡΙΟ	-	
802	ΚΤΙΡΙΟ	-	
803	ΚΤΙΡΙΟ	-	
804	ΚΤΙΡΙΟ	-	

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
805	ΚΤΙΡΙΟ	-	
806	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΣΜΑ	
807	ΚΤΙΡΙΟ	-	
808	ΚΤΙΡΙΟ	-	
809	ΚΤΙΡΙΟ	-	
810	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
811	ΚΤΙΡΙΟ	-	
812	ΚΤΙΡΙΟ	-	
813	ΚΤΙΡΙΟ	-	
814	ΚΤΙΡΙΟ	-	
815	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΣΜΑ	
816	ΚΤΙΡΙΟ	-	
817	ΚΤΙΡΙΟ	-	
818	ΚΤΙΡΙΟ	-	
819	ΚΤΙΡΙΟ	-	
820	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
821	ΚΤΙΡΙΟ	-	
822	ΚΤΙΡΙΟ	-	
823	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
824	ΚΤΙΡΙΟ	-	
825	ΚΤΙΡΙΟ	-	
826	ΚΤΙΡΙΟ	-	
827	ΚΤΙΡΙΟ	-	
828	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
829	ΚΤΙΡΙΟ	-	
830	ΚΤΙΡΙΟ	-	
831	ΚΤΙΡΙΟ	-	
832	ΚΤΙΡΙΟ	-	
833	ΚΤΙΡΙΟ	-	
834	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΣΜΑ	
835	ΚΤΙΡΙΟ	-	
836	ΚΤΙΡΙΟ	-	
837	ΚΤΙΡΙΟ	-	
838	ΚΤΙΡΙΟ	-	
839	ΚΤΙΡΙΟ	-	
840	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
841	ΚΤΙΡΙΟ	-	
842	ΚΤΙΡΙΟ	-	
843	ΚΤΙΡΙΟ	-	
844	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
845	ΚΤΙΡΙΟ	-	
846	ΚΤΙΡΙΟ	-	
847	ΚΤΙΡΙΟ	-	
848	ΚΤΙΡΙΟ	-	
849	ΚΤΙΡΙΟ	-	
850	ΚΤΙΡΙΟ	-	
851	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΣΜΑ	
852	ΚΤΙΡΙΟ	-	
853	ΚΤΙΡΙΟ	-	
854	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΣΜΑ	
855	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
856	ΚΤΙΡΙΟ	-	
857	ΚΤΙΡΙΟ	-	
858	ΚΤΙΡΙΟ	-	
859	ΚΤΙΡΙΟ	-	
860	ΚΤΙΡΙΟ	-	
861	ΚΤΙΡΙΟ	-	
862	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΣΜΑ	
863	ΚΤΙΡΙΟ	-	
864	ΚΤΙΡΙΟ	-	
865	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
866	ΚΤΙΡΙΟ	-	
867	ΚΤΙΡΙΟ	-	
868	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΣΜΑ	
869	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
870	ΚΤΙΡΙΟ	-	
871	ΚΤΙΡΙΟ	-	
872	ΚΤΙΡΙΟ	-	
873	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
874	ΚΤΙΡΙΟ	-	
875	ΚΤΙΡΙΟ	-	
876	ΚΤΙΡΙΟ	-	
877	ΚΤΙΡΙΟ	-	
878	ΚΤΙΡΙΟ	-	
879	ΚΤΙΡΙΟ	-	
880	ΚΤΙΡΙΟ	-	
881	ΚΤΙΡΙΟ	-	

ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
882	ΚΤΙΡΙΟ	-	
883	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
884	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
885	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
886	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
887	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
888	ΚΤΙΡΙΟ	-	
889	ΚΤΙΡΙΟ	-	
890	ΚΤΙΡΙΟ	-	
891	ΚΤΙΡΙΟ	-	
892	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
893	ΚΤΙΡΙΟ	-	
894	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
895	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
896	ΚΤΙΡΙΟ	-	
897	ΚΤΙΡΙΟ	-	
898	ΚΤΙΡΙΟ	-	
899	ΚΤΙΡΙΟ	-	
900	ΚΤΙΡΙΟ	-	
901	ΚΤΙΡΙΟ	-	
902	ΚΤΙΡΙΟ	-	
903	ΚΤΙΡΙΟ	-	
904	ΚΤΙΡΙΟ	-	
905	ΚΤΙΡΙΟ	-	
906	ΚΤΙΡΙΟ	-	
908	ΚΤΙΡΙΟ	-	
909	ΚΤΙΡΙΟ	-	
911	ΚΤΙΡΙΟ	-	
912	ΚΤΙΡΙΟ	-	
913	ΚΤΙΡΙΟ	-	
914	ΚΤΙΡΙΟ	-	
915	ΚΤΙΡΙΟ	-	
916	ΚΤΙΡΙΟ	-	
917	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
918	ΚΤΙΡΙΟ	-	
919	ΚΤΙΡΙΟ	-	
920	ΚΤΙΡΙΟ	-	
921	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
922	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	
923	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΙΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
924	ΚΤΙΡΙΟ	-	
925	ΚΤΙΡΙΟ	-	
926	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΑΝΤΙΣΤΑΣΙΟ ΕΥΔΑΠ
927	ΚΤΙΡΙΟ	-	
928	ΚΤΙΡΙΟ	-	
929	ΚΤΙΡΙΟ	-	
930	ΚΤΙΡΙΟ	-	
931	ΚΤΙΡΙΟ	-	
932	ΚΤΙΡΙΟ	-	
933	ΚΤΙΡΙΟ	-	
934	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
935	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΤΙΡΙΑΚΟΙ ΟΓΚΟΙ ΕΝΤΟΣ ΖΩΝΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΠΟΣΤΕΓΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
936	ΚΤΙΡΙΟ	-	
937	ΚΤΙΡΙΟ	-	
938	ΚΤΙΡΙΟ	-	
939	ΚΤΙΡΙΟ	-	
940	ΚΤΙΡΙΟ	-	
941	ΚΤΙΡΙΟ	-	
942	ΚΤΙΡΙΟ	-	
943	ΚΤΙΡΙΟ	-	
944	ΚΤΙΡΙΟ	-	
945	ΚΤΙΡΙΟ	-	
946	ΚΤΙΡΙΟ	-	
947	ΚΤΙΡΙΟ	-	
948	ΚΤΙΡΙΟ	-	
949	ΚΤΙΡΙΟ	-	
950	ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΙΛΙΜΟΥ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	
951	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ	ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
952	ΚΤΙΡΙΟ	-	
953	ΚΤΙΡΙΟ	-	
954	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΤΜΗΜΑ ΓΗΠΕΔΟΥ ΠΑΕ ΕΘΝΙΚΟΣ
955	ΚΤΙΡΙΟ	-	
956	ΚΤΙΡΙΟ	-	
957	ΚΤΙΡΙΟ	-	
958	ΚΤΙΡΙΟ	-	
959	ΚΤΙΡΙΟ	-	
960	ΚΤΙΡΙΟ	ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΟ	ΜΕΤΡΟ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ
ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΟΓΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΤΥΠΟΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΘΕΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
961	ΚΤΙΡΙΟ	-	









Αθήνα, 2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
3. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
5. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ	6. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
7. ΥΓΕΙΑΣ	8. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
9. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	10. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
11. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	12. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

13. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

15. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

14. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

16. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): 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 (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Η εξουσιοδότηση παρεσχέθη.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 21.03' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 7 Φεβρουαρίου 2020 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ