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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ΄

Πέμπτη 26 Νοεμβρίου 2020

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.
2. Αναφορά στις χθεσινές συλλήψεις κατά τη διάρκεια συμβολικής διαμαρτυρίας γυναικών, σελ.
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ.

Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ.
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. , σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς στις χθεσινές συλλήψεις κατά τη διάρκεια συμβολικής διαμαρτυρίας γυναικών:
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ.
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.
ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. , σελ.
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ.
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΑΧ. Κ. , σελ.
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α. , σελ.
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ.
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ.

Β. Επί διαδικαστικού θέματος:
ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ.
ΒΟΥΤΣΗΣ Ν. , σελ.
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ.
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ.
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΑΧ. Κ. , σελ.
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ Ό. , σελ.

ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α. , σελ.
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. , σελ.
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ.
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.

Γ. Επί προσωπικού θέματος:
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ.

Δ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ.
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ Α. , σελ.
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ.
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. , σελ.
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ.
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ.
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ.
ΚΑΪΡΙΔΗΣ Δ. , σελ.
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΑΧ. Κ. , σελ.
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ.
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ Ό. , σελ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ.
ΛΙΟΥΠΗΣ Α. , σελ.
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Α. , σελ.
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Α. , σελ.
ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ Φ. , σελ.
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ.
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ.
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ.
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ Ι. , σελ.
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ.
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ Δ. , σελ.
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ.
ΦΟΡΤΩΜΑΣ Φ. , σελ.
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Α. , σελ.
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ.
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ.
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:
ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ΄

Πέμπτη 26 Νοεμβρίου 2020

Αθήνα, σήμερα στις 26 Νοεμβρίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.06΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**.

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 25-11-2020 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΛΘ΄ συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 25 Νοεμβρίου 2020 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Μέτρα ενίσχυσης των εργαζομένων και ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, κοινωνικοασφαλιστικές ρυθμίσεις και διατάξεις για την ενίσχυση των ανέργων».)

Εισερχόμαστε στην 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: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, της 19ης Νοεμβρίου 2020, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και του συνόλου.

Ειδικότερα, ως προς την οργάνωση της συζήτησης προτείνεται εκτός από τους εισηγητές, ειδικούς αγορητές και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους καθώς και τους Υπουργούς που θα συμμετάσχουν με φυσική παρουσία, να προστεθούν δύο κύκλοι ομιλητών που θα συμμετάσχουν στη συζήτηση αυτή με τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας Webex. Κάθε κύκλος θα περιλαμβάνει δώδεκα ομιλητές με την εξής αναλογία: Πέντε από τη Νέα Δημοκρατία, τρεις από τον ΣΥΡΙΖΑ, ένας από το Κίνημα Αλλαγής, ένας από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ένας από την Ελληνική Λύση και ένας από το ΜέΡΑ25. Τα ονόματα των ομιλητών έχουν ήδη οριστεί από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες με σχετικές επιστολές.

Συμφωνεί το Σώμα;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

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

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Στέφανος Γκίκας για δεκαπέντε λεπτά. Παράκληση προς όλους, να τηρείται ο χρόνος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Θέλετε να πείτε επί της διαδικασίας;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Όχι, κύριε Πρόεδρε. Μία δήλωση θέλω να κάνω. Δεν σχετίζεται με το σχέδιο νόμου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ο κ. Σπίρτζης έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Χθες, παρ’ ότι ο Πρωθυπουργός, ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, όλα τα κόμματα, όλοι οι ομιλητές στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου εξέφρασαν μία συγκεκριμένη αντίληψη για την ενδοοικογενειακή βία, δυστυχώς το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη προέβη σε συλλήψεις συμβολικής διαμαρτυρίας γυναικών που έχουν αφιερώσει τη ζωή τους σε θέματα καταπολέμησης και αντιμετώπισης της ενδοοικογενειακής βίας, σε θέματα βασανισμού γυναικών, σε μια εποχή που λόγω του κορωνοϊού και του lockdown -σε όλη την Ευρώπη και στη χώρα μας- έχουν παρατηρηθεί πολύ άσχημα φαινόμενα, μέχρι και φόνοι γυναικών.

Δεν μπορούμε παρά να μη στηλιτεύσουμε και αυτή τη στάση της Κυβέρνησης και την καταπάτηση του δικαιώματος του συνέρχεσθαι και τη συμπεριφορά της Κυβέρνησης και των εντολών της Αστυνομίας απέναντι σε αυτές τις γυναίκες που τηρούσαν όλα τα μέτρα της υγειονομικής κρίσης.

Ελπίζουμε, γιατί ερχόμενοι στο Κοινοβούλιο είδαμε γύρω από το Κοινοβούλιο τα πυροσβεστικά οχήματα αντιμετώπισης των συναθροίσεων, των διαδηλώσεων, ότι λόγω της απεργίας να μην είναι προάγγελος -αυτό που έγινε χθες το βράδυ- σημερινής αντισυνταγματικής και αντιδημοκρατικής συμπεριφοράς πάλι της Κυβέρνησης και της Ελληνικής Αστυνομίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Καταγράφεται η δήλωσή σας. Τα αρμόδια όργανα θα επιληφθούν. Αν υπάρχουν ευθύνες, θα αποδοθούν.

Από εκεί και πέρα το θέμα της συνταγματικότητας της διατάξεως έχει λυθεί και από τα αρμόδια όργανα, που είναι η Βουλή ως Κοινοβούλιο, το νομοθετικό σώμα, αλλά και από τη δικαστική εξουσία. Από εκεί και πέρα, αν υπάρχουν παραβάσεις, θα το κρίνουν οι αρμόδιες αρχές.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Γκίκας, έχει τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μετά τον κ. Γκίκα, θα ήθελα επί του θέματος που έθεσε και ο κ. Σπίρτζης τον λόγο για ένα λεπτό. Μετά τον ομιλητή, για να μην παρακωλύσουμε τη διαδικασία. Θα ήθελα, όμως, να κάνω μία σοβαρή επισήμανση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Βεβαίως. Εξάλλου εσείς μπορείτε να λάβετε τον λόγο όποτε τον ζητήσετε.

Κύριε Γκίκα, έχετε τον λόγο.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα μικρό σχόλιο ξεκινώντας για αυτά τα οποία είπε ο συνάδελφος της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως. Νομίζω ότι κανείς δεν είναι υπεράνω του νόμου και όταν η χώρα διέρχεται μία τόσο δύσκολη στιγμή, όπως αυτή την περίοδο με την πανδημία, πρέπει όλοι, ανεξαρτήτως αν υπάρχει σημαντικός λόγος -εδώ θα πω ότι υπήρχε λόγος-, πρέπει να εφαρμόζουμε τους νόμους. Ο νόμος αυτή την περίοδο είναι για να προστατεύσουμε την ίδια μας τη ζωή και βεβαίως την υγεία της κοινωνίας.

Έρχομαι στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί ένα μεταρρυθμιστικό νομοσχέδιο. Όμως, να πούμε ότι οι βασικές κατευθύνσεις προϋπήρχαν, αφού η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία συζητάμε σήμερα, ήδη υφίσταται από το 2016 από τον ν.4427, που υποχρεώθηκε βέβαια τότε ο ΣΥΡΙΖΑ να ψηφίσει, υλοποιώντας την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία, λοιπόν, επιβάλλει έναν καθαρό διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας μεταξύ μιας Ρυθμιστικής και Εποπτικής Αρχής, που είναι η ΑΠΑ, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης αεροδρομίων και υδατοδρομίων, που είναι η ΥΠΑ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Να πούμε ότι ελεγχόμενος και ελεγκτής δεν μπορούσαν να συνυπάρχουν στην ίδια υπηρεσία. Άλλωστε, η ανεξαρτησία του ελεγκτή αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητά του.

Η σημερινή νομοθετική ρύθμιση είναι ωστόσο επιτακτική, γιατί ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων και η σύσταση της ΑΠΑ, όπως είπαμε ψηφίστηκε μεν το 2016 -ανοίγω μια παρένθεση­- προφανώς με βαριά καρδιά από την τότε κυβέρνηση, διότι ο λόγος ήταν η εξασφάλιση της δόσεως των 2,8 δισεκατομμυρίων από τον ESM, αλλά όμως δεν εφαρμόστηκε. Στην ουσία, επρόκειτο για ένα προβληματικό κείμενο, μη υλοποιήσιμο, που δημιουργούσε μια Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας δαιδαλώδη και πολύπλοκη με τετρακόσιους ογδόντα επτά υπαλλήλους, εξήντα τμήματα και επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες.

Συνέπεια, λοιπόν, της μη εφαρμογής του νόμου από τα τρία αυτά χρόνια της κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ ήταν ότι το καλοκαίρι του 2019 όταν η νέα Κυβέρνηση και ο κ. Καραμανλής ως Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ανέλαβε, βρήκε μία κατάσταση, η οποία ήταν πολύ επικίνδυνο να επιφέρει υποβιβασμό των ελληνικών αεροδρομίων. Αυτό τουλάχιστον διαβεβαίωνε η EASA, δηλαδή ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

Έκτοτε, λοιπόν, ξεκίνησε μια προσπάθεια, πάντα σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, ομάδες εργασίας επί ομάδων εργασίας, ώστε να επισπευσθεί η συγκρότηση και η λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Επαναλαμβάνω ότι η αποστολή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού, της EASA, είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας και αυτός είναι ακριβώς ο σκοπός διαχωρισμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.

Συνεπώς δεν μπορεί να τίθεται εν αμφιβόλω ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο διασφαλίζει και ενισχύει ακριβώς αυτό, την ασφάλεια των πτήσεων, διότι ακούστηκε και αυτό το επιχείρημα από την Αντιπολίτευση.

Να πούμε εδώ ότι όλα τα σχέδια για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, όπως ατυχήματα και λοιπά, θα είναι απολύτως εφαρμόσιμα και η ΥΠΑ θα είναι βεβαίως στα αεροδρόμια και θα υπάρχει στενή συνεργασία με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την ΑΠΑ, προς αντιμετώπιση οποιουδήποτε έκτακτου γεγονότος ή συμβάντος.

Δυο λόγια, λοιπόν, για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Με αυτό το σχέδιο νόμου η ΑΠΑ ανασυστήνεται ριζικά. Οι αρμοδιότητές της εξειδικεύονται και εμπλουτίζονται. Πρόκειται για μία ανεξάρτητη αρχή, με δική της νομική προσωπικότητα, λειτουργική ανεξαρτησία και διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, κατά τα πρότυπα –θα πω- και άλλων ευρωπαϊκών αντίστοιχων ανεξάρτητων αρχών.

Η ΑΠΑ υποστηρίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός της είναι η εκτέλεση των καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων. Ασκεί, επίσης, τα καθήκοντα της ρυθμιστικής αρχής της οικονομικής δραστηριότητας του χώρου.

Τώρα η ΑΠΑ αποκτά μία πιο λιτή και ευέλικτη μορφή. Μειώνονται οι προβλεπόμενες οργανικές θέσεις κατά 65% και ανέρχονται στον αριθμό εκατόν εβδομήντα δύο. Αυτό προέκυψε μετά από αξιολόγηση, μετά από συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, την EASA, και βεβαίως την αρμόδια Γενική Διεύθυνση της Κομισιόν, την DG MOVE.

Η επιχειρηματολογία που ακούσαμε από την Αντιπολίτευση που συγχέει τον αριθμό των οργανικών θέσεων της ΑΠΑ με τον αριθμό των αεροδρομίων, των ελικοδρομίων, των υδατοδρομίων αλλά και με το γενικό πληθυσμό, είναι στη λάθος κατεύθυνση και θεωρώ ότι η εμμονή της προσεγγίζει τον λαϊκισμό.

Και εξηγούμαι. Οι ανάγκες της αρχής εξαρτώνται αποκλειστικά από το πτητικό και μεταφορικό έργο της χώρας μας. Αυτή είναι η βάση από όπου προέκυψε στην αξιολόγηση, πάντα σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, ο αριθμός «εκατόν εβδομήντα δύο».

Προκειμένου να διασφαλιστεί η άμεση έναρξη λειτουργίας της αρχής, κατά το μεγαλύτερό της μέρος –εγώ θα πω και μακάρι κατά 100%-, η στελέχωση θα προκύψει από την ΥΠΑ με εξειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό. Άρα η ΑΠΑ δεν ξεκινάει από το μηδέν. Παίρνει μία σημαντική προίκα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και βεβαίως αν υπάρξει απαίτηση για προσθήκη προσωπικού, τότε μπορεί να πάρει και από το ευρύτερο δημόσιο και αν παρ’ όλα αυτά υπάρξει ανάγκη, κάποιες ελάχιστες θέσεις μπορεί και από τον ιδιωτικό τομέα.

Και κάτι άλλο. Ο μειωμένος αριθμός των υπαλλήλων της αρχής δεν ισοδυναμεί επ’ ουδενί με μειωμένους ελέγχους ούτε σε ποιότητα ούτε σε ποσότητα στη συχνότητα. Η ηλεκτρονική τεχνολογία και η ψηφιοποίηση που υπάρχει στις μέρες μας και η οποία συνεχώς εξελίσσεται και ενδυναμώνεται, δίνει ουσιαστικά τη δυνατότητα σε πάρα πολλά ζητήματα να μην είναι κάποιος φυσικά παρών εκεί, αλλά μπορεί να ελέγχει και από το κέντρο. Βεβαίως, εάν απαιτηθεί, ο ελεγκτής θα είναι εκεί.

Οι επιθεωρητές της αρχής θα διενεργούν τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις στους εποπτευόμενους φορείς. Όπου διαπιστώνεται παράβαση της εθνικής ή ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων, τότε έχουν το δικαίωμα επιβολής διοικητικών κυρώσεων, που ξεκινούν από μία απλή σύσταση μέχρι την επιβολή προστίμου, ακόμα και την αναστολή λειτουργίας της επιχείρησης.

Η διοίκηση της αρχής αποτελείται από τον διοικητή και το εκτελεστικό συμβούλιο και να υπογραμμίσω εδώ ότι τα προσόντα διορισμού του διοικητού προβλέπονται σαφώς από τον νόμο και δεν έχει σύγκριση με αυτό που έγινε το 2016, όταν ψηφίστηκε ο δικός σας νόμος που μετά από δύο ολόκληρα χρόνια, με φωτογραφική διάταξη, ήρθαν τα εφαρμοστικά διατάγματα για τους διοικητές.

Σε ό,τι αφορά τους οικονομικούς πόρους –και αυτό είναι πολύ σημαντικό-, οι οικονομικές ενισχύσεις οποιασδήποτε μορφής από τον κρατικό προϋπολογισμό προβλέπονται μόνο σε περίπτωση που λόγω έκτακτου γεγονότος ή εκτάκτων συνθηκών τα έσοδα της αρχής δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών της. Να πούμε βεβαίως ότι τα βασικά έσοδα της αρχής προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής από το EUROCONTROL.

Δυο λόγια για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο. Η ΥΠΑ από αυτοτελής δημόσια υπηρεσία αποκτά τη νομική μορφή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου. Σκοπός της είναι η οργάνωση και η ανάπτυξη υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμένων και υδατοδρομίων.

Η μετατροπή της σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου αποτελεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μεταρρυθμιστικό βήμα, το οποίο διασφαλίζει περισσότερη διαφάνεια. Αυτό πιστοποιείται από το γεγονός ότι με τη νέα της νομική μορφή η ΥΠΑ αποκτά διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, που σημαίνει μεταξύ άλλων ότι θα καταρτίζει και θα εκτελεί τον προϋπολογισμό της, ενώ θα δημοσιοποιεί ισολογισμούς.

Επιτρέψτε μου να πω στους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ και γενικότερα της Αντιπολιτεύσεως, αλλά και σε μερίδα των συνδικαλιστών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ότι πραγματικά με εξέπληξε το γεγονός της μη κατανόησης ότι η μετατροπή της υπηρεσίας σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και η διόρθωση της πρότερης υβριδικής νομικής μορφής, που προέβλεπε ο προηγούμενος ν.4427/2016,είναι προς όφελος των εργαζομένων γιατί με τον τρόπο αυτό διατηρούν τα προνόμια βεβαίως του δημοσίου υπαλλήλου, αλλά και ταυτόχρονα η ΥΠΑ αποκτά την ευελιξία της πραγματικής οικονομικής και διοικητικής αυτοτέλειας που ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου επιφέρει.

Εξάλλου, ο ευρωπαϊκός κανονισμός για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, ο 317/2019, προβλέπει αυτό το πράγμα. Ήταν, δηλαδή, μονόδρομος να γίνει αυτό.

Τώρα, σενάρια που θέλουν ως απώτερο στόχο –το ακούσαμε από μερίδα της Αντιπολιτεύσεως- την ιδιωτικοποίηση της ΥΠΑ και ότι το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου είναι το πρώτο βήμα για να γίνει νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και λοιπά είναι παντελώς αβάσιμα. Εξάλλου, σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο μία χώρα –αν δεν κάνω λάθος- το Ηνωμένο Βασίλειο έχει περίπου ιδιωτική την αντίστοιχη αρχή. Σε όλες τις άλλες χώρες οι αρχές είναι κρατικές, State-Owned.

Προχωρώντας, θα πω ότι η Ελλάδα συμμορφώνεται με τις κοινοτικές απαιτήσεις και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας -πολύ σημαντικό- ορίζεται αρμόδια για τη διαχείριση και την κατανομή των τελών που εισπράττονται μέσω του EUROCONTROL.

Το παρόν σχέδιο νόμου πετυχαίνει την πλήρη εναρμόνιση της χώρας μας με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις, έχοντας ως γνώμονα τη διαφάνεια, την αποτελεσματικότητα, την ευελιξία και την αποδοτικότητα.

Κλείνοντας, θέλω να επισημάνω το εξής: Υποστηρίχτηκε από την Αντιπολίτευση ότι εν μέσω του lockdown η νομοθετική εργασία του Κοινοβουλίου πρέπει να περιορίζεται αυστηρά σε θέματα που σχετίζονται με την πανδημία και ότι αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο δεν θα έπρεπε να συζητηθεί υπό αυτές τις συνθήκες. Να θυμίσω -δεν θα κουραστούμε να το λέμε εδώ- ότι ο ν.4427/2016 έγινε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, ναι, για τη δόση. Το κατανοώ. Στη δική μας την περίπτωση έγινε μία μεγάλη συζήτηση, διεξοδική και πραγματικά θέλω να ευχαριστήσω και τον κύριο Υπουργό, αλλά και τον πρόεδρο της επιτροπής που έδωσε τη δυνατότητα της ευρείας αυτής συζήτησης.

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

Σε μισό λεπτό τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεύτερον, δεν έχουμε το δικαίωμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μείνουμε με σταυρωμένα τα χέρια μέχρι να λήξει η πανδημία. Η Κυβέρνηση οφείλει να προχωρήσει, να συνεχίσει το μεταρρυθμιστικό της έργο. Κάποια στιγμή η πανδημία θα τελειώσει και τότε τι θα κάνουμε; Βάζουμε, λοιπόν, τις βάσεις, ψηφίζουμε τους νόμους εκείνους που αμέσως μετά το τέλος της πανδημίας θα βοηθήσουν στην ανάκαμψη της οικονομίας και την ανάπτυξη της χώρας.

Για όλους, λοιπόν, αυτούς τους λόγους πραγματικά θα έπρεπε αυτό το νομοσχέδιο να τύχει ευρείας κοινοβουλευτικής συναινέσεως. Και έτσι, πραγματικά καλώ τους συναδέλφους -κυρίως του ΣΥΡΙΖΑ, που είχαν φέρει αντίστοιχο νόμο πριν από τέσσερα χρόνια- να το υπερψηφίσουν, διότι -πραγματικά το πιστεύω- αυτή η μεταρρύθμιση προάγει, υπηρετεί το εθνικό συμφέρον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Πριν δώσω τον λόγο στον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Νίκο Παππά, ζήτησε τον λόγο ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής για ένα λεπτό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ:** Ναι, για δύο ή για τρία, τόσο, όχι περισσότερο.

Κύριε Πρόεδρε, ενδεχομένως δεν θα έπαιρνα και τον λόγο -διότι το ζήτημα επί της ουσίας το έθεσε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Σπίρτζης για το χθεσινό πολύ επικίνδυνο και αντιδημοκρατικό συμβάν της σύλληψης δεκατεσσάρων γυναικών- αν δεν άκουγα και εσάς που είστε έγκριτος νομικός και τον έγκριτο και έμπειρο συνάδελφο, τον κ. Γκίκα, να συνηγορείτε απολύτως για το νομικό βάσιμο σε σχέση με αυτές τις συλλήψεις. Και όταν γίνεται αυτό μέσα στην ελληνική Βουλή, αντιλαμβάνεστε ότι δημιουργεί ένα δεδικασμένο, ένα είδος νομολογίας, δηλαδή, το οποίο είναι εντελώς απαράδεκτο για τη φάση την οποία περνάμε.

Διότι σωστά ο κ. Γκίκας προηγούμενα είπε ότι η Κυβέρνηση θέλει να συνεχίσει το μεταρρυθμιστικό της έργο. Δεν κάνω κριτική επ’ αυτού, διότι βεβαίως δεν ήταν στις προγραμματικές δηλώσεις του κυρίου Πρωθυπουργού η πανδημία ούτε γνώριζε η Κυβέρνηση τον έναν ολόκληρο χρόνο που περνάμε σε αυτές τις συνθήκες. Και άρα και αυτό το έργο πρέπει προφανώς να μπει σε ερωτηματικό, δηλαδή να τεθούν ερωτήματα για το κατά πόσον μπορεί μέσα στην πανδημία να περνάνε νομοσχέδια τα οποία δημιουργούν εύλογα ερωτήματα σε σχέση με τον κοινωνικό ή τον δημόσιο χαρακτήρα τους. Δεν μπαίνω καθόλου σε αυτό το ζήτημα.

Όμως, είναι δυνατόν στην ίδια φάση να μην έχουν δικαίωμα οι εργαζόμενοι, η νεολαία, οι γυναίκες με όλα τα μέτρα τα ενδεδειγμένα από τις αρμόδιες επιτροπές να ασκούν το συνταγματικό δικαίωμα του συνέρχεσθαι, το οποίο δεν έχει κανείς δυνατότητα να άρει, εφόσον κρατιούνται αυτά τα μέτρα, έτσι ώστε να εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους, την άποψή τους; Τι άποψη είναι αυτή; Δηλαδή θα περάσουμε έναν ολόκληρο χρόνο έτσι; Σήμερα είναι επίσης μία απεργία και στα μέσα και σε διάφορους κλάδους. Θα δεχθεί η Βουλή των Ελλήνων ότι για έναν ολόκληρο χρόνο απαγορεύεται το συνέρχεσθαι;

Χθες έγινε το εξής διπλό ατόπημα, κύριε Πρόεδρε: Όχι απλά προσήχθησαν δεκατέσσερις γυναίκες των γυναικείων οργανώσεων, επώνυμες, επωνύμων οργανώσεων, που είχαν από πριν δηλώσει ότι θα κάνουν αυτή τη διαμαρτυρία στα σκαλιά που είναι μπροστά στο Σύνταγμα στη Βουλή με τις αποστάσεις μεταξύ τους -δείτε και τις φωτογραφίες που υπάρχουν- αλλά μετατράπηκαν σε συλλήψεις οι προσαγωγές.

Και ακούω πριν από λίγο και από εσάς και από τον κ. Γκίκα ότι «τι να κάνουμε; Εν καιρώ πανδημίας υπάρχει νομική κάλυψη σε αυτές τις συλλήψεις». Δεν υπάρχει, διότι η ad hoc ερμηνεία που δόθηκε -με τις αμφισβητήσεις που υπήρξαν- για την πορεία του Πολυτεχνείου, για την εξέγερση του Νοέμβρη, προφανώς κατά πλήρη ερμηνεία όλων των πλευρών αφορούσε εκείνη την ημέρα. Και επαναλαμβάνω ότι προφανώς υπάρχουν διαφωνίες που θα κριθούν και όταν γίνει συζήτηση εδώ στη Βουλή για την απαράδεκτη ενέργεια τού να καλούνται οι τρεις Αρχηγοί των κομμάτων ενώπιον της δικαιοσύνης. Το αφήνω αυτό.

Είναι δυνατόν, λοιπόν, να γίνονται προσαγωγές και συλλήψεις, όταν τηρούνται τα υγειονομικά μέτρα σε συναθροίσεις διαμαρτυρίας ή προβολής αιτημάτων; Χθες δεν ήταν καν διαμαρτυρία, ήταν προβολή αιτημάτων, την ίδια ώρα που εμείς μέσα στη Βουλή, ο κ. Μητσοτάκης, ο κ. Τσίπρας, ο κ. Βαρουφάκης, προηγούμενα ο κ. Λοβέρδος, όλοι ανέπτυξαν τις θέσεις τους για το μείζον ζήτημα των γυναικοκτονιών και της Σύμβασης της Κωνσταντινούπολης και της ημέρας εναντίον της βίας κατά των γυναικών, που είναι ένα παγκόσμιο, διεθνές φαινόμενο, που μέσα στην πανδημία έχει πάρει εκρηκτικές διαστάσεις, όπως είναι εύλογο ότι συμβαίνει μέσα σε καταστάσεις εγκλεισμού.

Είναι απαράδεκτη ενέργεια, άκρως αντιδημοκρατική, δεν καλύπτεται από καμμία νομική ερμηνεία, από καμμία διάταξη και επαναλαμβάνω ότι δεν μπορεί να αποτελέσει προηγούμενο. Σήμερα επαναλαμβάνω ότι ενδεχομένως θα γίνουν κάποιες συναθροίσεις, κάποιες εκδηλώσεις. Δεν μπορεί να αποτελέσει προηγούμενο, ώστε για τους επόμενους μήνες ο λαός να σιωπά, η νεολαία, οι γυναίκες, τα κόμματα να σιωπούν, για να προχωράει χωρίς καμμία αντίθεση ή χωρίς καμμία κοινωνική κριτική το λεγόμενο «μεταρρυθμιστικό έργο της Κυβέρνησης».

Εκφράζω τη βαθιά μου απογοήτευση, γιατί υπήρξε αυτή η ερμηνεία από μέρους σας –σας σέβομαι και τους δύο και το είπα- που κάλυψε, χωρίς προηγούμενα να πάρει και θέση η Κυβέρνηση, αυτές τις απαράδεκτες αντιδημοκρατικές ενέργειες των συλλήψεων δεκατεσσάρων γυναικών χθες μπροστά στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Να μην ξεκινήσουμε, να μην αφήσουμε να προχωρήσει έτσι η χώρα για τους επόμενους κρίσιμους μήνες. Μέλημα πρώτο όλων μας είναι πραγματικά η υγεία, αλλά πρέπει να είναι και η κοινωνική συνοχή και η δημοκρατία και οι ελευθερίες μέσα στη χώρα μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Πρόεδρε, εγώ είπα ότι δεν αντιλέγει κανείς ότι υπάρχουν ζητήματα τα οποία είναι δύσκολο να επιλυθούν.

Όμως, όταν έχουμε να σταθμίσουμε αγαθά, όπως είναι η υγεία, το δικαίωμα του συνέρχεσθαι κ.λπ., υπάρχει μια σύγκρουση αυτών των αγαθών και γίνεται μια στάθμιση. Έτσι αποφάσισε η πολιτεία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Μισό λεπτό, κύριε Μπουκώρο. Σας είδα. Θα σας δώσω τον λόγο στη συνέχεια.

Εν πάση περιπτώσει, τα νομοθετήματα και η Βουλή εκπροσωπούν τον λαό και τις κοινωνικές τάσεις. Ίσως να μπορέσουμε να θέσουμε το θέμα στη Διάσκεψη των Προέδρων, να υπάρχει μία ευρεία ενδεχομένως εκπροσώπηση των συνδικαλιστικών οργανώσεων στους φορείς, όταν έρχονται ως φορείς στην επιτροπή και να το δούμε και εκεί. Εν πάση περιπτώσει, όλες οι θέσεις είναι σεβαστές.

Ορίστε, κύριε Μπουκώρο, έχετε τον λόγο και μετά ο κ. Λοβέρδος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άκουσα με προσοχή τα όσα είπε ο κύριος τέως Πρόεδρος της Βουλής και με όλο τον σεβασμό στο πρόσωπό του, θα ήθελα να πω ότι οι απόψεις που εξέφρασε δεν μας βρίσκουν σύμφωνους για μια σειρά λόγων.

Ξέρετε ότι η συγκεκριμένη διάταξη είναι καθαρά υγειονομικού περιεχομένου και υγειονομικής κατεύθυνσης. Υπήρξε εξαρχής μια προσπάθεια πολιτικών δυνάμεων να δώσουν έντονο πολιτικό πρόσημο, να την πολιτικοποιήσουν και εν τέλει να την κομματικοποποιήσουν. Και είδαμε και την εξής πολιτική παραδοξότητα: Ενώ στο πρόσφατο παρελθόν δεν υπήρξε καμμία διαμαρτυρία για την απαγόρευση των εορτών και των πατροπαράδοτων εθίμων μας, όπως τις ημέρες του Πάσχα, με την απαγόρευση των εκδηλώσεων την 25η Μαρτίου και την απαγόρευση των εκδηλώσεων για την 28η Οκτωβρίου, είδαμε ένα τσουνάμι διαμαρτυριών και αντιδράσεων με αφορμή την επέτειο της εξεγέρσεως του Πολυτεχνείου και μια προσπάθεια εκμετάλλευσης.

Και μας λέει σήμερα εδώ ο κύριος Πρόεδρος ότι οι συγκεκριμένες γυναίκες είχαν όλες τις υγειονομικές αποστάσεις και έλαβαν όλα τα μέτρα.

Ξέρετε ποιο είναι το πρόβλημα, κύριε Πρόεδρε, κατά την άποψή μας; Το πρόβλημα είναι το πού μπαίνει το μέτρο, πόσες διαδηλώσεις θα γίνουν και ποιος έχει περισσότερο και μεγαλύτερο δικαίωμα από κάποιον άλλο συλλογικό φορέα να διαδηλώνει και να διατρανώνει τις απόψεις του -και πολύ καλά κάνει- στο πλαίσιο του δημοκρατικού μας πολιτεύματος. Ποιος θα βάλει το μέτρο για το ποιοι διαδηλώνουν και ποιοι δεν διαδηλώνουν; Εκατοντάδες είναι οι σύνδεσμοι και οι σύλλογοι των γυναικών, εκατοντάδες είναι τα σωματεία σε αυτή τη χώρα. Και βεβαίως όταν μια συλλογικότητα και ένα σωματείο έχει το δικαίωμα να διαδηλώνει, ποιος αφαιρεί το δικαίωμα από όλα τα άλλα σωματεία; Και εν τέλει, αν αυτό γίνεται επιλεκτικά και περιστασιακά, δεν είναι κάποιοι πιο ίσοι από κάποιους άλλους έναντι ενός νόμου ο οποίος εκρίθη συνταγματικός από το Συμβούλιο της Επικρατείας που είναι το καθ’ ύλην αρμόδιο όργανο;

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

Κάποιοι, δηλαδή, έχουν περισσότερα δικαιώματα να διαδηλώνουν ακόμα και στο πλαίσιο της πανδημίας; Κι αν αυτούς τους αφήσουμε να διαδηλώνουν ελεύθερα, όλοι οι υπόλοιποι που είναι εκπρόσωποι συλλογικοτήτων και συλλογικών φορέων, αλλά και οι απλοί πολίτες δεν θα σκεφτούν ότι εφαρμόζεται ένας νόμος δύο ταχυτήτων; Και αυτό είναι δημοκρατικό;

Εγώ θα έλεγα ότι είναι μια προσπάθεια εντυπωσιασμού, είναι μια προσπάθεια να αποκομίσει η Αξιωματική Αντιπολίτευση πολιτικά οφέλη από έναν νόμο, από μια διάταξη καθαρά υγειονομικής κατεύθυνσης, που σε καμμία περίπτωση δεν έχει πρόθεση να πλήξει τα δημοκρατικά δικαιώματα του ελληνικού λαού, τα οποία σεβόμαστε απολύτως και στην πράξη.

Μοναδικός στόχος αυτής της διάταξης, κύριε Πρόεδρε, είναι να προστατευθεί η δημόσια υγεία. Βλέπουμε πόσο επηρεάζεται το Εθνικό Σύστημα Υγείας, βλέπουμε ότι καθημερινά χάνονται άνθρωποι και πρέπει όλοι να σταθούμε έναντι αυτών των γεγονότων με μεγαλύτερη ψυχραιμία.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Εγώ πρότεινα ότι ίσως να μπορούσαμε να το ρυθμίσουμε αυτό με μια αντιπροσωπευτικότητα των αρμόδιων σωματείων.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ:** Δεν υπάρχει νόμος. Αναφερόταν σε νόμο ο συνάδελφος. Δεν υπάρχει τέτοιος νόμος!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Σε διάταξη.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Να το δούμε αυτό. Οι τοποθετήσεις όλων είναι σεβαστές, κύριοι συνάδελφοι.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Λοβέρδος.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει μία ασάφεια στην Αίθουσα για το εάν και κατά πόσο η διάταξη εκείνη αφορούσε απαγορεύσεις και περιορισμούς επί τετραήμερον. Αυτή είναι η δική μου εντύπωση, δεν λέω γνώμη.

Εκείνη η διάταξη που κρίθηκε συνταγματική από την κ. Σαρπ είναι αυτή που προέβλεπε περιορισμούς για τέσσερις μέρες. Δεν προέβλεπε γενικούς περιορισμούς για όλο το χρονικό διάστημα από τότε που εξεδόθη και έως τη λήξη της πανδημίας. Αυτή είναι η δική μου εντύπωση. Αν έχω άδικο, παρακαλώ να το διευκρινίσετε.

Αν ισχύει αυτό, αν έχω δίκιο, τότε το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης ελέγχεται για το ότι δεν έχει διευκρινίσει τι ακριβώς πρέπει να συμβεί. Σήμερα έχουμε απεργίες, σήμερα γίνονται συγκεντρώσεις. Είδα μία συγκέντρωση του ΠΑΜΕ τώρα έξω από το Υπουργείο Εργασίας και το πρωί στην τηλεόραση άλλη μία της ΠΟΕΔΗΝ στο «Σισμανόγλειο». Μάλιστα, αυτή της ΠΟΕΔΗΝ την είδα κάπως καλύτερα, γιατί έδιναν συνέντευξη επί του περιεχομένου της κινητοποίησής τους και είχαν φροντίσει να έχουν τηρήσει τα μέτρα ασφαλείας, τις αποστάσεις μεταξύ τους δηλαδή.

Υπάρχει ένα θέμα, λοιπόν, και πρέπει η Κυβέρνηση να το ρυθμίσει, προκειμένου ο κάθε συνδικαλιστικός φορέας και ο κάθε πολίτης να ξέρει τι ακριβώς πρόκειται να κάνει και τι μπορεί να κάνει. Αυτό είναι το ένα.

Δεύτερον, τα θέματα της συνταγματικότητας, πέραν των αποφάσεων της κ. Σαρπ, Προέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας, που έχουν σκεπτικό -όταν θα πάρουμε και το κείμενο, θα τα δούμε- τα έχουμε συζητήσει εκτεταμένα, κύριε Πρόεδρε, από τον Μάρτιο. Και επειδή δεν ήταν μόνο οι πολιτικοί που είχαν αναρωτηθεί στην Ελλάδα, αλλά και οι επιστήμονες είχαν ερωτηθεί, είχαν γίνει δύο μεγάλα σεμινάρια Συνταγματικού Δικαίου από το eKyklos.gr του κ. Βενιζέλου και από το αντίστοιχο δίκτυο του κ. Μανιτάκη, όπου είχε διευκρινισθεί σε όλους τους τόνους ποια είναι η εναρμόνιση των δικαιωμάτων που απορρέουν από το άρθρο 11 του Συντάγματος με τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από την πανδημία και την ανάγκη προστασίας της δημόσιας υγείας, μια στάθμιση δηλαδή. Ήταν καθαρά και είναι και παγκόσμια

Αυτό είναι το πλαίσιο, λοιπόν. Όλα πηγαίνουν πίσω χωρίς να καταλύεται το κράτος δικαίου, γιατί πρέπει να προστατευτούμε, να προστατευτεί η δημόσια υγεία και κάθε άνθρωπος από αυτή την κατάρα που μας έχει βρει.

Όμως, στο πλαίσιο αυτό η ζωή δεν έχει σταματήσει καθολικά, κύριε Πρόεδρε. Και αυτό το δεύτερο lockdown δεν είναι όπως το πρώτο. Είναι πιο χαλαρό με το δεδομένο ότι οι πολίτες ξέρουν πια από τι να προφυλαχθούν. Πρέπει, λοιπόν, να δούμε τα πράγματα υπό το φως αυτής της νέας διαμορφωμένης κατάστασης και η Κυβέρνηση καλείται να δώσει διευκρινίσεις.

Έτσι όπως πάει, κύριε Πρόεδρε, έχουμε έναν κανόνα με κατά βούληση εξαιρέσεις, οι οποίες θα δημιουργούν πολλά θέματα, όπως το χθεσινό. Ίσως να δημιουργηθούν και σήμερα. Εύχομαι να μη γίνει. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό. Θα έχουμε διαρκώς προβλήματα τόσο στην Εθνική Αντιπροσωπεία, όσο και στον δημόσιο διάλογο. Πρέπει να γίνει ξεκάθαρο τι επιτρέπεται και τι δεν επιτρέπεται με το δεδομένο ότι η ζωή απέδειξε ότι δεν υπάρχουν άτρωτοι και ότι όλοι είμαστε ευάλωτοι. Δεν υπάρχει κοινωνική κατηγορία που να εξαιρείται, επειδή είναι πιστή σε μία θρησκεία, επειδή είναι φίλαθλη ή επειδή είναι επαναστάτες. Όλοι προσβάλλονται, όλοι άνθρωποι είναι.

Είναι καθαρό, λοιπόν, ότι υπάρχει ένα κενό το οποίο θα δημιουργεί καθημερινά τέτοιου είδους τριβές και προβλήματα, που ας ελπίσουμε ότι θα κρατηθούν σε αυτό το επίπεδο.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να κάνω μία διευκρίνιση για τριάντα δεύτερα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Μισό λεπτό, κύριε Μπουκώρο. Δεν θα τελειώσουμε έτσι. Έχουμε ένα νομοσχέδιο μπροστά μας. Έγινε μία παρέμβαση -και πολύ σωστά έγινε-, γιατί μιλάμε για θέμα επικαιρότητας, αλλά θα πρέπει να τελειώσει κάποια στιγμή αυτός ο κύκλος των ομιλητών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Για τριάντα δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ας τελειώσει ο κ. Αρσένης και μετά, κύριε συνάδελφε.

Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

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

Θα ήθελα να ευχαριστήσω κι εγώ τον κ. Βούτση για την παρέμβασή του. Επειδή αυτή η χώρα έχει μπει και παλαιότερα στον γύψο προκειμένου να εξυπηρετηθούν ανώτατοι σκοποί, πρέπει να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί και να μην ξύνουμε τέτοια τραύματα, γιατί είναι πραγματικά αυτά τα τραύματα στη χώρα μας.

Αυτή τη στιγμή έχουμε ένα ψήφισμα του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το οποίο στήριξαν όλα τα κόμματα, και οι σοσιαλιστές και το Λαϊκό Κόμμα, προφανώς και η Αριστερά, και καλεί τις κυβερνήσεις να μην απαγορεύουν τις συναθροίσεις, προκειμένου να περνούν πολιτικές τους και να αποφεύγουν τις κοινωνικές αντιδράσεις ενάντια στις πολιτικές τους με άλλοθι τον κορωνοϊό.

Οπότε εμείς αυτή τη στιγμή χρειάζεται να προστατεύσουμε, να προφυλάξουμε τη δημοκρατία. Δεν πρέπει να δίνουμε άλλοθι σε αναστολή συνταγματικών άρθρων, για πράγματα τα οποία γίνονται χωρίς να αποσκοπούν στην προστασία από τον κορωνοϊό.

Η κοινωνία δεν μπορεί να σταματήσει να αναπνέει και να λειτουργεί. Παίρνουμε τα μέτρα προφύλαξης. Αυτό δεν σημαίνει ούτε να αναστέλλουμε τις δημοκρατικές και πολιτικές ελευθερίες. Φοβάμαι ότι η Κυβέρνηση προς τα εκεί κινείται.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Τον λόγο έχει ο κ. Καραθανασόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Από εχθές το βράδυ με το που έγιναν γνωστές οι προσαγωγές των συγκεκριμένων γυναικών που έκαναν αυτή την εκδήλωση στην πλατεία Συντάγματος ως ΚΚΕ ζητήσαμε την άμεση απελευθέρωσή τους χωρίς όρους και προϋποθέσεις και τονίσαμε ότι είναι υποκριτικό την ημέρα που η ίδια η Κυβέρνηση μιλάει ενάντια στη βία των γυναικών να ασκείται κρατική βία απέναντι στις συγκεκριμένες γυναίκες, οι οποίες προσήχθησαν και τελικά συνελήφθησαν. Άρα είναι απαράδεκτο. Ένα είναι αυτό.

Δεύτερον, είναι εξίσου υποκριτικό και επικίνδυνο η Κυβέρνηση να μην αναστέλλει την κλιμάκωση της αντιλαϊκής πολιτικής απέναντι στους εργαζόμενους και στα υπόλοιπα λαϊκά στρώματα και ταυτόχρονα να απαιτεί την αναστολή των αγώνων. Αυτό δεν μπορεί να γίνει. Δεν μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα. Και το λέμε γιατί οι αγώνες οι οποίοι αναπτύσσονται όλο αυτό το διάστημα και σήμερα -για παράδειγμα, σήμερα είναι πανελλαδική μέρα απεργίας δεκάδων ομοσπονδιών, εργατικών κέντρων και εκατοντάδων εργατικών σωματείων με εκδηλώσεις, συγκεντρώσεις, λαμβάνοντας όλα τα μέτρα υγειονομικής προστασίας που προβάλλουν οι υγειονομικοί και οι επιστήμονες και έξω από τα νοσοκομεία και σε μια σειρά από μαζικούς χώρους- αναπτύσσονται γιατί ακριβώς θέλουν να διατρανώσουν το δικαίωμά τους στη ζωή, τα μέτρα άμεσης θωράκισης του δημόσιου συστήματος υγείας και βεβαίως την απόκρουση της κλιμάκωσης της αντιεργατικής πολιτικής της Κυβέρνησης.

Και από αυτή την άποψη, οι αγώνες αυτοί δεν αναστέλλονται, δεν μπαίνουν στον γύψο και δεν πρόκειται να μπουν στον γύψο. Το λέμε καθαρά. Η Κυβέρνηση ανοίγει άσχημες ατραπούς και θα τις βρει μπροστά της.

Από αυτή την άποψη, λοιπόν, είναι βαρύτατες οι ευθύνες της Κυβέρνησης στη διαχείριση της πανδημίας. Δεν μπορεί αυτές τις ευθύνες τις οποίες έχει, να τις φορτώσει στο οργανωμένο μαζικό ταξικό κίνημα, το οποίο λαμβάνει όλα τα μέτρα προστασίας. Πρέπει να δει τις δικές της ευθύνες για τον συνωστισμό που υπάρχει στα μέσα μαζικής μεταφοράς, τις δικές της ευθύνες για τους εργασιακούς χώρους που έχουν αναδειχθεί σε θρυαλλίδα εξάπλωσης της διασποράς, για τους μεγάλους χώρους, ιδιωτικούς ή και δημόσιους, φύλαξης των υπέργηρων συμπολιτών μας. Αυτές είναι οι σημαντικές ευθύνες οι οποίες υπάρχουν, μαζί με το αθωράκιστο δημόσιο σύστημα υγείας που έχει αφήσει.

Ως ΚΚΕ εμείς τονίζουμε καθαρά τη στήριξή μας στους αγώνες αυτών των εργαζομένων οι οποίοι προσαρμόζονται στις συνθήκες της πανδημίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μία διευκρίνιση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, έχετε τον λόγο. Είπατε διευκρίνιση μόνο για κάτι που παρερμηνεύτηκε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ναι, βεβαίως. Μόνο διευκρίνιση, κύριε Πρόεδρε.

Η έννοια της τοποθέτησής μας ήταν ακριβώς αυτή, ποιος βάζει το μέτρο…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Έγινε αντιληπτό αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** …ποιοι έχουν περισσότερα δικαιώματα τώρα. Εάν έχει λήξει η ισχύς της υπουργικής απόφασης για τις ημέρες του Πολυτεχνείου ή αν ισχύει η προηγούμενη ΠΝΠ που απαγορεύει συναθροίσεις μεγαλύτερες των εννέα ατόμων και όλα αυτά, δεν θα τολμούσα ασφαλώς να κάνω μαθήματα συνταγματικής ερμηνείας παρόντος του κ. Λοβέρδου. Για την ουσία μιλάμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Δεν θα κάνουμε ανάλυση. Υπάρχει πράξη νομοθετικού περιεχομένου η οποία κυρώθηκε το 2020 και ισχύει η γενική διάταξη. Αν υπάρχουν, όμως, λεπτομέρειες, αυτές που είπε ο καθένας, πρέπει να ξαναδούμε από την αρχή τη νομοθεσία. Δεν είναι της αρμοδιότητός μας. Το 2020 κυρώθηκε η πράξη νομοθετικού περιεχομένου. Δεν ισχύει η πράξη νομοθετικού περιεχομένου, αλλά ο νόμος ο οποίος την επικύρωσε και δίνει την εξουσιοδότηση. Ας μην τα λύσουμε όλα αυτά εδώ τώρα. Δεν τα έχουμε πρόχειρα.

Κύριε Υπουργέ έχετε, τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Δεν θα έπαιρνα τον λόγο. Ακούω με πολύ μεγάλη προσοχή αυτά που είπατε, κύριε Πρόεδρε, και νομίζω ότι το ζήτημα εδώ είναι πώς μπορούμε να κατοχυρώσουμε τη δημόσια υγεία και να προστατεύσουμε και τα ατομικά δικαιώματα.

Και, ξέρετε, αυτό το ζήτημα δεν απασχολεί μόνο την Ελλάδα. Απασχολεί και άλλες χώρες, τόσο στην Αμερική όσο και στην Ευρώπη. Άρα έχουμε μια πολύ δύσκολη ισορροπία και κατά την άποψη τη δική μου πρέπει να καταλάβουμε ότι είμαστε σε κατάσταση πανδημίας. Το γεγονός αυτό δεν νομίζω να αφορά το ζήτημα της διαδήλωσης στην οποία αναφερθήκατε. Πολύ σωστά είπατε ότι χθες στο Κοινοβούλιο οι Αρχηγοί των πολιτικών κομμάτων ανέδειξαν αυτό το ζήτημα. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός έκανε τηλεδιάσκεψη για τα θέματα της βίας εχθές. Επομένως νομίζω ότι είναι εντελώς άδικο και πολιτικά επικίνδυνο να αναφέρεστε σε ένα συγκεκριμένο γεγονός για να κατηγορήσετε την Κυβέρνηση ότι τάχα δεν έχει ευαισθησία σε αυτό το ζήτημα.

Ξέρετε δυστυχώς αυτά τα βλέπω με λύπη μου, διότι δεν νομίζω ότι σε αυτή τη χώρα μετά το ’74 έχουμε θέματα δημοκρατίας όσον αφορά το δικαίωμα του συνέρχεσθαι και του να διαδηλώνουμε. Δόξα τω Θεώ, ειδικά στην Ελλάδα έχουμε μια παράδοση και μια κουλτούρα και με τους αγώνες της Αριστεράς, εγώ δεν το αμφισβητώ αυτό, να έχει κατοχυρωθεί αυτό το δικαίωμα. Σήμερα, όμως, βλέπουμε ότι αγκαλιάζεται μια πολιτική που είναι πολύ επικίνδυνη, μια πολιτική που χρωματίζεται πολιτικά από τον ιό.

Το γεγονός, λοιπόν, όπως σας είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Μπουκώρος, πολύ σωστά είναι πού θα είναι το μέτρο. Η χώρα που εφηύρε το μέτρο, δεν μπορεί να βρει το μέτρο. Δηλαδή γιατί να επιτρέψουμε τη μία διαδήλωση και να απαγορεύσουμε την άλλη;

Και επίσης επειδή μιλάμε για το πώς διαδίδεται ο ιός, να σας θυμίσω ότι έχουμε το παράδειγμα της Πρωτομαγιάς σε μια μεγάλη πόλη της Ισπανίας, στη Μαδρίτη, αν θυμάμαι. Ένας από τους λόγους που η Ισπανία στην πρώτη πανδημία είχε τόσο μεγάλα φαινόμενα έξαρσης ήταν διότι δεν έλεγξε τη διαδήλωση αυτή.

Επομένως νομίζω ότι πρέπει να είμαστε προσεκτικοί και νομίζω ότι τα πολιτικά συμπεράσματα που βγάζουμε εδώ μέσα για δήθεν αυταρχισμό, δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Όχι, κύριε Λοβέρδο. Δεν θα τελειώσουμε ποτέ. Εγώ πάντως δεν δεσμεύομαι ότι θα το θέσουμε το θέμα στη Διάσκεψη των Προέδρων.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Έχω δικαίωμα. Θέλω τον λόγο!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Δεν θα τελειώσουμε το νομοθέτημα άμα γίνει ο κύκλος αυτός.

Μία διευκρίνιση θέλει να δώσει μόνο ο τέως Πρόεδρος της Βουλής και τελειώνουμε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ:** Η κατηγορία προς την Κυβέρνηση δεν είναι ότι δεν έχει την ευαισθησία γι’ αυτό το ζήτημα που όπως είπατε και εσείς επεδείχθη χθες και από όλους τους Πολιτικούς Αρχηγούς και από τον Πρωθυπουργό κ.λπ.. Είναι σαφής η έγκληση, η κατηγορία που κάνουμε για το ότι δεν υπάρχει ευαισθησία σε σχέση με τα δημοκρατικά δικαιώματα και το άρθρο περί συνέρχεσθαι του Συντάγματος.

Και θέλω να σας πω ευθέως επειδή πήρατε ξανά θέση, έγκριτε κύριε Προεδρεύοντα, κύριε Αθανασίου, ότι, εάν αρκούσε η ΠΝΠ, δεν θα είχε γίνει η γενική απαγόρευση από τον Αρχηγό της Αστυνομίας, δεν θα είχαν υπάρξει σοβαρότατες ενστάσεις για την αντισυνταγματικότητα και δεν θα είχε πάρει απόφαση η Πρόεδρος του Συμβουλίου της Επικρατείας για το συγκεκριμένο τριήμερο.

Είναι προφανές πως η ΠΝΠ περί συνάθροισης εννέα ατόμων του Μαρτίου δεν υπερβαίνει ούτε κατά ένα χιλιοστό την πάγια συνταγματική αρχή. Γι’ αυτό έγινε όλη η προηγούμενη συζήτηση και η αντιπαράθεση που υπήρξε σε σχέση με την πορεία για την εξέγερση του Πολυτεχνείου. Περί αυτού πρόκειται. Και μάλιστα όπως ακούστηκε και προηγούμενα, όταν οι προσαγωγές γίνονται συλλήψεις, είναι σαφές ότι πάμε σε μια γενικευμένη απαγόρευση των διαμαρτυριών και των κινητοποιήσεων για μήνες ολόκληρους, ενώ η Κυβέρνηση προχωρά το έργο της.

Είπατε και για άλλες χώρες, κύριε Καραμανλή. Λοιπόν, στην Πολωνία, η οποία κατηγορείται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και για το κράτος δικαίου, οι μεγάλες, μαζικές εκδηλώσεις των γυναικών που έγιναν, ήραν τα απαράδεκτα νομικά μέτρα περί απαγόρευσης των αμβλώσεων, για τα οποία υπήρξε σύγκρουση και με την Ευρωπαϊκή Ένωση της κρατικής οντότητας, της κυβέρνησης της Πολωνίας.

Και έγιναν και πάρα πολλές άλλες διαδηλώσεις διεθνώς για φλέγοντα ζητήματα μέσα στην πανδημία. Στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, που έχουν διακόσιες πενήντα χιλιάδες νεκρούς από την πανδημία, έγιναν σε όλες τις πόλεις μαζικότατες διαμαρτυρίες, διαδηλώσεις, διότι είναι προφανές πως η ζωή, η δημοκρατία, η διεκδίκηση και δεν σταματάει μέσα στην πανδημία, παρά το ότι πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα τα υγειονομικά, ούτε μπορεί να περιορίζεται η δημοκρατία για μήνες ολόκληρους στη συζήτηση την οποία κάνουμε εδώ αναμεταξύ μας.

Είναι φλέγον ζήτημα. Είναι κεντρικό ζήτημα. Δεν λύνεται διά της Διάσκεψης των Προέδρων. Είναι κρίσιμο πολιτικό ζήτημα και η Κυβέρνηση πρέπει να πάρει τις ευθύνες της και πρέπει να πάρει καθαρή θέση.

Ευχαριστώ.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Δεν γίνεται, κύριε Λοβέρδο. Θα το ζητήσουν κι άλλοι.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Θέλω να κάνω μία διευκρίνιση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Λοβέρδο, δεν θα ισχυριστώ ότι είμαστε εκτός ημερήσιας διάταξης, γιατί λόγω των χθεσινών γεγονότων που είδαμε στην επικαιρότητα, υπάρχει μία πρακτική η οποία επιτρέπει αυτή τη συζήτηση. Να μη διαιωνίζεται, όμως.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Ο καθένας ξεκαθαρίζει με τον τρόπο του…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Δεν θα λύσουμε το πρόβλημα τώρα.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Θα βοηθήσουν αυτά που θα πω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ο καθένας έχει τις νομικές του απόψεις, έχει τις πολιτικές του απόψεις….

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Δεν θα πω μόνο αυτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Τα είπατε όλοι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω κι εγώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, τώρα ο κ. Μπουκώρος θέλει και πάλι τον λόγο. Μετά θα θέλει τον λόγο και ο κ. Αρσένης, ενδεχομένως και ο κ. Καραθανασόπουλος. Δεν θα τελειώσουμε έτσι.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Εγώ θέλω τον λόγο επειδή τον δώσατε και στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Θα κάνω μόνο μία διευκρίνιση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, κύριε Λοβέρδο, κάντε τη διευκρίνιση που θέλετε. Δεν λύνεται το πρόβλημα εδώ.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Λύνεται. Από την πρώτη στροφή του διαλόγου, τώρα στη δεύτερη είμαστε πιο επαρκείς σε ό,τι αφορά το πλαίσιο. Ξεκαθαρίζεται ότι ισχύει ο νόμος που κύρωσε την πράξη νομοθετικού περιεχομένου, όπως διευκρινίσατε εσείς. Εσείς το είπατε αυτό. Εγώ δεν είμαι πρόχειρος αυτή τη στιγμή, δεν έχω τον νόμο μπροστά μου, για να μπορώ να τον επικαλεστώ και θέλω να είμαι σοβαρός.

Αν είναι όπως τα λέτε και έχετε δίκιο εσείς, τότε ό,τι γίνεται αυτή τη στιγμή στην Αθήνα, σήμερα, είναι εκτός νόμου. Άρα η Κυβέρνηση ελέγχεται για ασάφεια. Εγώ δεν στέκομαι στα χθεσινά επεισόδια. Στέκομαι στο ζητούμενο από σήμερα και πέρα.

Τι ισχύει, κύριε Πρόεδρε; Αυτό που λέτε εσείς, ο νόμος; Ο νόμος έχει περιορισμό εννέα ατόμων. Γίνονται σήμερα διαμαρτυρίες και συνδικαλιστικές εκδηλώσεις εννέα ατόμων και λιγοτέρων; Όχι. Από δύο έχω εικόνα και δεν είναι έτσι. Άρα η Κυβέρνηση ελέγχεται για πλήρη ασάφεια. Εγώ δεν διαφοροποιώ τον άλφα ή τον βήτα σε σχέση με τις ευαισθησίες μας για τη βία κατά των γυναικών. Τοποθετηθήκαμε όλοι χθες και νομίζω ότι ήμασταν σαφείς, ο καθένας με τον τρόπο του. Εδώ, όμως, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει θέμα, που θα «γεννάει» κάθε μέρα ασάφειες, θα «γεννάει» κάθε μέρα διαμαρτυρίες, αν έχετε εσείς δίκιο που δώσατε τη διευκρίνιση του τι νομικώς ισχύει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Στη Διάσκεψη των Προέδρων θα το συζητήσουμε και θα δούμε τι παρεμβάσεις, ενδεχομένως, θα γίνουν και προς την Κυβέρνηση και ενδεχομένως, αν χρειαστεί, οποιαδήποτε περαιτέρω διευκρίνιση ή νομοθετική ρύθμιση.

Τώρα, τον λόγο θα λάβει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νικόλαος Παππάς για δεκαπέντε λεπτά.

Ορίστε, κύριε Παππά, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώντας, θα ήθελα να εκφράσω την οδύνη μας, διότι μόλις πληροφορηθήκαμε ότι έφυγε από τη ζωή η ηθοποιός Εύα Κοταμανίδου, Ήταν Βουλευτής και του Συνασπισμού, υποψήφια με τη Δημοκρατική Αριστερά, αν δεν κάνω λάθος, το 2012. Έγινε γνωστή από τη συμμετοχή της σε πολλές ταινίες του Θεόδωρου Αγγελόπουλου. Θέλουμε, λοιπόν, να εκφράσουμε τη θλίψη μας.

Περνάω τώρα στα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Προσέξτε, έχετε πάρει έναν πάρα πολύ ολισθηρό δρόμο. Βεβαίως, έγιναν κάποιες δηλώσεις, αλλά θα σας έλεγα να μαζέψετε τους Βουλευτές σας, οι οποίοι δημοσίως αμφισβητούν και τη χρήση του όρου «γυναικοκτονία». Ο ΟΗΕ καλεί για άμεσες εθνικές πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση, όπως λέει, της «πανδημίας γυναικοκτονιών» και έξαρσης ενδοοικογενειακής βίας. Προσέξτε, δεν είναι δευτερεύον. Και όταν συλλαμβάνονται δεκατέσσερις γυναίκες, οι οποίες με τα απόλυτα μέτρα προστασίας, πάνε και αναδεικνύουν, με τον πιο λιτό και απέριττο τρόπο, αυτό το μείζον ζήτημα, η Κυβέρνησή σας τι έχει να πει; Ότι πρέπει να μπει στο ζύγι τι ακριβώς; Να τους πούμε, λοιπόν, να μπούνε σε μια τάξη Γ΄ δημοτικού που επιτρέπονται είκοσι επτά άτομα ή σε ένα λεωφορείο όπου επιτρέπονται δεν ξέρω κι εγώ πόσα και δεν κολλάει εκεί.

Να υπάρχει μέτρο, λοιπόν, και να καταλαβαίνετε σε ποιον ολισθηρό δρόμο βαδίζετε, διότι έχετε απλώσει το έδαφος μια χαρά και αισθάνεται ο κάθε ακροδεξιός ότι μπορεί να μηνύει ταυτόχρονα τον Τσίπρα, τον Κουτσούμπα και τον Βαρουφάκη. Και δεν είδα εκεί να βγαίνει από το κόμμα σας καμμία ανακοίνωση και να εγκαλούν κάποιους πίσω στη σοβαρότητα. Προσέξτε λοιπόν!

Δεν συζητάω για τα ανεκδιήγητα του κ. Μητσοτάκη, ο οποίος δεν τόλμησε να βάλει στη θέση του τον Γεωργιάδη, που είπε ότι είναι περήφανος για τους εκατό νεκρούς την ημέρα. Και ήρθε και κάλυψε την αθλιότητα του κ. Γεραπετρίτη, ο οποίος έκανε μία άθλια υπεκφυγή για να αποφύγει οποιαδήποτε ευθύνη να λέει ότι στις ΜΕΘ υπάρχει μεγάλο ποσοστό θνησιμότητας και καλό είναι να τις αποφεύγουμε. Κι δεν είχε το πολιτικό σθένος ούτε αυτός, ούτε ο προϊστάμενός του να έρθουν στη Βουλή και να πουν «λάθος». Στρεψοδικία και εκεί. Να δικαιολογήσουν τα αδικαιολόγητα.

Οι ΜΕΘ σώζουν ζωές και δεν έχουμε αρκετές! Και η ευθύνη σάς βαραίνει! Τελεία και παύλα!

Έρχομαι στα του νομοσχεδίου. Έχουμε ζητήσει από την αρχή της συζήτησης τη μελέτη, τα πρακτικά της επιτροπής η οποία αποφάσισε και απεφάνθη ότι μια χαρά είναι να μειωθεί το προσωπικό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατά 65%. Την επικαλείστε…

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μη βιάζεστε!

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Όχι μη βιάζομαι! Έχουν περάσει τέσσερις συνεδριάσεις της επιτροπής. Τι να μη βιάζομαι; Ήρθαμε στην Ολομέλεια υπό καθεστώς πανδημίας και περιορισμού των διαδικασιών και μου λέτε να μη βιάζομαι; Πότε θα τη δούμε, δηλαδή; Καλούμαστε να κρίνουμε. Ο λόγος σας και ο λόγος μας, δηλαδή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα τα πούμε μετά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** «Θα τα πούμε μετά». Πότε μετά θα τα πούμε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πέντε μέρες τα λέμε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Όχι, δεν τα λέμε. Ισχυρίζεστε κάτι. Σας καλούμε να καταθέσετε το τεκμήριο και δεν το κάνετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εσείς με διαδικασίες κατεπείγοντος τα φέρατε, για να πάρετε τη δόση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ μη διακόπτετε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Πάμε τώρα σε αυτό. Φέρτε και τα περί δόσης. Φέρτε και τα Πρακτικά…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Παρακαλώ, μην κάνετε διάλογο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** …διότι ο Κανονισμός -να ξεκινήσω από αυτό- στον οποίο αναφέρεται η συγκεκριμένη νομοθεσία, υπήρχε από το 2009. Άλλαξε δύο φορές στην πορεία. Τι κάνατε, λοιπόν, μέχρι το 2015; Τι κάνατε εκτός από μνημόνια και ύφεση; Αμολάγατε χαρταετό; Και μας ζητάτε εμάς τα ρέστα που σε λίγους μήνες φέραμε νομοσχέδιο, είχαν περάσει τα προεδρικά διατάγματα, σας έστελναν οι υπηρεσιακοί επιστολές αναλυτικές και σας έλεγαν ότι είναι έτοιμη η υπηρεσία να λειτουργήσει -μία υπουργική απόφαση έλειπε, την οποία δεν εκδώσατε για ενάμιση χρόνο- και ζητάτε από εμάς τα ρέστα;

Δεν μιλάω για το ζήτημα του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, διότι θεωρείτε ότι δεν έχετε κανέναν λόγο να εξηγήσετε ή να τεκμηριώσετε αυτή την επιλογή. Στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου δεν υπάρχει απολύτως τίποτα και οι εξηγήσεις που ακούμε εδώ είναι άλλα λόγια να αγαπιόμαστε. Δυστυχώς!

Μειώνετε, λοιπόν, το προσωπικό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Απαξιώνετε το έργο των αερολιμενικών. Υπάρχουν συγκεκριμένες αρμοδιότητες. Πραγματικά, δεν αντιλαμβάνομαι πώς μπορείτε να ισχυρίζεστε ότι θα είναι συμβατοί στις υποχρεώσεις τους με την τήρηση των αρμοδιοτήτων αυτών οι υπάλληλοι της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από έναν υπολογιστή στην Αθήνα. Δηλαδή, θα καθυστερεί ένα αεροπλάνο στην Κάρπαθο, για παράδειγμα, ή σε ένα άλλο αεροδρόμιο νησιωτικό, απομακρυσμένο, θα παθαίνει ένα μικροατύχημα ένας επιβάτης, θα τον βγάζουν έξω γιατί έχει overbooking και θα περιμένει ακριβώς να κάνει τι; Να καταγράψει το παράπονό του και να περιμένει τρεις μήνες, οι οποίοι μπορεί να γίνουν έξι. Και αυτό θα προστατεύσει τα δικαιώματα των επιβατών. Ε, δεν θα τα προστατέψει! Ούτε την εικόνα της χώρας θα προστατεύσει, διότι όταν θα φύγει ο εφιάλτης της πανδημίας, θα ελπίζουμε όλοι μαζί να επιστρέψουν τα τουριστικά κύματα στη χώρα μας.

Για φανταστείτε τι έχουμε να πάθουμε αν βγει ότι η χώρα μας δεν έχει αποτελεσματικούς μηχανισμούς προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών και ποια δυσφήμιση μπορεί να υποστούμε διεθνώς αν επισυμβεί κάτι τέτοιο. Δε μιλάω τώρα για τα δυστυχήματα. Σας μιλάω για περιστατικά τα οποία είναι πάρα πολύ συχνά και τα οποία πολλές φορές λύνονται και με προφορικό τρόπο. Δεν καταγράφονται. Ήρθατε εδώ και μας είπατε για την καταγραφή των συμβάντων τον καιρό του lockdown στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης. Τώρα που θα φύγουν οι ελεγκτές θα σας πω εγώ για συμβάντα και για το πόσο μπορούν να νομίζουν ορισμένοι εκεί ότι μπορούν να κάνουν ό,τι τους κατέβει.

Πάμε παρακάτω. Θα έχουμε την ευκαιρία να τα ξαναπούμε. Θα μιλήσει λεπτομερώς και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Σπίρτζης, ο οποίος ήταν Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών. Θέλω στο υπόλοιπο της τοποθέτησής μου να επικεντρωθώ στο μείζον ζήτημα της κρατικής ενίσχυσης της εταιρείας «AEGEAN». Για να δούμε τι πάτε να κάνετε εκεί.

Η Ελλάδα έχει δεκατέσσερις αεροπορικές εταιρείες. Η συγκεκριμένη εταιρεία έχει το 95% της κίνησης εσωτερικού και περίπου 40%-50% της κίνησης που σχετίζεται με πτήσεις εξωτερικού. Θυμόμαστε δε πολλούς υπέρμαχους της ιδιωτικοποίησης να λένε ότι το πρόβλημα είναι ότι έχουμε κρατικό μονοπώλιο. Αντιλαμβάνεστε τώρα ότι έχουμε ιδιωτικό μονοπώλιο. Οι ακραιφνείς νεοφιλελεύθεροι της παράταξής σας έλεγαν ότι θα ξεπεράσουμε το πρόβλημα του ότι η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ» στοίχιζε στον Έλληνα φορολογούμενο. Βεβαίως στοίχιζε, έτσι όπως την είχατε κάνει να λειτουργεί. Τώρα θα μας στοιχίζει το ιδιωτικό μονοπώλιο και θα μας στοιχίζει και χωρίς αντάλλαγμα, από ό,τι μαθαίνουμε. Και μη μου πείτε για τα warrants. Έρχομαι σιγά σιγά και σε ένα-ένα.

Παίρνει βοήθεια η «LUFTHANSA» από το γερμανικό κράτος; Παίρνει. Μάλιστα. Συμφωνούμε. Δίνει μετοχές στο γερμανικό κράτος; Δίνει. Το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της «LUFTHANSA», λοιπόν, έχει περάσει στο γερμανικό δημόσιο. Και όχι μόνο αυτό. Το γερμανικό δημόσιο πήρε μετατρέψιμα ομόλογα και άλλα δικαιώματα. Αυστριακές αερογραμμές. Παρομοίως. «BRUSSELS AIRLINES» το ίδιο, καθώς και οι φινλανδικές αερογραμμές.

Πάμε τώρα στην «AEGEAN». Τι έχει πάρει η «AEGEAN»; Εκατόν πενήντα εκατομμύρια μέχρι στιγμής από το εγγυοδοτικό πρόγραμμα του COVID. Μάλιστα. Δεν είναι κακό αυτό. Έχει πάρει και τη μερίδα του λέοντος από τα 115 εκατομμύρια που πήραν συνολικά οι εταιρείες των αερομεταφορών και έχουν να κάνουν με το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ» και άλλες φοροαπαλλαγές που προβλέπονταν γενικώς. Μάλιστα. Για να εξηγηθούμε, τα 150 εκατομμύρια που πήρε από το πρόγραμμα του COVID τα στερούνται μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Δεν φτιάξατε ειδικό πρόγραμμα κρατικών εγγυήσεων για μια τόσο κρίσιμη οικονομική και κοινωνική λειτουργία, όπως η αερομεταφορά, ειδικά σε μία χώρα η οποία έχει και τη νησιωτικότητα.

Έρχεται τώρα η Κυβέρνηση να ανακοινώσει ότι θα δώσει και άλλα 120 εκατομμύρια. Μάλιστα. Ρωτάμε τι θα πάρει το δημόσιο πίσω. Μας λέτε ότι θα βάλουν και οι ιδιώτες επενδυτές. Για μισό λεπτό. Δεν πήραν 150 εκατομμύρια δάνειο πριν από λίγο καιρό; Πήραν. Και τώρα έρχονται και λένε ότι θα βάλουν 60 εκατομμύρια για να γίνει ένας «κουβάς» ενίσχυσης. Τι παίρνει για τα 120 εκατομμύρια ευρώ το δημόσιο; Τι μας λέτε ότι θα πάρει; Μας λέτε ότι θα πάρει warrants, δηλαδή δικαιώματα αγοράς μετοχών. Πάρα πολύ ωραία συμφωνία. Δηλαδή, τους δίνουμε λεφτά με οποιονδήποτε δυνατό τρόπο και ως αντιχάρισμα παίρνουμε ως ελληνικό δημόσιο το δικαίωμά μας να τους ξαναδώσουμε λεφτά! Καμμία θέση στο εποπτικό συμβούλιο, καμμία θέση στο διοικητικό συμβούλιο. Τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου, δηλαδή, θα τα διαχειρίζονται κατά τις δικές τους προτεραιότητες οι οποίες κατά τεκμήριο δεν είναι συμβατές με το δημόσιο συμφέρον. Οι ίδιοι το παραδέχονται ζητώντας κρατική βοήθεια.

Προσέξτε εδώ για να μην παρεξηγηθούμε. Θα σας προλάβω και σας καλώ να μην το κάνετε αυτό διότι θα πάρετε πάρα πολύ ισχυρή απάντηση. Εμείς είμαστε εδώ για να υπερασπιστούμε το πτητικό έργο και τις θέσεις εργασίας, όχι τις ιδιοκτησίες. Το Καστελόριζο, η Κάρπαθος, η Κάσος, η Ρόδος πρέπει να έχουν πτήση. Εδώ θα είμαστε απολύτως σαφείς. Δεν έχει όμως την υποχρέωση ο Έλληνας φορολογούμενος να υπερασπίζεται ιδιοκτησίες. Η πολιτεία έχει υποχρέωση να εγγυηθεί ότι η συνδεσιμότητα θα παραμείνει παρ’ όλη την πανδημία. Υπάρχουν μεριές της πατρίδας μας όπου όλοι οι υπόλοιποι θα επιδοτούμε την πτήση η οποία πρέπει να πάει εκεί διότι δικαιούνται και οι κάτοικοι αυτών των νησιών να έχουν συνδεσιμότητα. Δεν κατάλαβα ποιο είναι το πρόβλημα. Γιατί δεν ζητάτε μετοχές από την «AEGEAN»; Τι είναι οι Γερμανοί; Κομμουνιστές; Να ζητήσετε, λοιπόν, μετοχικό κεφάλαιο.

Θα σας πω κάτι, κύριε Καραμανλή. Οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων διασφαλίζουν τα συμφέροντα του δημοσίου με τον εξής τρόπο. Λένε ότι αν μία εταιρεία ενισχυθεί, αν δεν επιστρέψει τα χρήματα εγκαίρως, θα τα επιστρέψει προσαυξημένα. Εσείς τι κάνετε εδώ; Έχετε καταλάβει τι κάνετε; Δίνετε τα λεφτά στην «AEGEAN» και κρατάει όλο το ρίσκο το δημόσιο. Διότι το μόνο πράγμα που έχει είναι δικαιώματα αγοράς μετοχών. Πότε θα αυξηθεί, λοιπόν, η τιμή της μετοχής τόσο ώστε να μπορεί το δημόσιο να πάρει πίσω τα λεφτά του και μάλιστα με την προσαύξηση που προβλέπουν οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων; Δεν καταλαβαίνω τον λόγο γιατί δεν ζητάτε να υπάρξουν τέτοιες προβλέψεις, να πάρει το δημόσιο μετοχές.

Πάμε τώρα σε κάτι το οποίο νομίζω ότι είναι απολύτως μεμπτό και από τη δική σας μεριά και από τη μεριά της εταιρείας. Θέλουμε σαφείς απαντήσεις εδώ διότι φαίνεται ότι όταν κλείστηκε η συμφωνία δεν υπήρχε πιθανότητα ζημίας αλλά βεβαιότητα ζημίας, την οποία είχε βεβαιώσει και η ίδια εταιρεία. Στις 28 Σεπτεμβρίου ερωτάται ο κ. Βασιλάκης αν θα χρειαστεί για το τέταρτο τρίμηνο να καλύψουν ζημιές από παράγωγα. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι είχαν κάνει συμβόλαια για πετρέλαιο, προφανώς, τα οποία ήταν ασύμφορα λόγω της πτώσης της τιμής του πετρελαίου. Πόσες ζημιές είχαμε στο πρώτο εξάμηνο από αυτή τη διαδικασία; Εβδομήντα εκατομμύρια. Τι απαντά ο κ. Βασιλάκης; Ότι αν το πτητικό έργο είναι κοντά στο 20% θα έχουμε ζημιές. Και η εκτίμηση της ίδιας της εταιρείας όταν ανακοινώνει τα οικονομικά αποτελέσματα είναι ότι το πτητικό έργο θα κινηθεί εκεί. Εδώ έχω τις ανακοινώσεις. Και η εκτίμηση της ΙΑΤΑ είναι ίδια.

Άρα τι έχουμε εδώ; Το δημόσιο μπαίνει σε μία συμφωνία, ενισχύει μια εταιρεία η οποία παραδέχεται ότι έχει και άλλες ζημίες να καλύψει και βεβαίως να καλύψει και το τίμημα των νέων αεροπλάνων που πήρε. Πρέπει να δούμε πότε θα παραληφθούν, με ποιο τρόπο θα πληρωθούν. Πάει, λοιπόν, το ελληνικό δημόσιο και ενισχύει μία εταιρεία η οποία σε όλους τους τόνους έχει να πει «εγώ πάω για μεγάλες χασούρες». Και ποιες είναι οι διασφαλίσεις; Ότι θα ανέβει η μετοχή. Πότε; Το 2021 που και η εταιρεία και η ΙΑΤΑ λένε ότι θα έχουμε 20% του πτητικού έργου του 2019 και μάλιστα μπαίνει και ως όριο αυτό;

Συμπερασματικά, -προσέξτε- σας είπαμε και στις επιτροπές ότι οι καιροί των μεγάλων κρίσεων δεν είναι καιροί για νεοφιλελεύθερους πειραματισμούς. Τη δε συμφωνία με την «AEGEAN» σάς υποσχόμαστε ότι θα τη βρείτε μπροστά σας. Διότι άμεση ενίσχυση χωρίς να παίρνει το δημόσιο συμμετοχή και χωρίς να εξασφαλίζεται ελέγχεται πολλαπλώς και δεν ελέγχεται μόνο πολιτικά, κύριε Καραμανλή.

Και να ξέρετε ότι τα λόγια μου τα μετράω προσωπικώς και τα λόγια μας εμείς στον ΣΥΡΙΖΑ τα μετράμε. Προσέξτε πάρα πολύ καλά. Και δεν θα κινηθούμε μόνο σε επίπεδο ελληνικού Κοινοβουλίου. Τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου πρέπει να δείξετε ότι τα σέβεστε. Το 40% των μετοχών της «AEGEAN» είναι 120 εκατομμύρια αυτή τη στιγμή και εσείς παίρνετε μηδέν. Μη μας πείτε ότι δεν σας προειδοποιήσαμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είχα πρόθεση να μιλήσω στο τέλος, για να ακούσω όσο το δυνατόν περισσότερους Βουλευτές, αλλά νομίζω ότι και για λόγους ισορροπίας πολιτικής και για λόγους διαλόγου θα ήθελα να απαντήσω σε δυο θέματα τα οποία είπε ο κ. Παππάς.

Κατ’ αρχάς ο κ. Παππάς δεν αναφέρθηκε καθόλου στο νομοσχέδιο, σχεδόν καθόλου. Ελπίζω να το κάνει ο κ. Σπίρτζης. Θα τον ακούσω με πάρα πολύ μεγάλη προσοχή.

Αλλά κάνατε κάτι, κύριε Παππά, που κατά την άποψή μου, σας χαρακτηρίζει ως επικίνδυνους λαϊκιστές. Και εξηγούμαι. Μιλήσατε για την ασφάλεια των πτήσεων. Σας είπα στην επιτροπή συγκεκριμένα ότι η ασφάλεια των πτήσεων είχε ζήτημα για τα είκοσι τρία αεροδρόμια. Έχω εδώ, και τα καταθέτω τώρα στη Βουλή, όλα τα έγγραφα της EASA, που μιλάνε για υποβιβασμό των είκοσι τριών αεροδρομίων. Πάρτε τα, να τα έχετε, να τα μελετήσετε καλά, για να δείτε ότι το ψέμα έχει κοντά ποδάρια.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Θέλετε να μας εξηγήσετε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ δεν διέκοψα κανέναν. Να τα δείτε. Το έχω υπογραμμίσει κιόλας «downgrade».

Πριν πάω στην «AEGEAN» να σας πω για την ασφάλεια των πτήσεων. Απαράδεκτο αυτό που κάνετε, κατά την προσωπική μου εκτίμηση. Και θα σας πω και κάτι άλλο που δείχνει το «θεάρεστο έργο» σας.

Κύριε Παππά, γνωρίζετε ότι υπάρχει Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Πτήσεων;

Ο ΣΥΡΙΖΑ που κόπτεται για την ασφάλεια των πτήσεων αφού πήγαμε να υποβιβαστούμε σε θέματα ασφάλειας από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης -τόσο φοβερή ήταν η διαπραγματευτική τους δεινότητα!- ακούστε τι έκαναν, αγαπητοί συνάδελφοι: πόσες υποθέσεις δεν έχουν διερευνηθεί επί ΣΥΡΙΖΑ για τα ατυχήματα; Ξέρετε πόσες είναι στο συρτάρι και περιμένουν; Είναι πενήντα έξι! Με προκαλείτε και τα λέω αυτά.

Και επειδή δεν μπορούσαμε να αλλάξουμε την επιτροπή και τη διοίκησή της, κύριε Πρόεδρε, γι’ αυτόν τον λόγο ζήτησα την παραίτησή τους. Τόσο θεάρεστο έργο έκανε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και η επιτροπή, που πενήντα έξι περιπτώσεις που έπρεπε να διερευνηθούν δεν είχαν διερευνηθεί ποτέ! Και είχαμε παρατηρήσεις από πολλούς φορείς και από τον ICAO, ο οποίος έλεγε «τι γίνεται με αυτές τις υποθέσεις;». Και παραιτήθηκαν αμέσως, διότι αλλιώς θα είχαμε άλλες εξελίξεις.

Πάμε τώρα στην «AEGEAN» και κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Ο κ. Παππάς κάνει κάτι πάρα πολύ έξυπνο. Θαυμάζω τη δήθεν ριζοσπαστική Αριστερά για αυτό. Διαστρέφετε την αλήθεια. Τι λέει; Ακούστε, λέει, «πήρατε μετοχές στην «AEGEAN»; Δεν πήρατε μετοχές». Αυτό δεν λέτε;

Τα warrants ξέρετε τι σημαίνει; Τα warrants σημαίνει δικαίωμα εξαγοράς που σημαίνει, κύριε Παππά, ότι προστατεύεις το ρίσκο σου. Προφανώς, κύριε Παππά, δεν φημίζεται η Αριστερά για τη διαπραγματευτική της δεινότητα σε θέματα οικονομίας. Το αποδείξατε περίτρανα. Να σας φέρω ένα λεξικό οικονομικών να το δούμε, να το ανοίξουμε. Επειδή έχετε διδάξει και στην Αγγλία, υποθέτω ότι θα έπρεπε να τα ξέρετε αυτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Όχι σε εμένα αυτά. Κάτι ξέρουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ε, λοιπόν, για να ξέρουμε τώρα τι λέμε, και κλείνω με αυτό, τι κάνει τώρα αυτή η Κυβέρνηση; Κάνει αυτό που δεν έγινε πουθενά στην Ευρώπη παρά μόνο στην Αυστρία, δηλαδή μέρος κρατική ενίσχυση και μέρος αύξηση κεφαλαίου. Ζητάει από τον ιδιώτη να βάλει λεφτά από την τσέπη του.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Δεν βάζει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μα, πώς δεν βάζει; Βάζει 60 εκατομμύρια.

Και μετά λέει ότι «έχω το δικαίωμα όταν θα κρίνω εγώ ότι με συμφέρει να αγοράσω τις μετοχές. Γιατί άμα πάρω τώρα τις μετοχές παίρνω μεγάλο ρίσκο». Δεν τα καταλαβαίνετε αυτά με τα ρίσκα, κύριε Παππά, γιατί εσείς θα καταργούσατε το μνημόνιο με ένα άρθρο και με έναν νόμο! Πού να τα καταλάβετε αυτά;

Η «AEGEAN» έχει όλα τα χαρακτηριστικά του εθνικού αερομεταφορέα. Και δεν στηρίξαμε μόνο την «AEGEAN», κύριε Παππά. Στηρίξαμε και τη «SKY EXPRESS», στηρίξαμε και άλλες αεροπορικές εταιρείες. Στηρίξαμε και τη «FRAPORT» και τον «AIA». Εκτός αν θέλετε να καταρρεύσει το σύστημα αερομεταφορών στην Ελλάδα. Προφανώς δεν θέλετε. Είστε σοβαρός, έχετε θητεύσει σε Υπουργείο και το καταλαβαίνετε αυτό.

Επομένως τι λέμε εδώ; Συγκρίνετε τι κάνει η Ελλάδα με την Πορτογαλία. Η Πορτογαλία έδωσε 1,2 δισεκατομμύρια. Έχουν δοθεί πάρα πολλά χρήματα, 32 δισεκατομμύρια σε όλη την Ευρώπη σε ζητήματα στήριξης του κλάδου των αερομεταφορών.

Εμείς, λοιπόν, κάναμε αυτό που έπρεπε να κάνουμε εξασφαλίζοντας το δημόσιο συμφέρον. Θεωρώ ότι αυτά τα οποία λέτε δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Δυστυχώς ο ΣΥΡΙΖΑ επιστρέφει, αγαπητοί συνάδελφοι, στον ανισόρροπο ακτιβισμό του 2012 - 2015. Αυτό κάνετε. Κατηγορείτε τους πάντες για τα πάντα και έχετε μία τεράστια αλλεργία με τα πραγματικά γεγονότα. Για όλα αυτά, λοιπόν, που λέτε θα παίρνετε την απάντησή σας με στοιχεία τα οποία θα καταθέτουμε. Και ο κάθε κατεργάρης στον πάγκο του!

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας, ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μάσκα φοράνε άπαντες σε αυτή την Αίθουσα εκτός αν μιλούν από το κουβούκλιο. Ισχύει για τους Υπουργούς, για τον Πρωθυπουργό, για τους Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπους, για όλους. Να το τηρείτε αυτό, γιατί και εμένα δεν μου αρέσει να μιλάω έτσι από εδώ. Πήρατε απόφαση στη Διάσκεψη των Προέδρων.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Σωστό είναι. Όλοι πρέπει να φοράμε.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Εάν είναι η απόσταση που μετράει, να πηγαίνουμε πίσω να μιλάμε χωρίς μάσκα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Εντάξει, έχετε δίκιο, πρέπει να φοράμε όλοι. Απλώς, επειδή χθες, εάν δεν απατώμαι, και οι Αρχηγοί και ο Πρωθυπουργός…

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης το τήρησε. Ο Πρωθυπουργός δεν το τήρησε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Και εγώ παρακαλώ να φοράνε όλοι μάσκες. Εντάξει, κύριε Λοβέρδο, έχετε δίκιο.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Είναι ωραίο να μιλάμε έτσι, κύριε Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Εντάξει. Όταν ανακοινώνω καμμιά φορά, για να ακούγεστε, για ένα δευτερόλεπτο τη βγάζω όταν δεν είναι κανείς από κάτω.

Κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, αλλά και τις προηγούμενες ημέρες στην επιτροπή επιχειρείται για μια ακόμη φορά ο πλήρης διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων και της λειτουργίας στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας από δύο διαφορετικούς φορείς: από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την ΑΠΑ, που θα ασκεί τον ελεγκτικό, εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την ΥΠΑ, που διατηρεί και ασκεί την επιχειρησιακή δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών και τις σχετικές κανονιστικές δραστηριότητες στον χώρο αυτόν. Επιπλέον η ΥΠΑ μετατρέπεται από αυτοτελής δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Η αναφορά στη σύσταση της ΥΠΑ με αυτό το σχέδιο νόμου δεν είναι εύστοχη, κατά τη γνώμη μου, δεδομένου ότι η σύσταση έγινε με τον ν.4427/2016 από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Επομένως το επί της αρχής ερώτημα ποια είναι η θέση του καθενός για τον διαχωρισμό μεταξύ ελέγχου και παροχής υπηρεσιών δεν είναι το ζητούμενο και σε αυτό το νομοσχέδιο. Οι θέσεις όλων υπάρχουν.

Είναι γνωστό ότι ο ν.4427/2016 έμεινε στα χαρτιά. Δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Οι αδυναμίες, οι παραλείψεις, τα κενά και η λογική των τακτοποιήσεων που είχαν οι ρυθμίσεις του είχαν επισημανθεί από την παράταξή μας τότε, μαζί με μια σειρά ζητημάτων, όπως ο τρόπος επιλογής του διοικητή που δεν υπήρχε πρόβλεψη να είναι Έλληνας ή ζητήματα ασφάλειας και άλλα.

Γι’ αυτό σε εκείνο το νομοσχέδιο ψηφίσαμε «παρών» αν και επί της αρχής γενικά η πολιτική μας θέση και στάση είναι θετική απέναντι στη θεσμοθέτηση ανεξάρτητων αρχών σε τομείς της δημόσιας ζωής που αυτό απαιτείται. Και αυτό φάνηκε και στην πράξη με τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ που δημιούργησαν και στήριξαν πολλές ανεξάρτητες αρχές ξεκινώντας με το ΑΣΕΠ αλλά και με τη θεσμοθέτησή τους με τη συνταγματική Αναθεώρηση του 2001. Να θυμίσω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν απέναντι μέχρι τότε στις ανεξάρτητες αρχές, ενώ στο σχέδιο νόμου για τον διαχωρισμό και τη σύσταση της ΑΠΑ η Νέα Δημοκρατία το 2016 ψήφισε με το δικό της σκεπτικό «κατά», ψήφισε «όχι».

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει στις συνεδριάσεις της επιτροπής, στο νομοσχέδιο που συζητάμε υπάρχουν πολλά και σοβαρά ζητήματα ουσίας που θα δημιουργήσουν προβλήματα στην εφαρμογή ή και αδυναμία εφαρμογής του και δεν εγγυάται καμμία αποτελεσματικότητα για τους στόχους που έχει. Για τον τρόπο που η κάθε χώρα επιχειρεί την εναρμόνισή της με ευρωπαϊκούς κανονισμούς και νομικές υποχρεώσεις προς διεθνείς οργανισμούς υπάρχουν ενδεχομένως διαφορετικές προσεγγίσεις. Η επιλογή της ανεξάρτητης αρχής ως φορέα ελέγχου και εποπτείας θα πρέπει να δημιουργεί μια πραγματικά ανεξάρτητη αρχή, χωρίς αλληλοεπικαλύψεις με τους ελεγχόμενους φορείς, χωρίς κανονιστικές αρμοδιότητες σε διοικητικά και οικονομικά θέματα του άλλου φορέα, εν προκειμένω της ΥΠΑ, και να αφορά στις ελάχιστες υποχρεώσεις που υπάρχουν. Σε αυτό το νομοσχέδιο η ανεξάρτητη αρχή παίρνει πάρα πολλά και οπωσδήποτε η λειτουργία και των δύο φορέων θα πρέπει να εξυπηρετεί τον ρόλο και την αποστολή τους, το έργο τους για την ποιότητα της εξυπηρέτησης και των δικαιωμάτων των επιβατών, την ασφάλεια αεροδρομίων, την ασφάλεια των πτήσεων, ζητήματα εθνικής ασφάλειας, χωρητικότητας του FIR, σε συνδυασμό και με τη γεωγραφική μας θέση στην ευρύτερη περιοχή αλλά και τη στήριξη της ανάπτυξης σε όλη τη χώρα, όπως και σε θέματα που αφορούν στους εργαζόμενους στους δύο φορείς.

Το πρόβλημα, κυρίες κύριοι συνάδελφοι, γύρω απ’ όλα αυτά αναδείχθηκε ιδιαίτερα στη συζήτηση και με τους φορείς, όπου οι εκπρόσωποι όλων των οργανώσεων και κλάδων των εργαζομένων ανέφεραν προβλήματα και δυσλειτουργίες που δημιουργούνται και επισήμαναν ότι παρά τον χρόνο διαβούλευσης τελικά δεν υπήρξε διάλογος με την ηγεσία του Υπουργείου, ενώ καμμία πρόταση ούτε πριν ούτε τώρα ελήφθη υπ’ όψιν. Όπως είναι χαρακτηριστική και η διάσταση των απόψεών τους με τους άλλους φορείς, την ΥΠΑ και την ΑΠΑ, αλλά και με όσους δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτό, αεροπορικές εταιρείες, παραχωρησιούχους, επιχειρήσεις αερομεταφορών. Για μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σεβαστές οι απόψεις όλων, αλλά πάνω από όλα είναι η ασφάλεια, είναι το δημόσιο και το εθνικό συμφέρον.

Η συγκυρία για τη χώρα μας αυτή την περίοδο με την πανδημία του COVID-19, τα λάθη που έγιναν από το καλοκαίρι και ύστερα από την Κυβέρνηση έχουν σαν αποτέλεσμα το δεύτερο και φονικότερο κύμα όπου καθημερινά δυστυχώς χάνονται ζωές. Και έρχεται αυτό για τον χώρο της αεροναυτιλίας μετά από μια μακρόχρονη οικονομική κρίση από το 2009 κι έτσι έχουμε καίριο πλήγμα και στον τομέα των αερομεταφορών. Με στοιχεία που υπάρχουν πριν από μια βδομάδα από την ΥΠΑ στη δημοσιότητα καταγράφεται μείωση 50% από την αρχή του 2020 σε επιβατική κίνηση και πτήσεις. Η υπηρεσία αντιμετώπιζε ήδη προβλήματα από τη διαχείριση τα προηγούμενα πέντε χρόνια, που αφορούν ακόμα και στον τεχνικό εξοπλισμό, που σε μεγάλο ποσοστό υπολειτουργεί.

Για την κρατική ενίσχυση -που γίνεται πολύς λόγος και είναι στην επικαιρότητα και δικαιολογημένα- προς την «AEGEAN» αναγνωρίζουμε το πρόβλημα. Θα πρέπει όμως να υπάρξουν δύο βασικές προϋποθέσεις: πρώτον, η διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος, αλλά και των εργαζομένων. Να δοθούν μετοχές χωρίς δικαίωμα ψήφου, που θα μπορούν να πουληθούν και όχι δυνητικές μετοχές με το δικαίωμα εξαγοράς. Το δεύτερο είναι η συμμετοχή του ιδιώτη με δικά του κεφάλαια. Και καλούμε την Κυβέρνηση να δείξει το ίδιο ενδιαφέρον, την ίδια πρόνοια και για τη στήριξη των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που δεινοπαθούν αυτή την περίοδο.

Επίσης, ας σταματήσει και η κοκορομαχία γύρω από τις άγονες γραμμές. Με λογική και διαφάνεια θα πρέπει να δοθεί λύση στο ευαίσθητο αυτό θέμα που δεν αφορά μόνο τις τοπικές κοινωνίες, μας αφορά όλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροποποίηση του προηγούμενου νόμου, οι ρυθμίσεις και οι διατάξεις και για την ΥΠΑ και για την ΑΠΑ, κατά τη γνώμη μας δεν εξασφαλίζουν τη λειτουργική, διοικητική και οικονομική τους ανεξαρτησία. Ο χαρακτήρας της εποπτικής αρχής δεν είναι ξεκάθαρος. Είναι τελικά ανεξάρτητη αρχή ή απλά μια ρυθμιστική αρχή που ορίζεται ουσιαστικά από τον Υπουργό; Και γιατί να έχει κανονιστικό ρόλο στη λειτουργία της ΥΠΑ, όπως τα είπαμε αναλυτικά και στην επιτροπή;

Επίσης, άλλα θέματα που δημιουργούνται: πώς ασκείται ο έλεγχος παντού και για όλους, χωρίς τις περιφερειακές αρχές των αεροδρομίων και μάλιστα με συρρικνωμένο προσωπικό, λιγότερους εξειδικευμένους και αναλογικά αρκετούς που δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο όπως προβλέπεται από μετατάξεις είκοσι πέντε υπαλλήλων από άλλους φορείς;

Επίσης, πόσο είναι λογικό η ΑΠΑ να καταρτίζει το σχέδιο επιδόσεων μόνη της, ένα σχέδιο από το οποίο επηρεάζονται τα χρήματα που εισπράττονται από το EUROCONTROL, αλλά και οι αποζημιώσεις των εργαζομένων, δημιουργώντας έναν κύκλο προβλημάτων που φθάνει μέχρι και σε θέματα ασφαλείας, με το πολύ θολό τοπίο για τους πόρους που εισπράττονται και την κατανομή τους να παραμένει; Και ποιος επίσης είναι ο λόγος για τη μετατροπή της ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, μιας κρίσιμης και ευαίσθητης κρατικής με τη στενή έννοια υπηρεσίας;

Θα δούμε κάποια βασικά σημεία πάνω σε αυτά, αφού για όλα έχουμε μιλήσει πολύ αναλυτικά στην επιτροπή.

Κατ’ αρχάς για τον διορισμό του διοικητή και του εκτελεστικού συμβουλίου ουσιαστικά αποφασίζει ο Υπουργός. Για τον διοικητή προβλέπεται μόνο η διατύπωση γνώμης από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Πόσο ανεξάρτητη αρχή είναι όταν υπάρχει και η πρόβλεψη της υποστήριξης του έργου από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών; Ενώ στο άρθρο 12 προβλέπεται ο διοικητής της ΑΠΑ να έχει τελικά πολλές εξουσίες και αρμοδιότητες που αφορούν και στα θέματα του προσωπικού από μονοπρόσωπο όργανο, αλλά και αρμοδιότητες όπως η πιστοποίηση που αφορά στον ελεγχόμενο, δηλαδή στην ΥΠΑ.

Από τις διατάξεις των άρθρων 42 και 48 προκύπτει ανακατανομή των εσόδων τόσο από τα έσοδα από το EUROCONTROL και από τα τέλη ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των αερολιμένων όσο και από τα τέλη από τους αναχωρούντες επιβάτες, με συγκεκριμένα ποσοστά και για τις δύο υπηρεσίες και επικουρικά προβλέπεται η χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Δεν θα αναφερθώ στα ποσοστά, είναι γνωστά, τα έχουμε δει στην επιτροπή αναλυτικά. Η ΑΠΑ, η ανεξάρτητη αρχή κατ’ ουσίαν χρηματοδοτείται από τον ελεγχόμενο φορέα μέσω των πόρων του EUROCONTROL. Αυτό δεοντολογικά δεν είναι σωστό και το είπαμε και στην επιτροπή, ενώ είναι λογικό να υπάρχει αποσύνδεση των οικονομικών για τη λειτουργία μεταξύ των φορέων και η απόδοση των πόρων να γίνεται ανάλογα με το έργο και τις ανάγκες για τον καθένα. Να είναι τα πράγματα καθαρά για την αυτονομία στη λειτουργία του καθενός.

Χαρακτηριστικά, η ΑΠΑ παίρνει χρήματα που αφορούν στο έργο του παρόχου, δηλαδή για υποδομές, εκσυγχρονισμό συστημάτων, αναβάθμιση αεροδρομίων. Όλα αυτά θα πρέπει να ξεκαθαρίσουν και δεν ξεκαθαρίζονται με τον καλύτερο τρόπο.

Στο άρθρο 23 για τη δομή της νέας αρχής προβλέπεται η κατάργηση των περιφερειακών αρχών αεροδρομίων και η αντικατάστασή τους από τους επιθεωρητές των οποίων το έργο αφορά σε μια σειρά αρμοδιοτήτων, όπως προανακρίσεις, επιτόπια βεβαίωση παραβάσεων, συμμετοχή στα κρατικά σχέδια εκτάκτου ανάγκης, εφαρμογή σχεδίων ΚΥΣΕΑ, στην καθημερινή εποπτεία του φορέα λειτουργίας του αερολιμένα και όλων των λοιπών δραστηριοποιούμενων φορέων για θέματα ασφάλειας και όχι μόνο.

Επίσης συγχωνεύονται πολλά τμήματα, ενώ το σημαντικό έργο της διεύθυνσης της τεχνικής υπηρεσίας σε μελέτες, άδειες, επιβλέψεις και παραλαβές έργων, το αντικείμενο αυτό δεν αναφέρεται πουθενά με τον συγκεκριμένο αυτό τρόπο. Επίσης παραλείπονται κάποιες ειδικότητες απαραίτητες, όπως η τηλεπικοινωνιακή, ιδίως για τα αεροδρόμια των άγονων γραμμών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την κατάργηση των περιφερειακών αρχών υπάρχει πρόβλημα με τη συγκέντρωση του εποπτικού ελέγχου των αερομεταφορών σε κεντρικό επίπεδο.

Η εξ αποστάσεως λειτουργία όλων των αρμοδιοτήτων χωρίς την επιτόπια και φυσική παρουσία, θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα και στην ασφάλεια, αν λάβουμε υπ’ όψιν τις ιδιαιτερότητες της χώρας μας, του αριθμού των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε όλα αυτά, αλλά και στα δικαιώματα επιβατών και εργαζομένων. Η τεχνολογία δεν μπορεί να υποκαταστήσει την προσωπική παρουσία σε όλα αυτά τα αντικείμενα. Είναι πάρα πολλά. Ο έλεγχος λόγω του μικρού αριθμού επιθεωρητών θα είναι ανεπαρκής εκ των πραγμάτων. Ούτε ο έλεγχος μπορεί να αφεθεί να γίνεται από τους φορείς-χρήστες των αεροδρομίων, όπως ειπώθηκε στην ακρόαση των φορέων. Οι περιφερειακές αρχές πρέπει να παραμείνουν.

Συνιστώνται δε εκατόν εβδομήντα δύο θέσεις έναντι τετρακοσίων ογδόντα επτά, σύμφωνα με το άρθρο 10 του π.δ.84/18. Ο αριθμός αυτός απέχει πολύ από αντίστοιχες αρχές ευρωπαϊκών κρατών. Μειώνονται οι αρμοδιότητες; Το έργο της ΑΠΑ; Μάλλον το αντίθετο συμβαίνει.

Υπάρχει και η έμμεση παραδοχή από τον διοικητή της ΑΠΑ που μίλησε για δυνατότητα νέων προσλήψεων. Γιατί όχι συμπλήρωση από το υπάρχον προσωπικό; Και γιατί η πρόβλεψη για στελέχωση των θέσεων των προϊσταμένων των γενικών διευθύνσεων και από άτομα από τον ιδιωτικό τομέα με τριετή σύμβαση;

Ένα άλλο κρίσιμο θέμα είναι ο καθορισμός του σχεδίου επιδόσεων του παρόχου από τον ελέγχοντα και η σύνδεση με την απόδοση πόρων του EUROCONTROL και της αποζημίωσης για το προσωπικό. Δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα. Δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Δεν μπορεί να μη συμμετέχει ο πάροχος στη διαμόρφωση αυτού του σχεδίου ούτε είναι υπέρ της ασφάλειας υπέρβαση ορίων. Ο συνδυασμός εξυπηρέτησης και ταχύτητας πρέπει να συνδέεται με την ασφάλεια. Γι᾽ αυτό θεωρούμε ότι οι αποζημιώσεις, στο μεγαλύτερο μέρος, πρέπει να αποσυνδεθούν από αυτούς τους στόχους, οι οποίοι πρέπει να έχουν την έννοια του μπόνους φυσικά. Η διαδικασία αυτή, όπως προβλέπεται, μπορεί να οδηγήσει στο τέλος και σε απώλειες πόρων και για το δημόσιο και για τους εργαζόμενους.

Στο δεύτερο μέρος σχετικά με την ΥΠΑ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ήδη ήταν μια αυτοτελής δημόσια υπηρεσία. Δεν αιτιολογήθηκε η μετατροπή της σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ούτε έχει σχέση με τον κανονισμό 317/19. Η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια δεν είναι δεδομένη με τη νέα μορφή, αλλά και πολλά ζητήματα προκύπτουν σε σχέση με τη λειτουργία της από εδώ και πέρα και με τα οικονομικά αποτελέσματα και για τον φορέα και για τους εργαζόμενους, έτσι όπως δρομολογούνται οι εξελίξεις. Δεν κατανοούμε και δεν συμφωνούμε με αυτή την αλλαγή.

Επίσης, δημιουργείται μια σχέση αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων με την ΑΠΑ είτε σε θέματα διοικητικά, παραδείγματος χάριν, κατάργηση τομέων της ΥΠΑ από τον διοικητή της ΑΠΑ, είτε στα οικονομικά με το σχέδιο επιδοτήσεων από την ΑΠΑ, αλλά και την απόδοση πόρων από την ΥΠΑ προς την ΑΠΑ. Αυτό οδηγεί στην ανάγκη οι στόχοι να διαμορφώνονται μέσα σε ένα πλαίσιο συμφωνημένης συνεργασίας και θεσμοθετημένης ανάμεσα σε όλους τους φορείς. Να μη μείνει στην κατά περίπτωση στο υψηλότατο επίπεδο καλή θέληση συνεργασίας. Να υπάρξει ένα είδος μνημονίου καλής συνεργασίας. Να μην υπάρχει καμμία σκιά για σκοπιμότητες στους καθορισμούς των στόχων.

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

Υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο άρθρο 62 για την επιλογή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της ΥΠΑ από τη Διάσκεψη των Προέδρων, κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, ύστερα από σχετική εισήγηση του Υπουργού. Στην ΑΠΑ γιατί να μην υπάρχει κάτι αντίστοιχο; Και γιατί να μην προβλεφθεί η συμμετοχή εκπροσώπου των εργαζομένων, που είναι έμπειροι και με υψηλό επίπεδο κατάρτισης και εκπαίδευσης;

Επίσης, στο αντικείμενο της εκπαίδευσης των επιθεωρητών του προσωπικού της ίδιας της ΑΠΑ θα μπορούσε να υπάρχει ένα τμήμα ή και μία σχολή στην ΑΠΑ.

Κλείνω και παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, να πάρω λίγο από τον χρόνο της δευτερολογία μου, ένα-δύο λεπτά.

Πόροι και χρηματοδότηση της ΑΠΑ κυρίως από το EUROCONTROL: Προκαλούνται μειώσεις έως και 70% στα εισοδήματα από αποζημιώσεις με τις σημερινές συνθήκες. Επομένως πρέπει να αποδοθεί μέρος από τα αδιάθετα ποσά του EUROCONTROL για το προσωπικό, αλλά και για το Ταμείο Επαγγελματικής Ασφάλισης ΥΠΑ-ΑΠΑ, όπως μετεξελίχθηκε.

Το μέλλον των αερομεταφορών, ιδίως μετά την πανδημία, δεν μπορεί να προβλεφθεί. Το 2013 με τον ν.4146 είχε δημιουργηθεί αποθεματικός λογαριασμός για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων. Αν είχε λειτουργήσει, θα μπορούσε να έχει τώρα έως και 50 εκατομμύρια ευρώ αποθεματικό. Αλλά την τύχη των αποθεματικών τη γνωρίσαμε τα τελευταία χρόνια. Υπάρχουν, λοιπόν, πολλά ανοικτά θέματα, όπως ήδη έχουμε συζητήσει.

Θα κλείσω, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λέγοντας ότι επί της αρχής για αυτόν τον διαχωρισμό έχουμε απαντήσει. Η ΑΠΑ έχει συσταθεί. Υπάρχει. Έχει διοικητή. Μάλιστα, δώσαμε θετική ψήφο στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Το θέμα επί της αρχής σήμερα αφορά στο ίδιο το νομοσχέδιο, στις διατάξεις του για την λειτουργία και τις αρμοδιότητες και της ΥΠΑ και της ΑΠΑ. Όλα αυτά δύσκολα μπορούν να εφαρμοστούν. Και αν εφαρμοστούν, δεν θα έχουν το αποτέλεσμα που πρέπει. Η δημιουργία νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, δηλαδή η μετατροπή της ΑΠΑ, μάλλον με επιστροφή στο παρελθόν μοιάζει. Συζητάμε, λοιπόν, για έναν νόμο ο οποίος αντί να βελτιώσει, χειροτερεύει την κατάσταση.

Επιφυλάχθηκε για την τοποθέτησή μας επί της αρχής στις συνεδριάσεις της επιτροπής. Θέσαμε πολλά ζητήματα και προτάσεις, όπως και σήμερα. Αλλαγές, όμως, στο νομοσχέδιο δεν υπήρξαν ούτε από την πληθώρα παρατηρήσεων και προτάσεων από τους φορείς, που δεν ήταν τυχαία τόσες πολλές. Επίσης, σε καίρια θέματα δεν δόθηκε καμμία απάντηση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

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

Υπάρχουν, λοιπόν, οι κρίσιμες διατάξεις με τις οποίες δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε. Κατά συνέπεια ψηφίζουμε «κατά» επί της αρχής, ενώ θα ψηφίσουμε θετικά σε όσα άρθρα δεν έχουμε λόγο να είμαστε αντίθετοι.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

Ο κ. Μανώλης Συντυχάκης, ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, έχει τον λόγο.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το παρόν σχέδιο νόμου, κατά την άποψη της Κυβέρνησης, είναι ότι θα καταστούν πιο λειτουργικές οι υπηρεσίες στα αεροδρόμια και στην αεροναυτιλίας. Το ζήτημα, βέβαια, για εσάς, για την Κυβέρνηση δεν είναι αυτό ακριβώς, αλλά το πώς θα καταστεί πιο ευέλικτο και πιο αποτελεσματικό για την αύξηση των κυκλοφοριακών ροών προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών.

Άλλωστε, αυτή η ιστορία, το θέμα δηλαδή της απελευθέρωσης και ιδιωτικοποίησης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, έχει ξεκινήσει εδώ και αρκετά χρόνια, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του ᾽90, που με συνέπεια υπηρέτησαν τόσο οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, όσο και του ΣΥΡΙΖΑ και συνεχίζει, φυσικά, εκ νέου σήμερα η Νέα Δημοκρατία. Αυτό, φυσικά, επιταχύνεται μέσα από τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό που επιδιώκει να περιορίσει τον κατακερματισμό του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου μεταξύ εθνικών εναέριων χώρων των κρατών-μελών, των στρατιωτικών και μη στρατιωτικών χρήσεων. Κατά συνέπεια να αυξήσει τη δυνατότητα και την αποτελεσματικότητα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας προς όφελος των αερομεταφορέων, δηλαδή των εταιρειών που κάνουν τις αερομεταφορές, μειώνοντας το κόστος πτήσης και κατ᾽ επέκταση αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία τους.

Γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά τη μεταβίβαση των αεροδρομίων στο ΤΑΙΠΕΔ και μετέπειτα στο υπερταμείο. Ο ν.3913/11 άνοιξε τον δρόμο της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων, για να έρθει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το 2016 και να εκχωρήσει τα δεκατέσσερα αεροδρόμια στη «FRAPORT», ενώ είναι προ των πυλών και τα υπόλοιπα αεροδρόμια. Στην πορεία διαχωρίστηκε λειτουργικά η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με τη δημιουργία της Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, εκχωρώντας στον διοικητή της ΥΠΑ το δικαίωμα να προχωρήσει στο ξεκαθάρισμα του πλεονάζοντος προσωπικού και τελευταία με τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ 4427/16, που η ΥΠΑ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, διαχωρίστηκε νομικά με τη σύσταση δύο νομικών προσώπων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Στα δύο αυτά νομικά πρόσωπα ο ΣΥΡΙΖΑ τότε έδωσε μορφή δημοσίων υπηρεσιών και πανηγύριζε ότι κατάφερε να διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα της διαλυμένης πια Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν άργησε όμως να αποδειχθεί –σε όσους αμφέβαλαν- ότι αυτός που θα παρέχει τις υπηρεσίες αεροδρομίου και αεροναυτιλίας δεν θα είναι πλέον το κράτος, αλλά τα μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα. Αυτό αποδεικνύεται με το παρόν σχέδιο νόμου. Ο αμιγής δημόσιος χαρακτήρας των δύο υπηρεσιών εξαφανίζεται πλέον.

Αυτή η ανεξάρτητη αρχή, η ΑΠΑ, πλέον γίνεται με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια. Δίνονται όλες οι ρυθμιστικές, κανονιστικές και εποπτικές αρμοδιότητες της αεροναυτιλίας. Αναλαμβάνει όλο το εποπτικό κομμάτι, την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και τη χάραξη της εθνικής στρατηγικής αερομεταφορών. Της δίνετε τη δυνατότητα να αναστείλει και να καταργεί τομείς της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας βάζοντας σε κίνδυνο τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, την πυρασφάλεια και άλλα συστήματα. Θα ορίζει τις διακρατικές συμφωνίες, ενώ της δίνετε τη δυνατότητα να έχει πρόσβαση σε απόρρητα έγγραφα, βάζοντας σε κίνδυνο ακόμα και αλληλογραφία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Από την άλλη, έχουμε την ΥΠΑ, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία μετατρέπετε σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, επίσης με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια, δίχως περιουσιακά στοιχεία, καθώς τα αεροδρόμια βρίσκονται στο ΤΑΙΠΕΔ, ενώ η ίδια στεγάζεται σε ενοικιαζόμενα κτήρια. Περιορίζεται ο ρόλος της στην παροχή υπηρεσιών και αεροδρομίων, μέχρι να εκχωρηθούν και αυτά στους ιδιώτες, τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, μέχρι και αυτή να εκχωρηθεί, καθώς επίσης και τις υπηρεσίες υδατοδρομίου που θα δούμε πού θα καταλήξουν και αυτές.

Το πρόσχημα βέβαια που εφηύρε η Ευρωπαϊκή Ένωση για το διαχωρισμό σε ΥΠΑ και ΑΠΑ, την οποία υιοθέτησαν όλες οι κυβερνήσεις των κρατών μελών και οι δικές μας εδώ, είναι ότι δεν μπορεί ο ελέγχων να είναι και ελεγχόμενος. Δεν μπορεί δηλαδή η ίδια η υπηρεσία και να νομοθετεί και να εποπτεύει και να παρέχει και τις εποπτευόμενες υπηρεσίες.

Είναι φανερό ότι ανοίγει ο δρόμος για την πλήρη ιδιωτικοποίηση και των δύο υπηρεσιών με την παραπέρα διεύρυνση της οικονομικής και διοικητικής αυτοτέλειας τους και πολύ σύντομα θα έρθει νέο σχέδιο νόμου, που θα μετατρέπει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και ο εποπτικός έλεγχος της ΑΠΑ επίσης να περνά σε ιδιώτες.

Δεν είναι τυχαίο ότι τοποθετούνται ανοικτά υπέρ του νομοσχεδίου –ποιοι;- ο ΣΕΤΕ, η «FRAPORT», η «AEGEAN», δηλαδή οι φορείς της αγοράς, ακριβώς γιατί εξασφαλίζουν ότι θα έχουν λόγο και στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Από τη συζήτηση που έγινε μέχρι τώρα στην επιτροπή, έγινε φανερή η στρατηγική σύμπλευση της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του Κινήματος Αλλαγής. Κινούνται στον ίδιο στρατηγικό καμβά, αποδεχόμενοι τον κεντρικό πυρήνα της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των αερομεταφορών. Δεν διαφωνούν στον διαχωρισμό της ΥΠΑ σε ΑΠΑ και ΥΠΑ. Τσακώνονται στα επιμέρους, πώς δηλαδή θα δρομολογηθεί αυτή η διαδικασία.

Αποσιωπούν, όμως, σκόπιμα ότι αυτός ο διαχωρισμός με την ανεξάρτητη αρχή και με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια από τη μία και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας από την άλλη ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, επίσης με τη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, οδηγεί αντικειμενικά στην ιδιωτικοποίηση των αερομεταφορών.

Η Κυβέρνηση, στον αντίλογο ότι με τις ρυθμίσεις αυτές τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των πτήσεων, απαντά ότι όχι, δεν διακυβεύεται η ασφάλεια των πτήσεων.

Και όμως, το αντίθετο θα συμβεί. Οι κανόνες ασφάλειας, σύμφωνα με τους νέους κανόνες, πρέπει να υπηρετούν την ανταγωνιστικότητα. Υποτάσσεται η αεροπορική ασφάλεια στη λογική του κόστους-οφέλους. Θα εξαρτάται από την εκτίμηση των κινδύνων. Εισάγεται η ευελιξία στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας, η κατάργηση όλων αυτών των ρυθμίσεων που δυσχεραίνουν την επιχειρηματικότητα, με υπερβολικά περιοριστικές απαιτήσεις και πολύπλοκες χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες.

Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας εργάζεται με ένα συγκεκριμένο μέγιστο φόρτο που προκύπτει από τη συνεκτίμηση των κανόνων ασφαλείας. Η πίεση μέσω της σύνδεσης επιδόσεων και αποδοχών, προκειμένου για παράδειγμα να αυξήσει ο ελεγκτής τη χωρητικότητα του εναέριου χώρου για να μειωθούν οι καθυστερήσεις, οδηγεί σε παραβάσεις των κανόνων ασφαλείας. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας θα πιέζονται να διαχειριστούν περισσότερα αεροπλάνα, για να μη χάσουν χρήματα. Οι κανόνες ασφαλείας θα γίνονται λάστιχο. Λιγότεροι αερολιμενικοί –γιατί αυτό προβλέπεται- σημαίνει και λιγότεροι έλεγχοι σε αεροπλάνα και αεροδρόμια.

Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας θα οδηγήσουν στη μείωση του κόστους για τις αεροπορικές εταιρείες, που χρεώνονται με τα αντίστοιχα τέλη. Αυτό σημαίνει ότι θα υποβαθμίζεται το παραγόμενο επίπεδο ασφαλείας, γιατί τα μέσα, ο εξοπλισμός και άλλα θα θυσιάζονται στο βωμό της μείωσης του κόστους.

Η εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Ενιαίου Ουρανού, πέρα από την κατάργηση κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας στον εναέριο χώρο, θα έχει αρνητικές και επικίνδυνες επιπτώσεις στην ασφάλεια πτήσεων, αφού αντικειμενικά το θέμα της ανταγωνιστικότητας, που λέγαμε και προηγουμένως, θα προβάλλεται ως πλεονέκτημα, για να γίνεται η επίτευξη του μέγιστου δυνατού κέρδους και όχι της μέγιστης ασφάλειας των πτήσεων.

Επιπλέον, επιχειρείτε με το σχέδιο νόμου και την εφαρμογή του περίφημου σχεδίου επιδόσεων, στο άρθρο 43, να συνδέσετε τους μισθούς, τις αποδοχές με κριτήρια ιδιωτικοοικονομικά, όπως η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και η μείωση των καθυστερήσεων. Τα ετοιμάζετε για να τα βρουν έτοιμα οι ιδιώτες επενδυτές, ιδιωτικοποιημένη Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με χαμηλούς μισθούς και ό,τι άλλο προβλέπεται για τους εργαζόμενους. Αυτό βέβαια δεν συμβαίνει στην περίπτωση των αερομεταφορών, συμβαίνει σε όλους τους τομείς της οικονομίας.

Όλα τα παραπάνω προσπαθείτε να τα πετύχετε με τη μείωση και τη σταδιακή κατάργηση της αποζημίωσης του EUROCONTROL. Με πρόσχημα την πανδημία και τη δραστική μείωση των πτήσεων, μειώθηκε κι αυτό το επίδομα. Ναι, αλλά οι εργαζόμενοι συνεχίζουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους και παρόλα αυτά δεν τους δίνετε ούτε αυτό το μειωμένο ποσό από το EUROCONTROL.

Φροντίσατε όμως τον περασμένο Ιούνιο να επιδοτήσετε με δεκάδες εκατομμύρια ευρώ τις αεροπορικές εταιρείες, με προτεραιότητα –όπως λέγατε- τη διασφάλιση θέσεων εργασίας. Τώρα ετοιμάζετε νέα ενισχυτική χρηματοδότηση, πάλι με χρήματα του ελληνικού λαού, ενώ την ίδια στιγμή οι αεροπορικές εταιρείες επιδίδονται σε πογκρόμ απολύσεων των εργαζομένων.

Και έρχεται φυσικά με τη σειρά του ο ΣΥΡΙΖΑ και προτείνει αγορά μετοχών της «AEGEAN», δηλαδή κρατική συμμετοχή. Και τι σημαίνει αυτό; Πολύ ριζοσπαστική πρόταση. Δεν εξυπηρετεί τίποτε άλλο παρά το άλλο μείγμα διαχείρισης του καπιταλισμού, αυτό το σοσιαλδημοκρατικό μοντέλο.

Όμως, η ιστορία έχει απαντήσει σε αυτό, κύριε Παππά και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ. Διδάσκει πως το καπιταλιστικό κράτος ως συλλογικός εκφραστής των συμφερόντων των επιχειρηματικών ομίλων φροντίζει είτε με κρατική συμμετοχή είτε όχι να τους υπηρετεί πάντα και να τους ενισχύει.

Και στη μία περίπτωση της Νέας Δημοκρατίας και στην πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ, που πρόκειται για τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος, το κράτος είναι αυτό που καλύπτει τις ζημιές και τα φέσια των επιχειρηματικών ομίλων.

Επί τη ευκαιρία, να πούμε και αυτό το ανέκδοτο με τον γάιδαρο και το άλογο –δεν ξέρω αν το γνωρίζετε- όπου στον καπιταλισμό το κράτος πουλάει το άλογο στους ιδιώτες σε τιμή γαϊδάρου και αγοράζουν το γάιδαρο από τους ιδιώτες σε τιμή αλόγου. Τι σημαίνει αυτό; Είτε με τη μία μορφή είτε με την άλλη είναι επιζήμιες για τον λαό.

Επίσης, με το σχέδιο νόμου προβλέπεται ρητά ότι δεν θα συσταθούν αεροπορικές αρχές στα αεροδρόμια. Με το «έτσι θέλω» δηλαδή η Κυβέρνηση καταργεί αυτές τις αρχές. Όλοι και όλοι οι αερολιμενικοί που υπηρετούν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι εκατόν ογδόντα άτομα. Οι ογδόντα εξ αυτών στελεχώνουν τα τμήματα αερολιμενικού ελέγχου στα τριάντα πέντε αεροδρόμια, ιδιωτικά και μη. Μιλάμε για πτυχιούχους ΑΕΙ, με μεταπτυχιακά, ξένες γλώσσες, πάρα πολλές εκπαιδεύσεις και εξειδικεύσεις στο αεροπορικό αντικείμενο και όλοι έχουν περάσει από τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας –τέσσερις μήνες- και όλοι κατέχουν και πτυχίο επιπέδου πτήσεων.

Ποιος ο λόγος λοιπόν να καταργηθούν τα ήδη στελεχωμένα, από ιδιαίτερα καταρτισμένους υπαλλήλους και πλήρως λειτουργούντα, αερολιμενικά τμήματα; Ποιος λόγος να πάψουν να υπάρχουν κρατικοί έλεγχοι στους ιδιώτες των αεροδρομίων, όταν ήδη υπάρχει και πλήρως λειτουργεί η δομή τους; Τι θα κερδίσει το κράτος και το δημόσιο από αυτή την κατάργηση;

Ποιος θα ωφεληθεί; Διότι οι μόνοι που συμφωνούν με αυτό το σχέδιο νόμου –το είπαμε- είναι η «FRAPORT», είναι η «AEGEAN» και η ΙATA. Αυτοί θα ωφεληθούν.

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι το σχέδιο νόμου υπηρετεί την πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών και υπηρεσιών. Οι επιπτώσεις θα είναι εμφανείς με σοβαρούς κινδύνους για τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας και όσον αφορά τον εθνικό εναέριο χώρο της χώρας μας και τον τουρισμό, σε μια περίοδο μάλιστα που τίθεται σε αμφισβήτηση από την Τουρκία με τη συνδρομή του ΝΑΤΟ τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας με τις γκρίζες ζώνες στο Αιγαίο, με την αμφισβήτηση της Συνθήκης της Λωζάνης και πάει λέγοντας.

Θα επιβαρυνθεί ακόμα περισσότερο η δυνατότητα ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Άρα θα γίνουν πιο ακριβές οι υπηρεσίες αερομεταφοράς για τα λαϊκά στρώματα, για τα λαϊκά νοικοκυριά. Θα επιβαρυνθούν ακόμα περισσότερο οι συνθήκες των εργαζομένων στον τομέα των αερομεταφορών και ειδικότερα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, από τη στιγμή που υπάρχει μια σειρά διατάξεων που υποκρύπτουν αυτή την επιδείνωση.

Για όλες αυτές τις εξελίξεις το ΚΚΕ είχε προειδοποιήσει έγκαιρα. Κάποιοι μας λοιδορούσαν λέγοντας ότι αυτά που λέμε είναι αναχρονιστικά και ουτοπικά, ότι πλέον είναι δεδομένα και δεν γυρίζουν πίσω. Εμείς λέμε ότι ουτοπικό είναι να πιστεύει κανείς ότι μπορούν οι εργαζόμενοι να διασφαλίσουν τη δουλειά τους σε ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια και ιδιωτικοποιημένη αεροναυτιλία. Εμείς λέμε ότι όλα τα υποτάσσουν στο καπιταλιστικό κέρδος και οι εργαζόμενοι, ο λαός πρέπει να δώσουν τη μάχη για να πάψει να υπάρχει αυτό το κέρδος και όχι για να διορθώνουμε τους αστικούς νόμους, που με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο το καπιταλιστικό κέρδος πάντα εξυπηρετεί.

Η Κυβέρνηση, φοβούμενη τις αντιδράσεις των εργαζομένων και τη σημερινή εικοσιτετράωρη απεργία, έβαλε λυτούς και δεμένους για να εμποδίσει τον αγώνα τους. Το δικαστήριο -πάντα στις επάλξεις της τήρησης του νόμου και της τάξης- έβγαλε παράνομη την απεργία των εργαζομένων στα αεροδρόμια, όπως έκανε και με την απεργία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας στις 26 του Οκτώβρη, όπως κάνει με όλες σχεδόν τις απεργίες. Παράνομες και καταχρηστικές! Η ταχύτητα ανταπόκρισης της ελληνικής δικαιοσύνης στις περιπτώσεις απεργίας επιβεβαιώνει την εχθρότητα του αστικού συστήματος απέναντι στο δικαίωμα της απεργίας.

Το ΚΚΕ, κυρίες και κύριοι, ζήτησε την απόσυρση του σχεδίου νόμου, για να μην περάσει αυτός ο νόμος-έγκλημα. Φυσικά, δε μας εξέπληξε η Κυβέρνηση, δεν το έκανε δεκτό. Είναι ξεκάθαρο για εμάς ότι σε αυτόν τον αντιλαϊκό δρόμο η κοινωνία θα υποστεί τις συνέπειες της ιδιωτικοποίησης και τη συντριβή των εργασιακών δικαιωμάτων με ακριβές υπηρεσίες.

Για το ΚΚΕ το κρίσιμο ήταν να μη χωριστεί το κανονιστικό εποπτικό κομμάτι από το επιχειρησιακό. Το κόμμα μας όχι μόνο τώρα, πάντα πάλευε και παλεύει ενάντια στην ιδιωτικοποίηση και τις συνέπειές της στον λαό, σε συνδυασμό με τον αγώνα για μεταφορές, άρα και αερομεταφορές και αεροδρόμια που να είναι κοινωνική λαϊκή ιδιοκτησία. Θεωρεί ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να είναι ενιαία υπό κρατικό έλεγχο, να συμπεριλαμβάνονται η αεροναυτιλία και όλα τα αεροδρόμια στη δύναμή της και όλες οι αρμοδιότητες για τη διασφάλιση της εθνικής κυριαρχίας, της αποτελεσματικής ασφάλειας πτήσεων και η κατοχύρωση εργασιακών ασφαλιστικών δικαιωμάτων των εργαζομένων. Πρέπει να είναι ενταγμένοι και αυτοί σε έναν ενιαίο φορέα αερομεταφορών, που θα έχει ως αποστολή την εξυπηρέτηση των λαϊκών αναγκών και όχι την κερδοφορία των μονοπωλιακών ομίλων.

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, εμείς καλούμε τους εργαζόμενους να μην υποκύψουν σε αυτά τα σχέδια της Κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να διατρανώσουν την αντίθεσή τους στο ξήλωμα των κατακτήσεων τους, να απορρίψουν τα απατηλά προτάγματα του κοινωνικού διαλόγου με την Κυβέρνηση και τις αυταπάτες που οδηγούν στη λογική του μικρότερου κακού.

Ο ισχυρισμός ότι μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με την ολοκλήρωση της ενοποίησης, με κοινή πολιτική σε όλους τους τομείς διασφαλίζεται η σταθερότητα και η εγγύηση της εθνικής κυριαρχίας αποδείχτηκε τελικά ότι είναι ένα πολύ μεγάλο παραμύθι.

Κατά συνέπεια εμείς, κύριε Πρόεδρε, ως ΚΚΕ καταψηφίζουμε το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Και τέλος -μία κουβέντα μόνο- έχουμε καταθέσει μία τροπολογία για την παροχή προθεσμίας στους υποψήφιους στις προκηρύξεις του ΑΣΕΠ 1ΓΕ/2019 και 2ΓΕ/2019, σχετικά με την προσκόμιση του παραβόλου των 3 ευρώ. Νομίζουμε ότι είναι ένα δίκαιο αίτημα, δεν ευθύνονται οι εκπαιδευτικοί και πρέπει η Κυβέρνηση να κάνει αποδεκτή αυτή την τροπολογία.

Ευχαριστώ.

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

Ο κ. Βασίλης Βιλιάρδος, ειδικός αγορητής από την Ελληνική Λύση, έχει τον λόγο.

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

Κατ’ αρχάς, σεβόμενος τους κοινοβουλευτικούς κανόνες, δεν θέλησα να συμμετέχω στην προηγούμενη συζήτηση, επειδή δεν είμαι σήμερα Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, αλλά εισηγητής. Η άποψή μας πάντως σχετικά με τις συλλήψεις των γυναικών χθες είναι πως ήταν απαράδεκτες, μεταξύ άλλων επειδή ο νόμος που ισχύει είναι ασαφής. Οπότε είναι υποχρεωμένη η Κυβέρνηση να τον αποσαφηνίσει, έτσι ώστε να μην υπάρχουν περιττές συγκρούσεις και τέτοιου είδους ανεπίτρεπτες συλλήψεις.

Το θέμα πάντως του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, των ανθρωπίνων ελευθεριών καλύτερα, παράλληλα με τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την καταπολέμηση της πανδημίας, είναι πράγματι κάτι που απασχολεί όλα τα δημοκρατικά κράτη, όχι μόνο όσον αφορά τις συναθροίσεις και τις διαδηλώσεις, αλλά και την υποχρεωτικότητα του εμβολίου -τονίζω την υποχρεωτικότητα, με την οποία δεν συμφωνούμε- καθώς επίσης και πολλά άλλα.

Σε σχέση με όλα όσα ειπώθηκαν τώρα σχετικά με την «AEGEAN», τα warrants είναι πράγματι εξασφάλιση του κράτους και τα 120 εκατομμύρια ευρώ στήριξης δεν είναι πολλά συγκριτικά με άλλες χώρες. Όμως, όλα θα κριθούν από το τελικό αποτέλεσμα, ενώ το μεγάλο πρόβλημα είναι τα ΣΔΙΤ και οι αποζημιώσεις που ζητούνται, όπως τα 175 εκατομμύρια ευρώ από τη «FRAPORT», αλλά και από άλλες εταιρείες που λειτουργούν με αυτόν τον τρόπο.

Στο νομοσχέδιο τώρα, κατ’ αρχάς, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον Υπουργό για τις αναλυτικές απαντήσεις του. Θα ήταν πολύ εποικοδομητικό να λειτουργούσαν ανάλογα οι συνάδελφοί του. Αυτός είναι, άλλωστε, ο έμπρακτος σεβασμός προς τις δημοκρατικές διαδικασίες και στο Κοινοβούλιο. Δυστυχώς, όμως, θα το καταψηφίσουμε κυρίως για λόγους αρχής, όπως θα εξηγήσουμε παρακάτω.

Ειδικότερα, στην πρώτη επιτροπή αναφέραμε πως πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, όπως τεκμηριώνεται μεταξύ άλλων από το πλήθος των σχολίων που αναρτήθηκαν στη διαβούλευση, ενώ υπάρχουν αντιδράσεις από την ΥΠΑ που στο παρελθόν ήταν πιο έντονες.

Σήμερα, όμως, αφ’ ενός μεν όλο και περισσότεροι Έλληνες έχουν συμβιβαστεί με τις συνεχείς μνημονιακές διατάξεις -δεν είναι τίποτε άλλο- αφ’ ετέρου υπάρχει η μεγάλη πτώση στην κίνηση των αεροδρομίων, ενώ ενδεχομένως αυτός είναι ο λόγος που προωθείται το σχέδιο νόμου τώρα.

Μπορεί πάντως να φαίνεται ως μια αυτονόητη ενέργεια, ως μια ευρωπαϊκή πρακτική με στόχο τον διαχωρισμό της εποπτείας από την ΑΠΑ ως μίας ανεξάρτητης αρχής και της λειτουργίας από την ΥΠΑ ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με τη διάσπαση της σημερινής ΥΠΑ, αλλά στην ουσία αυτό που δρομολογείται είναι ο περιορισμός της ΥΠΑ και των εξόδων της προς όφελος των παραχωρησιούχων.

Οφείλουμε να συμπληρώσουμε εδώ πως το νομοσχέδιο ψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ, αλλά δεν υλοποιήθηκε, ενώ σύμφωνα με δηλώσεις στελεχών του το έκανε κατ’ ανάγκη για να εισπράξει μία δόση των μνημονίων.

Κατά την άποψή μας, είναι απαράδεκτο τόσο το να υπογράφεις κάτι χωρίς να τιμάς την υπογραφή σου όσο και το να δηλώνεις χρόνια μετά πως ήταν προϊόν καταναγκασμού, αφού κανένας δεν σε υποχρεώνει να κυβερνάς ούτε να σκύβεις το κεφάλι.

Όσον αφορά τώρα την Κυβέρνηση, αιτιολογεί όλες τις ενέργειές της επικαλούμενη συνεχώς το προηγούμενο του ΣΥΡΙΖΑ, όπως το ξεπούλημα των ενεργειακών μας επιχειρήσεων, την παράδοση του ονόματος της Μακεδονίας στα Σκόπια, τις ετεροβαρείς συμβάσεις του ΣΥΡΙΖΑ που επικυρώνει και λοιπά. Είναι ντροπή να χρησιμοποιεί τέτοιες μεθόδους για να αποφεύγει το πολιτικό κόστος για τις δικές της επιλογές, το να ισχυρίζεται δηλαδή πως το κράτος έχει συνέχεια, όταν και όπου τη συμφέρει. Με τον τρόπο αυτό προβληματίζει και προσβάλλει επιπλέον τα στελέχη και τους Βουλευτές της, που θα ήθελαν να εφαρμοστεί η δική τους πολιτική, όχι η πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ. Είμαστε σίγουροι ότι ντρέπονται για τις επιλογές της ηγεσίας τους, όπως άλλωστε το έχουμε διαπιστώσει πολλές φορές προσωπικά.

Στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου τώρα και στο πρώτο κεφάλαιο συστήνεται η ΑΠΑ, περιγράφεται το σχέδιο λειτουργίας και οι αρμοδιότητές της, η διοίκηση και ο τρόπος εκλογής της, το εκτελεστικό συμβούλιο, η στελέχωση, η οργανωτική δομή, ο προϋπολογισμός, καθώς επίσης και ο τρόπος επίλυσης διαφορών και διοικητικών θεμάτων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο καλύπτονται θέματα μεταβατικής μορφής σχετικά με τη μεταφορά δραστηριοτήτων, οι αποζημιώσεις προσωπικού για την απώλεια ειδικότητας, η διαχείριση ποσών από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από το EUROCONTROL, ο κανονισμός επίγειας εξυπηρέτησης και τα τέλη εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων.

Στο δεύτερο μέρος αναγράφονται θέματα σχετικά με τον μετασχηματισμό ή υποβιβασμό της σημερινής ΥΠΑ με τη σύστασή της ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων, ο καθορισμός διοικητή και διοικητικού συμβουλίου, οι αρμοδιότητες και ο τρόπος επιλογής τους, ρυθμίσεις για τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας που παραμένει στην ΥΠΑ, ο προϋπολογισμός της, η οικονομική διαχείριση και οι πόροι της.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος περιλαμβάνονται άλλες διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών.

Συνεχίζοντας, το νομοσχέδιο έχει ως βασικό στόχο τη διάσπαση της ΥΠΑ και τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης από το κράτος εποπτικής αρχής, της ΑΠΑ. Η ΥΠΑ θα περιοριστεί σε ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που θα λειτουργεί κάποια αεροδρόμια που έχουν παραμείνει υπό κρατικό έλεγχο, τα ζημιογόνα, αφού τα κερδοφόρα έχουν ξεπουληθεί. Θα αποχωρήσει, δηλαδή, από όλα τα υπόλοιπα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, ενώ θα επικεντρωθεί στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης των μη παραχωρημένων αεροδρομίων και υδατοδρομίων.

Συμπερασματικά, λοιπόν, ο σκοπός του νομοσχεδίου είναι ο διαχωρισμός του εποπτικού από τον λειτουργικό τομέα με στόχο τη μείωση του κόστους, παρά το ότι η ΥΠΑ έχει αξιοζήλευτες επιδόσεις στα αεροδρόμια που λειτουργεί.

Σε κάθε περίπτωση, δεν φαίνεται να υπάρχει πρόβλημα στην παρούσα κατάσταση, πόσω μάλλον όταν η ΥΠΑ είχε σημαντικά ρεκόρ ασφαλείας. Βέβαια, η ίδια λογική εφαρμόστηκε με την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή των Σιδηροδρόμων, με τη ΡΑΣ, καθώς επίσης και με τη ΡΑΕ στην πορεία του ξεπουλήματος των αντίστοιχων κρατικών εταιρειών, με την έννοια πως ανεξαρτητοποιείται η ρυθμιστική αρχή, μένει κρατική η υποδομή που επιβαρύνει το δημόσιο με ζημίες και ιδιωτικοποιούνται πάντοτε οι κερδοφόρες υπηρεσίες.

Εν προκειμένω, εμείς είμαστε αντίθετοι γενικότερα με τη συνεχή δημιουργία ανεξάρτητων αρχών, πόσω μάλλον όταν αυτές χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό, χωρίς ουσιαστικά να ελέγχονται. Εκτός αυτού, δεν θα διαλύαμε ποτέ μια δημόσια υπηρεσία που λειτουργεί σωστά σε έναν στρατηγικό τομέα της χώρας. Επομένως δεν θέτουμε καν θέμα για το εάν έχουν λογική ή όχι τα άρθρα του νομοσχεδίου, αφού το ίδιο το νομοσχέδιο είναι σε λάθος λογική.

Συνεχίζοντας, θέλω να πω ότι δεν αναφέρεται κανένα κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους -είμαστε συνηθισμένοι σε αυτό- παρά το ότι με βάση τη σύμβαση, το ποσοστό που εισπράττει το κράτος από τα τέλη αναδιανέμεται με το μεγαλύτερο μέρος του να οδηγείται στην ΑΠΑ, όπως αναφέρει στην έκθεσή του το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Πάντως, ζητήσαμε την επιβεβαίωση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και του Υπουργού περί μηδενικού ή μη δυνάμενου να υπολογιστεί κόστους του σχεδίου νόμου, χωρίς να μας δοθεί καμμία απάντηση.

Αναφέραμε τώρα πως η ΥΠΑ θα παράγει ζημίες, αφού θα πρέπει να λειτουργεί τα είκοσι τρία ζημιογόνα δημόσια αεροδρόμια, όπως τις αεροδιακομιδές και τις άγονες γραμμές με κόστος που μπορεί να φτάσει στα 40 εκατομμύρια ευρώ.

Τονίσαμε δε, πως από τις δώδεκα άγονες γραμμές το 2010 με κόστος τότε 22 εκατομμύρια ευρώ, μετά την ουσιαστική απορρόφηση της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» από την «AEGEAN» το 2012, υπό τον κ. Χατζηδάκη βέβαια, οι άγονες γραμμές έγιναν είκοσι τέσσερις με κόστος 157 εκατομμύρια, όπως καταθέσαμε στα Πρακτικά, αν και στη συνέχεια μειώθηκε.

Όσον αφορά τις αεροδιακομιδές, το κόστος ανερχόταν στα 10 εκατομμύρια πριν την πανδημία, ενώ εξυπηρετούνταν σε μεγάλο βαθμό από την Πολεμική μας Αεροπορία καταπονώντάς τη. Επομένως θα δημιουργηθεί κόστος για το δημόσιο, ενδεχομένως σημαντικό.

Επίσης, εκφράσαμε την άποψη πως με τη διάσπαση της ΥΠΑ σε ΑΠΑ και ΥΠΑ νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου θα υπάρξει μείωση του κόστους της «FRAPORT». Ίσως αυτό να είναι το επιδιωκόμενο.

Αφού αναλύσαμε τώρα τα άρθρα ένα προς ένα και δεν υπάρχει λόγος να επαναλαμβανόμαστε, ζητώντας την απόσυρση του 43 και 52 για λόγους που αναφέραμε, το γενικό συμπέρασμά μας ήταν το εξής: Το σχέδιο νόμου προβλέπει την ίδρυση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, της ΑΠΑ, επιχειρώντας να συμβαδίσει με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς επίσης, να διαχωριστούν οι αρμοδιότητες κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Εντούτοις, για την υλοποίηση του συγκεκριμένου στόχου θα αρκούσε αρχικά η υιοθέτηση του συνόλου των σχετικών κανόνων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Αντίθετα, όμως, το νομοσχέδιο υιοθετεί επιλεκτικά τους ευρωπαϊκούς κανόνες, δημιουργώντας έτσι έναν ατελή και εν τέλει προβληματικό από τη γένεσή του οργανισμό, ενδεχομένως για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα συγκεκριμένων κλάδων, καθώς επίσης ομάδων που θέλει να ευνοήσει.

Μάλιστα, αυτή η αρχή θα είναι αρμόδια για να χαράσσει τη στρατηγική των αερομεταφορών της χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1. Ο στόχος του φαίνεται να είναι η δημιουργία ενός οργανισμού με υπερεξουσίες του διοικητή και του εκτελεστικού συμβουλίου, οι οποίοι θα μπορούν να λειτουργούν αυθαίρετα, δηλαδή θα παρεμβαίνουν όποτε το κρίνουν σκόπιμο στην απρόσκοπτη εκτέλεση των επιθεωρήσεων, οι οποίες, όμως, οφείλουν να διενεργούνται αποκλειστικά και μόνο από τους επιθεωρητές, σύμφωνα με τους κανονισμούς της EASA και της Κομισιόν.

Κατά τη δική μας άποψη, ο ρόλος των οργάνων της διοίκησης θα έπρεπε να είναι καθαρά εποπτικός, να περιορίζεται στον έλεγχο της νομιμότητας κατά την εκτέλεση του επιχειρησιακού έργου, χωρίς δυνατότητα παρέμβασης στην εκπόνηση των προγραμμάτων επιθεώρησης, στη διαδικασία επιβολής κυρώσεων και στον καθορισμό των προτεραιοτήτων της επιθεώρησης. Άλλωστε, ο έλεγχος και η εποπτεία της ασφάλειας των πτήσεων, των εγκαταστάσεων, του προσωπικού και των επιβατών είναι εξίσου σημαντικά. Οπότε, δεν συμβαδίζει με το πνεύμα της εύρυθμης και αντικειμενικής λειτουργίας η ιεράρχηση των ελέγχων από την εκάστοτε διοίκηση, βάσει αυθαίρετων και επιλεκτικών επιλογών.

Εκτός αυτού, είναι καινοφανής η διάταξη του σχεδίου νόμου η οποία προβλέπει τα πρόστιμα στους αεροπορικούς φορείς να υπολογίζονται επί του κύκλου εργασιών του μη συμμορφούμενου με τα πρότυπα φορέα, όχι με κριτήριο τη βαρύτητα και το είδος της παράβασης, όπως ασφαλώς θα ήταν λογικό.

Ο αριθμός των επιθεωρητών της ΑΠΑ που προβλέπονται είναι ανεπαρκής, ενώ για τον καθορισμό τους θεωρούμε πως δεν λήφθηκαν πιθανότατα υπ’ όψιν οι ιδιαιτερότητες της χώρας μας, ο αριθμός των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτά, καθώς επίσης η κατανομή τους ανά την επικράτεια.

Ο σκοπός των επιθεωρητών είναι να διασφαλίζουν την επαρκή εποπτεία των ανωτέρω φορέων, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις και με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να μην οδηγηθούμε σε πλημμελείς ελέγχους και να τιναχτεί στον αέρα η απόλυτη προτεραιότητα της ασφάλειας.

Συνεχίζοντας, στο σχέδιο νόμου προβλέπεται, κατά παράβαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, η επαναξιολόγηση των επιθεωρητών, οι οποίοι όμως είναι ήδη πιστοποιημένοι και εναρμονισμένοι με τα πρότυπα που καθορίζονται από τον ευρωπαϊκό ελεγκτικό μηχανισμό. Θεσπίζονται δε αυθαίρετα κριτήρια αξιολόγησης, με αποτέλεσμα να τίθεται σε αμφισβήτηση η αξιοπιστία του επιθεωρησιακού ελέγχου, οπότε σε τελική ανάλυση η ασφάλεια των πτήσεων. Έτσι, ενώ πολύ σωστά απαιτεί για τους επιθεωρητές εμπειρία στον κλάδο τους, κατά παράβαση των ευρωπαϊκών κανονισμών, την περιορίζει στην τελευταία δεκαετία αντί να την αξιολογεί ως συνολική εμπειρία. Το αποτέλεσμα της διάταξης αυτής είναι να κινδυνεύουν να βρεθούν εκτός της ΑΠΑ επιθεωρητές με πολυετή εμπειρία.

Ταυτόχρονα, καθιερώνει ασυμβίβαστα για τους επιθεωρητές για το χρονικό διάστημα μετά την αποχώρησή τους από την ΑΠΑ, τα οποία δεν προβλέπονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Με τον τρόπο αυτό, όμως, καταδικάζει στην ανεργία όσους επιθεωρητές αποχωρούν από την ΑΠΑ για οποιονδήποτε λόγο, χωρίς να υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος λόγος.

Τέλος, εντελώς αυθαίρετα και αναιτιολόγητα διαχωρίζει τα πτυχία των επιθεωρητών εναέριας κυκλοφορίας από τα υπόλοιπα αεροπορικά πτυχία, ενώ θα έπρεπε να υπάρχει μία ενιαία εποπτική αρχή για όλα τα αεροπορικά πτυχία. Λογικά, επομένως, δημιουργούνται ερωτήματα για τη σκοπιμότητα του διαχωρισμού, θεωρώντας πως στην ουσία πρόκειται για μία ακόμη μνημονιακή υποχρέωση.

Κλείνοντας, να πω ότι οι βασικές αντιρρήσεις μας, εκτός από τη γενικότερη για τις ανεξάρτητες αρχές, είναι οι εξής: Πρώτον, δεν εξυπηρετούνται τα συμφέροντα της χώρας, των πολιτών και των επιβατών και αφαιρείται κρατικός έλεγχος και η εποπτεία από όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Δεύτερον, η προσχηματική διεξαγωγή τακτικών και έκτακτων ελέγχων δεν μπορεί να υποκαταστήσει την επιτόπια παρουσία της εποπτικής αρχής. Η ιδιωτικοποιημένη μορφή των αεροδρομίων επιτάσσει αυξημένο έλεγχο από το κράτος. Τρίτον, η μεταφορά όλων των αρμοδιοτήτων της παλαιάς ΥΠΑ στην ΑΠΑ, χωρίς τη στελέχωση στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπου ήδη υπάρχει η δομή των αερολιμενικών τμημάτων, δημιουργεί κενά στην ασφάλεια και επιτρέπει την ανεξέλεγκτη αυθαιρεσία των εταιρειών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, όπως είπαμε στην αρχή, θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

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

Τελευταίος αγορητής είναι ο κ. Κρίτων Αρσένης από το ΜέΡΑ25.

Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

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

Βουλεύτρια και Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, η Κυβέρνηση πραγματικά μετατρέπεται σε δημόσιο κίνδυνο, τόσο για την υγεία -κάτι προφανές-, όσο και για τη δημοκρατία, με αυτά που βλέπουμε από τη 17 Νοέμβρη ως σήμερα. Όμως βλέπουμε ότι με το νομοσχέδιο αυτό μετατρέπεται σε δημόσιο κίνδυνο και σε διευρυνόμενους τομείς, όλο και περισσότερους.

Το νομοσχέδιο αυτό απορρυθμίζει στην πράξη, πρώτον, τη λειτουργία των μεγάλων ιδιωτικών επιχειρήσεων στα αεροδρόμια, καταργεί την εποπτική εικόνα, την εποπτική ικανότητα του δημοσίου έναντι των μεγάλων ιδιωτικών εταιρειών. Χαρακτηριστικός είναι ο ενθουσιασμός των εταιρειών αυτών στη διαβούλευση και στην ακρόαση των φορέων. Πραγματικά είχαν να πουν μόνο τα καλύτερα γι’ αυτό το νομοσχέδιο!

Με το νομοσχέδιο αυτό παύει το δημόσιο να είναι εγγυητής των δικαιωμάτων των επιβατών, αλλά και της ασφάλειας αεροδρομίων. Καταργείται, δηλαδή, η ικανότητά του να εποπτεύσει την εφαρμογή των δικαιωμάτων αυτών και μένει τελικά η όλη εφαρμογή των υφιστάμενων εθνικών και ευρωπαϊκών διατάξεων στον έλεγχο των εταιρειών στην πράξη.

Δεν υπάρχει ούτε ένα άρθρο σε αυτό το νομοσχέδιο που να εξυπηρετεί και να προασπίζει το δημόσιο συμφέρον. Υπάρχουν, όμως, πολλά άρθρα που στοχεύουν στην ενίσχυση της «FRAPORT», της «AEGEAN» και μάλιστα ανοίγει τον δρόμο για την ιδιωτικοποίηση της ΥΠΑ και της ΑΠΑ, που είναι ανεξάρτητη αρχή, που θα υποχρηματοδοτείται και άρα θα υπάρξει θέμα βιωσιμότητας της λειτουργίας της.

Επειδή η καρδιά του νομοσχεδίου είναι η κατάργηση των κρατικών αεροπορικών αρχών, οι οποίες έχουν την κανονιστική ρύθμιση, την εποπτεία και την πιστοποίηση της εύρυθμης λειτουργίας των αερολιμένων της χώρας, της τήρησης κανονισμών και διαδικασιών ασφαλείας και συμβατικών υποχρεώσεων του φορέα λειτουργίας του αερολιμένα, του παρόχου υπηρεσιών διαχείρισης πεδίου στάθμευσης αεροσκαφών, του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας του αερολιμένα και των παρόχων επίγειας εξυπηρέτησης που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα, όλων αυτών, δηλαδή, που δήλωσαν ενθουσιασμένοι για το νομοσχέδιο, που τους ελέγχει ως προς την τήρηση των διατάξεων διεθνών συμβάσεων και κανονισμών, ως προς την τήρηση της νομοθεσίας περί δικαιωμάτων των επιβατών, των ατόμων με αναπηρία, ως προς την εφαρμογή αερολιμενικών, υγειονομικών και περιβαλλοντικών κανονισμών και διατάξεων.

Επειδή μέσα σε αυτούς είναι και η «FRAPORT» κάναμε μια έρευνα στα δημοσιεύματα της τελευταίας περιόδου. Βλέπουμε δημοσιεύματα: «Βολές κατά της «FRAPORT GRECEE» από την ΕΣΑΜΕΑ. Καταγγέλλουν στα Χανιά τη συμπεριφορά της «FRAPORT» σε ΑΜΕΑ», «Χωρίς αντισηπτικά και μάσκες και γάντια το «Μακεδονία», «Εργαζόμενοι της «FRAPORT» χωρίς μάσκα» κ. ο. κ.. Οπότε τα δημοσιεύματα αυτά έπιασαν τόπο. Η Κυβέρνηση έφερε ένα νομοσχέδιο που να ρυθμίζει το πρόβλημα από την άλλη πλευρά, όχι από την πλευρά του δημοσίου συμφέροντος, αλλά από την πλευρά της ανεξέλεγκτης λειτουργίας και της απουσίας προστασίας της εφαρμογής των κοινών μας κανόνων, απουσίας εφαρμογής και προστασίας των δικαιωμάτων των πολιτών και της ασφάλειας του αεροδρομίου.

Είναι συγκλονιστική και η έννοια της αριστείας που εφαρμόζεται εδώ πέρα, καθώς η Κυβέρνηση, όχι μόνο επιλέγει να συρρικνώσει την ΑΠΑ από το προηγούμενο νομοσχέδιο του 2016 από τους τετρακόσιους ογδόντα επτά εργαζόμενους στους εκατόν εβδομήντα δύο, όχι μόνο επιλέγει να συγκεντρώσει όλο το δυναμικό της ΑΠΑ στην Αθήνα, αλλά συρρικνώνει και το ποσοστό των εργαζομένων που είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης. Και μάλιστα, όχι μόνο απολύει -διώχνει από την ΑΠΑ εργαζόμενους πανεπιστημιακής εκπαίδευσης- αλλά θα προσλάβει έξτρα εργαζόμενους για να καλύψουν το οργανόγραμμα, που δεν είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης!

Είναι ενδιαφέρον το πόσο η Κυβέρνηση κινείται πλήρως ενάντια στο ευρωπαϊκό κεκτημένο, δημιουργώντας ένα μοναδικό δικό της μοντέλο εξυπηρετήσεων. Αυτό το μοντέλο που εφαρμόζει για την ΑΠΑ δεν υπάρχει ούτε στη Γαλλία, ούτε στην Ιταλία, ούτε στην Ελβετία, ούτε σε καμμία άλλη χώρα. Ας δούμε, αν εφαρμόζαμε τα μοντέλα των άλλων χωρών, ποιος θα έπρεπε να ήταν αριθμός εργαζομένων στην ΑΠΑ. Και πάλι η αναλογία είναι μόνο για τα πιστοποιημένα από την EASA αεροδρόμια, που στην Ελλάδα είναι τριάντα δύο. Με το αντίστοιχο γαλλικό μοντέλο στην Ελλάδα θα έπρεπε να είχαμε χίλιους και πλέον εργαζόμενους. Με το ιταλικό μοντέλο θα έπρεπε να έχουμε πεντακόσιους δεκαεννέα εργαζόμενους, συν όσους απασχολεί η Ιταλία μέσω της αστυνομίας της. Με το ελβετικό μοντέλο θα έπρεπε να είχαμε στην Ελλάδα χίλιους τριακόσιους είκοσι, αντί για τους εκατόν εβδομήντα δύο εργαζόμενους που προτείνει Κυβέρνηση. Με το ιρλανδικό μοντέλο χίλιους τετρακόσιους σαράντα οκτώ, με το βρετανικό χίλιους εκατόν είκοσι έξι και με το γερμανικό πεντακόσιους ενενήντα έναν ευρώ, συν τους ανθρώπους που απασχολούνται από την Αστυνομία της, για τους οποίους δεν υπάρχουν ακριβή νούμερα. Αυτή θα ήταν η επιλογή της Κυβέρνησης, εάν αντέγραφε κάποιο από τα ευρωπαϊκά πρότυπα, από τα μοντέλα άλλων χωρών. Επειδή, όμως, ο στόχος της Κυβέρνησης είναι η απορρύθμιση, η απόσυρση του δημοσίου συμφέροντος από τα αεροδρόμια, το να μην ελέγχονται οι αεροπορικές εταιρείες και οι πάροχοι των αεροδρομίων για το αν τηρούν τα δικαιώματα των επιβατών, την ασφάλεια αεροδρόμιο κ. ο. κ., η Κυβέρνηση επιλέγει το εξής: Σε μια Ελλάδα, που σε αντίθεση με όλες τις άλλες χώρες που ανέφερα έχει νησιωτικότητα, έχει πάρα πολλά αεροδρόμια τα οποία είναι και διεθνή και είναι σε μικρά και μεγαλύτερα νησιά, από την Αθήνα εν μέσω τουριστικής αιχμής κάποια από τα επόμενα καλοκαίρια, οι άνθρωποι θα καλούνται να παρακολουθήσουν αυτά τα αεροδρόμια και την τήρηση των κανόνων σε αυτά. Είναι προφανώς αδύνατο. Προφανώς, ο στόχος της Κυβέρνησης είναι να μη γίνει η εφαρμογή του νόμου και η προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών.

Όμως, επειδή ο Υπουργός, που αυτή τη στιγμή λείπει από την Αίθουσα, στην τελευταία του ομιλία χθες παρουσίασε, για ακόμη μία φορά, μία διαστρεβλωμένη πραγματικότητα, θέλω να αναφερθώ σε επτά σημεία όπου διαστρέβλωσε την πραγματικότητα.

Ανέφερε ο Υπουργός ότι μια επιτροπή ασχολήθηκε με τον νόμο περί ΑΠΑ, με αυτόν τον νόμο. Η επιτροπή αυτή αποτελούνταν από τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, τους διοικητές ΑΠΑ και ΥΠΑ, μία ομάδα εργασίας κ.λπ.. Αλήθεια, αφού αυτή η επιτροπή στήθηκε τον Δεκέμβριο του 2019, πώς συμμετείχε ο διοικητής ΑΠΑ ενώ διορίστηκε τον Ιούλιο; Να θυμίσω ότι στις 30 Ιουνίου κατατέθηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο η πρόταση αυτή.

Επίσης, αναφέρετε ότι ο εκπρόσωπος της EASA συμμετείχε και είχε ελέγξει αυτό το νομοθέτημα, το νομοσχέδιο, όπως, βεβαίως, είχε ελέγξει ο ίδιος εκπρόσωπος και το προηγούμενο. Και πάλι εδώ προσπαθείτε να παραπλανήσετε, διότι, ξέρετε, η EASA μπορεί να λειτουργεί συμβουλευτικά, αλλά δεν παρεμβαίνει στις επιλογές των κυβερνήσεων και γι’ αυτό δεν παρενέβη όταν η προηγούμενη κυβέρνηση πρότεινε περίπου πεντακόσιους εργαζόμενους και δεν παρεμβαίνει σε εσάς που προτείνετε εκατόν εβδομήντα δύο. Θα παρέμβει, όμως, για τον αν εφαρμόζονται οι κανονισμοί και η ασφάλεια αεροδρομίων. Τότε είναι που θα παρέμβει και τότε είναι που θα κάνει την έκθεσή της.

Είπε ο Υπουργός ότι οι αερολιμενικοί δεν κάνουν και πάρα πολλά –έξι, κυρίως γραφειοκρατικού τύπου αρμοδιότητες, έχουν- όταν υπάρχει -και έχω στα χέρια μου τη λίστα- λίστα τριών σελίδων με τις εξήντα δύο αρμοδιότητες των αερολιμενικών.

Επίσης, μας είπε και μας το επαναλάβατε και σήμερα, ότι δεν χρειάζεται ο αερολιμενικός για τα ατυχήματα, αφού υπάρχει Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων. Αναρωτιόμαστε αν αυτό είναι ψέμα ή πλήρη έλλειψη γνώσης τους αντικειμένου, γιατί ένα από τα δύο είναι.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων αναλαμβάνει δράση μόνο στην περίπτωση των μεγάλων αεροπορικών ατυχημάτων, όπως στην περίπτωση της τραγωδίας «ΗΛΙΟΣ». Στα αεροδρόμια, όμως, συμβαίνουν διαρκώς πάρα πολλά ατυχήματα είτε στην πίστα αεροσκαφών είτε αυτοκίνητο προς αυτοκίνητο, αυτοκίνητο προς φορέα εφόδιο με αεροσκάφος μικρής έκτασης, εργατικά ατυχήματα, ατυχήματα κατά τη μεταφορά επιβατών. Αυτά όλα διευθετούνται από την αεροπορική αρχή και σε καμμία περίπτωση από την Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων.

Ακόμη, ανέφερε ότι δεν χρειάζεται να είναι παρών ο αερολιμενικός στην Επιτροπή Ασφάλειας Αερολιμένα, όταν ο αερολιμενικός προεδρεύει της Επιτροπής Ασφάλειας Αερολιμένα. Ανέφερε -και αυτό ήταν πάρα πολύ παραπλανητικό- ότι το 2020 υπήρξαν εκατό παράπονα από επιβάτες στη Θεσσαλονίκη. Αλήθεια, για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης με τη μείωση επιβατικής κίνησης κατά 70% υπήρξαν εκατό παράπονα; Είπε, μάλιστα, ότι τριάντα αερολιμενικοί και εκατό παράπονα είναι υπερβολή, όταν η αλήθεια είναι ότι υπάρχουν είκοσι αερολιμενικοί σε εικοσιτετράωρη βάρδια.

Επίσης, δεν μας είπε ότι τα περισσότερα, ακριβώς επειδή υπάρχει κάποιος στο αεροδρόμιο, σε αντίθεση με αυτό που θέλετε να κάνετε, να μην υπάρχει, δηλαδή, κανείς στο αεροδρόμιο, λύνονται επιτόπου, χωρίς κανείς να χρειαστεί να κάνει έγγραφη καταγγελία, με προφορικά παράπονα.

Αυτά, όμως, για κάποιον λόγο δεν τα γνωρίζετε, δεν θέλετε να τα βλέπετε, δεν θέλετε να τα ακούτε. Προτιμάτε να πάρετε έναν δρόμο που εξυπηρετεί τις συγκεκριμένες μεγάλες επιχειρήσεις, που στην πράξη νέμονται τα αεροδρόμια.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Επίσης, είπε ο Υπουργός ότι δεν έχει δει ποτέ αερολιμενικό να κάνει έλεγχο αεροσκαφών, όταν ξέρει ο Υπουργός, προφανώς, ότι οι έλεγχοι αυτοί γίνονται πριν και μετά την είσοδο των επιβατών, για να μην καθυστερούν οι πτήσεις. Γι’ αυτό, άλλωστε, και δεν το έχει δει.

Ακόμη, δεν μας απάντησε για ποιο λόγο θα υπάρχει σχολή μόνο για την ΥΠΑ και όχι για τους εργαζόμενους στην ΑΠΑ. Δεν είναι απαραίτητη η εκπαίδευση των εργαζόμενων στην ΑΠΑ;

Τέλος, ένα ζήτημα ουσίας: Ανέφερε ο Υπουργός ότι ήταν φωτογραφικές οι διατάξεις της προηγούμενης κυβέρνησης για τη στελέχωση του Εκτελεστικού Συμβουλίου της ΑΠΑ. Αναρωτιέμαι: Αν είναι φωτογραφικές διατάξεις, γιατί δεν τις διορθώνει; Αυτό, όμως, που κάνει είναι να καταργεί τις όποιες διατάξεις πρόσληψης μέσω ΑΣΕΠ και όλη τη διαδικασία και μάλιστα, καταργεί αυτούς που ήδη έχουν επιλεγεί μέσα από αυτή τη διαδικασία, ενώ βρίσκονται στη διαδικασία ελέγχου της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, που είναι προδήλως παράνομο.

Επίσης, παρεμβαίνει στο έργο μιας ανεξάρτητης αρχής, καθώς επιλέγει ο ίδιος να διορίζει -αντί να έχει φωτογραφικές διατάξεις- το νέο εκτελεστικό συμβούλιο. Οπότε, αν είχε προβλήματα ο νόμος ΣΥΡΙΖΑ, διορθώστε τα, αλλάξτε τα. Αν υπάρχουν φωτογραφικές διατάξεις, καταργήστε τες. Εσείς θέλετε να διορίσετε και άμεσα και επίσημα, χωρίς να χρειάζονται καν φωτογραφικές διατάξεις.

Αυτό το νομοσχέδιο, πραγματικά, είναι ένα νομοσχέδιο επικίνδυνο για τους πολίτες, για τον τουρισμό και για την ασφάλεια των αεροδρομίων.

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

Θέλετε στην πράξη να απορρυθμίσετε και να σταματήσετε τον έλεγχο των μεγάλων ιδιωτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα αεροδρόμια, θέλετε να μην ελέγχει κανείς την εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών, θέλετε να μην ελέγχει κανείς τους κανόνες για την ασφάλεια των αεροδρομίων, θέλετε όλα αυτά να αυτορυθμίζονται από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Αυτό σημαίνει οπισθοχώρηση σε βασικά δικαιώματα των πολιτών, οπισθοχώρηση του δημοσίου συμφέροντος. Εμείς το καταγγέλλουμε και το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Αρσένη.

Καλημέρα σας κι από εμένα. Χρόνια πολλά σε όσες και όσους γιορτάζουν σήμερα.

Μπαίνουμε στον κατάλογο των ομιλητών.

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

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αποκαθιστά την αδιαφορία της απελθούσας κυβέρνησης στον τομέα των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας. Οφείλαμε να συμβαδίσουμε με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας εδώ και χρόνια, καθώς και να διαχωρίσουμε τις αρμοδιότητες της κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Μία ακόμα νομοθετική προχειρότητα της προηγούμενης κυβέρνησης διευθετείται από την Κυβέρνηση τη σημερινή.

Σύμφωνα με τον ν.4427/2016 αποτελούσε υποχρέωση της χώρας μας να δημιουργήσει μία ανεξάρτητη αρχή στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας στο πλαίσιο της εναρμόνισης και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Οι ισχυρότατες πιέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποχρέωσαν την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ να προβεί τελικά, με βαριά καρδιά, στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής μας υποχρέωσης τον Οκτώβριο του 2016. Δυστυχώς τα εφαρμοστικά προεδρικά διατάγματα εκδόθηκαν δύο ολόκληρα χρόνια μετά. Η χώρα μας καθυστέρησε υπερβολικά στην εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Δικαίου, με αποτέλεσμα το 2019 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας να ξεκινήσει τη διαδικασία υποβιβασμού της χώρας μας. Ο διεθνής διασυρμός της χώρας μας επί ΣΥΡΙΖΑ είχε, τελικά, απ’ ό,τι φαίνεται, πολλά πρόσωπα.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας λειτούργησε ως σωστική λέμβος στη φουρτούνα που προκάλεσε η ανευθυνότητα της απελθούσης κυβέρνησης. Το καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργείο και ο αρμόδιος Υπουργός επενέβη σε έγκαιρο χρόνο και αποτελεσματικά.

Κύρια ιδέα του παρόντος σχεδίου νόμου είναι η ριζική ανασύσταση της Ανεξάρτητης, πλέον, Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας σύμφωνα με τα πρότυπα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών αρχών- κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με πρωταρχικό στόχο τη βελτίωση, την ενοποίηση, την απλοποίηση και τη δημιουργία ενός συνεκτικού εθνικού νομικού πλαισίου μέσω του οποίου διευκολύνεται η προαγωγή της εθνικής στρατηγικής στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς επίσης και η ανάπτυξη της αγοράς των αερομεταφορών μέσω ενός σαφούς πλαισίου κανόνων, όπως και η μείωση των δαπανών του κράτους και η οικονομική αυτοτέλεια της αρχής, διαχωρισμένης από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία πλέον λαμβάνει μια νέα νομική μορφή με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, με ιδιαίτερη έμφαση στη διαφάνεια, στη λειτουργικότητα στην ευελιξία και την αποδοτικότητα της νέας αρχής.

Στο σημείο αυτό θα κάνω μια σύντομη τοποθέτηση για τον αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης, ο οποίος στο πλαίσιο της συνολικής γεωστρατηγικής αναβάθμισης της περιοχής καλείται να προλάβει το μέλλον. Υφίστανται οικονομικές, στρατιωτικές και κοινωνικές δραστηριότητες πολύ σημαντικές που συνεισφέρουν τα μέγιστα στην περιφερειακή ανάπτυξη και ασφάλεια στην ευρύτερη περιοχή. Κάποιες απ’ αυτές αφορούν την πιθανή εγκατάσταση εναέριων μέσων της Ελληνικής Αστυνομίας, του οργανισμού FRONTEX της Ε.Ε. και της Αεροπορίας Στρατού των ΗΠΑ στον αερολιμένα Αλεξανδρούπολης.

Επιπρόσθετα θα αναφέρω και τη δραστηριοποίηση δύο σχολών πιλότων στην περιοχή μας. Οι υποδομές αλλά και το στελεχιακό δυναμικό του αερολιμένα επί του παρόντος καταβάλλει φιλότιμες προσπάθειες για να ανταποκριθούν σε αυξημένες ανάγκες.

Επιβάλλεται, κύριε Πρόεδρε, η στελεχιακή ενίσχυση, γιατί οι νέοι ρόλοι που ανατίθενται στον αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης είναι σημαντικοί. Επίσης και να προσελκύσει ιδιωτικά jets, καθώς δεν διαθέτει τις απαραίτητες δεξαμενές ανεφοδιασμού. Αυτομάτως, λοιπόν, εξαιρείται ως σταθμός από ένα εύπορο τουριστικό κοινό. Αν δεν προλάβουμε τις εξελίξεις, δυστυχώς, όλη η αεροπορική διασύνδεση θα εξυπηρετηθεί από αεροδρόμια γειτονικών χωρών με συνεπακόλουθη απώλεια εσόδων.

Επιπροσθέτως, επιθυμώ να τοποθετηθώ επί του ζητήματος των υδατοδρομίων στα οποία η Κυβέρνηση έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα, αρχής γενομένης από το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε τον Φεβρουάριο και αφορούσε στους όρους και τις προϋποθέσεις αδειοδότησης. Έχω γνώση του αντικειμένου 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 παρεμβάσεις είχα και έχω αναδείξει την αναγκαιότητα δημιουργίας υδατοδρομίων στην περιοχή της Θράκης. Στόχος παραμένει η διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά του βορειοανατολικού και κεντρικού Αιγαίου.

Τα υδατοδρόμια, ταυτοχρόνως, αποτελούν χρήσιμο εργαλείο στην αποσυμφόρηση των σημείων εισόδου και εξόδου στον Έβρο και όχι μόνον. Τα τελωνεία στον Έβρο με ελλιπείς δομές και υποστελεχωμένα αδυνατούν να εξυπηρετήσουν επαρκώς διερχόμενους επιβάτες και φορτία. Γιατί, λοιπόν, να μη δημιουργηθεί μία τέτοιου είδους σύνδεση των ελληνικών νησιών του βορειοανατολικού Αιγαίου και της Αλεξανδρούπολης; Σε αντίθετη περίπτωση θα καλυφθεί το κενό.

Συνεπώς η δημιουργία ενός υδατοδρομίου στο νησί της Νίκης, ταυτόχρονα και με την ολοκλήρωση των υποδομών στην τοπική ελικοπτερική βάση, η οποία εκκρεμεί εδώ και πολλά χρόνια, θα εξασφαλίσουν πολύπλευρες και πολυποίκιλες μεταφορές στη Σαμοθράκη. Άλλωστε, συνηγορούν απόλυτα με τα γεωγραφικά μεγέθη της περιοχής. Επίσης, η διασύνδεση αυτή θα μπορούσε να συμβάλει στην καλύτερη και συχνότερη σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με το νησί της Νίκης παράλληλα με την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία.

Αξιότιμε, κύριε Υπουργέ, αξιολογώ ότι οφείλουμε προσεχώς να εξετάσουμε τα συγκεκριμένα ζητήματα τα οποία θα επηρεάσουν τη λειτουργία του αερολιμένα, την πορεία της αξιοποίησής του, καθώς επίσης και την προοπτική των υδατοδρομίων στον Έβρο μέσα από τον τοπικό λιμένα στον οποίο ανατίθενται νέες γεωστρατηγικές αποστολές και ρόλοι, όπως έδειξε και το ενδιαφέρον των τεσσάρων μεγάλων παραχωρησιούχων που αυτή τη στιγμή βρίσκονται στη διαγωνιστική διαδικασία.

Υπογραμμίζω ότι με το παρόν σχέδιο νόμου κερδίζουμε την αξιοπιστία στο εξωτερικό με υπευθυνότητα και σοβαρότητα και ταυτόχρονα προβαίνουμε σε εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης της χώρας, ενώ ταυτόχρονα αποκαθιστούμε νομοθετικά πασαλείμματα της προηγούμενης κυβέρνησης. Ανοίγουμε υγιώς τα φτερά τής Πολιτικής Αεροπορίας και δημιουργούμε νέες προϋποθέσεις για τα υδατοδρόμια.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε και εμείς κύριε Δημοσχάκη.

Θα σας παρακαλούσα να στείλετε την ομιλία σας στο γραφείο 167, διότι είχαμε κάποιες διακοπές στον ήχο.

Τον λόγο έχει ο κ. Χρήστος Γιαννούλης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ζητώ συγγνώμη, κύριε Γιαννούλη. Δεν είχα ενημερωθεί ότι είχατε ζητήσει τον λόγο για ένα λεπτό. Θα το πείτε τώρα με επτά λεπτά καθυστέρηση. Δεν πειράζει.

Να ετοιμάζεται η κ. Κεφαλογιάννη, όσον αφορά το σύστημα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάμε βέβαια πρώτα με μία επιστροφή ήχου η οποία υπάρχει και με εμποδίζει, αν και έχω συνηθίσει από την τηλεόραση να τη διαχειρίζομαι.

Θέλω να σας πω και να σας παρακαλέσω στη σημερινή Διάσκεψη των Προέδρων να μεταφέρετε ότι έχουν εξαντληθεί τα όρια της αντοχής όλων μας να συμμετέχουμε σε μια επιτηδευμένη και προφανώς, φοβάμαι, όχι άδολη προσπάθεια να υποβαθμιστεί ο κοινοβουλευτικός και δημοκρατικός διάλογος μέσω των τηλεδιασκέψεων, όταν εξ ορισμού ο αριθμός των συνομιλητών είναι στα όρια των υγειονομικών μέτρων με αυτοπρόσωπη παρουσία στη Βουλή.

Σίγουρα κινδυνεύουμε να εξελιχθούμε σε μια άλλη μορφή τηλεκπαίδευσης τύπου Κεραμέως, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες. Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούμε να κατανοήσουμε γιατί στις σχολικές αίθουσες που φιλοδοξείτε να ανοίξετε και πάλι στις 7 Δεκεμβρίου, τα εικοσιπέντε ανθρώπινα σώματα είναι αποδεκτά μέσα στις προδιαγραφές ασφαλείας και οι έξι Βουλευτές ανά κύκλο συζήτησης τινάζουν στον αέρα τα υγειονομικά μέτρα. Αυτό δεν μπορώ να το καταλάβω.

Ένα δεύτερο που δεν μπορώ να καταλάβω -και θα το πω ευθέως χωρίς να θέλω να προσβάλλω κανέναν- είναι ότι ακόμα και η λήψη υποστηρικτικών μέτρων από τις υπηρεσίες και τους ανθρώπους της Βουλής θα πρέπει να ενισχυθεί, ώστε να μπορούμε να έχουμε, έστω με αυτόν τον τρόπο που επιλέγετε πεισματικά και επίμονα, μια καλύτερη επικοινωνία. Να σας πω ένα παράδειγμα. Δεν μπορεί να υπάρχει κοινοβουλευτικός έλεγχος και δημοκρατικός διάλογος όταν δεν ακούς τον εισηγητή του Κινήματος Αλλαγής. Επίσης, λίγο πριν εγώ δεν άκουσα ή δεν μπόρεσα να καταλάβω τι έλεγε ο κ. Δημοσχάκης. Και αν αυτό θεωρείτε ότι είναι ήσσονος σημασίας ζήτημα, ας προχωρήσουμε παρακάτω με τις ανορθοδοξίες αυτής της Κυβέρνησης.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Προχωρήστε παρακάτω, γιατί έχετε χάσει ήδη δύο λεπτά. Είπα και χθες στον κ. Μπάρκα ότι αυτό θα συζητηθεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Συγγνώμη αν καταχράστηκα τον χρόνο σας για τα διαδικαστικά ζητήματα.

Συζητάμε, λοιπόν, σήμερα για τις αναγκαίες αλλαγές στη διαμόρφωση των φορέων που θα διασφαλίζουν ομαλή λειτουργία αεροπορικών μεταφορών. Επειδή βοηθούν και οι λέξεις, στην ουσία συζητάμε αν η Κυβέρνηση για μία ακόμη φορά εφαρμόζει το μοντέλο «είπα-ξείπα». Στη μία, βέβαια, περίπτωση ταιριάζει το αρκτικόλεξο. Το «ξείπα» είναι πλέον τεχνική διακυβέρνησης τον τελευταίο ενάμιση χρόνο.

Ο πυρήνας, η ουσία αυτού που συζητάμε, είναι το αν υπάρχει εμπιστοσύνη σε αυτή την Κυβέρνηση να νομοθετήσει, αν υπάρχει εμπιστοσύνη, κύριε Καραμανλή, στην Κυβέρνηση Μητσοτάκη. Υπάρχει και ένα αγαπημένο σας εργαλείο, οι δημοσκοπήσεις, το οποίο έρχεται και αυτό να προστεθεί. Με ποιοτικά ευρήματα των τελευταίων δημοσκοπήσεων η εμπιστοσύνη αρχίζει και αποσύρεται λόγω των χειρισμών σας και στο δεύτερο κύμα της πανδημίας.

Βέβαια, κύριε Υπουργέ, εσείς έχετε ένα ταλέντο. Είναι μοναδικό. Δεν ξέρω αν προέρχεται από την τεράστια πολιτική εμπειρία της οικογένειας που φέρετε και τιμάτε το επίθετό της, μιας οικογένειας που προσέφερε σημαντικές υπηρεσίες στη δημοκρατία και τον δημόσιο διάλογο. Εσείς έχετε, όμως, ένα ξεχωριστό ταλέντο. Είναι το ταλέντο να δημαγωγείτε κατηγορώντας τους αντιπάλους σας για δημαγωγούς. Να μην έχετε καμμία αναστολή σε λαθροχειρίες και λεονταρισμούς κατηγορώντας τους αντιπάλους σας για έλλειψη γνώσης. Να προβάλλετε μια τεχνοκρατική και επιστημονική προσήλωση, την ώρα που φέρεστε στην ουσία ως πολιτικός παλαιάς κοπής που θα βάλει μάλιστα, όπως είπατε, και τον κάθε κατεργάρη στον πάγκο του.

Κατά τη γνώμη μου, κύριε Καραμανλή, και θα το πω πολύ σύντομα, δημαγωγία είναι να λέει ο κ. Μητσοτάκης ότι δεν βρήκε ρούτερ στο Μαξίμου και την ίδια ώρα να διατηρεί στη θέση τους, και πολύ καλά κάνει, τους δημόσιους λειτουργούς, τους δημόσιους υπαλλήλους που είχαν την ευθύνη λειτουργίας και υποστήριξης του Μαξίμου επί πρωθυπουργίας Αλέξη Τσίπρα. Είναι αποστομωτική η απάντηση που σας έδωσε η Γενική Γραμματέας του Πρωθυπουργικού Γραφείου, η κ. Πεπέ. Τον Γενάρη του 2015, σας θυμίζω, ο κ. Σαμαράς δεν είχε τη στοιχειώδη ευγένεια να υποδεχθεί τον νέο Πρωθυπουργό. Είχε φύγει σαν τον… -να μην το πω- όπως το λέει ο λαός μας.

Δημαγωγία είναι, κύριε Υπουργέ, όταν θέλετε να κάνετε επίδειξη εγγράφων της EASA, αλλά να προσκομίσετε όλες τις παρεμβάσεις-απειλές υποβάθμισης από το 2004, το 2005, το 2006 από τότε που έπρεπε να συμβούν οι αναγκαίες μεταρρυθμίσεις, αλλά κάποιες κυβερνήσεις ολιγωρούσαν. Απομονώνετε μόνο το διάστημα που σας συμφέρει.

Δημαγωγία είναι να μας λέτε ότι αξιολογήθηκαν οι αερολιμενικοί υπάλληλοι, αλλά πέραν τούτου ουδέν. Κανένα στοιχείο, καμμία ενημέρωση για το πώς έγινε, πότε και με τι κριτήρια. Εδώ θα σας βοηθούσε –δεν έχω τη δυνατότητα να το καταθέσω, αλλά θα προσπαθήσω να βρω έναν τρόπο- η αποκαλυπτική και ενδεικτική τακτική η οποία φαίνεται στην προκήρυξη της κάλυψης τριακοσίων δεκαέξι θέσεων από έναν συνάδελφό σας, τον κ. Μηταράκη, στο Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής, όπου ο κ. Μηταράκης για την πρόσληψη τριακοσίων δεκαέξι εργαζομένων με προοπτική τρία συν τρία έξι χρόνια, το κυριότερο που θέλει να βάλει ως κριτήριο αξιολόγησης και πρόσληψης είναι η συνέντευξη με πριμοδότηση 30%.

Καταλαβαίνετε ότι στη συνέντευξη ο εργαζόμενος και αν έχει δέκα μεταπτυχιακά, πέντε πτυχία και μιλάει πέντε γλώσσες θα πρέπει να αποδείξει, κυρίως με βάση την προκήρυξη του κ. Μηταράκη -και μάλιστα είναι και αυτό παιχνίδι της ιστορίας και της συγκυρίας, η πρόσκληση αυτή δημοσιεύθηκε στις 17 Νοεμβρίου- πόσο καλός νεοδημοκράτης είναι.

Δημαγωγία είναι επίσης να ισχυρίζεστε ότι φορτώσαμε με εργαζόμενους τους φορείς. Θα έπρεπε να σας είχαν ενημερώσει, θα έπρεπε να γνωρίζετε, κύριε Καραμανλή, την παροιμιώδη λαθροχειρία που είχε κάνει ο κ. Χατζηδάκης με τους ιπταμένους της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ». Τα ομόλογα πώλησής τους κουτσουρεύτηκαν με το PSI του κ. Βενιζέλου και φορτώθηκαν περίπου εκατό ιπτάμενοι στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Στοιβάχθηκαν μάλλον και δεν είχαν γραφείο να καθίσουν εκατό ιπτάμενοι της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ». Υπήρξαν δε και περιπτώσεις που ενώ αμείβονταν από την ΥΠΑ, εργάζονταν σε ξένες εταιρείες στην Ινδία, στο Μπαγκλαντές. Ο κ. Σπίρτζης έχει εμπειρία γιατί έβαλε το μαχαίρι στο κόκκαλο και για αυτή την υπόθεση.

Και μιλάτε εσείς τώρα σε εμάς για ευνοιοκρατία και αξιοκρατία; Σας λέω ρίξτε μια ματιά στην προκήρυξη του διαγωνισμού των θέσεων στο Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής και θα καταλάβετε γιατί δεν σας έχουμε εμπιστοσύνη.

Επίσης δημαγωγία είναι, κύριε Καραμανλή, να κατατίθενται χθες τέσσερις τροπολογίες, που είναι η πρόταση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για να ανακουφιστούν ιδιαίτερα ευπαθείς και απροστάτευτοι συμπολίτες μας λόγω της εγκληματικής σας αδράνειας στο δεύτερο κύμα της πανδημίας και ιδιαίτερα στην προετοιμασία των δημόσιων νοσοκομείων, και εσείς να μας απαντάτε ότι ο Πολάκης καπνίζει. Μάλιστα!

Δημαγωγία και αντιεπιστημονικότητα είναι να δηλώνει με βεβαιότητα ο Υπουργός Μεταφορών στα «ΠΑΡΑΠΟΛΙΤΙΚΑ» ότι ο συνωστισμός στα λεωφορεία και στο μετρό δεν είναι εστία διασποράς του ιού. Βέβαια, αναρωτιέμαι με ποια τεχνογνωσία το υποστηρίζετε αυτό ακόμη, κύριε Καραμανλή, και επιμένετε. Τουλάχιστον να μην είστε τόσο απόλυτος γιατί θα αποτελεί ίσως και μία δικαιολογία για το ότι δεν είναι απολύτως δημαγωγικό και μικροκομματικό δείγμα πολιτικής άμυνας.

Και βέβαια όταν ψέγετε και μέμφεστε εμάς για στελέχωση της δημόσιας διοίκησης και της δημόσιας κυβερνητικής μηχανής, προφανώς έχετε ξεχάσει -με πολύ κοντή μνήμη- τις περιπτώσεις διοικητή της ΕΥΠ, τα είπαμε και στις επιτροπές, Λούλης, Νοσοκομείο Καρδίτσας, Πρέβεζας και Άρτας, όπου οι γραμματείς των νομαρχιακών της Νέας Δημοκρατίας απλά αλλάξανε πόλη, Υφυπουργός Εξωτερικών. Είναι ατελείωτος ο κατάλογος, που δεν σας νομιμοποιεί να υποστηρίζετε κάτι τέτοιο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Γιαννούλη, ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Υπάρχει μία φράση, κύριε Καραμανλή, που πιστεύω ότι περικλείει όλη την ουσία τού τι κάνατε ή μάλλον τι δεν κάνατε το τελευταίο διάστημα και θα σας ακολουθεί για πολλά χρόνια. Είναι η δήλωση του διοικητή της ΜΕΘ Παπανικολάου, του κ. Καπραβέλου, ο οποίος είπε επί λέξει «χάσαμε ζωές που θα μπορούσαν να είχαν σωθεί».

Μπαίνω τώρα σε αυτά που ακούστηκαν στις επιτροπές του νομοσχεδίου. Μας είπατε με έμφαση και με επιμονή, ήταν ο τελευταίος διάλογός μας πριν ολοκληρωθεί και η τελευταία επιτροπή, ότι θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Γιαννούλη, ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Έχετε μία εμμονή με τους αερολιμενικούς. Και ακούστηκαν πράγματα που μόνο δογματισμό, προκατάληψη και στοχοποίηση μπορούν να δείξουν. Λέτε ότι οι αερολιμενικοί ελέγχουν τη γενική δήλωση του αεροσκάφους, του πληρώματος και της διαδρομής και αυτά μπορούν να υποκατασταθούν με ηλεκτρονικό τρόπο.

Προφανώς αγνοείτε τι σημαίνει αυτός ο έλεγχος. Προφανώς αγνοείτε, κύριε Καραμανλή, ότι οι αερολιμενικοί ελέγχουν την επάρκεια, την πιστότητα, την εγκυρότητα των πτυχίων των πληρωμάτων καμπίνας, που έχουν στα χέρια και στην πλάτη τους την ευθύνη της μεταφοράς και της ασφάλειας των επιβατών.

Θέλω να σας ενημερώσω ότι σε πάρα πολλούς ελέγχους, πληρώματα κυρίως από ξένες αεροπορικές εταιρείες και κατ’ επέκταση κυρίως από εταιρείες χαμηλού κόστους, αναγκάστηκαν να καθηλωθούν στο έδαφος, γιατί μέσα στη δίνη των έντονων σεζόν, ήταν σχεδόν ληγμένα. Αυτό αερολιμενικοί το κάνουν στα αεροδρόμια της χώρας σε αυτή την χώρα που λέγεται Ελλάδα.

Είπατε, επίσης, ότι η ηλεκτρονική και πληροφορική υποστήριξη θα αντικαταστήσει μια σειρά από παρεμβάσεις για τα ατυχήματα. Λέτε ότι οι αερολιμενικοί δεν χρειάζονται για τα ατυχήματα, επειδή υπάρχει η υποεπιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων. Εύστοχα σας είπε ο κ. Αρσένης ότι έχετε μία σύγχυση στο μυαλό σας. Αυτά είναι δυστυχήματα όταν προκαλείται η απώλεια ανθρώπινης ζωής και υπάρχουν και μικροατυχήματα και προβλήματα και λειτουργικά ζητήματα που οι αερολιμενικοί πρέπει να τα λύσουν στο πεδίο, όπως λέγεται, και όχι μέσω τηλεδιάσκεψης τύπου Υπουργείου Παιδείας, για να διευκολυνθεί και η ροή των αεροπορικών ταξιδιών.

Λέτε ότι έχουν προανακριτικές αρμοδιότητες και δεν απαιτείται αυτοπρόσωπη παρουσία. Πρώτη φορά στη ζωή μου ακούω ότι μία προανακριτική διαδικασία μπορεί να την κάνει κάποιος με drone ή μέσω τηλεδιάσκεψης και μία σειρά από άλλα πράγματα.

Πάμε τώρα και στο θέμα των επιβατών και των παραπόνων. Έχετε μείνει ποτέ σε αεροδρόμιο, για παράδειγμα πέρυσι το καλοκαίρι στη Θεσσαλονίκη, κύριε Υπουργέ, όπου βέβαια θα σας προλάβω…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκίκας, που μου ζήτησε για ένα λεπτό, και να ετοιμάζεται η κ. Κεφαλογιάννη.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Επειδή η εισήγηση -μάλλον σαν εισήγηση ήταν- επί δώδεκα λεπτά του κ. Γιαννούλη βρίθει ανακριβειών, εγώ θα σταθώ μόνο σε κάτι που είπε για το Υπουργείο Μετανάστευσης. Είπε ότι η προκήρυξη η οποία βγήκε…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Συγγνώμη, αλλά μου αφαιρέσατε τον λόγο; Δεν ολοκλήρωσα, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Γιαννούλη, δώδεκα λεπτά μιλήσατε. Σας φώναζα και δεν ακούγατε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σύμφωνοι, αλλά αυτό δεν είναι δικό μου πρόβλημα. Θέλω να ολοκληρώσω με μία φράση. Ζητώ συγγνώμη για την κατάχρηση. Πέρασε ο χρόνος, αλλά θέλω είκοσι δευτερόλεπτα για να μην κοπεί διά του κλεισίματος του μικροφώνου η τοποθέτησή μου. Είναι λίγο αγενές και άκομψο αυτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν είχα άλλη επιλογή, κύριε Γιαννούλη. Ολοκληρώστε σε δέκα δευτερόλεπτα και μετά ακούστε τον κ. Γκίκα. Φαντάζομαι ότι τουλάχιστον έχετε χρονόμετρο μπροστά σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Δεν έχω χρονόμετρο. Δεν ξέρω αν προβλέπεται για τους Βουλευτές. Δεν είμαστε αθλητές να κάνουμε προπόνηση στίβου, για να έχουμε χρονόμετρο, κύριε Πρόεδρε.

Εν πάση περιπτώσει, κλείνω με τα παράπονα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Βοηθήστε λίγο! Μόνο παράπονα είστε! Δεν μπορεί το τάμπλετ ή το κινητό σας να μην έχει χρονόμετρο κάτω δεξιά! Μη μου λέτε τέτοια!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, βοήθησα με μία πρόταση για το γεγονός…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν είπαμε ότι δεν έχετε δίκιο. Χίλια δίκια έχετε, όμως βοηθήστε. Αυτό ζητάω μόνο, τίποτε άλλο. Ολοκληρώστε σε δέκα δευτερόλεπτα τη φράση σας για να ακούσετε μετά και τον κύριο Γκίκα που κάτι έχει να πει για το Υπουργείο Μετανάστευσης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σε ότι αφορά, λοιπόν, τα παράπονα των επιβατών, θα σας πω μόνο ένα παράδειγμα, ότι ήταν αερολιμενικοί αυτοί που επέβαλαν πρόστιμο 5.000 ευρώ σε ξένη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους γιατί είχαν αφήσει τους επιβάτες επί πέντε ώρες με σαράντα βαθμούς θερμοκρασία και κανείς δεν θα είχε το σθένος να το κάνει, αν δεν υπήρχε αυτή η ομάδα υψηλής πιστοποίησης και προσόντων εργαζομένων που φροντίζουν, ώστε να μη φθάνουμε στα παράπονα, αλλά να επουλώνονται και να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα εκείνη την ώρα.

Δύο κουβέντες για…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Γιαννούλη, σας παρακαλώ! Ξέρω ότι με ακούτε και σας λέω όχι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μόνο μια κουβέντα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ναι, μια κουβέντα, αλλά δεκατέσσερα λεπτά μιλάτε, ακριβώς τον διπλάσιο χρόνο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Αφορά εργαζόμενους και πιστεύω έχει…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ας ξεκινούσατε με τους εργαζόμενους! Όμως, ξεκινήσατε με άλλα!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Μη μου κάνετε υποδείξεις. Δύο λεπτά…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν είναι υποδείξεις, είναι παράπονο. Όπως θέλετε τα παίρνετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ωραία. Μια εταιρεία –και κλείνω- με κέδρος …

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, είμαι ο Σιμόπουλος. Τι παράπονα λέτε; Αυτό που γίνεται, κύριε Πρόεδρε, είναι απαράδεκτο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Σιμόπουλε, κρατήστε το για εσάς. Τώρα δεν ενδιαφέρει και πολύ…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Αφήστε τις αντιπαραθέσεις!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Πάμε στην «AEGEAN», κέρδη 4.000.000 ευρώ. Επενδυτικό πρόγραμμα…

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** Κύριε Πρόεδρε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Γιαννούλη, έτσι είπατε, σας παρακαλώ.

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** …διπλάσιο χρόνο από τους υπόλοιπους συναδέλφους!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχετε δίκιο.

Κύριε Γιαννούλη, κλείσατε. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** Με συγχωρείτε, όλοι περιμένουμε με υπομονή!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Γκίκα, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό και μετά θα δώσω τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Πολύ γρήγορα θα ήθελα να επισημάνω ότι όλα όσα είπε στα δεκαπέντε λεπτά ο κ. Γιαννούλης βρίθουν ανακριβειών. Συγκεκριμένα για το Υπουργείο Μετανάστευσης και την προκήρυξη, η οποία βγήκε πρόσφατα, αυτό το οποίο ισχύει είναι ότι μετά από έγκριση του ΑΣΕΠ υπάρχει απόλυτη μοριοδότηση και ανάλογα με τη θέση θα βγει μια κατηγορία για το ποιος είναι πρώτος, δεύτερος, τρίτος, πεντηκοστός. Οι πρώτοι πενήντα θα περάσουν με συνέντευξη και από αυτούς θα επιλεγεί, βεβαίως το ποιος θα προσληφθεί. Άρα υπάρχει η μοριοδότηση. Έγινε με τη συμφωνία του ΑΣΕΠ και αυτά τα οποία είπατε απλά είναι ψεύδη. Για το θέμα της μετανάστευσης…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε, κύριε Γκίκα.

Κυρία Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Σπίρτζη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μισό λεπτό!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Γιαννούλη, δεν θα κάνουμε διάλογο!

Θα δώσω τον λόγο στον κ. Σπίρτζη για ένα λεπτό και μετά θα δώσω τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Και λιγότερο, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε συνάδελφε μη με εκμεταλλευτείτε, γιατί μπορώ να το γυρίσω σε ένα δευτερόλεπτο αλλιώς το θέμα, γιατί ο κύριος Γιαννούλης με άκουγε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** …να κόβεται το μικρόφωνο…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Έχετε δίκιο. Ο κ. Γκίκας είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, μου ζήτησε τον λόγο για ένα λεπτό και του τον έδωσα, όπως τον έδωσα και σε εσάς που εσείς δεν είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Όχι, εγώ είμαι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας ζητώ συγγνώμη.

Συνεχίστε, κύριε Σπίρτζη. Πρόσθεσα τον χρόνο.

Μετά θα δώσω τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω τον λόγο μετά την κ. Κεφαλογιάννη. Θα ήθελα να αναπτύξω και να παρουσιάσω την τροπολογία του ΣΥΡΙΖΑ και επί της διαδικασίας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να παρακαλέσω τα έγγραφα που κατέθεσε ο κ. Καραμανλής να αποσταλούν με e-mail στους Βουλευτές που παρακολουθούν τη συνεδρίαση και ιδιαίτερα στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Οπότε θα δώσω πρώτα τον λόγο στην κ. Κεφαλογιάννη και μετά σε εσάς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Γιαννούλη! Κλείστε τον κ. Γιαννούλη!

Τον λόγο έχει η κ. Κεφαλογιάννη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δεν υπάρχει περίπτωση.

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** Κύριε Πρόεδρε, έχω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κυρία Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο. Σας ακούμε.

**ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ:** Κύριοι συνάδελφοι, μετά τη βουτιά στο παρελθόν στο οποίο ζει ο κ. Γιαννούλης νομίζω ότι είναι η στιγμή να μιλήσουμε για το παρόν και για το μέλλον διότι η χώρα μας και ο κόσμος ολόκληρος δοκιμάζονται από μια πρωτόγνωρη υγειονομική κρίση που έχει τεράστιες συνέπειες σε όλους σχεδόν τους κλάδους της οικονομίας και στους τομείς της κοινωνικής ζωής. Η αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας έφερε στο προσκήνιο την απαίτηση ραγδαίων μεταρρυθμίσεων και ανέδειξε την ανάγκη άμεσης καταπολέμησης χρόνιων κρατικών δυσλειτουργιών.

Το στοίχημα, λοιπόν, της αύξησης της κρατικής αποτελεσματικότητας με σκοπό να ανταποκριθούμε στις τεράστιες προκλήσεις παραμένει ανοιχτό και είναι πολύπλευρο. Οι καιροί απαιτούν κρατική ευελιξία, εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές πρακτικές, περισσότερη διαφάνεια και λογοδοσία. Γι’ αυτό η λειτουργεία του κράτους, η ποιότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών της αγοράς θα πρέπει να εγγυώνται την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας και κυρίως την επόμενη ημέρα, όταν με το καλό -και με την προσπάθεια όλων μας- θα μπορούμε να μιλάμε για ανάκαμψη και μάλιστα για βιώσιμη ανάκαμψη.

Στην κατεύθυνση αυτή το σημερινό νομοσχέδιο θέτει τις βάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών προς τους πολίτες και τους χρήστες αερομεταφορών, αλλά και τις βάσεις για ασφαλέστερη αεροναυτιλία αφού εκπονήθηκε με την αυστηρή επιτήρηση της EASA, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας.

Διαχωρίζονται, λοιπόν, οι αρμοδιότητες μιας ρυθμιστικής και εποπτικής αρχής στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας, της ΑΠΑ και του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης και λειτουργείας αεροδρομίων και υδατοδρομίων, δηλαδή της γνωστής μας ΥΠΑ.

Η χώρας μας συμμορφώνεται επιτέλους πλήρως με το ευρωπαϊκό δίκτυο και τις διεθνείς συμβάσεις και ευτυχώς αυτό το κάνει έγκαιρα διότι η ΑΠΑ με ευθύνη της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ που δεν ολοκλήρωσε τα προβλεπόμενα του ν.4427/2016 τον οποίο ψήφισε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος και υφίστατο μόνο στα χαρτιά. Για τον λόγο αυτό η χώρα μας αντιμετώπισε τον κίνδυνο υποβιβασμού από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας και καταλαβαίνουμε όλοι τι θα σήμαινε αυτό, εκτός των άλλων, και για τον τουρισμό της χώρας μας, ιδιαίτερα σε μία περίοδο που ο κλάδος και τα έσοδα από τον τουρισμό έχουν υποστεί κλυδωνισμούς άνευ προηγουμένου με τεράστιο αντίκτυπο στην ελληνική οικονομία και την απασχόληση.

Τον παρόν νομοσχέδιο προβλέπει τη ριζική ανασύστασης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατά τα πρότυπα αντίστοιχων ευρωπαϊκών αρχών με έμφαση στη διαφάνεια, τη λειτουργικότητα, την ευελιξία και την αποδοτικότητα.

Η νέα αρχή θα υποστηρίζεται από το αρμόδιο Υπουργείο μεν, αλλά θα απολαμβάνει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Δεν θα υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητική όργανα, αλλά σε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Θα εκτελεί καθήκοντα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, καθώς και των διεθνών συμβάσεων.

Έχει γίνει πολύ μεγάλος λόγος για τον αριθμό των οργανικών θέσεων ο οποίος μειώνεται στους εκατόν εβδομήντα δύο από τους τετρακόσιους ογδόντα επτά που προέβλεπε ο ν.4427. Ταυτόχρονα, όμως, -και αυτό το λέμε και το υποστηρίζουμε σε όλους τους τόνους- διασφαλίζεται η αυτοδίκαιη μεταφορά των οργανικών θέσεων, των στελεχών της ΑΠΑ στην ΥΠΑ χωρίς να υπάρξουν μισθολογικές διαφορές και φυσικά παραμένει μέριμνα της Κυβέρνησης η αξιοποίηση των στελεχών που θα επιστρέψουν οργανικά στην ΥΠΑ και σήμερα υπηρετούν σε λιμένες παραχωρηθέντες ή και μη.

Πάμε τώρα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Αναμορφώνεται θεσμικά ως πάροχος πλέον και μετατρέπεται σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου αυξάνοντας τη διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια. Οι νομοθετικές αυτές μεταβολές ενισχύουν την αποδοτικότητα και τη διαφάνεια της υπηρεσίας κυρίως σε ότι αφορά τη διαχείριση των πόρων της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δε χρειάζεται να πει κανείς πολλά για την άρρηκτη σχέση μεταξύ του τομέα των αερομεταφορών, της ποιότητας και της ασφάλειας των υπηρεσιών του και της οικονομικής ανάπτυξης. Η πανδημία ανέδειξε ακόμη περισσότερο τη ζωτικότητα του τομέα, τη σημασία που έχει για το εμπόριο, για την απασχόληση και φυσικά για τον τουρισμό. Είναι ένας από τους βασικότερους κλάδους που στηρίζει τη βιωσιμότητα της ελληνικής οικονομίας και καθορίζει την αναπτυξιακή της δυναμική. Η ποιότητα και η λειτουργικότητα των υπηρεσιών μεταφοράς είναι στοιχεία αλληλένδετα με την ποιότητα του εγχώριου παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος.

Οι παγκόσμιες αλλαγές που συντελούνται από την πανδημία δεν αφήνουν κανένα περιθώριο κωλυσιεργίας ή έκπτωσης σε τομείς που επηρεάζουν την τουριστική ανάπτυξη. Περνάμε γρήγορα σε μια εποχή που η ελκυστικότητα του τουριστικού προϊόντος συναρτάται με παράγοντες όπως είναι η ασφάλεια, οι υγειονομικές συνθήκες και η κρατική ετοιμότητα στην αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών.

Χρειάζεται, λοιπόν, να αφουγκραστούμε και να προσαρμοστούμε στις γρήγορες αλλαγές που συντελούνται. Η επιτυχία της χώρας θα κριθεί συνολικά και στον βαθμό που θα βγούμε προετοιμασμένοι από αυτή την πρωτοφανή κρίση της πανδημίας.

Οι μικρής ή μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις στη λειτουργία του κράτους και την αγορά θα πρέπει να γίνονται με το βλέμμα στραμμένο στην επόμενη ημέρα. Ο εκσυγχρονισμός υπηρεσιών, δομών και υποδομών με όρους ασφάλειας, διαφάνειας και αποτελεσματικότητας είναι το μεγάλο στοίχημα της χώρας για το μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Κεφαλογιάννη, και για την τήρηση του χρόνου. Όπως πάντα κυρία με «Κ κεφαλαίο» και το έχω ξαναπεί, αν θυμάμαι καλά.

Τον λόγο στον κ. Χρήστο Σπίρτζη, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ. Θέλετε τον λόγο για μία τροπολογία, είπατε. Δύο λεπτά αρκούν;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ούτε δύο λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δύο λεπτά δικά σας, όχι του κ. Γιαννούλη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Όχι. Ίσως και λιγότερο.

Έχει κατατεθεί μία τροπολογία από τους προτείνοντες Βουλευτές τον Νίκο Φίλη και τη Μερόπη Τζούφη και παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να την κάνετε δεκτή. Αφορά πράξεις διορισμών μελών ΔΕΠ, οι οποίες δημοσιεύτηκαν σε ΦΕΚ, ύστερα από δικαστικές αποφάσεις και κατ᾽ εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας. Τα φυσικά πρόσωπα έχουν κερδίσει τις δικαστικές αποφάσεις. Κάνουν χρήση του δικαιώματος υπαγωγής στις διατάξεις του ν.4452/17. Και για αυτό πρέπει να διοριστούν σαν μέλη ΔΕΠ στα οικεία πρώην ΤΕΙ και στα διάδοχα πανεπιστήμια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εγώ ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ούτε τριάντα δευτερόλεπτα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ναι, το αναγνωρίζω.

Πάμε στον κ. Δημήτρη Κωνσταντόπουλο από το Κίνημα Αλλαγής και την Αιτωλοακαρνανία.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα για τη σύσταση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες μιας αρχής που αφορά την Πολιτική Αεροπορία. Με το παρόν νομοσχέδιο, αγαπητοί συνάδελφοι, δημιουργείται μία ανεξάρτητη αρχή και τούτο αφορά την άσκηση των ρυθμιστικών, κανονιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων στον τομέα των αερομεταφορών, επίσης, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων.

Η αρχή αυτή, αγαπητοί συνάδελφοι, θα εκτελεί καθήκοντα πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής -θα έλεγα- στους παραπάνω τομείς. Θα εφαρμόζει την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις σχετικές με την επιβολή τελών, τη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, την ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την προστασία του περιβάλλοντος από δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας.

Δηλαδή, αγαπητοί συνάδελφοι, τι κάνουμε; Επιστρέφουμε στον ν.4427/16, τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, με τον οποίο επιχειρήθηκε ο διαχωρισμός του παρόχου από τον ελεγκτή των Υπηρεσιών της Πολιτικής Αεροπορίας.

Εδώ, λοιπόν, θα πρέπει να τονιστεί ότι πρόκειται για έναν νόμο που δεν εφαρμόστηκε, για να θυμίσω σε αυτούς που ζήτησαν να θυμηθούν τι συνέβη με το ν.4427/16 του ΣΥΡΙΖΑ. Θα έλεγα εδώ ότι διάφορα θέματα ως προς τις προβλεπόμενες εξουσιοδοτήσεις και διάφορες μεταβατικές διατάξεις δεν τηρήθηκαν και οδηγηθήκαμε, θα έλεγα, σε δύο προεδρικά διατάγματα, χωρίς ωστόσο κανένα αποτέλεσμα.

Γνωρίζετε, αγαπητοί συνάδελφοι, τη γενική θέση μας ως προς την ανάγκη δημιουργίας μιας ανεξάρτητης αρχής και ιδιαίτερα στον χώρο της αεροναυσιπλοΐας και των αεροδρομίων και βεβαίως, τη θέση του Κινήματος Αλλαγής γενικά για τις ανεξάρτητες αρχές που θεσμοθετήθηκαν με τη συνταγματική Αναθεώρηση του 2001 επί κυβερνήσεως ΠΑΣΟΚ.

Όμως εν προκειμένω, αγαπητοί συνάδελφοι, υπάρχουν πολλές δυσκολίες για να φτάσουμε στο επιθυμητό αποτέλεσμα, δηλαδή να είναι λειτουργικές οι υπηρεσίας και κυρίως να διασφαλίζεται η ασφάλεια και το δημόσιο και εθνικό συμφέρον. Διότι δυσχεραίνετε τους ελέγχους, κύριε Υπουργέ, και την ασφάλεια των πτήσεων. Και τούτο πώς; Διότι επιφορτίζετε με περαιτέρω βάρος τους λίγους εναπομείναντες επιθεωρητές και αφήνετε στην τύχη τους, ουσιαστικά, τα μικρά αεροδρόμια. Αυτό είναι, θα έλεγα, το ιδιαίτερο πρόβλημα για την ασφάλεια των πτήσεων. Δεν θα υπάρχει, δηλαδή, εδώ ένα αντίβαρο.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, αφήνετε το πεδίο ελεύθερο για ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες και ιδιωτικά αεροδρόμια. Και τούτο, φυσικά, χωρίς κανέναν μα κανέναν έλεγχο.

Αναφέρω ορισμένα από τα ζητήματα που προκύπτουν και αναδεικνύουν ότι δεν υπήρξε ουσιαστική διαβούλευση επί του νομοσχεδίου:

Πρώτον, δεν έχουμε κατανοήσει γιατί μετατρέπετε την ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Δεύτερον, θεωρούμε ότι η κατάργηση των περιφερειακών αρχών αεροδρομίων θα έχει επίπτωση στην ασφάλεια των πτήσεων και βέβαια τούτο σε θέματα που αφορούν την εθνική ασφάλεια και βεβαίως στα δικαιώματα των επιβατών. Οι περιφερειακές αρχές, αγαπητοί συνάδελφοι, έχουν έναν ουσιαστικό αλλά πολυδιάστατο ρόλο, ο οποίος δεν μπορεί να ασκηθεί από έναν επιθεωρητή.

Εδώ να αναφέρω ορισμένες μόνο από τις αρμοδιότητές τους: Συμμετέχουν στα κρατικά σχέδια εκτάκτου ανάγκης και την εφαρμογή σχεδίων ΚΥΣΕΑ, μια αρμοδιότητα ιδιαίτερα κρίσιμη και ειδικά στην παρούσα συγκυρία. Συμμετέχουν στην ομάδα διαχείρισης απειλής σε συμβάντα ασφαλείας, όπως απειλή βόμβας, αεροπειρατεία, κατάληψη αεροσκάφους ή αερολιμένων. Διενεργούν συστηματικούς ελέγχους και δειγματοληπτικούς ελέγχους στα πτυχία ιπτάμενων και στα αεροναυτιλιακά έγγραφα των αεροσκαφών. Εποπτεύουν τον φορέα λειτουργίας του αερολιμένα, ενώ βεβαιώνουν, φυσικά, παραβάσεις και επιβάλλουν πρόστιμα. Επίσης, παρακολουθούν την εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια και φυσικά από έκνομες ενέργειες.

Επίσης, οι περιφερειακές αρχές είναι υπεύθυνες για τη διενέργεια προανάκρισης σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος. Προστατεύουν τα δικαιώματα των επιβατών με την ισχύ να επιβάλλουν πρόστιμα στους αερομεταφορείς.

Γι’ αυτό, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, είμαστε κάθετα αντίθετοι στην κατάργηση των περιφερειακών αρχών. Σας το είπαμε. Σας το ανέφερε και ο εισηγητής μας, ο κ. Γκόκας, σας το λέμε και εμείς, σας το είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος. Απεφάνθη το ΚΙΝΑΛ συνολικά.

Ένα άλλο βασικό ζήτημα, λοιπόν, που προκύπτει, κύριε Υπουργέ, έχει σχέση με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους κοινοτικούς αερολιμένες. Η άδεια δίνεται από τον συντονιστή, μία συγκεκριμένη ημέρα και ώρα. Και τούτο αφορά την προσγείωση ή την απογείωση. Εδώ θα ήθελα να ρωτήσω το εξής: Πώς θα διασφαλιστεί αυτό χωρίς επιτόπια εποπτεία και έλεγχο;

Επίσης, θεωρώ ότι ανακύπτουν ζητήματα σύγχυσης αρμοδιοτήτων μεταξύ ΑΠΑ και ΥΠΑ, ζητήματα, μάλιστα, τα οποία σχετίζονται και με οικονομικούς πόρους, όπως τα έσοδα από το EUROCONTROL, όπως τα έσοδα από διάφορα τέλη, όπως για παράδειγμα το τέλος ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού, αλλά και με θέματα υγείας και ασφάλειας στην εργασία. Ιδίως, κύριε Υπουργέ, το θέμα των πόρων είναι ιδιαίτερα κρίσιμο και πρέπει να το δείτε. Διότι η ΑΠΑ θα παίρνει γύρω στο 80% των πόρων, που στην ουσία αφορούν έργο της ΥΠΑ. Αυτό σημαίνει κατάργηση του ελέγχου των αεροπορικών φορέων. Ανοίγει, δηλαδή, η Κυβέρνηση την πόρτα στους ιδιώτες.

Αγαπητοί συνάδελφοι, εν κατακλείδι, ανακύπτουν ζητήματα λειτουργικότητας της νέας δομής, μια δομή με μειωμένο προσωπικό και μάλιστα, αναντίστοιχο αριθμητικά θα έλεγα προς άλλες ευρωπαϊκές αρχές. Ακόμα, αγαπητοί συνάδελφοι, και ο τρόπος στελέχωσης της νέας δομής προκαλεί ερωτηματικά.

Κύριε Υπουργέ, μιλάτε για μια ανεξάρτητη αρχή, αλλά σύμφωνα με το άρθρο 11 ο Υπουργός θα επιλέγει τα μέλη της επιτροπής αξιολόγησης. Είναι οξύμωρο. Δεν είναι; Τι λέτε; Δηλαδή, ελέγχων και ελεγχόμενος ο ίδιος.

Τέλος, όσον αφορά τους εργαζόμενους, ανακύπτουν σοβαρά ζητήματα αξιολόγησης και αξιοποίησης όσων επιστρέφουν στην ΥΠΑ. Και εδώ σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ: Θα αξιολογούνται από όσους τους παρέπεμψαν πίσω στην ΥΠΑ; Είναι εύλογη απορία πολλών θα έλεγα και ιδιαίτερα προβληματισμός όλων μας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, πιστεύω -και είναι κοινή πεποίθηση, μάλιστα μας το είπαν και οι φορείς- ότι δεν θα ωφελήσει τη χώρα η εκποίηση του εναέριου χώρου. Αντιθέτως, θα δημιουργήσει πολλάκις προβλήματα και ιδιαίτερα, κύριε Πολάκη, στην ασφάλεια των πτήσεων. Και αυτό για εμάς είναι ό,τι πιο σημαντικό.

Κατόπιν τούτων και όλων όσων ανέφερα και εγώ και οι αγαπητοί συνάδελφοι του Κινήματος Αλλαγής, καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κωνσταντόπουλε.

Σειρά έχει ο κ. Αναστάσιος Χατζηβασιλείου της Νέας Δημοκρατίας, ο Σερραίος. Επειδή υπάρχει πρόβλημα στη σύνδεση, θα προχωρήσουμε στον κ. Σιμόπουλο και θα επανέλθουμε αργότερα στον κ. Χατζηβασιλείου.

Ο Θεσσαλονικιός από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Σιμόπουλος έχει τον λόγο.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αυτό το οποίο παρακολουθήσαμε στην αρχή της σημερινής συνεδρίασης μπορώ να πω ότι ήταν θέατρο του παραλόγου, μπορώ να πω ότι εκεί που μας χρωστούσαν, μας πήραν και το βόδι ή μπορώ να πω ότι αν η πραγματικότητα δεν μας ευνοεί, τότε αλίμονο στην πραγματικότητα.

Έτσι μόνο μπορώ να σχολιάσω την εισήγηση του εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος ουσιαστικά καταφέρθηκε εναντίον της Κυβέρνησης, με έναν τρόπο εξαιρετικά αιχμηρό και ταυτόχρονα με έναν τρόπο, που έδειχνε ότι ήταν αλλού, δηλαδή δεν είχε καμμία σχέση με την πραγματικότητα, σαν να ήρθε από αλλού.

Και εξηγούμαι. Η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτα παραπάνω από το να φέρει ένα νομοσχέδιο, το οποίο ήταν απολύτως αναγκαίο γιατί, όπως εξηγήθηκε και από τον Υπουργό, τα μικρά αεροδρόμια της Ελλάδος θα είχαν υποβαθμιστεί. Ήμασταν, λοιπόν, στο χείλος τού να υποβαθμιστούν τα ελληνικά αεροδρόμια.

Και βέβαια η Κυβέρνηση έφερε ένα νομοσχέδιο διαφορετικό, αλλά με την ίδια φιλοσοφία είχε φέρει σχέδιο νόμου και το 2016 η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Όμως, όπως έκανε με πολλά άλλα θέματα, το έφερε κάτω από την πίεση πιθανώς των δανειστών, δεν πίστεψε σε αυτό και επί τρία χρόνια δεν έκανε τίποτα. Έπρεπε, λοιπόν, να εκσυγχρονιστούμε και να καλύψουμε τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γι’ αυτόν τον λόγο ήταν αναγκαίο αυτό το νομοσχέδιο.

Θα περίμενα, λοιπόν, ο ΣΥΡΙΖΑ να ψηφίσει τουλάχιστον επί της αρχής και θα ήθελα να εξηγήσει πιθανώς αργότερα ο παριστάμενος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, ο συνάδελφος μηχανικός και πρώην Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, γιατί δεν το ψηφίζει επί της αρχής. Από εκεί και πέρα, μπορεί να μην ψηφίσει πάρα πολλά άρθρα. Είναι κάτι για το οποίο κανείς δεν θα είχε αντίρρηση. Έχουν μία φιλοσοφία, όσον αφορά το κράτος, έχουν μία φιλοσοφία, κυρίως όσον αφορά τους δημόσιους οργανισμούς και έχουν την τάση να έχουν σχολάζον προσωπικό, να μη χρησιμοποιούν τις νέες τεχνολογίες και με τον τρόπο αυτό να χρειάζονται πάρα πολλοί υπάλληλοι και μεγάλος αριθμός προσωπικού.

Πριν από την κατάθεση του νομοσχεδίου, ήρθαν και με βρήκαν οι συνδικαλιστές και από την Αθήνα και από τη Θεσσαλονίκη. Άκουσα με πραγματικό ενδιαφέρον τις αντιρρήσεις τους, τις κατέγραψα. Μίλησα με τους αρμόδιους και θέλω να τους διαβεβαιώσω –κάτι που έκανε και ο ίδιος ο Υπουργός- ότι δεν υφίσταται κανένα θέμα, όσον αφορά τη μισθολογική και βαθμολογική τους κατάσταση. Μάλιστα, πρόκειται για εξειδικευμένο προσωπικό που έχει υψηλά προσόντα και γι’ αυτό τον λόγο δεν πρέπει να φοβούνται καθόλου.

Υπάρχουν βέβαια επιμέρους θέματα που τους απασχολούν και το κυριότερο –ας πούμε την αλήθεια εδώ- είναι όποιοι θα γυρίσουν στην ΥΠΑ από την ΑΠΑ μήπως δεν θα έχουν εργασία και τι θα γίνει αν έχουν εργασία αργότερα. Μα, έχει ξεκαθαρίσει ο Υπουργός ότι δεν υφίσταται κανένα εργασιακό θέμα και αυτό θέλω να το τονίσω και εγώ, γιατί και προσωπικά ενδιαφέρθηκα για το θέμα αυτό.

Κάποια άλλα θέματα, τα οποία έπεσαν στον διάλογο που είχαμε, νομίζω ότι έχουν απαντηθεί πλήρως. Παραδείγματος χάριν, δεν νομίζω ότι μπαίνει θέμα ασφάλειας, από τη στιγμή που έχουμε αυτόν τον γείτονα και είναι κάτι που πάλι το Υπουργείο, η Κυβέρνηση το έχει ξεκαθαρίσει.

Επίσης, όσον αφορά τα θέματα τα οποία είναι απόρρητα, μα προφανώς, υπάρχουν υπάλληλοι οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να χειρίζονται απόρρητα θέματα. Άρα και αν κάποιος υπάλληλος της ΑΠΑ τους ζητήσει κάτι απόρρητο, φυσικά και θα είναι εξουσιοδοτημένος. Στο σημείο αυτό θεωρώ ότι το πρόστιμο για την άρνηση να δώσουν κάτι απόρρητο είναι υπερβολικά μεγάλο. Τα 15.000 ευρώ είναι ένα νούμερο υπερβολικό.

Επίσης, όσον αφορά το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, είναι καταλυτικό το επιχείρημα ότι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου είναι ακόμη και η Ακαδημία Αθηνών. Άρα δεν υπάρχει κάποια δεύτερη σκέψη, όταν η ΥΠΑ γίνεται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Γίνεται καθαρά για λόγους λειτουργικούς, επειδή θα πρέπει να έχει έναν ισολογισμό, ο οποίος θα ελέγχεται καλύτερα και αυτό δεν είναι καμμία βολή για τους εργαζόμενους μέχρι σήμερα. Νομίζω, επίσης, ότι δεν υπάρχει πρόβλημα σε ένα τόσο υψηλής εξειδίκευσης προσωπικό να συνδυαστούν οι στόχοι με κάποιες άλλες απολαβές. Νομίζω ότι το προσωπικό της ΥΠΑ έχει τις δυνατότητες να το κάνει αυτό.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, καθώς από τη στιγμή που ο κ. Σπίρτζης μίλησε για τριάντα δευτερόλεπτα –και αυτό είναι ρεκόρ-, δεν θα καταχραστώ τον χρόνο.

Θέλω να συμπληρώσω ότι, ναι, και το Υπουργείο και η Κυβέρνηση στον τομέα αυτό κινείται εξαιρετικά μεταρρυθμιστικά. Είχαμε το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια. Είχαμε ένα νομοσχέδιο το οποίο σταμάτησε τον τρόπο με τον οποίον –βέβαια, με καλή πρόθεση, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε σκοπό να μεταρρυθμίσει- θα δίνονται οι άδειες για τα διπλώματα.

Τέλος, έρχεται η αναμόρφωση του ν.4416 που αφορά τα δημόσια έργα. Η Κυβέρνηση κινείται απόλυτα εκσυγχρονιστικά και στον τομέα αυτό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Σιμόπουλε και για την τήρηση του χρόνου. Έτσι βοηθάμε.

Θα δώσω τώρα τον λόγο μέσω Webex, για την τροπολογία που θέλει να υποστηρίξει, στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Πλακιωτάκη και στη συνέχεια στον κ. Γιαννούλη για δέκα δευτερόλεπτα που θέλει επί προσωπικού κάτι να πει και να μας εξηγήσει και σε τι συνίσταται το προσωπικό.

Ορίστε, κύριε Πλακιωτάκη, έχετε τον λόγο και σας ευχόμαστε περαστικά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κατ’ αρχάς, θέλω να εκφράσω τη χαρά μου που έχω τη δυνατότητα να συμμετέχω στη σημερινή διαδικασία. Θέλω να καλέσω όλες και όλους να είναι εξαιρετικά προσεκτικοί. Ξέρετε, είμαι από αυτούς που τηρούσα με θρησκευτική ευλάβεια τα περιοριστικά μέτρα. Όμως, ο ιός είναι παντού. Θα πρέπει να προφυλάξουμε τόσο τους εαυτούς μας όσο και τους ανθρώπους γύρω μας. Γι’ αυτό καλώ όλους συναδέλφους, αλλά και όλους όσους μας βλέπουν ή μας ακούν αυτή την ώρα να είναι εξαιρετικά προσεκτικοί.

Με την τροπολογία, την οποία εισάγει, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανταποκρίνεται για μια ακόμη φορά πρωτοποριακά στις απαιτήσεις των καιρών. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι μία εξωστρεφής επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία ασκείται τόσο εντός όσο και εκτός των εθνικών μας συνόρων, εξυπηρετώντας τη μεταφορά επιβατών, αλλά και το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, με ασφαλή και αξιόπιστο τρόπο.

Ωστόσο, για να μπορέσει η ναυτιλία μας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εθνικής οικονομίας, αλλά βεβαίως να ανταποκριθεί και στον υψηλό ανταγωνισμό που υπάρχει στη ναυτιλιακή αγορά, χρειάζεται να ενεργοποιηθούν όλα εκείνα τα εργαλεία, τα νομοθετικά αλλά και τα τεχνικά, τα οποία είναι αναγκαία για την ομαλή και απρόσκοπτη δραστηριοποίησή της.

Η διάταξη που παρουσιάζεται σήμερα, κινείται ακριβώς σε αυτό το πλαίσιο, κινείται δηλαδή στην εξασφάλιση της εφαρμογής του θεμελιώδους κανόνα της ναυτιλιακής μας πολιτικής, που δεν είναι άλλος από την ασφάλεια για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, τα οποία κινούνται σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου.

Και βεβαίως, κινείται επίσης στο πλαίσιο της αδήριτης ανάγκης να μη διακοπεί ούτε για ένα λεπτό η επικοινωνία των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, με άλλα λόγια, να μη διακυβευτεί η κοινωνική συνοχή της χώρας και η οικονομική σταθερότητα της νησιωτικής Ελλάδος.

Ταυτόχρονα, ο σκοπός αυτής της διάταξης είναι να αποφευχθεί με κάθε τρόπο η διαρροή πλοίων μας από το ελληνικό νηολόγιο, στην περίπτωση κατά την οποία η εθνική μας διοίκηση δεν θα μπορέσει να αντιμετωπίσει με τον δέοντα τρόπο τα έντονα προβλήματα της αδυναμίας διενέργειας επιθεωρήσεων των πλοίων με την κλασική έννοια που όλοι γνωρίζουμε, δηλαδή τη φυσική παρουσία του επιθεωρητή.

Η διάταξη εισάγει, λοιπόν, τη διαδικασία της διενέργειας των τεχνικών, των εξ αποστάσεως επιθεωρήσεων των πλοίων όχι με δικές μας –προφανώς- αυτοσχέδιες εμπνεύσεις, αλλά μετά από εξειδικευμένες οδηγίες που έχουν συνταχθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και έχουν αρχίσει πλέον και ακολουθούνται από μεγάλες και ανταγωνιστικές σημαίες παγκοσμίως.

Κυρίες και κύριοι, έχω επανειλημμένα τονίσει στην Εθνική μας Αντιπροσωπεία το μέγεθος και τη σημασία της μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τον τρόπο με τον οποίο στηρίζει την εθνική προσπάθεια για ευημερία κοινωνική και οικονομική. Δεν χρειάζεται, βέβαια –πιστεύω- να επισημάνω και πάλι το γεγονός ότι κάθε μας κίνηση στον ναυτιλιακό χώρο έχει ως προτεραιότητα την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των θαλασσών και βεβαίως, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ο ναυτιλιακός χώρος εκσυγχρονίζεται και νέα τεχνολογικά μέσα έρχονται για να δώσουν ασφαλείς λύσεις στα μεγάλα υπαρκτά προβλήματα. Θεωρώ, λοιπόν, ότι όλοι μας έχουμε αντιληφθεί ότι εάν η Ελλάδα υστερήσει στον διαρκώς εξελισσόμενο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, θα υποθηκεύσουμε το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας και μαζί με αυτή το μέλλον της πατρίδας μας.

Χρέος μας, λοιπόν, είναι -και αυτό υπηρετούμε πάλι σήμερα- να κρατήσουμε ψηλά την ελληνική σημαία, χωρίς καμμία απολύτως έκπτωση στην ποιότητά της. Είμαι βέβαιος ότι η τροπολογία αυτή θα τύχει της συνολικής σας αποδοχής.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Πλακιωτάκη. Και πάλι περαστικά σας! Αναφέρεστε στην τροπολογία με γενικό αριθμό 583 με ειδικό 13, εντάξει.

Ο κ. Γιαννούλης είναι συνδεδεμένος;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Πάντα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχετε τον λόγο για ένα δευτερόλεπτο επί προσωπικού.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Θέλετε να γελάσω τώρα ή να κλάψω στο ένα δευτερόλεπτο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ό,τι θέλετε να κάνετε, δικαίωμά σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Τότε, κύριε Πρόεδρε, λοιπόν, για να μην έχουμε άλλες διενέξεις, θα σας παρακαλούσα να διαβάσετε λίγο προσεκτικότερα τον Κανονισμό. Για ένα λεπτό!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, τίποτα, θα απαντήσετε, δεν θέλω να με παρακαλέσετε καθόλου. Τα έχω διαβάσει αυτά που γράψατε, γιατί νομίζετε ότι είσαστε ακόμη στην τηλεόραση. Απαντήστε στον κ. Γκίκα και δεν θέλω να πείτε τίποτα για εμένα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ωραία.

Ο Κανονισμός προβλέπει ένα λεπτό, όχι ένα δευτερόλεπτο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν θα μου πείτε για τον Κανονισμό, θα απαντήσετε. Θα απαντήσετε; Το προσωπικό θέλω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Να το μάθετε. Βεβαίως, θα απαντήσω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ωραία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Αφήστε τις επιδείξεις αυταρχισμού τώρα, δεν περνάνε αυτά.

Είπε ο κ. Γκίκας -στον οποίο δώσατε τον λόγο ως μη οφείλατε, γιατί δεν είναι Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος- ότι ψεύδομαι για την προκήρυξη του Υπουργείου Μεταναστευτικής Πολιτικής, σε σχέση με την προκήρυξη.

Διαβάζω -για να μην τρώω τον πολύτιμο χρόνο σας- από την προκήρυξη: «Για το σύνολο των θέσεων προβλέπεται η διεξαγωγή συνέντευξης των υποψηφίων μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται έλεγχος των αιτήσεων και των δικαιολογητικών και ακολουθεί συνέντευξη.

Πάμε τώρα στον επιμερισμό: Εκπαίδευση 20%, κοινωνικά κριτήρια 30%, γενική εργασιακή εμπειρία 20% και συνέντευξη υποψηφίου 30%, το σωστό, που είναι απόλυτη εγγύηση ότι όλα τα προηγούμενα μπορούν να ανατραπούν και να προκριθεί μόνο η πολιτική, η συγγενική, ή η πελατειακή σχέση του υποψηφίου».

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο. Μία φράση! Για τριάντα δευτερόλεπτα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Γκίκα!

Συνεχίστε!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Επειδή με αποκάλεσε ψεύτη, θα σας πω και ένα ακόμα ψέμα, κατά τον κ. Γκίκα. Να μας απαντήσουν και πόσοι εργαζόμενοι της «AEGEAN» απολύθηκαν το τελευταίο διάστημα και εμείς τους δίνουμε και τα 120 εκατομμύρια ευρώ.

Ευχαριστώ.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Γκίκα, σας παρακαλώ, δεν είναι έτσι η διαδικασία. Μετά θα θελήσει να απαντήσει ο κ. Γιαννούλης. Σας παρακαλώ!

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Για τριάντα δευτερόλεπτα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ούτε δευτερόλεπτο! Και δεν είστε και Κοινοβουλευτικός. Έτσι έγινε και η παρεξήγηση προηγούμενα.

Η κ. Πέρκα έχει τον λόγο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να ευχηθώ και εγώ περαστικά στον κ. Πλακιωτάκη. Τον βλέπω, όμως, μια χαρά, οπότε εντάξει.

Ολοκληρώνεται σήμερα η διαδικασία για την ψήφιση, βεβαίως, αυτού του νομοσχεδίου που αφορά στη σύσταση της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Βεβαίως σημειώνω -γιατί το λέει πολλές φορές ο κύριος Υπουργός- ότι συμφωνούμε στον διαχωρισμό. Συνειδητοποιώ, όμως, ότι δυστυχώς δεν υπάρχει καμμία περίπτωση να συμφωνήσουμε, αλλά αυτό που έχει σημασία είναι ότι στην πραγματικότητα δεν έχουμε λάβει απάντηση σε κανένα από τα ερωτήματά μας.

Εγώ τουλάχιστον προσωπικά –και όλοι οι συνάδελφοι- έχω κάνει σε τρεις συγκεκριμένες ομιλίες κρίσιμα ερωτήματα. Τίποτα ως απάντηση, μόνο ψέματα και λυπάμαι πάρα πολύ για αυτό. Στον λίγο χρόνο που έχω θα μπω στον πειρασμό να απαντήσω σε κάποια από αυτά.

Η μεγαλύτερη διαφορά του νομοσχεδίου που φέρνετε στη Βουλή σε σχέση με τον ν.4427/2016 είναι η κατάργηση των αεροπορικών αρχών. Είναι ξεκάθαρο για μας ότι οι αρχές, ιδιαίτερα στα περιφερειακά αεροδρόμια, διασφαλίζουν την ασφάλεια των πτήσεων και τα δικαιώματα των επιβατών. Έχουν αναλυθεί αυτά.

Ειδικότερα, όμως, σήμερα με την ιδιωτικοποιημένη μορφή πολλών και κομβικών αεροδρομίων, με την κορύφωση της τουρκικής προκλητικότητας απαιτείται αυξημένος ο κρατικός έλεγχος και η φυσική παρουσία της αρχής στα αεροδρόμια.

Κύριε Υπουργέ, περιορίσατε τις αρμοδιότητες των αερολιμενικών σε έξι, αναφέρατε έξι αρμοδιότητες. Είναι πάνω από εξήντα. Τελικά, βγάλατε και το πόρισμα ότι οι τελευταίοι δεν χρειάζονται επί τόπου, γιατί όλα γίνονται ηλεκτρονικά.

Δεν έχω χρόνο να απαντήσω για να αναιρέσω μία-μία. Θα πω, όμως, το εξής: Είπατε πως αρμοδιότητα για τα ατυχήματα δεν έχει ο αερολιμενικός, αλλά η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων. Γίνεται να μην το γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι η συγκεκριμένη επιτροπή αναλαμβάνει δράση σε περίπτωση μεγάλου αεροπορικού ατυχήματος –major accident- με απώλεια ανθρώπινης ζωής ή καταστροφή περιουσιακών στοιχείων; Για τα υπόλοιπα ατυχήματα, που είναι και τα πιο συχνά ευτυχώς, όπως εργατικά, ατυχήματα κατά τη μεταφορά επιβατών και τα λοιπά η αεροπορική αρχή είναι η μόνη υπεύθυνη.

Όσον αφορά το επιχείρημα, βέβαια, ότι στην επιτροπή που είχε συσταθεί για τη σύσταση της ΑΠΑ συμμετείχε άτομο από την EASA –το λέτε, το επαναφέρετε- σας λέω ότι αυτό το άτομο, το οποίο τυχαίνει να είναι και το ίδιο, είχε πει «ναι» σε μια αρχή τετρακοσίων ογδόντα επτά ατόμων, με παρουσία στα περιφερειακά αεροδρόμια και λέει, επίσης, «ναι» σε μια αθηνοκεντρική αρχή εκατόν εβδομήντα δύο ατόμων. Γιατί; Γιατί προφανώς η αρμοδιότητά του είναι να καταστήσει σαφές ότι πρέπει να εξασφαλιστεί ασφάλεια. Το πώς θα γίνει αυτό δεν αφορά την EASA, η οποία δεν γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά κάθε χώρας. Μετά την εφαρμογή του νόμου θα προβεί σε ελέγχους η EASA, για να δει αν τελικά αυτό το ευέλικτο σχήμα πραγματικά εξασφαλίζει την ασφάλεια.

Τελικά, λοιπόν, ενώ οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης δέχονται την παρουσία της αρχής -έγινε συμβατική, τους υποχρέωσαν, αναφέρεται στις συμβάσεις τους- έρχεστε εσείς με το νομοσχέδιο και αφήνετε τη «FRAPORT» να διαχειριστεί έκτακτες καταστάσεις προς όφελος των ελληνικών συμφερόντων.

Σε ό,τι αφορά τα θέματα του προσωπικού, βέβαια και τον αδικαιολόγητα μειωμένο αριθμό -έχουν αναλυθεί, σας είπα, αυτά- μας ρωτήσατε αν για τον μαγικό αυτό αριθμό, για τους τετρακόσιους ογδόντα επτά, εμείς κάναμε μελέτη. Φυσικά και κάναμε μελέτη, κύριε Υπουργέ. Είχε προηγηθεί πολλή δουλειά από τους υπηρεσιακούς της ΥΠΑ, κάτι που οφείλατε να το γνωρίζετε και αυτό.

Εσείς, όμως, είχατε προτεραιότητα να ακυρώσετε για άλλη μια φορά ό,τι είχε κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ –αυτό είναι πια καθεστώς- για να βολέψετε είκοσι πέντε «ημέτερους», άσχετους με το αντικείμενο και να δημιουργήσετε και την επιτελική «ΑΠΑ των αρίστων», ρίχνοντας το ποσοστό των ΠΕ, αυτών που έχουν πτυχίο, από 90% στο 68%.

Μήπως, όμως, τελικά η ανεδαφική πρόταση έγινε γιατί ακριβώς δεν θέλετε να δώσετε λεφτά για την εποπτεία της αεροναυτιλίας; Πώς αλλιώς να εξηγήσουμε ότι από το ήδη πενιχρό αεροναυτικό τέλος των 30 ευρώ -όταν ο μέσος όρος είναι 45 ευρώ- με το νομοσχέδιο εισηγείστε μόνο 1 ευρώ, δηλαδή το 3% του τέλους για την εποπτεία της αεροναυτιλίας;

Τι κι αν το αντίστοιχο ποσοστό για την Κύπρο των δύο αεροδρομίων είναι 28,5% και της Εσθονίας των τεσσάρων αεροδρομίων 22%; Ας μη συνεχίσω, όμως.

Το παν για τη Νέα Δημοκρατία είναι η εξυπηρέτηση των ιδιωτικών συμφερόντων, να μείνει ευχαριστημένη η «AEGEAN» με τα 30 ευρώ, αν και δεν φαίνεται να διαμαρτύρεται όταν καταβάλλει στην Ιταλία 78 ευρώ και ας πάει περίπατο η ασφάλεια.

Σε σχέση τώρα και με την «AEGEAN», δεν μπορώ να μην αναφερθώ στην κρατική ενίσχυση. Σας είχα κάνει πολλές επίκαιρες ερωτήσεις, αλλά δεν απαντήθηκαν επαρκώς, όπως βεβαίως όλες οι ερωτήσεις. Όμως, θέλω να καταλάβετε το εξής: Βεβαίως οι μεταφορές πρέπει να βοηθηθούν, όπως βεβαίως και οι αερομεταφορές. Όμως, αυτό πρέπει να γίνει με εγγυήσεις για το ελληνικό δημόσιο. Δεν γίνεται την ώρα που προβλέπεται επιστρεπτέα προκαταβολή για όλες τις επιχειρήσεις στη χώρα, να κάνετε δώρο ζεστό χρήμα στην «AEGEAN».

Σας είπα και προχθές ότι για τη μέχρι τώρα βοήθεια που έχει λάβει η «AEGEAN», το μόνο που έκανε ήταν να απολύσει κόσμο από τα αεροδρόμια. Άρα έλαβε μέχρι τώρα τα λεφτά από τα vouchers, έδιωξε κόσμο, ενώ θα έπρεπε να διατηρήσει τις θέσεις εργασίας, φτιάχνετε έναν νόμο για να μην ελέγχεται με ένα εκτελεστικό συμβούλιο ελεγχόμενο από εσάς και θέλετε, συν τοις άλλοις, να της δώσετε και 120 εκατομμύρια ευρώ.

Το κράτος με το ποσό των 120 εκατομμυρίων ευρώ αντί για μετοχές, εξασφαλίζει δικαιώματα προαίρεσης για την απόκτηση μετοχών της «AEGEAN» εντός της προσεχούς πενταετίας σε τιμή χαμηλότερη από αυτή στην οποία διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο την ημερομηνία μετατροπής των warrants.

Σε περίπτωση που φαλιρίσει η «AEGEAN», ποια είναι η εξασφάλιση του ελληνικού δημοσίου; Απαντήστε τουλάχιστον σε αυτό. Διότι μας είπατε ότι θα έχουμε, θα αγοράσουμε κ.λπ.. Τι θα γίνει, λοιπόν, αν φαλιρίσει;

Γιατί δεν γίνεται, λοιπόν, τώρα η εξαγορά με την τρέχουσα τιμή της μετοχής, δηλαδή με περίπου 4 ευρώ ανά μετοχή; Βάσει αυτής της τιμής και όχι χαμηλότερης, το δημόσιο με τα 120 εκατομμύρια ευρώ θα μπορούσε να κατέχει το 40% των μετοχών. Όμως, εκεί κρύβεται η αλήθεια. Με δεδομένο ότι ο μεγαλύτερος μέτοχος της «AEGEAN» είναι ο κ. Βασιλάκης και με τη συμμετοχή του να ανέρχεται στο 36,68%, μια τέτοια εξέλιξη θα καθιστούσε απόλυτο κυρίαρχο το δημόσιο.

Και έρχομαι και σε κάτι ακόμα, κύριε Υπουργέ, στο οποίο σας προκαλώ, επίσης, να απαντήσετε. Μιλάτε για την «TAP» της Πορτογαλίας. Ωστόσο, δεν ξέρετε ότι 50% μέτοχος στην «TAP» είναι το δημόσιο, το κράτος της Πορτογαλίας και ότι μάλιστα η κυβέρνηση σχεδιάζει να αυξήσει το μερίδιό της στο 72,5%; Ο δε επιχειρηματίας, ο Ουμπέρτο Πεντρόσα, κατέχει μόλις το 22,5% και το 5% ανήκει σε υπαλλήλους της «TAP». Τι συγκρίνετε, λοιπόν;

Βέβαια, στο ίδιο μήκος κύματος κινείστε και με τη «FRAPORT». Έχει λάβει αναστολή 22,9 εκατομμύρια για το έτος 2019, την ίδια στιγμή που τον Απρίλιο του 2020 τα στελέχη του έλαβαν μπόνους λόγω των υπερκερδών. Και ρωτώ το εξής: Προβλέπεται η αναστολή για το 2019, ενώ δεν υπήρχε κορωνοϊός; Όχι.

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

Επιπλέον, έχουν λάβει για το 2020 επίσης αναστολή, ενώ το 2020 δεν έχει τελειώσει και δεν υπάρχει λογιστικός έλεγχος για να δούμε πόση ζημιά έχει υποστεί, παρ’ όλο που αυτό, ούτως ή άλλως, δεν έχει σημασία -και εδώ σας έχω κάνει ερώτηση- γιατί η αναστολή είναι παρά τη σύμβαση. Δεν υπάρχει τέτοιο πράγμα στη σύμβαση παραχώρησης. Τις τηρούμε τις συμβάσεις; Σύμφωνα, λοιπόν, με τα άρθρα της σύμβασης, δεν δικαιούται. Βέβαια, απ’ ό,τι μαθαίνουμε, θέλει και αυτή βεβαίως -αλίμονο!- ζεστό χρήμα.

Το εκτελεστικό συμβούλιο στα μέτρα σας, ενώ δεν φέρνετε στη Βουλή τη γνωμοδότηση της επιτροπής. Γιατί δεν τη φέρνετε, κύριε Υπουργέ; Η επιλογή των μελών έχει ολοκληρωθεί ήδη από τον Ιούνιο του 2019. Γιατί προσπαθείτε με τελείως αντισυνταγματικό τρόπο να σταματήσετε μια διαδικασία που βρίσκεται στο στάδιο της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Και το προφανές είναι …(δεν ακούστηκε)…«ημετέρους» και να έχετε τον απόλυτο έλεγχο του συμβουλίου. Με βάση αυτό το νομοσχέδιο, τα μέλη που θα επιλέγονται θα είναι από τον ίδιο τον Υπουργό και όχι από ανοιχτή διαγωνιστική διαδικασία.

Και όσον αφορά στο άρθρο 43 επί διαιτησίας, μια χαρά και αυτό. Προωθούνται συγκεκαλυμμένα χαριστικά οικονομικές ενισχύσεις υπέρ ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών και εταιρειών διαχείρισης αερολιμένων, με την επίκληση ότι αυτό έγινε κατόπιν απόφασης της ανεξάρτητης αρχής, την οποία εσείς έχετε διορίσει. Εν πάση περιπτώσει, ζητάω ξανά να μας πείτε τι περιλαμβάνει η αμοιβαία επωφελής λύση μεταξύ «FRAPORT» και Πρωθυπουργού.

Η ευέλικτη μορφή τώρα…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Να σας πω κάτι, κύριε Υπουργέ; Βρήκα ότι ως Τομεάρχης Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας είχατε αναγνωρίσει ως πολύ θετικό όταν ψηφιζόταν ο νόμος ότι η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ κατάφερε να μην μπούμε σε μια διαδικασία εκποίησης του εναέριου χώρου. Εμείς το παρεξηγήσαμε και νομίζαμε ότι το λέγατε θετικά. Προφανώς παρεξηγήσαμε τα λόγια σας. Μάλλον εννοούσατε να το αφήσουμε να το εκποιήσετε εσείς.

Και βεβαίως, οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών πάνε «στον αέρα». Ποιος θα εκδίδει οικοδομικές άδειες; Ποιος θα κάνει τις πιστοποιήσεις; Υπάρχει ένα κενό. Όμως, αυτή είναι μια τακτική για να υπάρχουν καθυστερήσεις και να δικαιούνται αποζημιώσεις όσοι δικαιούνται, σύμφωνα με κάποιες συμβάσεις.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Κύριε Υπουργέ -και τελειώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- είναι ένα νομοσχέδιο γεμάτο αντισυνταγματικότητες και πλήθος επιτροπών και υποεπιτροπών. Υποβαθμίζεται ουσιαστικά στο σύνολό του ξεκάθαρα η ΑΠΑ και οι μόνοι που τοποθετήθηκαν θετικά για την αποψίλωση και την υποβάθμιση είναι τελικά οι ελεγχόμενοι, ο ΣΕΤΕ, η «AEGEAN», και μην ξεχνάμε και τη «FRAPORT». Το μόνο που είπε η «FRAPORT» ήταν ότι ζήτησε μείωση προστίμων. Γι’ αυτόν τον λόγο έχετε απέναντί σας όχι μόνο τον ΣΥΡΙΖΑ, όχι μόνο όλα τα συλλογικά όργανα, αλλά και το σύνολο των κομμάτων της Αντιπολίτευσης.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Πέρκα.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Αναστάσιος Χατζηβασιλείου από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αναφερθώ στα όσα ακούστηκαν λίγο νωρίτερα στην Αίθουσα. Ακούστηκαν πολλά περί αυταρχισμού της Κυβέρνησης. Μάλιστα, κάποιος συνάδελφος από το ΜέΡΑ25 μίλησε για τη δημοκρατία σε γύψο, όπως είχε γίνει και παλαιότερα, υπονοώντας προφανώς μια απαράδεκτη σύγκριση. Καλό θα ήταν να είμαστε όλοι πολύ προσεκτικοί, όταν αναφερόμαστε σε τέτοιου είδους ζητήματα. Τα ρητορικά παιχνίδια με τη δημοκρατία δεν είναι χρήσιμα και το λιγότερο είναι επικίνδυνα και θλιβερά.

Σήμερα, λοιπόν, έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο που ρυθμίζει τα σημαντικά ζητήματα της αεροπορίας στη χώρα μας. Επιτέλους, λοιπόν, συστήνεται ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας σε πλήρη εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου. Πρόκειται για μια αρχή αυτοτελή που δεν θα υπόκειται στον έλεγχο της οποιασδήποτε κυβέρνησης, παρά μόνον στον έλεγχο της Βουλής.

Άκουσα, λοιπόν, τις προηγούμενες ημέρες από συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ ότι το παρόν νομοσχέδιο δημιουργεί κενά που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων και τα δικαιώματα των επιβατών. Όμως, αυτός ακριβώς είναι ο στόχος του σημερινού νομοσχεδίου: η μεγαλύτερη ασφάλεια στις πτήσεις μας και η καλύτερη προστασία του επιβατικού κοινού.

Σήμερα, λοιπόν, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ορθώς προχωρά στον τελικό διαχωρισμό της αρμοδιότητας ρύθμισης και εποπτείας των μεταφορών από τη δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης των αεροδρομίων.

Σε μία χώρα, λοιπόν, όπου ο τουρισμός είναι η βαριά βιομηχανία της, είναι αναγκαίο τα αεροδρόμια και οι υπηρεσίες τους να είναι υψηλού επιπέδου. Κερδισμένος από την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των υποδομών δεν είναι μόνο ο απλός ταξιδιώτης, αλλά ο ελληνικός τουρισμός και κυρίως η εθνική οικονομία στο σύνολό της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σωστά σήμερα διαχωρίζεται η ΑΠΑ από την ΥΠΑ. Σε μια ευρωπαϊκή δημοκρατική χώρα ο ελεγχόμενος δεν μπορεί να είναι ταυτόχρονα και ελεγκτής. Έτσι, λοιπόν, σήμερα νομοθετούμε αυτό που η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ άφησε ελλιπές το 2016. Μάλιστα, η κωλυσιεργία και οι καθυστερήσεις εκείνης της εποχής δημιούργησαν δύο μεγάλα προβλήματα. Πρώτον, τη διατήρηση του πρωτοφανούς για τα ευρωπαϊκά δεδομένα της ταύτισης επόπτη και εποπτευόμενου, κάτι που είναι ανήκουστο και, δεύτερον, τον σοβαρό κίνδυνο για επιβολή κυρώσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και φυσικά τον υποβιβασμό της χώρας μας από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, τον EASA.

Έτσι, λοιπόν, η σημερινή Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών απευθύνθηκε στην EASA και την αρμόδια γενική διεύθυνση της Κομισιόν, εξήγησε την κατάσταση που επικρατεί στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας και σε απόλυτη σύμπνοια μαζί τους φέρνει στη Βουλή σήμερα ένα νομοσχέδιο το οποίο μας υπενθυμίζει ότι ζούμε σε μία ευρωπαϊκή χώρα, ένα νομοσχέδιο που δεν έχει σχέση με τριτοκοσμικές πρακτικές που προσπάθησε να εφαρμόσει ο ΣΥΡΙΖΑ πριν από τέσσερα χρόνια. Μάλιστα, ακούστηκαν διαμαρτυρίες σχετικά με τις θέσεις προσωπικού της ΑΠΑ.

Σε αντίθεση, λοιπόν, με τον ΣΥΡΙΖΑ που προσπαθούσε να τακτοποιήσει «ημέτερους» και είχε προβλέψει τετρακόσιες ογδόντα επτά θέσεις υπαλλήλων σε μια υδροκέφαλη αρχή, όπως πολύ σωστά είπε και ο κύριος Υπουργός, οι εκατόν εβδομήντα δύο θέσεις που προβλέπονται σήμερα καλύπτουν συγκεκριμένες ανάγκες και βασίζονται σε αναλογιστική μελέτη. Στην όλη διαδικασία, μάλιστα, συμμετείχε και η ΥΠΑ, αλλά και η αρμόδια ευρωπαϊκή υπηρεσία, η EASA.

Έτσι λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δημιουργείται σήμερα το απαραίτητο νομικό πλαίσιο για να διευκολυνθεί η χάραξη μιας μακρόπνοης εθνικής στρατηγικής στις αερομεταφορές στην πατρίδα μας. Εναρμονιζόμαστε πλήρως με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και δημιουργούμε επιτέλους έναν σύγχρονο φορέα, έναν αξιόπιστο συνομιλητή των αντίστοιχων ευρωπαϊκών υπηρεσιών. Οι επιβάτες θα γνωρίζουν πλέον ξεκάθαρα ότι η νέα αυτή αρχή θα προστατεύει τα δικαιώματά τους με τρόπο διαφανή και άμεσο. Παράλληλα, θωρακίζεται και η ΥΠΑ ως πάροχος υπηρεσιών και αποκτά μια ξεκάθαρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια.

Μάλιστα βλέπω ότι ενισχύεται η λειτουργία της, καθώς επανέρχεται σε εκείνη η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, κίνηση που προβλεπόταν από τον προηγούμενο νόμο, αλλά είχε μείνει στα χαρτιά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κλείσω με το ζήτημα κρατικής ενίσχυσης της «AEGEAN». Ακούστηκαν από την Aντιπολίτευση φωνές ότι δεν είναι σαφής ο τρόπος προστασίας των συμφερόντων του δημοσίου σε αυτή τη διαδικασία. Βεβαίως ο ΣΥΡΙΖΑ μετά την αρχική του αντίρρηση, τώρα λέει «ναι» στη στήριξη υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Ας πάρουμε, λοιπόν, τα πράγματα με τη σειρά. Υπό κανονικές συνθήκες η «AEGEAN» αποδίδει ετησίως στο ελληνικό δημόσιο 400 εκατομμύρια ευρώ και το συνολικό αποτύπωμά της στην εθνική οικονομία φτάνει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ τον χρόνο. Πέρυσι, λοιπόν, μετέφερε δεκαπέντε εκατομμύρια επιβάτες και απ’ ό,τι βλέπω τα 12 εκατομμύρια από αυτούς ήταν ξένοι τουρίστες.

Συμφωνούμε, λοιπόν, ότι πρέπει να μείνει όρθια; Συμφωνούμε ότι πρέπει να μείνει όρθια όχι μόνο για να σωθούν οι θέσεις εργασίας των υπαλλήλων της, αλλά για να επιβιώσει η εθνική τουριστική μας βιομηχανία; Μέχρι σήμερα είναι η μοναδική μεγάλη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη που δεν έχει πάρει άμισθη κρατική στήριξη, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά.

Έτσι, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, η Κυβέρνηση δεν κάνει δωρεές σε ιδιώτες. Η Κυβέρνηση στηρίζει μια μεγάλη ελληνική επιχείρηση που αυξάνει το ΑΕΠ της χώρας, θέτει σαφείς όρους για την παροχή κρατικής στήριξης, στο πλαίσιο βέβαια των έκτακτων συνθηκών που δημιούργησε η πανδημία και μάλιστα θέτει όρους αυστηρούς σε σχέση με μοντέλα ενίσχυσης που είδαμε ότι εφαρμόστηκαν σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες φέτος. Βασική προϋπόθεση είναι η συμμετοχή των ιδιωτών μετόχων της εταιρείας σε όποιο πακέτο συμφωνηθεί και το δημόσιο θα κατέχει το δικαίωμα εξαγοράς μετοχών της εταιρείας όποτε το κρίνει σκόπιμο ή αναγκαίο. Και αν μάλιστα αυτό συμβεί, το κράτος θα μπορεί να αγοράσει τις μετοχές αυτές σε τιμή χαμηλότερη από την τρέχουσα εκείνης της στιγμής. Επομένως, λοιπόν, έχουμε διπλή δικλίδα ασφαλείας για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Σε κάθε περίπτωση ο ισχυρός τουρισμός χρειάζεται ισχυρούς αερομεταφορείς και αυτό είναι δεδομένο.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σημερινό νομοσχέδιο μπαίνει επιτέλους τάξη στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και ανοίγει ο δρόμος για ποιοτικότερες και ασφαλέστερες υπηρεσίες στους πολίτες. Γι’ αυτό, λοιπόν, υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Χατζηβασιλείου, και για την τήρηση του χρόνου και πάω γρήγορα γρήγορα στον κ. Κατρίνη από το Κίνημα Αλλαγής.

Κύριε Κατρίνη, έχετε τον λόγο. Από τη θέση σας παρακαλώ και με τη μάσκα.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που ουσιαστικά τροποποιεί τον ν.4427/2016, έναν νόμο με τον οποίο επιχειρήθηκε ο διαχωρισμός της κανονιστικής ρυθμιστικής αρχής και η δημιουργία μιας νέας ανεξάρτητης αρχής, της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Τελικά το μόνο που έγινε είναι ότι θεσπίστηκαν δύο προεδρικά διατάγματα και στην πράξη όλα σχεδόν έμειναν στάσιμα. Η μόνη κινητικότητα ήταν ο διορισμός προέδρου της αρχής μόλις το τελευταίο εξάμηνο.

Θα περιμέναμε μετά την εμπειρία του ανεφάρμοστου προηγούμενου νόμου ότι η σημερινή Κυβέρνηση θα έφερνε έναν ολοκληρωμένο νόμο με ξεκάθαρο πλαίσιο για τις δομές, τη λειτουργία, αλλά και τις αρμοδιότητες του νέου φορέα. Αντιθέτως έχουμε εκ νέου σύσταση με ασάφειες και αμφιβολίες για την αποτελεσματική λειτουργία, αλλά και τη βιωσιμότητα των δύο παράλληλων δομών, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Περιμένουμε απάντηση στο ερώτημα που αφορά τη μετατροπή της ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Σχετίζεται με κάποια ανάγκη που αφορά τον ρόλο, την αποστολή ή το έργο της; Πρόκειται για ανατροπή που επιφέρει προβλήματα στη λειτουργία της ΥΠΑ και στην αυτοτέλειά της και θα πρέπει νομίζω να αιτιολογηθεί επαρκώς.

Προκειμένου να αποφευχθούν επικαλύψεις αρμοδιοτήτων, είναι αναγκαίο να ορισθεί με σαφήνεια το πλαίσιο της ανεξάρτητης λειτουργίας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας με όλα τα απαραίτητα εχέγγυα για τη συνέχιση και της ασφαλούς λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Ειπώθηκε και από τον εισηγητή μας, τον Χρήστο Γκόκα, ότι ως προς τη λειτουργία μάς προβληματίζει ο ορισμός του διοικητή από τον Υπουργό, γιατί, αλήθεια, ποια εχέγγυα ανεξαρτησίας και αξιοπιστίας παρέχει;

Σχετικά με τους πόρους και τις αμοιβές των εργαζομένων, θεωρούμε ότι δεν κατοχυρώνονται επαρκώς. Προβλέπεται μεν ότι θα συνδράμει ο κρατικός προϋπολογισμός στο τέλος του χρόνου, ωστόσο οι εργαζόμενοι χρειάζονται ένα περιβάλλον οικονομικής ασφάλειας για να μπορέσουν να αποδώσουν, να συνεργαστούν και να εγγυηθούν τελικά τη δημόσια ασφάλεια, γιατί αυτό είναι και το ζητούμενο, που νομίζω, όμως, ότι με τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου δεν διασφαλίζεται επαρκώς.

Σημαντικό, επίσης, είναι το ζήτημα της στελέχωσης. Το είπαμε και στην επιτροπή, το είπε και ο Χρήστος Γκόκας, το επαναλαμβάνουμε. Μειώνονται οι οργανικές θέσεις από τετρακόσιες ογδόντα επτά σε εκατόν εβδομήντα δύο, αριθμός πλήρως αναντίστοιχος με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ενδεικτικά θα πω ότι στην Ιταλία για δέκα αεροδρόμια η αντίστοιχη αρχή έχει εξακόσια σαράντα επτά άτομα προσωπικό.

Επίσης, με το νομοσχέδιο που συζητάμε καταργούνται οι κρατικές περιφερειακές αρχές, με άγνωστο το μέλλον των εργαζομένων στα δεκατέσσερα παραχωρημένα αεροδρόμια, ειδικά σε αυτή την πολύ δύσκολη οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά συγκυρία για τη χώρα και τους εργαζόμενους. Πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για σύσταση περιφερειακών οργανικών μονάδων αερολιμένων στα μη παραχωρηθέντα αεροδρόμια και περιφερειακών οργανικών μονάδων αερολιμενικών δραστηριοτήτων στα παραχωρηθέντα αεροδρόμια. Με αυτή την πρόβλεψη, εάν και εφόσον την υιοθετήσει η Κυβέρνηση, παραμένει η μονάδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στα παραχωρηθέντα αεροδρόμια στην οποία μπορούν να παραχωρηθούν ή και να ανατεθούν αρμοδιότητες κρατικών, επιτόπιων και άμεσων ελέγχων.

Τίθενται πολλά ερωτήματα σχετικά με τους ελέγχους που έως τώρα διενεργούσαν οι εν λόγω αρχές. Τι θα γίνει στο μέλλον, με δεδομένο ότι δεν μπορούν όλες οι ελεγκτικές αρμοδιότητες να ανατεθούν σε ιδιώτες; Ποιος θα ασκεί άραγε την ελεγκτική αρμοδιότητα στο εξής για ευαίσθητα και σοβαρά ζητήματα, όπως η βεβαίωση ωρών πτήσης, ο έλεγχος πτυχίων και καταλληλότητας υποψηφίων εργαζομένων, η διενέργεια αλκοολομέτρησης σε ιπτάμενο προσωπικό, αλλά και στο προσωπικό που εργάζεται στα αεροδρόμια, τα όρια ταχύτητας και ιδίως σε μία κρίσιμη συγκυρία με την εξ ανατολών διαρκή απειλή ποιος θα έχει την ευθύνη για την κράτηση αεροσκάφους ή την απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους σε συνθήκες κινδύνου ή τη συνεργασία με την Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών; Την εθνική ασφάλεια, αλλά και την ασφάλεια των πτήσεων, μόνο ένα προσωπικό εκπαιδευμένο υψηλών προσόντων, που θα αξιοποιείται στο έπακρο, μπορεί να την εγγυηθεί.

Η θεσμοθέτηση που επιχειρείται θα οδηγήσει εκ νέου σε δυσλειτουργίες, εφόσον ο νόμος εφαρμοστεί και δεν έχει την τύχη του προηγούμενου, που και αυτός είχε καλές προθέσεις αλλά ουδέποτε υλοποιήθηκε. Δεν φαίνεται όμως να διασφαλίζεται ούτε η λειτουργικότητα των υπηρεσιών, αλλά κυρίως ούτε η ασφάλεια σε όλα τα επίπεδα και ούτε βεβαίως το δημόσιο, αλλά και το εθνικό συμφέρον. Με δυο λόγια πρόκειται για μια συνταγή για να αναπαραχθούν με νέο θεσμικό πλαίσιο παλιές παθογένειες και να προκύψουν νέα προβλήματα. Είναι όμως άραγε αυτό το ζητούμενο;

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε με το ζήτημα που αφορά τη στήριξη της «AEGEAN». Ζήτημα αυτοτελές μεν, που συνδέεται όμως με όλα όσα προανέφερα, καθώς εκ των πραγμάτων κατέχει η εταιρεία αυτή τη θέση εθνικού αερομεταφορέα. Μια επιχείρηση με σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας στον κρίσιμο τομέα των αερομεταφορών που έχει πληγεί ιδιαίτερα σε αυτή την κρίση, δεν μπορούμε να την αφήσουμε στην τύχη της ούτε όμως η στήριξη μπορεί να παρασχεθεί άνευ όρων. Το ίδιο ισχύει βεβαίως -και θέλω να το τονίσω αυτό, κύριε Πρόεδρε- και για όλες τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων οι οποίες σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες -είχα ρωτήσει και τον αρμόδιο Υπουργό όταν κάναμε μια ερώτηση με τον Ανδρέα Λοβέρδο και τον Βασίλη Κεγκέρογλου- ενώ αιτήθηκαν να λάβουν δάνειο από το Ταμείο Εγγυοδοσίας και το Ταμείο Επιχειρηματικότητας II και ενώ πληρούσαν τις προϋποθέσεις -μιλώ για τις «ELLINAIR» και «SKY EXPRESS»- δεν πήραν δάνειο. Και αυτό θα πρέπει να το δει η Κυβέρνηση, αν όντως πιστεύει στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, ο οποίος προβλέπει ισότιμη πρόσβαση στη χρηματοδότηση όλων των εταιρειών που καλύπτουν τις ίδιες ανάγκες, αλλά και αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα, οι οποίες όμως τελικά αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο. Η «AEGEAN», αλλά και οι υπόλοιπες εταιρείες πρέπει να συνεχίσουν το έργο τους, να καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών ιδιαίτερα σε μια χώρα με μεγάλη νησιωτικότητα και να διατηρήσουν βεβαίως τις θέσεις εργασίας, κάτι που για μας είναι αδιαπραγμάτευτο.

Ως Κίνημα Αλλαγής θέτουμε δύο προϋποθέσεις για την εν λόγω στήριξη ή και ανάλογη στήριξη που μπορεί να δοθεί στο μέλλον: Αφ’ ενός συμμετοχή των ιδιοκτητών μετόχων με δικά τους κεφάλαια στο πρόγραμμα, αφ’ ετέρου διασφάλιση συμφερόντων του δημοσίου και των θέσεων εργασίας.

Επιπλέον, προτείνουμε η συμφωνία να προβλέπει και την απόκτηση μετοχών της επιχείρησης από το δημόσιο.

Ένα τέτοιο πλαίσιο μπορεί να εγγυηθεί και τη βιωσιμότητα και το δημόσιο αγαθό της μεταφοράς και τις θέσεις εργασίας. Και αυτό χρειαζόμαστε στη συγκυρία αυτή, ευαισθησία, αποτελεσματικότητα και βιωσιμότητα, γιατί όλα αυτά είναι αλληλένδετα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κατρίνη.

Τώρα θα δώσω τον λόγο στον Θεσσαλονικιό κ. Δημήτρη Καιρίδη από την Νέα Δημοκρατία και μετά στον κ. Λοβέρδο, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κινήματος Αλλαγής.

Ορίστε, κύριε Καιρίδη, έχετε τον λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Βουλευτής Αθηνών, ωστόσο, αν μου επιτρέπετε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Συγγνώμη. Έχετε δίκιο. Εγώ ως Θεσσαλονικιό σας ξέρω.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ:** Ε, βέβαια, η καταγωγή πάντοτε μένει.

Κοιτάξτε, άκουσα με πολλή προσοχή τη συζήτηση στις συνεδριάσεις που είχαμε στην αρμόδια Επιτροπή και σήμερα εδώ στην Ολομέλεια και, πραγματικά, δυσκολεύομαι να παρακολουθήσω καμμιά φορά -πολύ συχνά θα έλεγα- τον ειρμό σκέψης των εκπροσώπων της Αντιπολίτευσης. Και αναφέρομαι στην προλαλήσασα, την καλή εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ από τη Φλώρινα, η οποία αναρωτήθηκε τι θα γίνει με τα warrants αν η «AEGEAN» χρεοκοπήσει στο μέλλον. Ταυτόχρονα μας ρώτησε γιατί δεν παίρνουμε τώρα μετοχές. Ήθελα να την ρωτήσω τι θα γίνουν αυτές οι μετοχές αν χρεοκοπήσει αύριο, στο μέλλον η «AEGEAN», αλλά δεν μπορούμε να κάνουμε αυτού του τύπου τον άμεσο διάλογο.

Ακριβώς εναντίον μιας τέτοιας πιθανότητας να πέσει η τιμή της μετοχής έρχεται η Κυβέρνηση και κάνει αυτού του τύπου τη ρύθμιση με τα warrants. Προφανώς είναι κάτι το οποίο δεν μπορούν να αντιληφθούν στην Αντιπολίτευση ή δεν θέλουν να το αντιληφθούν.

Εν πάση περιπτώσει, πάμε τώρα στο κύριο, στο νομοσχέδιο όπου συζητούμε την υπό ίδρυση Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο είναι απλό και τεχνικό και βασίζεται στο αντίστοιχο που ψήφισε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2016, όπως έχουμε πει κατ’ επανάληψη, αλλά βεβαίως ουδέποτε εφάρμοσε. Κατ’ ελάχιστον, όπως τονίστηκε και πριν, θα περίμενε κανείς από την Αξιωματική Αντιπολίτευση να το υπερψηφίσει επί της αρχής. Δεν το κάνει και έτσι η συζήτησή μας εδώ διευρύνεται και με ευθύνη της Αντιπολίτευσης αφορά τα μείζονα, επιτρέψτε μου να πω, της πολιτικής μας ζωής.

Πρώτον αφορά την πολιτική υποκρισία κάποιων πολιτικών δυνάμεων, που άλλα έλεγαν πριν το 2015, άλλα ψήφισαν το 2016 και άλλα έρχονται να υποστηρίξουν σήμερα, νομίζοντας ότι απευθύνονται σε λωτοφάγους.

Η υποκρισία, ωστόσο, κύριε Πρόεδρε, δεν είναι το χειρότερο, αλλά η -και θα είμαι πολύ προσεκτικός στις εκφράσεις μου- γλοιώδης, αναξιοπρεπής και υποτιμητική για τη χώρα μας στάση των ίδιων πολιτικών δυνάμεων που ψήφισαν έναν νόμο υπό πίεση -υπό την πίεση της τρόικας- το 2016, κλείνοντας ταυτόχρονα -κατά τα λεγόμενα του ίδιου του τότε Υπουργού, νυν εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ- το μάτι στους συνδικαλιστές ότι δεν θα τον εφαρμόσουν, όπως και δεν τον εφάρμοσαν. Αυτή είναι η πολιτική πρακτική του ΣΥΡΙΖΑ: Ψηφίζω ό,τι μου δώσουν, για να πάρω τη δόση και στη συνέχεια κοροϊδεύω, επιβεβαιώνοντας τη χειρότερη εικόνα για το πολιτικό μας σύστημα τόσο στο εσωτερικό όσο και στις Βρυξέλλες.

Υπάρχει και κάτι επιπλέον που το παρόν νομοσχέδιο φέρνει στο προσκήνιο και μας καλεί να αναλογιστούμε. Μπορεί το ελληνικό πολιτικό σύστημα από μόνο του να προχωρήσει στις απαραίτητες τομές που θα δώσουν αναπτυξιακή προοπτική στην πατρίδα μας ή λειτουργεί μόνο υπό την πίεση των Ευρωπαίων;

Μας είπε ο κύριος Υπουργός -και σωστά- ότι η αρμόδια ευρωπαϊκή αρχή μάς απείλησε ότι αν δεν διαχωρίσουμε τον πάροχο από τον ελεγκτή των παρεχόμενων αεροναυτικών υπηρεσιών, θα υποβαθμίσει τα αεροδρόμιά μας, με ό,τι αυτό σημαίνει για την τουριστική μας βιομηχανία. Αυτό μας αναγκάζει να δράσουμε. Είναι, όμως, κάτι που έπρεπε να θέλουμε και να κάνουμε από μόνοι μας. Είναι αυτονόητο ότι ο πάροχος δεν μπορεί να είναι και ελεγκτής του εαυτού του χωρίς κίνδυνο για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ασφάλειας των πτήσεων, για την οποία τόσο πολύ κόπτονται οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ.

Τώρα, γιατί κάποιοι αντιδρούν; Εδώ τα πράγματα είναι απλά και φανερά. Είναι το επίδομα, προφανώς, του EUROCONTROL. Έτσι δεν είναι; Άλλωστε, είναι γνωστό ότι οι αερομεταφορές στην πατρίδα μας λόγω της φύσης τους -δηλαδή έχουμε ακριβά μηχανήματα, τα αεροπλάνα, με μεγάλο κόστος λειτουργίας, που μπορούν να σταματούν και να ακινητοποιούνται από την απεργία ελάχιστων τεχνικών- περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον τομέα της οικονομίας επλήγησαν βάναυσα από τις ευρύτερες παθογένειες της Μεταπολίτευσης, τον ακραίο, εγωιστικό, αντικοινωνικό συνδικαλισμό των «ρετιρέ» και τον κομματισμό.

Κλασικό παράδειγμα υπήρξε η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», η χειρότερη, ίσως, πλευρά της Μεταπολίτευσης, η οποία είχε καταστεί μια μηχανή παραγωγής ελλειμμάτων, απεργιών και αναξιοπιστίας που έβαλαν ευθέως εναντίον του τουρισμού και της οικονομίας μας.

Κάποιοι στην Αντιπολίτευση επιμένουν ακόμα και σήμερα να υπερασπίζονται το άγος της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ». Η προσπάθεια θα ήταν κωμική αν δεν μας ξαναθύμιζε ποιες ήταν οι δυνάμεις που πάλεψαν -και από την αντιπολίτευση- με νύχια και με δόντια για τη χρεοκοπία όχι μόνο της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ», αλλά συνολικά του ελληνικού κράτους και τα κατάφεραν.

Το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης στις ελληνικές αερομεταφορές -μην το ξεχνάμε!- μέχρι το 2008, 2009, ήταν ότι ενώ η γειτονική Τουρκία μεταμόρφωνε την Κωνσταντινούπολη σε διεθνή κόμβο και την «TURKISH» σε παγκόσμιο ηγέτη στις αερομεταφορές, η Ελλάδα βυθιζόταν στην απαξίωση και τα χρέη. Μέχρι που και πάλι όχι οι ανάγκες της πραγματικότητας, αλλά η Ευρωπαϊκή Ένωση, μας υποχρέωσε σε αλλαγή πορείας, γιατί έκρινε παράνομες τις διαρκείς κρατικές ενισχύσεις στην «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ».

Από την τραγωδία της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ», που στοίχισε δισεκατομμύρια στον ελληνικό λαό και πέρα από το υλικό είχε και άυλο κόστος, έμμεσο κόστος στην αξιοπιστία του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, γεννήθηκε μια επιτυχία, αυτή της «AEGEAN» και των άλλων ελληνικών ιδιωτικών και ανταγωνιστικών εταιρειών που σήμερα κυριαρχούν και οι οποίες προσφέρουν όχι μόνο στην οικονομία, αλλά και στο δημόσιο ταμείο.

Κι εδώ έγκειται το επόμενο οξύμωρο της Αντιπολίτευσης. Ενώ με χαρά ήθελαν στο παρελθόν να πετάξουν τα δισεκατομμύρια του ελληνικού λαού στην «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», δεν θέλουν τη στήριξη του σημερινού εθνικού μας αερομεταφορέα, παρ’ όλο που σε αυτή συμμετέχει με ίδια κεφάλαια η ίδια η «AEGEAN», σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στην Ευρώπη -όπως εξήγησε ο Υπουργός- και ενώ η κρατική στήριξη την οποία δίνουμε, είναι υποπολλαπλάσια του τι συμβαίνει αλλού. Θα άγγιζε το ένα δισεκατομμύριο αν κάναμε αναλογικά ό,τι κάνει η Γερμανία με τη «LUFTHANSA», η Πορτογαλία με την «TAP» και οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Και το δημόσιο μπορεί ακόμα και να κερδίσει χρήματα, μετατρέποντας την ενίσχυση σε μετοχές στο μέλλον αν το κρίνει πρόσφορο και συμφέρον.

Με λίγα λόγια, το παρόν νομοσχέδιο αποκαλύπτει για άλλη μια φορά, κύριε Πρόεδρε, την υποκρισία και το θράσος κάποιων στην Αντιπολίτευση.

Είμαστε έτοιμοι να εφαρμόσουμε ό,τι ψηφίζουμε; Μπορούμε να λειτουργήσουμε υπέρ του δημοσίου συμφέροντος χωρίς εξωτερική πίεση; Τώρα που έχουμε μια ευρύτερη πρόταση μεταρρυθμίσεων της επιτροπής Πισσαρίδη, θα αρχίσουμε το γνωστό πετροπόλεμο για να μην αλλάξει κανένα κακώς κείμενο ή θα συζητήσουμε ουσιαστικά και με προτάσεις;

Τέλος, αποκαλύπτεται και η αδυναμία μας να συζητήσουμε ουσιαστικά επί πραγματικών και όχι εικονικών δεδομένων και φαντασμάτων. Γιατί εκατόν εβδομήντα και όχι τετρακόσιοι εβδομήντα υπάλληλοι και γιατί όχι επτακόσιοι εβδομήντα ή χίλιοι επτακόσιοι εβδομήντα θα έλεγε κανείς, ένα δημόσιο υδροκέφαλο που να βολεύει αντί να εξυπηρετεί; Στην εποχή που όλα γίνονται ηλεκτρονικά, εμείς επιμένουμε προσχηματικά στο διά ζώσης που καταλήγει στο μη ζώσης, όπως όλοι γνωρίζουν ότι συμβαίνει σήμερα στα μικρά επαρχιακά αεροδρόμια, για να μην κοροϊδευόμαστε.

Ακούστηκαν πολλά για τα περιφερειακά αεροδρόμια, για τα οποία όλοι στην Αντιπολίτευση κόπτονται, ενώ πολέμησαν τη μεγαλύτερη ξένη επένδυση στην πατρίδα μας, αυτή της «FRAPORT», που αφορά τη ραγδαία, ριζική, ανεπανάληπτη αναβάθμισή τους. Και όποιος έχει πάει αεροπορικώς στην πατρίδα μου, κύριε Πρόεδρε, όπως είπατε, τη Θεσσαλονίκη, το ξέρει και το βλέπει.

Εν ολίγοις, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και τελειώνω- δεν μπορώ παρά να συγχαρώ τον Υπουργό για το θάρρος, την αποφασιστικότητα, αλλά και την επιμονή του μετά από τέσσερις συνεδριάσεις -πραγματικά «ιώβειος υπομονή»- μετά από αυτά που άκουσε και ακούσαμε όλοι στην αρμόδια επιτροπή. Οι αντιδράσεις δείχνουν ότι είναι στον σωστό δρόμο, στον απολύτως σωστό δρόμο και επιβεβαιώνουν την παράδοση ριζοσπαστικού μεταρρυθμισμού, για την οποία έγινε γνωστός ο διάσημος θείος του.

Εύγε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, και συνεχίστε έτσι. Εμείς, η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας του Κυριάκου Μητσοτάκη, είμαστε εδώ για να σας στηρίξουμε υπέρ των συμφερόντων του ελληνικού λαού και όχι των ολίγων. Προχωρήστε και υπερψηφίζουμε και αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Καιρίδη. Θεσσαλονικιός που εκλέγεται στην Αθήνα.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Ανδρέα Λοβέρδο, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κινήματος Αλλαγής.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ασκώντας τα καθήκοντά μου ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, θα επιμείνω σε ένα θέμα που συζητήσαμε το πρωί με πρωτοβουλία του κ. Σπίρτζη και του κ. Βούτση μετά.

Γιατί ακούγοντας τι λέγεται στην Αίθουσα αυτή και παρατηρώντας τις πολιτικές και συνδικαλιστικές δραστηριότητες εκτός Αιθούσης πραγματικά αμφιταλαντεύομαι να αντιληφθώ με βεβαιότητα και να τοποθετηθώ για ποιο θέμα συζητάμε. Δεν θέλω να κάνω λάθη αξιοποιώντας το Βήμα αυτό, να χάνω τη σοβαρότητα που παλεύω να έχω. Αλλά δημιουργούνται μέσα από τις συζητήσεις στο Κοινοβούλιο ενίοτε, ευτυχώς όχι πάντα, αμφιβολίες για το ποιο θέμα συζητάμε και ποια είναι η νομική του βάση και η θεμελίωση των αιτημάτων μας υπέρ ή κατά μιας κυβερνητικής ενέργειας. Ήμουν εδώ στην Αίθουσα αυτή όταν κυρώθηκε η πράξη νομοθετικού περιεχομένου της 20ης Μαρτίου 2020 την οποία ανέφερε ο κ. Αθανασίου, Προεδρεύων το πρωί. Ήμουν εδώ. Τον άκουσα. Είπε ότι είχα δίκιο σε ό,τι αφορά στις συγκεντρώσεις σήμερα. Δεν ισχύει η απόφαση του Αρχηγού της Αστυνομίας περί περιορισμών, που ήταν τετραήμερης διάρκειας, αλλά ισχύει η γενική ρύθμιση της πράξης νομοθετικού περιεχομένου βάση της οποίας η Αστυνομία πράττει αυτά που πράττει.

Είπα το πρωί ότι δεν είμαι πρόχειρος. Δεν έχω μπροστά μου τη νομοθεσία. Την αναζήτησα και τη βρήκα. Πανεύκολα πράγματα πια αυτά. Πρώτα απ’ όλα, επιβεβαιώνω ότι η πράξη του Αρχηγού της Αστυνομίας με την οποία απαγορεύτηκαν την περίοδο της επετείου του Πολυτεχνείου οι συγκεντρώσεις ήταν τετραήμερης διάρκειας. Έτσι είναι. Ανέτρεξα, παρακολουθώντας την τοποθέτηση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας, στον ίδιο τον νόμο και την τοποθέτηση του Προεδρεύοντος της Βουλής, στην πράξη νομοθετικού περιεχομένου που πράγματι κυρώθηκε το καλοκαίρι με νομοθετική ρύθμιση στο πλαίσιο του Συντάγματος για την ανάγκη κύρωσης με νόμο των πράξεων νομοθετικού περιεχομένου. Ήμουν εδώ Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Μάλιστα. Στο άρθρο 68, παράγραφος 2 και άρθρο 3, δεν προβλέπονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις περί απαγορεύσεων αλλά προβλέπεται στο πλαίσιο του περιορισμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων εν όψει της αντιμετώπισης της πανδημίας να εκδίδονται πράξεις απαγόρευσης από τον Αρχηγό της Αστυνομίας.

Το ερώτημα που προκύπτει και το οποίο η Κυβέρνηση οφείλει να απαντά, είναι αν σήμερα ισχύει κάποια άλλη γενικής ισχύος κοινή υπουργική απόφαση ή απόφαση του Αρχηγού της Αστυνομίας η οποία να επιβάλλει απαγορεύσεις συγκεντρώσεων άνω των εννιά ατόμων. Δεν την έχουμε πρόχειρη, για να ξέρουμε. Κατά τούτο προσέξτε. Οι συγκεντρώσεις πάνω από αυτό το όριο είναι παράνομες. Αλλιώς, είναι έκνομες.

Εγώ σήμερα το πρωί είδα δύο συγκεντρώσεις που είχαν πάνω από εννιά άτομα. Τι γίνεται; Αν δεν υπάρχει ρύθμιση κακώς γίνεται συζήτηση στη Βουλή και κακώς επικαλούνται συνάδελφοι της Πλειοψηφίας ότι υπάρχουν ρυθμίσεις που επιβάλλουν μέτρα και όριο ατόμων στη συγκέντρωση. Δεν λέω ότι κοροϊδεύουν, αλλά λέω ότι γλιστρούν σε ένα λάθος. Ή υπάρχει τέτοια ρύθμιση και έχουν δίκιο οι συνάδελφοι, αλλά δεν εφαρμόζεται. Όποια πλευρά και αν προσεγγίσεις, τη γελοιότητα προσεγγίζεις. Προσεγγίζοντας την γελοιότητα αναρωτιέσαι «βάσει μιας γελοιότητας γίνονται οι συλλήψεις; Βάσει μιας γελοιότητας προκαλούνται στη Βουλή αυτές οι συγκρούσεις;». Τις κοιτάω με κατανόηση, όταν πρόκειται για συγκρούσεις της Νέας Δημοκρατίας με τον ΣΥΡΙΖΑ. Επειδή έχω ζήσει τις περιόδους της ακμής της Ελλάδας σε αυτή την Αίθουσα, βλέπω και μια αίσθηση φτήνιας στην ανταλλαγή μομφών και επιχειρημάτων. Έχω μια αίσθηση φτήνιας.

Δεν είμαστε, αγαπητοί συνάδελφοι, στον Μάρτιο ή τον Απρίλιο του 2020 με το καλοκαίρι εν όψει. Μπαίνουμε στο χειμώνα. Μπήκαμε. Επί τρεις και πλέον μήνες θα ζήσουμε με αυτή την κατάρα, με αυτή την πανδημία προσπαθώντας να βρούμε χαραμάδες διεξόδου. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό το παιχνίδι γιατί το κρίνω -και το επαναλαμβάνω- ένα παιχνίδι γελοιότητας. Πρέπει να ξέρουμε τι ισχύει και εφόσον ισχύει να εφαρμόζεται. Εάν, δε, δεν ισχύει κάτι σχετικό, αλλά υπάρχουν απλώς δυνατότητες να υπάρξουν ρυθμίσεις, όπως αυτή της τετραημέρου, να ξέρει καθένας και καθεμία στην Αίθουσα αυτή, αλλά και οι συνδικαλιστικοί φορείς τι ακριβώς έχουν ως περιθώριο δράσης και τι δεν έχουν. Οι δημοκρατίες είναι δημοκρατίες, επειδή βασίζονται στο κράτος δικαίου. Όταν δεν υπάρχει κράτος δικαίου, δεν υπάρχουν δημοκρατίες, παρά μόνο κατ’ επίφαση.

Συγχωρήστε μου, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτή την τοποθέτηση, αλλά επειδή το πρωί έγιναν ένας και δύο γύροι συζητήσεων εδώ και επειδή εκτιμώ ότι θα επαναληφθούν αυτά, καλό θα είναι να είμαστε πάρα πολύ συγκεκριμένοι όταν μιλάμε. Πάνω απ’ όλα, να είναι συγκεκριμένες οι ισχύουσες ρυθμίσεις για τους χώρους σε αυτή τη δύσκολη φάση που περνάει η χώρα και οι ίδιοι οι άνθρωποι. Έχουν αιτήματα και διεκδικήσεις. Κι αυτά δεν μπορούν να πετάγονται στο καλάθι των αχρήστων.

Σε ό,τι αφορά το σχέδιο νόμου, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, όταν ακούω από πλευράς των εκάστοτε αντιπολιτεύσεων να απευθύνεται εναντίον των Κυβερνήσεων μία κριτική βασισμένη στο «δεν έχετε γενικότερο σχέδιο, κύριοι των κυβερνήσεων, αποσπασματικές ρυθμίσεις φέρνετε και κατά τούτο ασκούμε την άλφα, τη βήτα ή τη γάμα κριτική, αμέσως κάνω δύο συλλογισμούς. Σκέφτομαι τον Βουλευτή που αρθρώνει αυτόν τον λόγο και λέω «αν ήσουν εσύ Υπουργός, φαντάζομαι ότι θα είχες πραγματικά καθολικές και ολιστικές ρυθμίσεις να φέρεις στο Κοινοβούλιο. Δεν είσαι, όμως, και δυστυχώς για την Ελλάδα δεν έρχονται οι ρυθμίσεις αυτές». Σκωπτικό σχόλιο το πρώτο.

Το δεύτερο που επίσης αυτομάτως αναρωτιέμαι είναι αν παίζει ο συνάδελφος, γιατί δεν έχει κάτι άλλο να πει, ή αν έχει δίκιο. Έχω αποφύγει, στα χρόνια που αντιπολιτεύομαι τις κυβερνήσεις, αυτού του είδους την κριτική περί έλλειψης σχεδιασμού. Σας πληροφορώ, κύριε Καραμανλή, ότι θα χρησιμοποιήσω προσπαθώντας να αιτιολογήσω αυτού του είδους την κριτική μου παρ’ ότι δεν αισθάνομαι επαΐων για τα θέματα του Υπουργείου σας. Ποτέ δεν τα χειρίστηκα ως Υπουργός ή ως στέλεχος της Αντιπολίτευσης. Τι θα ήθελα να ξέρω ως Βουλευτής της Αντιπολίτευσης; Θα ήθελα να ξέρω αν ο Υπουργός φέρνει ένα ζήτημα ρυθμίσεων σήμερα που αφορούν την Πολιτική Αεροπορία, ειδικά θέματά της, ενώ έχει ένα γενικότερο πλαίσιο κίνησης, έχει μία στρατηγική ή αν αποσπασματικά εισηγείται κάτι στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Θα ήθελα να είμαι γνώστης του πώς σκέφτεται ο Υπουργός αυτός για τις υποδομές. Έχω μια εικόνα. Όχι ακριβή αλλά έχω μια εικόνα. Θα ήθελα να ξέρω αυτός ο Υπουργός τι σκέφτεται για τις συγκοινωνίες.

Εδώ έχω μια απορία την οποία σας καταθέτω. Μαθαίνω ότι η μίσθωση από την πλευρά των κρατικών συγκοινωνιακών δομών ενός λεωφορείου μάς κοστίζει 1,43 ευρώ ανά χιλιόμετρο, για ΚΤΕΛ. Ταυτοχρόνως, ενημερώνομαι ότι ένα όχημα του ΟΑΣΑ στην Αθήνα μας κοστίζει 2,9 ευρώ ανά χιλιόμετρο και ένα όχημα του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη μας κοστίζει 4 ευρώ ανά χιλιόμετρο. Ως Έλληνας πολίτης αγανακτώ, αν οι αριθμοί είναι σωστοί. Αν δεν είναι, επιφυλάσσομαι. Αλλά αν είναι σωστοί ή αν είναι κοντά στην πραγματικότητα, αγανακτώ. Για τις συγκοινωνίες μια κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ανέχεται αυτή την κατάσταση; Τι κατάσταση είναι αυτή;

Δεύτερον, είμαι πολίτης της πόλεως των Αθηνών. Γνωρίζω πολύ καλά την πόλη της Θεσσαλονίκης και πάρα πολλές πόλεις της Ελλάδας, όπως την Πάτρα, και όλες τις μεγάλες πόλεις σχεδόν της χώρας μου τις ξέρω καλά. Η κίνηση των ατόμων με αναπηρία είναι εύκολη; Όχι, είναι πανδύσκολη. Ορισμένες φορές, κύριε Υπουργέ, είναι εφιαλτική. Είδαμε κάποιες πολιτικές και επ’ αυτού του θέματος; Δεν είδαμε.

Σε ό,τι αφορά τις μεταφορές, που είναι ένα κρίσιμο θέμα και μέσα στην κρίση, κύριοι Υπουργοί, είναι ένα από τα βασικότερα. Η τροφοδοσία των αγορών σε τρόφιμα εξαρτάται από τις μεταφορές. Το πρόβλημα με τις επιταγές, με τις πληρωμές των μεταφορικών εταιρειών το έχετε στο μυαλό σας, στις πολιτικές σας; Οι άνθρωποι οι επιχειρηματίες, οι οποίοι τροφοδοτούν τη χώρα με κάθε προϊόν, πληρώνονται με επιταγές, στις οποίες ορθώς αναστέλλεται η ημερομηνία της αποπληρωμής τους. Όμως, αυτός που κάνει την τροφοδοσία της αγοράς δεν πληρώνεται, ενώ πληρώνει από καύσιμα μέχρι οτιδήποτε άλλο θέλετε.

Εάν ήξερα πώς σκέφτεστε για όλα αυτά, εάν ήξερα ποιο είναι το μεταρρυθμιστικό θεσμικό σας σχέδιο για ένα τόσο κρίσιμο για τη χώρα Υπουργείο, θα προσπαθούσα να καταλάβω και τις αδυναμίες, που ο κ. Γκόκας κατέγραψε με τις ομιλίες του, που είναι πολύ προσεκτικές και σοβαρές, να τις συγχωρήσω, να σκεφτώ ότι και εμείς λίγο ή πολύ και ο κ. Σπίρτζης κινηθήκαμε σε ένα πλαίσιο όχι και μακρινό, που να δικαιολογεί τελείως ριζικές αντιπαραθέσεις μεταξύ μας και συγκρούσεις. Δεν βλέπω, όμως, το πρώτο, δηλαδή δεν βλέπω πραγματικά πώς αγκαλιάζετε το σύνολο της αρμοδιότητας Υπουργός και Υφυπουργός και συνεπώς μένω στην επιμέρους κριτική, γιατί της βρίσκω ορισμένα σοβαρά στοιχεία.

Ναι, λέμε εμείς, στις ανεξάρτητες αρχές. Δεν είμαστε οι πρώτοι στην Ελλάδα γιατί οι πρώτες αρχές θεσπίστηκαν το 1989, αλλά είμαστε αυτοί που συνταγματοποίησαν τις ανεξάρτητες αρχές το 2000 - 2001. Ήμουνα ειδικός αγορητής σε εκείνη την αναθεώρηση του Συντάγματος με τον Βαγγέλη Βενιζέλο εισηγητή του κόμματός μας και από τότε οι ανεξάρτητες αρχές έχουν μία συνταγματική ρύθμιση οι πέντε, οι μεγάλες, οι σοβαρότερες εξ αυτών. Μετά εξαπλώθηκε το φαινόμενο, κατέλαβε πάρα πολλούς πόρους και αυτή η εξάπλωσή του εν μέρει είναι σωστή με οιονεί ανεξάρτητες αρχές όχι με απολύτως ανεξάρτητες αρχές, αλλά είναι και μία απόδειξη χρεοκοπίας της κεντρικής κυβέρνησης. Δηλαδή, δεν μπορώ να ασκήσω μία αρμοδιότητα και τη μεταφέρω, δεν έχω τα εχέγγυα αντικειμενικότητας και μεταφέρω την αρμοδιότητα. Αλλά οι πέντε βασικές και οι υπόλοιπες οιονεί ανεξάρτητες αρχές πρέπει να είναι ανεξάρτητες.

Και στέκομαι, με συγχωρείτε πάρα πολύ, στον τρόπο διορισμού της διοίκησης. Επιτροπή, τέσσερα άτομα διορίζετε εσείς, η γνώμη της Βουλής να είναι σύμφωνη. Φαίνεται όχι και τόσο ανεξάρτητη. Συνεπώς ακόμα και οι οιονεί ανεξάρτητες αρχές, οι σχεδόν ανεξάρτητες αρχές πρέπει και αυτές να απολαμβάνουν ένα εχέγγυο αντικειμενικότητας και ανεξαρτησίας. Άμα τις διορίζει, εμμέσως έστω, ο Υπουργός τι ανεξάρτητες είναι; Μη μου πείτε ότι αυτή η κριτική δεν έχει νόμιμη νομιμοποιητική βάση. Έχει, και κυρίως έχει λογική βάση. Πώς αντιμετωπίζετε αυτού του είδους την κριτική;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε -μισό λεπτό ακόμα- με την τοποθέτηση του κόμματός μας σε ό,τι αφορά τη στήριξη της «AEGEAN». Τα είπε ο κ. Γκόκας, ο κ. Κωνσταντόπουλος, ο κ. Κατρίνης. Δεν θέλω να τα επαναλάβω. Λέμε «ναι». Αλλά όταν θα φέρετε το σχέδιο νόμου, αν θα έρθει σχέδιο νόμου σχετικό ή αν θα εκδώσετε πράξη –δεν ξέρω αν έχετε αρμοδιότητα- εμείς θα ζητήσουμε να υπάρξουν μετοχές που θα πάρει το ελληνικό δημόσιο προνομιούχες όμως.

Εμείς δεν λέμε να ιδιωτικοποιηθεί η «AEGEAN», δεν έχουμε τέτοιου είδους προσέγγιση. Γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά τι ακριβώς συμβαίνει στον χώρο των αερομεταφορών. Δεν θα είχαμε τέτοιου είδους προσέγγιση ποτέ. Αλλά οι προνομιούχες μετοχές είναι μετοχές που εξασφαλίζουν το δημόσιο να πάρει τα χρήματά του πίσω. Μπορεί να μη συμμετέχουν στη λήψη αποφάσεων μέσω ψήφου, αλλά εξασφαλίζεται το δημόσιο, ώστε να πάρει πίσω τα χρήματά του.

Θέλουμε επ’ αυτού μία πάρα πολύ συγκεκριμένη τοποθέτηση αφού τοποθετούμεθα επί της αρχής για ένα τόσο σοβαρό θέμα. Στεκόμαστε θετικά. Τα είπε ο κ. Γκόκας, δεν θέλω να τα επαναλάβω. Αλλά ζητάμε και εξασφαλίσεις για λογαριασμό του ελληνικού δημοσίου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε, κύριε Λοβέρδο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για δύο λεπτά. Φαντάζομαι παρέμβαση θέλετε να κάνετε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ναι.

Εκτιμώ ιδιαίτερα τα σχόλια που άκουσα από τον κ. Λοβέρδο, και για να κάνουμε έναν ανοικτό διάλογο ζήτησα τον λόγο, κύριε Πρόεδρε. Εγώ ήθελα να τοποθετηθώ μόνο στο τέλος και στο τέλος θα τοποθετηθώ. Απλά θα κάνω δυο-τρεις μικρές παρεμβάσεις, όταν κρίνω ότι αυτό έχει νόημα και ουσία.

Μιλήσατε για έλλειμμα σχεδιασμού και αναρωτηθήκατε αν υπάρχει έλλειμμα σχεδιασμού ή όχι. Αναφερθήκατε σε δύο συγκεκριμένα θέματα και μας είπατε ότι διαβάζετε, και τα στοιχεία που έχετε είναι σωστά, ότι στην Αθήνα το χιλιόμετρο στοιχίζει στο ελληνικό δημόσιο σχεδόν 3 ευρώ, για την ακρίβεια 2,9, και στη Θεσσαλονίκη είναι 3,9 με 4 ευρώ. Στην Αθήνα, λοιπόν, το κόστος με τα ΚΤΕΛ είναι 1,41 και στη Θεσσαλονίκη 1,43. Και αναρωτηθήκατε εάν αυτό δεν μας προκαλεί, αν θέλετε, μία έκπληξη.

Μα, αγαπητέ κύριε Λοβέρδο, γι’ αυτό το κάνουμε. Διότι αυτή τη στιγμή, στην κατάσταση που βρίσκεται ο στόλος των λεωφορείων, όταν επί δέκα χρόνια δεν έχει αγοραστεί ένα λεωφορείο, όταν επί δέκα χρόνια δεν έχει γίνει μία πρόσληψη, κάνουμε κάτι το οποίο είναι πρωτοφανές για το ελληνικό δημόσιο: Μεταφέρουμε συγκοινωνιακό έργο σε ιδιώτη πάροχο, σεβόμενοι όμως, τον δημόσιο χαρακτήρα των συγκοινωνιών.

Και κάνουμε και κάτι άλλο: Κάνουμε εκμίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων –leasing- μέχρι δεκαετία όταν ο μέσος όρος ηλικίας είναι πάνω από δεκαεπτά μέχρι να προβούμε στην αγορά των νέων λεωφορείων, που είναι γύρω στα χίλια τρακόσια λεωφορεία, και, όπως γνωρίζετε, αυτές οι διαδικασίες είναι διεθνής διαγωνισμός και παίρνουν πολύ χρόνο.

Επομένως αυτό το πράγμα κάνουμε ακριβώς, διότι θεωρούμε ένα πρώτο βήμα και το κάνουμε σε απόλυτη συνεργασία, αν θέλετε, και με τους συνδικαλιστικούς φορείς. Διότι καταλαβαίνουμε όλοι ότι η κατάσταση σήμερα είναι αυτή που είναι.

Αναφερθήκατε στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία. Θα συμφωνήσω απολύτως μαζί σας. Δεν είμαστε καθόλου ικανοποιημένοι από την κατάσταση που έχει ειδικά το παλιότερο τροχαίο υλικό του ΟΣΥ, το οποίο σε πάρα πολλές περιπτώσεις δεν εξυπηρετεί τους ανθρώπους με αναπηρία. Σας πληροφορώ ότι τα λεωφορεία που παίρνουμε και στο ΚΤΕΛ και στο leasing είναι όλα προσβάσιμα για τους ανθρώπους με αναπηρία. Θα μου πείτε: Φτάνει; Θα σας πω «όχι».

Γίνεται λοιπόν, μία σημαντική προσπάθεια βήμα προς βήμα εκσυγχρονισμού των αστικών συγκοινωνιών, οι οποίες για πολλούς λόγους είχαν πολλά προβλήματα την τελευταία δεκαετία.

Όσον αφορά τις ανεξάρτητες αρχές -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- είστε πολύ πιο ειδικός από εμένα και γνωρίζετε καλύτερα από εμένα ότι οι ανεξάρτητες αρχές είναι ένα θεσμικό αντίβαρο στην εκτελεστική εξουσία. Μας είπατε για ποιον λόγο, λοιπόν, το συμβούλιο προτείνεται από τον Υπουργό.

Κατ’ αρχάς, να σας ενημερώσω ότι ο πρόεδρος της αρχής έγινε με διαδικασίες διαφανέστατες από μια πενταμελή επιτροπή στην οποία συμμετείχαν και ευρωπαϊκοί θεσμοί, και ο EASA και η DG MOVE.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Διορίζετε εσείς…

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ναι, αλλά έγινε με μια διαδικασία, ενώ παλαιότερα η επιλογή γινόταν με βάση τον παλιό νόμο κατευθείαν από τον Υπουργό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Πότε παλαιότερα;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Σπίρτζη, εγώ δεν σας διακόπτω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, έχει δίκιο. Αφήστε τον.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Σπίρτζη, τώρα το θράσος έχει και όρια. Εσείς κάνατε έναν νόμο τον οποίο ποτέ δεν εφαρμόσατε. Το κάνατε στα χαρτιά, για να κοροϊδέψετε την τρόικα, να πάρετε τη δόση και να κλείσετε το μάτι στους συνδικαλιστές. Ξέρουμε τι κάνατε. Το ξέρουν πλέον και οι πέτρες σε αυτή την Αίθουσα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Δεν έχει…

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τα μάρμαρα, κύριε Παππά. Έχετε απόλυτο δίκιο.

Εμείς λοιπόν, αυτό που λέμε είναι ότι το εκτελεστικό συμβούλιο προτείνεται από τον Υπουργό και μετά περνάει από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Αυτό το κάνουμε σε αυτή την φάση και για λόγους ταχύτητας.

Καταλαβαίνω τον προβληματισμό σας. Είναι κάτι το οποίο μπορούμε να δούμε, αλλά θεωρώ ότι από τη στιγμή που έχουμε την έγκριση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας από τη Βουλή, αυτό δημιουργεί, αν θέλετε, μία ασφαλιστική δικλίδα, διότι έρχεται αυτό το συμβούλιο και πλέον εγκρίνεται από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας.

Αυτά τα λίγα ήθελα να πω, για να απαντήσω στα ερωτήματά σας και ελπίζω να σας κάλυψα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Πάντως, δεν ξέρω πώς είναι τώρα η κατάσταση των λεωφορείων στη Θεσσαλονίκη, αλλά όσο ζούσα εκεί και καθημερινά είχα μετακίνηση, για τα ΑΜΕΑ οι οδηγοί των ΟΑΣΘ έκαναν φιλότιμη προσπάθεια: Άφηναν το τιμόνι, κατέβαιναν κάτω, πήγαιναν στη μεσαία πόρτα, άνοιγαν την μπάρα και μετά έμπαινε ο πελάτης μέσα.

Ο κ. Σπίρτζης ζήτησε τον λόγο, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ. Επειδή ενημέρωσα την κ. Χρηστίδου, κυρία Χρηστίδου θα πάμε στον κ. Μιχαηλίδη, στον κ. Φόρτωμα και μετά σε εσάς.

Ορίστε, κύριε Σπίρτζη, έχετε τον λόγο.

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

Αξιότιμες και αξιότιμοι, κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι θα συμφωνήσουμε όλοι στη διατύπωση ότι σε ημέρες κρίσης σαν κι αυτές που ζούμε, μετά από εννιά χρόνια μνημονιακών θυσιών του ελληνικού λαού, με τρέχουσες και πολύ βαριές απώλειες από την υγειονομική και οικονομική κρίση, οφείλουμε όλοι να σκύψουμε πάνω στα προβλήματα του λαού μας και της χώρας μας, διατυπώνοντας τόσο τις πολιτικές μας θέσεις όσο και τις διαχειριστικές μας προτάσεις.

Οφείλουμε να εγκαταλείψουμε επικοινωνιακούς τακτικισμούς και ξεπερασμένες παλαιοκομματικές πρακτικές για εφήμερα μικροκομματικά οφέλη. Δεν τις χρειάζεται ούτε η χώρα ούτε τα κόμματα ούτε το πολιτικό σύστημα, κυρίως δεν τα χρειάζεται ελληνικός λαός. Μπορούμε να διαφωνήσουμε πολιτικά και να τεκμηριώσουμε όλοι τις προτάσεις μας με επάρκεια, ώστε να καταλάβουν όλοι οι πολίτες που μας παρακολουθούν ποιες είναι οι διαφωνίες και ποια είναι η πρόταση του κάθε χώρου.

Ορμώμενος από τη συζήτηση που έγινε στην αρχή της συνεδριάσεως και μετά από αυτά που είπε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΙΝΑΛ, ο Ανδρέας Λοβέρδος, θα ήθελα να ρωτήσω αν η Κυβέρνηση και η Νέα Δημοκρατία συνδράμουν σε αυτή τη λογική. Και θα ήθελα να ρωτήσω, επειδή φτάνουν στα αυτιά μας ότι η Ασφάλεια ζητά από την κρατική τηλεόραση -και όχι μόνο- αμοντάριστα πλάνα από την ημέρα του Πολυτεχνείου. Να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ. Να επικοινωνήσετε με το Μαξίμου, με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και να μας απαντήσετε αν η Ασφάλεια ζητάει μονταρισμένα και αμοντάριστα πλάνα από τηλεοπτικά κανάλια, κρατικά ή ιδιωτικά.

Αυτή, λοιπόν, η κοινά αποδεκτή -και από εσάς φαντάζομαι, συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας- θέση για το πώς πρέπει να κινηθούμε όλοι τις ημέρες της κρίσης, δυστυχώς, δεν εφαρμόστηκε από τη Νέα Δημοκρατία ως αντιπολίτευση και δυστυχώς, ενώ σήμερα τη ζητάτε από την Αντιπολίτευση και την έχετε από την Αντιπολίτευση, από τη συντριπτική πλειοψηφία των κομμάτων του Κοινοβουλίου, οι Υπουργοί της Κυβέρνησής σας συνεχίζουν την ίδια τακτική. Αλλά σήμερα κυβερνάτε! Όταν κυβερνάς, ειδικά σε παραγωγικό υπουργείο, ειδικότερα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το αποτέλεσμα και όχι η επικοινωνιακή τακτική είναι αυτή που μετράει, το αποτέλεσμα που το ζει ο κόσμος, εκατοντάδες επαγγελματίες και εταιρείες, ο κάθε πολίτης στην καθημερινότητά του.

Δεν φτάνει και δεν υπάρχει λόγος ούτε να στρεβλώνετε τις θέσεις της Αντιπολίτευσης ούτε να λέτε ψέματα ούτε να ενημερώνεστε από κομματικούς φίλους σας χωρίς να ελέγχετε το τι σας λένε και κυρίως, χωρίς να μετράτε τα λόγια σας. Και θα αναφέρω μερικά παραδείγματα. Γιατί δεν διαμορφώνεται και το κλίμα που ζητάτε από την Αντιπολίτευση, όταν λέτε ψέματα και μάλιστα τόσο μεγάλα ψέματα και τόσο επικίνδυνα για τη χώρα.

Η ΥΠΑ και η ΑΠΑ, ο τομέας των αερομεταφορών, αγαπητοί συνάδελφοι, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς για κάθε χώρα. Για την Ελλάδα είναι ακόμα σημαντικότερος, γιατί είμαστε νησιωτική χώρα, γιατί είμαστε ένας λαός που ζει σε όλο τον πλανήτη και γιατί η λειτουργία του αγγίζει και επηρεάζει κρίσιμα θέματα, κρίσιμα εθνικά θέματα.

Κάποια στιγμή, κύριε Υπουργέ, οφείλετε να μας πείτε πώς προχωρήσατε, αν προχωρήσατε τις συμφωνίες για την αεροναυτιλία, τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, το FIR με τη Βόρεια Μακεδονία, τις συμφωνίες που βασίστηκαν σε εκείνη την «προδοτική», όπως λέγατε με τους ακροδεξιούς συμπαραστάτες σας, Συμφωνία των Πρεσπών. Να μας πείτε τι έχετε κάνει. Τα προχωρήσετε; Όχι; Συμφέρει τη χώρα; Δεν τη συμφέρει; Γιατί δεν τα προχωρήσατε, αν δεν τα προχωρήσατε; Και το αναφέρω, γιατί πρέπει να γίνει κατανοητή η επιρροή της λειτουργίας της ΥΠΑ και της ΑΠΑ στο σύνολο των εθνικών θεμάτων, όχι μόνο σε σχέση με την Τουρκία, αλλά και με τα βόρεια σύνορά μας, με την Κύπρο με τις χώρες της Μέσης Ανατολής, την Αίγυπτο -πολύ σημαντικό- αλλά ακόμη και την Ιταλία.

Προφανώς, η επιμέλεια της Νέας Δημοκρατίας και του επιτελικού κράτους Μητσοτάκη, για να κατηγορήσει τον ΣΥΡΙΖΑ, δεν σας έχει αφήσει να ασχοληθείτε με τέτοια θέματα. Είναι, όμως, κρίσιμο να γνωρίζει το ελληνικό Κοινοβούλιο ότι η ιταλική ΥΠΑ και η ομάδα χωρών που συνεργάζεται είχε συγκεκριμένο σχέδιο, συγκεκριμένη στρατηγική για τη διαχείριση του ελληνικού εναέριου χώρου πριν το 2015. Εμείς το βρήκαμε σε εξέλιξη λόγω των προβλημάτων που υπήρχαν. Και ελπίζουμε να μην αφήσετε να επανέλθει με νομοθετήματα σαν το σημερινό ξανά το σχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Καραμανλή, δεν σας λέω «φίλε Κώστα», για να κρατάμε τους τύπους στην Αίθουσα, αλλά θα σας μιλήσω και φιλικά αλλά και σκληρά. Είναι πραγματικά λυπηρό ο Υπουργός Μεταφορών της Ελλάδας να λέει τα εξής –και θα διαβάσω από τα αδιόρθωτα πρακτικά της επιτροπής στις 24-11- τα οποία και θα καταθέσω. Έχω έναν πάκο εδώ που θα σας δώσω στο τέλος. Και θα ζητήσω στο τέλος από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ να μη με ξαναβάλει σε νομοσχέδιο του κ. Καραμανλή. Θα φάω όλο τον μισθό μου σε φωτοτυπίες, για να τις καταθέτω.

Διαβάζω, λοιπόν, από τα αδιόρθωτα πρακτικά της επιτροπής στις 24-11: «Δεύτερον, βελτιώνουμε το θέμα του safety, της ασφάλειας. Σας θυμίζω και επαναλαμβάνω ότι ένας από τους λόγους που ήθελε να υποβιβάσει την Ελλάδα η EASA ήταν ζητήματα ασφαλείας, επειδή δεν είχε γίνει o διαχωρισμός.»

Το λέτε και σε άλλο σημείο. Tο είπατε και στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που το επικαλούνται. Λέτε ψέματα, κύριε Καραμανλή. Σας προκαλώ να καταθέσετε στη Βουλή μία επιστολή της EASA, μέχρι τον Ιούλιο του 2019 ή και μετά, που θέτει θέμα ασφάλειας των ελληνικών αεροδρομίων και της λειτουργίας της ΥΠΑ. Μία!

Τα έχετε μπερδέψει, ελπίζω όχι σκόπιμα. Είναι άλλο η παραχώρηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων και πολλά χρόνια πριν η παραχώρηση του «Ελευθέριος Βενιζέλος» με συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου και άλλο ο διαχωρισμός της ΥΠΑ. Από πού βγάλατε το συμπέρασμα ότι, αν είχαν παραμείνει όλα τα αεροδρόμια της ΥΠΑ δημόσια, στην ΥΠΑ, δεν έπρεπε να γίνει διαχωρισμός; Δηλαδή, η ίδια υπηρεσία που λειτουργούσε τα αεροδρόμια, ακόμη και αν ήταν όλα κρατικά, η ίδια έπρεπε να εποπτεύει αν κάνει σωστά τη δουλειά της; Ποιος σας τα είπε αυτά; Η παράταξή σας αυτά τα έκανε για δεκαετίες και τυραννάει τη χώρα σε πολλούς τομείς.

Καταθέσατε και έγγραφα. Πουθενά δεν λέει στα έγγραφα που καταθέσατε –γι’ αυτό ζήτησα, κύριε Πρόεδρε, να τα στείλετε, κυρίως στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας- για την ασφάλεια ούτε για υποβάθμιση των ελληνικών αεροδρομίων, αλλά για σύγκρουση συμφερόντων που προφανώς υπάρχει. Όταν ένας πάροχος έχει τέτοιες αρμοδιότητες, μιλάει για την πιστοποίηση.

Και το χειρότερο σε σχέση με αυτά που καταθέσατε, είναι το εξής, κύριε Καραμανλή, είναι ότι τα έγγραφα που καταθέσατε είναι συνοδευτικά εμπιστευτικής επιστολής που σας στάλθηκε από τον γενικό διευθυντή της ΥΠΑ και σας καλώ να την καταθέσετε στο Κοινοβούλιο τώρα! Γιατί προσπαθείτε να καλύψετε τις ευθύνες σας, που δεν κάνατε ενάμιση χρόνο τίποτα για την ενεργοποίηση του νόμου και έρχεστε εδώ και μας εγκαλείτε κιόλας.

Και δεν είναι το μόνο η εμπιστευτική επιστολή.

Εγώ θα σας καταθέσω και μερικές σελίδες από την επιστολή του διοικητή της ΥΠΑ την 1η Αυγούστου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όλα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Όλα θα τα καταθέσω. Είναι διακόσιες εβδομήντα μία σελίδες, αγαπητοί συνάδελφοι.

Λέει στην επιστολή του στον κ. Καραμανλή ότι μένει μία υπουργική απόφαση, για να εφαρμοστεί πλήρως ο νόμος. Η μία υπουργική απόφαση έχει να κάνει με την τοποθέτηση σε συγκεκριμένες οργανικές θέσεις των υπαλλήλων που είχαν μπει ήδη στην ΥΠΑ και στην ΑΠΑ με όλους τους πίνακες μέχρι και με φωτογραφίες από τα γραφεία της ΑΠΑ. Γιατί δεν υπογράψαμε εμείς αυτή την κοινή υπουργική απόφαση; Γιατί αν την υπογράφαμε, αγαπητοί συνάδελφοι, προεκλογικά στις ευρωεκλογές ή στις εθνικές εκλογές, θα γινόταν χαμός από τη Νέα Δημοκρατία ότι κάνουμε ρουσφέτια και τοποθετήσεις υπαλλήλων εκεί που θέλουμε, ρουσφετολογικά. Είχαμε, λοιπόν, τη δημοκρατική ευαισθησία αυτή η απόφαση να πάει μετά τις εκλογές.

Μας εγκαλείτε γιατί τον Οκτώβριο του 2016 ψηφίστηκε ένας νόμος που βάλαμε πολλή προσπάθεια και διαπραγμάτευση και με τους θεσμούς και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να μην ιδιωτικοποιηθεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Στη συζήτηση του νομοσχεδίου το 2016 το παραδέχεται ο ίδιος ο κ. Καραμανλής. Θα καταθέσω και αυτό για τα Πρακτικά. Και έρχεστε και μας λέτε τι; Ότι αργήσαμε να βγάλουμε δεκαοκτώ-δεκαεννιά μήνες δύο προεδρικά διατάγματα τόσο ειδικά, όταν ο μέσος όρος έκδοσης ενός προεδρικού διατάγματος είναι τουλάχιστον δεκαπέντε μήνες;

Φαντάζομαι, κύριε Καραμανλή, εκτός από το να αναστέλλετε τα προεδρικά διατάγματα που βγάλαμε με κόπο, να βγάλετε κανένα. Είστε ήδη δεκαπέντε μήνες κυβέρνηση. Δεν έχετε βγάλει κανένα.

Για πάμε, όμως παρακάτω. Ποιο είναι το χειρότερο, κύριε Καραμανλή; Δεν είναι ότι λέτε ψέματα για την ασφάλεια των ελληνικών αεροδρομίων. Είναι ότι δεν έχετε συναίσθηση για το κακό που μπορείτε να κάνετε στη χώρα, όταν ως Υπουργός Μεταφορών λέτε ότι ο λόγος που η EASA ήταν να υποβιβάσει τα ελληνικά αεροδρόμια ήταν ζητήματα ασφαλείας. Θα σας παρακαλούσα να μάθετε από ποιους μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτή σας η διατύπωση -που την είπαν και πολλοί Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας σήμερα- και ποιες συνέπειες μπορεί να έχει και να τη διορθώσετε στα Πρακτικά.

Εγώ δήλωσα και δηλώνω ότι ουδέποτε υπήρχε θέμα ασφάλειας των ελληνικών αεροδρομίων και της λειτουργίας της ΥΠΑ όχι μόνο για την τετραετία 2015 - 2019, αλλά ουδέποτε. Οφείλετε, λοιπόν, να μετράτε τα λόγια σας όταν υπηρετείτε σε τέτοιες θέσεις, τουλάχιστον σε τέτοια θέματα.

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

Ρωτήστε την κ. Κεφαλογιάννη που παρακολουθεί ως Υπουργό Τουρισμού τι συνέπειες μπορεί να έχει. Ρώτησε τον κ. Σταμάτη που έχει υπηρετήσει Διοικητής της ΥΠΑ τι συνέπειες μπορεί να έχει.

Ξέρετε, είναι πολύ εύκολο κάποιος να κάνει ανεπανόρθωτη ζημιά. Εμείς, όμως, δεν βάζουμε τα εθνικά συμφέροντα πάνω από τα κομματικά και θα σας το αποδείξω στη συνέχεια.

Η ΥΠΑ και η ΑΠΑ, κύριε Καραμανλή, δεν έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ. Το θέμα του διαχωρισμού δεν προέκυψε το 2015. Οφείλατε να το έχετε κάνει τόσες δεκαετίες που κυβερνούσατε τη χώρα. Διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά στις 23 Νοεμβρίου. Γεώργιος Δριτσάκος -εσείς τον βάλατε στην ΥΠΑ: «Θα ξεκινήσω με μία αναφορά για την εθνική εποπτική αρχή αεροναυτιλίας η οποία είναι προοίμιο της ΑΠΑ. Αρχικά η εθνική εποπτική αρχή ενσωματώνεται στο εθνικό πλαίσιο με τον νόμο τάδε του 2006 και στη συνέχεια με δύο προεδρικά διατάγματα, όπου διασαφηνίζεται η λειτουργική ανεξαρτησία της αρχής από τον πάροχο. Επακολούθησαν δύο νόμοι το 2011 και το 2013». Πολύ κομψές οι διατυπώσεις του κ. Δριτσάκου. Είδατε; Αλλά αντί να κάνετε τον διαχωρισμό το 2006, το 2011 ή το 2013, προβλέψατε διεύθυνση μέσα στην ΥΠΑ και όχι τον διαχωρισμό.

Αφού, λοιπόν, είχατε κάνει εσείς τον διαχωρισμό, όπως λέτε, με την ίδρυση της Διεύθυνσης Αεροναυτιλίας, και ήταν όλα καλά, πώς ήρθε η EASA και είπε «θα υποβαθμίσουμε»; Ένα από τα δύο υπάρχει. Ή εσείς διατηρούσατε έναν παλαιοκομματισμό άλλου είδος και λέγατε ψέματα ή λέτε σήμερα ψέματα.

Κύριε Καραμανλή, εσείς ο ίδιος στον ν.4427 τον Οκτώβριο του 2016 -δεν φτάνει που κρύβετε τις ευθύνες σας δεκαπέντε μήνες- και διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά και θα τα καταθέσω και αυτά, τα οποία δεν διορθώνονται, όπως τα προηγούμενα των επιτροπών, λέτε: «Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Είναι αναγκαία η σύσταση μιας ολόκληρης ανεξάρτητης διοικητικής αρχής, αποκλειστικά και μόνο επιφορτισμένη με αυτό το θέμα; Η απάντηση είναι, μάλλον όχι. Υπάρχει πουθενά αλλού στην Ευρώπη ένα τέτοιο μοντέλο; Η απάντηση είναι και πάλι, όχι. Είναι μήπως, όπως μας έχει πει ο Υπουργός, υποχρέωση της ελληνικής πλευράς που πηγάζει από τη συμφωνία παραχώρησης των δεκατεσσάρων αεροδρομίων; Αυτή τη φορά η απάντηση είναι, όχι.». Εσείς τα λέγατε. Είναι, όχι, και αφήστε το «διεύθυνση». Η σύσταση της ανεξάρτητης αρχής, μία λύση που επαναλαμβάνω δεν είναι απαίτηση της «FRAPORT» -τι λέγατε-, ούτε υπήρξε προαπαιτούμενο στη σύμβαση που έχει υπογράψει η Νέα Δημοκρατία. Εσείς τα λέγατε. Διαβάστε τα Πρακτικά. Θα τα καταθέσω.

Σήμερα μας γίνατε υπέρμαχοι του διαχωρισμού, χωρίς να έχετε κάνει δεκαπέντε μήνες τίποτα. Και για να δείτε πόσο αντικρουόμενα είναι αυτά που λέτε και πόσα ψέματα είναι αυτά που λέτε με το σχέδιο νόμου που θα ψηφίσετε σήμερα, σας ρωτήσαμε για τη μείωση της δομής ΑΠΑ που προβλέπετε πού θα βάλετε τους μηχανικούς της ΑΠΑ, την τεχνική υπηρεσία και απαντήσατε -διαβάζω πάλι από τα αδιόρθωτα Πρακτικά που θα σας καταθέσω- «Ακούστηκαν κάποια πράγματα ότι καταργούμε τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών. Οι ρυθμιστικές αρμοδιότητες της διεύθυνσης αυτής παραμένουν, κυρία Πέρκα, στην ΥΠΑ.»

Κύριε Καραμανλή, από βαθιά άγνοια -δεν θέλω να πω σκοπιμότητα- όσων συνέταξαν το σχέδιο νόμου, ακούστε τι απαντήσατε επί της ουσίας: «Την αδειοδότηση των αεροδρομίων θα την κάνει ο πάροχος των αεροδρομίων που λέγεται ΥΠΑ. Τα έργα της «FRAPORT,» ας πούμε, θα τα αδειοδοτεί η ΥΠΑ, όχι η ΑΠΑ. Ο άλλος πάροχος, ο ανταγωνιστής. Για την έγκριση των master plan των περιφερειακών αεροδρομίων, θα την κάνει ένας διαχειριστής αεροδρομίων, που λέγεται ΥΠΑ. Την έγκριση, την αδειοδότηση των έργων ανάπτυξης της «FRAPORT», του «Ελευθέριος Βενιζέλος», του Καστελίου, θα τις κάνει η ΥΠΑ -ανταγωνιστής. Το πολεοδομικό γραφείο θα το διαχειρίζεται ένας διαχειριστής αεροδρομίων, η ΥΠΑ και τα αρχεία των παραχωρημένων αεροδρομίων θα τα διαχειρίζεται ένας ανταγωνιστής διαχειριστής.»

Πώς, λοιπόν, ένας πάροχος -εν προκειμένω η ΥΠΑ- θα έχει αδειοδοτικές αρμοδιότητες για άλλους παρόχους ανταγωνιστές, αφού είσαστε υπέρμαχοι του διαχωρισμού; Εκτός και αν δεν είναι θέμα άγνοιας, αλλά σκοπιμότητας οι αρμοδιότητες ακόμη και της αδειοδότησης των αεροδρομίων να πάνε στους ιδιώτες ή να πάνε στους παρόχους ιδιώτες. Αν αυτή είναι η πολιτική σας, να το πείτε καθαρά. Αν δεν είναι, να το διορθώσετε.

Και μας είπατε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Τι να ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε; Εδώ έχω μία εγκυκλοπαίδεια να καταθέσω με τα ψέματα που έχουν πει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Υπάρχουν και κανονισμοί. Εκτός αν θέλετε να χρησιμοποιήσετε τη δευτερολογία σας. Να βάλω ακόμη έξι λεπτά;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Θα πω δυο πράγματα ακόμη και θα αφήσω τα υπόλοιπα για τη δευτερομιλία μου. Θα πω τα πιο σημαντικά.

Όταν βρήκαμε τη σύμβαση, εμείς κάναμε τρεις αλλαγές στη σύμβαση που βρήκαμε. Δεν μας άφησαν οι θεσμοί παραπάνω. Η μία ήταν για την πιστοποίηση που έπρεπε η χώρα να πληρώσει 650 εκατομμύρια. Η δεύτερη ήταν για τους εργαζόμενους.

Και ρωτάμε. Σε σχέση με το σημαντικότερο ζήτημα, αυτό της κατάργησης των αεροπορικών αρχών, είπαν όλοι από όλες τις πτέρυγες τι σημαίνει, τι μπάχαλο θα γίνει. Αλλά θέλω να μου πείτε κάτι. Τι θα τους κάνετε αυτούς τους ανθρώπους; Θα πούμε μερικά νούμερα. Θα σας καταθέσω και έναν πίνακα.

Θεσσαλονίκη ενενήντα υπάλληλοι. Ακούστε, κύριε Λοβέρδο. Ηράκλειο εξήντα εννιά. Ρόδος σαράντα. Βγαίνουν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και λένε να μην ανησυχούν. Αφού τους καταργείτε. Τι να μην ανησυχούν;

Ή θα ακολουθήσετε πάλι το μοντέλο Χατζηδάκη; Ποιο είναι το μοντέλο Χατζηδάκη όταν πούλησε την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ»: Φόρτωσε τους πιλότους που δεν ήθελε ο Βγενόπουλος στην ΥΠΑ. Δεν έκαναν τίποτα όλες αυτές τις δεκαετίες. Δεκαπέντε από αυτούς τους βρήκαμε να δουλεύουν σε ξένες αεροπορικές εταιρείες -τα κατορθώματά σας, κύριε Καραμανλή- και ταυτόχρονα να παίρνουν και τον μισθό της ΥΠΑ. Και μιλάτε; Θέλετε να τα φορτώσετε στον ΣΥΡΙΖΑ. Δεν είπατε ότι φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ για την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ»!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Υποσχεθήκατε ότι θα ολοκληρώσετε. Σας παρακαλώ, λοιπόν, ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Τελειώνω και θα πω τα υπόλοιπα, για τους στημένους διαγωνισμούς στη δευτερομιλία μου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τι δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Θα πω μερικές επικίνδυνες λέξεις, κύριε Καραμανλή, γιατί όλοι μπορούμε να γίνουμε ακριβώς όπως ήσασταν εσείς ή όπως είστε και σήμερα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Με πόνο ψυχής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Με πόνο ψυχής, ακριβώς. Τότε τα κοροϊδεύατε αυτά.

Διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, σας παρακαλώ!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, τελειώνω. Είναι από τα Πρακτικά. Τα μισά από αυτά που λέω, είναι αυτά που λέει ο κ. Καραμανλής, από τα Πρακτικά. Τον διαφημίζω σε αυτά που λέει.

Διαβάζω, λοιπόν: Το ερώτημα που προκύπτει αφορά πού πηγαίνουν τα λεφτά του EUROCONTROL. Αυτό είπατε ως αντιπολίτευση. Θέλετε να το συζητήσουμε τώρα;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μιλήστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Θέλετε να συζητήσουμε για τον «ΑΙΟΛΟ», θέλετε να συζητήσουμε για το ομόλογο, για το σπατόσημο, για την DG COMM και πολλά άλλα;

Ακούστε, δεν ανοίγουμε εμείς τέτοια θέματα, γιατί δεν είμαστε σαν κι εσάς.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κλείστε τώρα, κύριε Σπίρτζη.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εκτίθεται, κύριε Πρόεδρε, για τη «FRAPORT».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ναι, ναι, ναι!

Δεν θα πανηγυρίσουμε, όμως και δεν θα στηρίξουμε ούτε την ιδιωτικοποίηση από το παράθυρο, ούτε την ασύδοτη λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών ούτε την ασύδοτη λειτουργία των παρόχων αεροδρομίων. Και εύχομαι να διαψευστούμε.

Τα υπόλοιπα στη δευτερολογία μου.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Σπίρτζης 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):** Δεν αφήσατε και τίποτα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σιγά μη δευτερολογήσετε, κύριε Σπίρτζη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Έχετε γίνει και Πρόεδρος της Βουλής;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Έχει γίνει και Πρόεδρος της Βουλής ο κ. Καραμανλής! Η αλαζονεία της Κυβέρνησης περισσεύει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας παρακαλώ, όχι διάλογος.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Θα μιλήσω από τη θέση μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Θα κάνετε την ομιλία σας ή παρέμβαση; Αν μιλήσετε από τη θέση σας, με τη μάσκα σας παρακαλώ. Διαφορετικά, ελάτε στο Βήμα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αρχικά σας ευχαριστώ.

Κατά δεύτερον, έχει κάποια έννοια να σας πω αν είναι η κύρια παρέμβασή μου ή είναι η δευτερεύουσα παρέμβασή μου;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ό,τι θέλετε. Για τον χρόνο το ρωτώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ο αγαπητός κ. Σπίρτζης μιλούσε είκοσι λεπτά και ζητάει και δευτερολογία, δηλαδή σύνολο μισή ώρα. Αν ο κάθε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μιλάει μισή ώρα…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν σας είπα ότι θα τη δώσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Οι χρόνοι είναι γνωστοί. Είναι δώδεκα λεπτά στο σύνολό τους ο χρόνος που έχουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Στο σύνολό τους, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, όχι. Είναι δώδεκα, έξι και τρία λεπτά.

Σας βάζω δώδεκα λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Υπ’ αυτή την έννοια, πώς υπάρχει δευτερολογία;

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** …για συζήτηση μιας ημέρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Εγώ δεν έχω αντίρρηση να μιλάμε συνεχώς.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Τι να κάνουμε τώρα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχει δίκιο ο κ. Λοβέρδος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Δεν έχω αντίρρηση να μιλάμε συνεχώς και να ανοίξουμε όλες τις πτυχές της πολιτικής και να πούμε τα πάντα και να βρούμε αφορμές για αντιπολίτευση και να εξελίσσεται στο Κοινοβούλιο μια αντιπαράθεση, η οποία –αν θέλετε- δεν είναι και τόσο ούτε στο πνεύμα ούτε και στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου.

Χαίρομαι κατ’ αρχάς για το γεγονός ότι όλοι συμφωνούμε στον διαχωρισμό –άσχετα από τις επισημάνσεις αν έγινε εγκαίρως, αν ήταν καλύτερος ο προηγούμενος, γιατί δεν έγινε τις προηγούμενες δεκαετίες- ότι πρέπει να υπάρξει διαχωρισμός στον κρίσιμο αυτό τομέα, κρίσιμο για την ανάπτυξη, κρίσιμο για τις συγκοινωνίες, κρίσιμο για τον τουρισμό και ούτω καθεξής, να αφήσουμε τις κοινοτοπίες.

Βεβαίως, ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, που αναμφίβολα τα ξέρει καλά αυτά τα αντικείμενα, είπε μην κάνετε λόγο για υποβάθμιση των αεροδρομίων σας, αν δεν ψηφιστεί ο διαχωρισμός και ο ίδιος αναφέρθηκε δέκα φορές κατά την τοποθέτησή του σε υποβάθμιση.

Είναι σαφές –εφόσον συμφωνούμε στον διαχωρισμό, το περιεχόμενο θα το δούμε- ότι αν δεν ψηφιστεί αυτό το νομοσχέδιο μέχρι το τέλος του 2020 –γιατί μας καλείτε να το αποσύρουμε, να το ξαναδούμε, να το ξαναφέρουμε και ούτω καθεξής-, συνέπειες θα υπάρξουν. Το τι είδους συνέπειες θα υπάρξουν, δυστυχώς, δεν είναι δική μας αρμοδιότητα. Και ο νοών νοείτω. Καταλαβαίνετε όλοι τι εννοούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Μια υπουργική απόφαση πριν…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, μην τον διακόπτετε. Δεν σας διέκοψε καθόλου. Σας άκουγε είκοσι λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Τώρα, επί της ουσίας, ξεκινάτε από ένα εσφαλμένο σημείο εκκίνησης και φυσικά καταλήγετε σε εσφαλμένα συμπεράσματα. Προκαλείτε σκοπίμως σύγχυση μεταξύ ενός οργάνου που είναι εποπτικό, συντονιστικό και εν τέλει ελεγκτικό και ενός οργάνου που είναι πάροχος.

Είναι δύο διαφορετικά όργανα και η ΑΠΑ στον σκληρό δημόσιο τομέα και η ΥΠΑ νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Δηλαδή, υπάρχει κίνδυνος να ιδιωτικοποιηθεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι –γιατί δεν θέλω ποτέ να μιλώ προσωπικά- η Ακαδημία Αθηνών, που είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου; Από πού καταλήγετε στο εσφαλμένο συμπέρασμα ότι είναι εύκολο και είναι ιδιωτικοποίηση και ότι η μετατροπή μιας δημόσιας υπηρεσίας σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου διευκολύνει την ιδιωτικοποίησή της;

Αυτή είναι δική σας εκτίμηση, όπως είναι εκτίμηση ότι δεν θα υπάρχει ασφάλεια πτήσεων, όπως είναι εκτίμηση ότι δεν θα ελέγχονται οι καταγγελίες, όπως είναι εκτίμηση ότι δεν θα παρέχονται οι αεροπορικές υπηρεσίες.

Ειρήσθω εν παρόδω να πούμε ότι από την ΥΠΑ δεν αφαιρείται καμμία αρμοδιότητα και λέτε «καταργείτε τις αεροπορικές αρχές από τα περιφερειακά αεροδρόμια», για τα οποία και πάλι να πω ότι τεσσεράμισι χρόνια δεν κάνατε τίποτα για τα εκτός «FRAPORT» είκοσι τρία αεροδρόμια.

Λέτε ότι καταργούνται οι αεροπορικές αρχές. Θα ήταν πιο ορθό να πείτε «δεν τοποθετείτε και ένα κλιμάκιο της ΑΠΑ σε κάθε αεροδρόμιο και σε κάθε υδατοδρόμιο;». Αυτό θα μπορούσαμε να το συζητήσουμε. Όμως, το να λέτε «καταργείτε τις ελεγκτικές αεροπορικές αρχές» κατά την ψήφιση του νομοσχεδίου που προβλέπει συγκεκριμένο οργανόγραμμα και έχει συγκεκριμένη φιλοσοφία, συγχωρείστε με, αλλά δεν στέκει.

Πάμε παρακάτω, λοιπόν. Σκοπίμως δημιουργείτε σύγχυση ανάμεσα στο εποπτικό, συντονιστικό, ελεγκτικό όργανο που είναι η ΑΠΑ με τον πάροχο υπηρεσιών, πάλι μία υπηρεσία δημοσίου, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, όπως είναι η ΥΠΑ. Είναι διαφορετικοί οι ρόλοι.

Μας λέτε, λοιπόν, για τον αριθμό των εργαζομένων. Εγώ δεν θα μπω στο θέμα πού θα πάνε οι υπάλληλοι και πώς θα τοποθετηθούν γιατί, κύριε Σπίρτζη, τουλάχιστον εσείς γνωρίζετε –γιατί έχετε φέρει τόσα νομοσχέδια- ότι υπάρχει και η δευτερογενής νομοθεσία, η οποία πολλά από αυτά τα πράγματα που σήμερα επισημαίνετε και υπογραμμίζετε, μπορούν να ρυθμιστούν και στο πλαίσιο της δευτερογενούς νομοθεσίας.

Θα σταθούμε όμως στα βασικά, στους πυλώνες του νομοσχεδίου. Και λέτε: «Γιατί βάζετε διακόσια στελέχη στην ΑΠΑ και δεν βάζετε πεντακόσια;». Οι πάροχοι απασχολούν –και κυρίως θα μιλήσω για τη δημόσια υπηρεσία παροχής αεροπορικών εταιριών, την ΥΠΑ- περίπου δύο χιλιάδες, δύο χιλιάδες διακόσιους. Λέτε να βάλουμε πεντακόσιους στο ελεγκτικό όργανο. Δηλαδή, ένας ελεγκτής –αν υποθέσουμε ότι όλοι ασκούν σε ένα έκαστο αντικείμενο κάποιο ρόλο εποπτικό, συντονιστικό και ελεγκτικό- θα ελέγχει τέσσερις εργαζόμενους.

Εμείς σας λέμε ότι η αναλογία διακόσια στελέχη να ελέγχουν δύο χιλιάδες εργαζόμενους αν σωστά παρέχουν τις υπηρεσίες, είναι μια σωστή αναλογία. Και θα μπορούσα στο σημείο αυτό να επικαλεστώ άλλες αρμόδιες εποπτικές και ελεγκτικές αρχές, παραδείγματος χάριν, την Αρχή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, παλαιότερα αρμοδιότητας του ίδιου Υπουργείου, τώρα πια όχι. Έχει παντού κλιμάκια η Αρχή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων; Δεν ελέγχει τα ταχυδρομεία; Δεν ελέγχει τις ιδιωτικές εταιρείες κούριερ; Δεν ελέγχει αν παρεμβάλλουν εκατοντάδες ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης; Δεν έχει αυτή την αρμοδιότητα; Δεν επιτελεί το σκοπό της;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ατυχές.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ακούστε, κύριε Παππά, με όλον τον σεβασμό, θέλω να σας πω ότι οι εποπτικές και ελεγκτικές αρχές δεν ελέγχουν καθημερινά, είναι φύση αδύνατον να ελέγξουν καθημερινά τους ελεγχόμενους φορείς.

Τι θέλω να πω; Για παράδειγμα ο ΕΦΕΤ, που έχει τέσσερα-πέντε κλιμάκια στην Ελλάδα, πώς λειτουργεί; Είτε από περιοδικούς ελέγχους είτε κατόπιν καταγγελιών. Τι σημαίνει; Ότι ο ΕΦΕΤ ελέγχει καθημερινά όλες τις μονάδες μεταποίησης και όλες τις μονάδες παραγωγής τροφίμων; Δεν πρέπει το εποπτικό, ελεγκτικό όργανο να έχει έναν ρόλο ακριβώς εποπτικό και ελεγκτικό και συντονιστικό; Αυτό ακριβώς δεν κάνει το νομοσχέδιο;

Εγώ ακούω με ενδιαφέρον όλες εκτιμήσεις, αλλά δεν δέχομαι την αδιαπραγμάτευτη αλήθεια σας, ότι αυτό που λέτε εσείς είναι το αληθινό και ότι οι δικές σας εκτιμήσεις θα επιβεβαιωθούν. Ο χρόνος θα δείξει τίνος οι εκτιμήσεις θα επιβεβαιωθούν.

Και εν πάση περιπτώσει, να πούμε και κάτι άλλο. Πολύς κλαυθμός και οδυρμός για το ποιος θα είναι ο ρόλος της «FRAPORT». Το λέμε αλήθεια αυτό, κυρίες και κύριοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης; Ποιος έβαλε την οριστική υπογραφή για την παραχώρηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων της «FRAPORT;»

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Υπογραφούλα Σπίρτζη!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Και κατά συνέπεια το πλαίσιο λειτουργίας, για το οποίο σήμερα έρχεστε και διαμαρτύρεστε;

Και αν το υπογράψατε…

(Θόρυβος στην Αίθουσα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, όχι, διακοπές.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Συγγνώμη, τι συνέβη, κύριε Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Θέλησε κάποιος συνάδελφος να σας διακόψει και δεν τον αφήνω.

Συνεχίστε!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Όχι, δεν είναι θέμα διακοπής, αυτές είναι εκτιμήσεις δικές μου και της παράταξής μου. Εγώ δεν διεκδικώ τη μία και μοναδική αλήθεια, όπως επιχειρούν οι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Λέω τη δική μας εκτίμηση, τη δική μας πολιτική θέση αναπτύσσω. Και ούτε είμαστε βέβαιοι, φτιάχνοντας έναν νόμο ότι όλα θα λειτουργήσουν ρολόι. Γι’ αυτό και σας είπα ότι υπάρχει και η δευτερογενής νομοθεσία για τα επιμέρους ζητήματα, μια σειρά εκ των οποίων θίξατε στις τοποθετήσεις σας.

Το δεύτερο που θέλω να σας πω για τη «FRAPORT» είναι ότι ενώ έχετε υπογράψει το πλαίσιο λειτουργίας, έρχεστε και λέτε σήμερα ότι η «FRAPORT» είναι ο σύγχρονος «Pacman» των αεροδρομίων και τα τρώει όλα και τα παίρνει όλα.

Και νομίζω ότι δικαιούμαι να σας ρωτήσω ως πρώην Βουλευτής της Αντιπολίτευσης και νυν κυβερνητικός Βουλευτής, εντάξει με πόνο ψυχής το 2015 παραχωρήσατε τη «FRAPORT», ποιες προσπάθειες βελτίωσης του πλαισίου λειτουργίας κάνατε τα υπόλοιπα τεσσεράμισι χρόνια; Δεν είναι κάπως υποκριτικό να έρχεστε σήμερα, όταν ο λαός σάς έχει τάξει στη θέση της Αντιπολίτευσης και να λέτε «α, τι γίνεται με τη “FRAPORT”;». Εγώ θα σας ρωτήσω ως κυβερνητικός Βουλευτής σήμερα τι κάνατε, εφόσον με πόνο ψυχής υπογράψατε την παραχώρηση στη «FRAPORT», για τα υπόλοιπα είκοσι τρία αεροδρόμια που δεν παραχωρήθηκαν στη «FRAPORT» και καλύπτουν όλη την Ελλάδα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε συνάδελφε…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κύριε Σπίρτζη, επαναλαμβάνω για δεύτερη φορά ότι δεν μιλάω προσωπικά, μιλάω πολιτικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Με ρωτάτε, όμως!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ναι, λέω τι κάνατε. Εκ του αποτελέσματος βλέπουμε ότι δεν κάνατε απολύτως τίποτα, γιατί ίδιο είναι το πλαίσιο λειτουργίας τους και ίδιο μέγεθος προβλημάτων μάς κληρονομήσατε στα συγκεκριμένα είκοσι τρία αεροδρόμια.

Κατά συνέπεια μπορεί να είχατε προθέσεις να κάνετε, αλλά στην πολιτική τα πάντα κρίνονται εκ του αποτελέσματος. Μπορεί όλοι εδώ σήμερα να κάνουμε τις εκτιμήσεις μας, να κάνουμε τις προσεγγίσεις μας, να λέμε τις πολιτικές μας απόψεις και να αναπτύσσουμε τις πολιτικές μας, αλλά ο πιο σκληρός κριτής μας είναι το ίδιο το αποτέλεσμα των πολιτικών μας.

Και εν πάση περιπτώσει, αποτελεί και εύκολο στόχο ο σημερινός Υπουργός -αν μου επιτρέπετε- υπό την έννοια ότι δεν κρίνεται γι’ αυτά που κάνει, αλλά κρίνεται γι’ αυτό που είναι. Η ιστορία το έχει πει, άλλωστε, ο Εθνάρχης Καραμανλής, ο οποίος επέτυχε τη μεγαλύτερη ανάπτυξη για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε αυτή τη χώρα, επιτυγχάνοντας τη σύγκλιση στο 62% το 1980 με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση, ενισχύοντας δηλαδή την οικονομία, κατηγορήθηκε για σοσιαλμανία.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Από εμάς;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κατηγορείται από εσάς και από στελέχη που έχουν έρθει στο κόμμα σας. Ο τέως Πρωθυπουργός, ο Κώστας Καραμανλής κατηγορήθηκε για κρατισμό, ο Πρωθυπουργός που έκανε τις μεγαλύτερες ιδιωτικοποιήσεις στην ιστορία της χώρας. Θυμίζω ΟΤΕ, «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», «COSCO», δίκτυα φυσικών αερίων, ιδιωτικοποιήσεις που δεν έχουν γίνει ποτέ. Τον κατηγορούσατε για κρατισμό. Τον σημερινό Υπουργό τον κατηγορείτε για νεοφιλελευθερισμό.

Θα σας θυμίσω κάτι αριστερό, Μάο Τσετούνγκ: «Άσπρες γάτες, μαύρες γάτες, δεν μας ενδιαφέρει το χρώμα τους, αν πιάνουν ποντίκια. Αυτό είναι που μας ενδιαφέρει, αν πιάνουν ποντίκια». Και το νομοσχέδιο αυτό θα κριθεί στην εφαρμογή του.

Νομίζω ότι δεν είναι τα αεροπορικά θέματα και τα θέματα των αεροπορικών υπηρεσιών, που ακουμπάνε την ανάπτυξη του τόπου σε πάρα πολλούς τομείς, πεδίο για άγονες αντιπαραθέσεις. Πεδίο για γόνιμη κριτική, για διορθωτικές προτάσεις, για βελτιώσεις υπάρχει πάντα. Προτάσεις που είναι τεκμηριωμένες και κατατίθενται εγκαίρως και όχι μόνο χάριν πολιτικού εντυπωσιασμού και μικροκομματικών ωφελειών από τούτη την Κυβέρνηση υιοθετούνται.

Με το να λέμε ότι τα κάνετε όλα στραβά και εμείς τα κάναμε όλα σωστά, χωρίς να έχουμε να επιδείξουμε κάποια αποτελέσματα για το αντικείμενο που συζητάμε, αντιλαμβανόμαστε ότι ο λόγος της Αντιπολίτευσης γίνεται ελάχιστα πειστικός. Βεβαίως, ο ρόλος της είναι να ασκεί κριτική και ενίοτε και σκληρή κριτική, γιατί αυτό το πράγμα, αυτή η διαδικασία είναι που βελτιώνει και την παραγωγή κυβερνητικού έργου. Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία γι’ αυτό. Είμαστε οι τελευταίοι εμείς στη Νέα Δημοκρατία που θα λέγαμε ότι δεν πρέπει να γίνεται κριτική. Αυτή, όμως, η κριτική πρέπει να έχει μια χρησιμότητα, μια ωφέλεια, με την έννοια ότι βελτιώνει το παραγόμενο νομοθετικό έργο επ’ ωφελεία του ελληνικού λαού εν τέλει, που είναι ο χρήστης όλων αυτών των νομοθετημάτων που παράγονται στο Κοινοβούλιο.

Θα μπορούσα να συνεχίσω και εγώ πολλή ώρα, αλλά θα ήταν αναξιόπιστη η κριτική μου για τον χρόνο που δόθηκε στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Μπουκώρο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Γι’ αυτό ολοκληρώνω εδώ και σας καλούμε να ψηφίσετε το νομοσχέδιο, εφόσον συμφωνούμε στα βασικά του, που είναι ο διαχωρισμός, που είναι η οργάνωση ενός νέου μοντέλου, για να μπορέσει η χώρα να προσφέρει σύγχρονες αεροπορικές υπηρεσίες και κυρίως αυτές να ελέγχονται από ειδικούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Μπουκώρο.

Πάμε πάλι στον κατάλογο και θα δώσω τον λόγο στον κ. Ανδρέα Μιχαηλίδη, τον Χιώτη, από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συγκυβέρνηση εισάγει σήμερα προς συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή, εν μέσω καραντίνας και με το πανδημικό κύμα να βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, άλλο ένα νομοσχέδιο το οποίο, βεβαίως, δεν ρυθμίζει επείγοντα και άμεσα αναγκαία ζητήματα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Η΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΟΦΙΑ ΣΑΚΟΡΑΦΑ**)

Πέραν της άκαιρης, αν και απολύτως βολικής –θα έλεγα- για την Κυβέρνηση και το Υπουργείο χρονικής στιγμής, το υπό συζήτηση νομοσχέδιο νομίζω ότι θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε ένα ψευδεπίγραφο νομοσχέδιο, αφού στην πραγματικότητα δεν πρόκειται για σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά για ανασύστασή της και τροποποίηση του ν.4427/2016, που είχε ψηφίσει η προηγούμενη διακυβέρνηση.

Περνάω τώρα στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Δεν θα μπορούσε κανείς να μην υπογραμμίσει το γεγονός ότι αυτό συνάντησε την καθολική απόρριψη από τους εκπροσώπους των εργαζομένων, όπως διαπιστώσαμε κατά την ακρόαση των φορέων, ενώ ταυτόχρονα έτυχε ευμενούς υποδοχής από τους ιδιωτικούς φορείς με προεξάρχουσα, βεβαίως, τη «FRAPORT».

Αυτή η αντίθεση αποτυπώνει εύγλωττα –νομίζω- τις βασικές στοχεύσεις και τον κεντρικό πολιτικό χαρακτήρα του νομοσχεδίου, ο οποίος είναι απόλυτα συμβατός με μια σειρά από νεοφιλελεύθερες ιδεοληψίες της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Η ίδια η μετατροπή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου είναι ένα παράδειγμα αυτού του χαρακτήρα του νομοσχεδίου.

Σας επισημάνθηκε από πολλές πλευρές κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου ότι αυτή η μεταβολή εγείρει βάσιμες υποψίες για προετοιμασία ιδιωτικοποίησης –έστω και μερικής- και νομίζω ότι δεν δικαιολογήσατε επαρκώς αυτή την επιλογή σας ούτε φροντίσατε να αντικρούσετε πειστικά αυτούς τους προβληματισμούς.

Επιτρέψτε μου να εστιάσω σε προβλέψεις του νομοσχεδίου που έχουν να κάνουν με την ΑΠΑ και δη, με τις διαφαινόμενες δυσμενέστατες επιπτώσεις στα νησιά και κυρίως, στα μικρά νησιά της χώρας.

Κεντρική πρόβλεψη του νομοσχεδίου είναι η κατάργηση των περιφερειακών υπηρεσιών των τμημάτων της ΑΠΑ από τα αεροδρόμια της χώρας και η παράλληλη δραματική συρρίκνωση του προσωπικού της, κατά 2/3 περίπου.

Δημιουργείται μια αθηνοκεντρική στην κυριολεξία υπηρεσία, η οποία αναλαμβάνει να πραγματοποιεί ελέγχους ανά τη χώρα. Πρόκειται για την αποθέωση του κυβερνητικού σχεδίου περί επιτελικού κράτους, έτσι όπως το αντιλαμβάνεστε, το οποίο συγκεντροποιεί αχρείαστα και ταυτόχρονα συρρικνώνει τις δημόσιες υπηρεσίες.

Η κατάργηση της μόνιμης παρουσίας των αερολιμενικών και της δημόσιας αρχής από τα αεροδρόμια είναι εν γένει προβληματική, διότι σηματοδοτεί την αποδυνάμωση του δημόσιου ελέγχου σε μία σειρά από διαδικασίες και δραστηριότητες στα αεροδρόμια, από την τήρηση των κανόνων ασφαλείας με την εφαρμογή των υγειονομικών κανονισμών ως την εποπτεία των διαφόρων ιδιωτικών φορέων που δραστηριοποιούνται στα αεροδρόμια.

Επιπροσθέτως, η μείωση του προσωπικού της ΑΠΑ από τα τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο, εκ των οποίων μάλιστα μόνο τα ενενήντα οκτώ θα είναι επιθεωρητές, επιτείνει εκθετικά τη μετάβαση από μια αποκεντρωμένη σε μία δήθεν ευέλικτη δομή.

Αυτός ο αριθμός των υπαλλήλων είναι ούτως ή άλλως μικρός με βάση τα δεδομένα άλλων ευρωπαϊκών χωρών, όπως σας επισημάνθηκε από την Αντιπολίτευση κατά τη συζήτηση στην επιτροπή. Μάλιστα, οι αρμοδιότητες της ΑΠΑ εν γένει και των επιθεωρητών ειδικότερα, όπως μεν καταγράφονται στα άρθρα 7 και 26 αντιστοίχως, είναι αρκετές και σοβαρές. Άραγε, βάσει ποιου σχεδιασμού κρίθηκε ότι αυτές μπορούν να ασκηθούν ουσιαστικά και αποτελεσματικά με τόσο περιορισμένο προσωπικό; Οδηγείται κανείς να συμπεράνει ότι αυτή η ασθενική, τύποις άσκηση του δημόσιου ελέγχου είναι τελικά η απώτερη στόχευση της Κυβέρνησης.

Οι συνέπειες των παραπάνω επιλογών για τη δομή και τον χαρακτήρα της ΑΠΑ θα είναι όχι μόνο η ποσοτική, αλλά και η ποιοτική αποδυνάμωση του δημοσίου ελέγχου σε όλο το φάσμα των αερομεταφορών. Προφανώς η Κυβέρνηση αναμένει ότι η αναγκαία εποπτεία και ρύθμιση θα λάβει χώρα μέσα από το αόρατο χέρι της αγοράς.

Οι συνέπειες, επίσης, ήταν αποκαρδιωτικές για την έννοια, αλλά και για τον ουσιαστικό χαρακτήρα της νησιωτικότητας. Πραγματικά απορεί κανείς πώς γίνεται η Κυβέρνηση να μην έλαβε καθόλου υπ’ όψιν τον πολυνησιώτικο χαρακτήρα της χώρας, τις ιδιαιτερότητες και τις αυξημένες ανάγκες των νησιωτικών αεροδρομίων και ελικοδρομίων, αλλά και τον ίδιο τον παραμεθόριο και πολύ ευαίσθητο, θα έλεγα, χαρακτήρα των νησιών μας.

Επιπλέον, η κατάργηση των περιφερειακών τμημάτων της ΑΠΑ αποτελεί ένα ακόμα βήμα αποψίλωσης των δημοσίων υπηρεσιών στα νησιά και πρακτικής εγκατάλειψης.Αυτή η παραγνώριση της διάστασης, αλλά και της νησιωτικότητας φαίνεται και από την απουσία ουσιαστικής αξιολόγησης των επιπτώσεων του νομοσχεδίου για τις νησιωτικές μας περιοχές.

Φοβούμαι, λοιπόν, ότι οι τηλεγραφικές προβλέψεις της συνοδευτικής έκθεσης συνεπειών που αναφέρουν ότι ως προς τη νησιωτικότητα το νομοσχέδιο θα επιφέρει βελτίωση και μεγαλύτερη αποδοτικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών απέχουν έτη φωτός από την πραγματικότητα.

Για όλους αυτούς τους λόγους, καταψηφίζουμε προφανώς το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Μιχαηλίδη.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας παρακαλέσω να παρακολουθείτε το χρονόμετρο από το κομπιούτερ σας, διότι δεν μπορείτε να ακούσετε το προειδοποιητικό κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλία σας.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Φίλιππος Φόρτωμας από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν μπορώ να μη σχολιάσω κι εγώ όλα αυτά τα οποία ακούσαμε στην αρχή της συνεδρίασης τόσο μέσα στην Αίθουσα, όσο και όλα αυτά τα οποία έγιναν έξω από την Αίθουσα. Επίσης, δεν μπορώ να μη σχολιάσω και τα όσα άκουσα και από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και από άλλους ομιλητές τόσο στην Επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια.

Έτσι, λοιπόν, περίμενα από τους συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να έρθουν κοντά μας στη λογική της ευθύνης, δεδομένου ότι το παρόν νομοσχέδιο είναι σε αυτή την κατεύθυνση, στη λογική της ευθύνης.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, αυτή την ώρα ο εχθρός είναι κοινός και λέγεται «κορωνοϊός». Πολλοί συμπολίτες μας, όπως πολύ καλά έγραψε πριν από κάποιες μέρες στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» ο Νίκος Βατόπουλος, αντιμετωπίζουν σωρευμένες πιέσεις στη σκιά μιας παρατεινόμενης αβεβαιότητας και μένουν εγκλωβισμένοι σε μια ανεπιθύμητη ακινησία. Έτσι, λοιπόν, ας σταματήσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να δηλητηριάζουμε την ατμόσφαιρα, μπας και προσφέρετε και εσείς κάτι στη συνολική προσπάθεια της χώρας να περάσει απέναντι με τις λιγότερες δυνατές απώλειες.

Θα ήθελα, φυσικά, να θυμίσω στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι εμείς βάζουμε στοιχήματα με τον εαυτό μας, αλλά και με την κοινωνία και τα πετυχαίνουμε και θα τα πετυχαίνουμε, καθώς φέρνουμε νομοσχέδια τα οποία εφαρμόζουμε και όχι νομοσχέδια τύπου υδατοδρομίων του ν.4568/2018, όπως θα θυμάται πολύ καλά ο κ. Σπίρτζης, αλλά και όπως το μέχρι τώρα νομοθετικό πλαίσιο για την ΥΠΑ και την ΑΠΑ, το οποίο ήταν ανεφάρμοστο.

Άλλωστε, σε όλους εσάς που το παίζετε επαναστάτες και κόπτεστε για τα ανθρώπινα δικαιώματα και λέτε πως είστε συνοδοιπόροι, θα ήθελα να θυμίσω κάποια λόγια του Μπόμπι Κέννεντυ: «Η ευθύνη της εποχής μας δεν είναι τίποτε λιγότερο από μία επανάσταση, μια επανάσταση που θα ήταν ειρηνική αν ήμασταν αρκετά σοφοί, ανθρώπινοι αν ενδιαφερόμαστε αρκετά και επιτυχημένοι αν είμαστε αρκετά τυχεροί». Έτσι, λοιπόν, και το παρόν νομοσχέδιο κινείται στην κατεύθυνση της ευθύνης και είναι και αυτό μια μορφή επανάστασης στον χώρο του.

Στόχος τώρα του παρόντος νομοσχεδίου είναι η δημιουργία ενός ευέλικτου, αποτελεσματικού, αλλά και ανεξάρτητου οργάνου, δηλαδή της ΑΠΑ, η οποία έχει ρόλο ρυθμιστή. Παράλληλα, όμως, επιτυγχάνεται η όλη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια της ΥΠΑ. Η ΥΠΑ με τον τρόπο αυτό θα έχει οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια, ενώ για πρώτη φορά θα μπορεί να καταθέτει ισολογισμούς και να έχει αυτοτελές λογιστικό σύστημα. Όλα αυτά έχουν ιδιαίτερη σημασία από τη στιγμή που η ΥΠΑ διαχειρίζεται πολλά χρήματα.

Η ψήφιση, λοιπόν, του εν λόγω νομοσχεδίου, το οποίο οδηγεί στη σύσταση της ΑΠΑ ως εποπτικού οργάνου αποτελεί υποχρέωσή μας έναντι των θεσμών -κάτι που θυμούνται πάρα πολύ καλά οι κύριοι της Μείζονος Αντιπολίτευσης- την οποία εμείς πρέπει να τηρήσουμε, για να αποφύγουμε την υποβάθμιση των αεροδρομίων μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, στόχος αυτού του νομοσχεδίου είναι η θέσπιση ενός ευέλικτου, αλλά και λειτουργικού οργάνου και όχι η δημιουργία δεκάδων θέσεων εργασίας με σκοπό τους διορισμούς, αλλά και διάφορα μικροπολιτικά παιχνίδια. Πρέπει επιτέλους η χώρα να ξεφύγει από αυτή τη λογική, από τη νοοτροπία διορισμών χωρίς σοβαρά κριτήρια για την ευαρέσκεια των «ημετέρων» και να οδηγηθεί στη λογική των αξιοκρατικών προσλήψεων.

Φυσικά και το εν λόγω νομοσχέδιο κινείται ακριβώς σε αυτόν τον δρόμο, αν κρίνει κανείς από τα προσόντα τα οποία ορίζονται για τους ανθρώπους οι οποίοι θα στελεχώσουν και τις διευθύνσεις και τις γραμματείες, αλλά και τα τμήματα της ΑΠΑ, τα οποία κινούνται στη λογική των αξιοκρατικών πια προσλήψεων ανθρώπων οι οποίοι θα επιλεγούν με μοναδικό γνώμονα τα δικά τους προσόντα, την προϋπηρεσία τους, αλλά και τις σπουδές τους και τη γνώση τους.

Όσον αφορά δε τον διοικητή της ΑΠΑ, καθώς ειπώθηκαν πολλά και γι’ αυτό, όπως άλλωστε και σε άλλα νομοσχέδια, όπως αυτό της ΔΕΗ που είχε έρθει πέρυσι, πάλι για την ίδια κατάσταση, τα προσόντα του είναι πλήρως προσδιορισμένα και εξειδικευμένα, με σκοπό τον αξιοκρατικό διορισμό, κάτι το οποίο προφανώς εσείς δεν γνωρίζετε. Προκύπτουν δε από τις σπουδές του και από την εργασιακή του εμπειρία, γεγονός το οποίο θα αποτρέψει διορισμούς με βάση φωτογραφικά προσόντα, τα οποία εσείς ξέρετε προφανώς καλύτερα, όπως άλλωστε ίσχυαν και στον προηγούμενο νόμο ΣΥΡΙΖΑ.

Άδικα, λοιπόν, επιμένετε στο αφήγημα περί δήθεν διορισμών φίλων στη θέση του διοικητή της ΑΠΑ και από τη στιγμή δε που στο εν λόγω νομοσχέδιο υπάρχουν τουλάχιστον δύο άρθρα που αναλύουν και τα προσόντα που πρέπει να έχει κάποιος για να αναλάβει τη θέση διοικητή. Μην μπερδεύετε, λοιπόν, και μην μπερδεύεστε με τις μέρες της δικής σας διακυβέρνησης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Μείζονος Αντιπολίτευσης.

Εάν διαβάσετε με πολλή προσοχή το παρόν νομοσχέδιο, θα δείτε ότι η ΥΠΑ κατά τη μετατροπή της σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, δηλαδή ΝΠΔΔ, θα υπεισέλθει ως καθολικός διάδοχος και στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις, τόσο του ελληνικού δημοσίου, όσο και για τους υπαλλήλους της υπηρεσίας. Τούτο σημαίνει ότι κανείς εκ των εργαζομένων δεν κινδυνεύει να χάσει τη δουλειά του. Ο ρόλος της ΥΠΑ θα παραμείνει ο ίδιος, σημαίνων, όπως είναι σήμερα.

Πριν κλείσω την τοποθέτησή μου, θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή σε κάποια καίριας σημασίας ζητήματα όσον αφορά και τον δικό μου νομό, τον Νομό Κυκλάδων, αλλά και τις νησιωτικές περιοχές ευρύτερα, ιδίως για τις ακριτικές και νησιωτικές μονάδες οι οποίες δέχονται ιδίως τους θερινούς μήνες τον μεγαλύτερο όγκο επισκεπτών στους αερολιμένες τους, αλλά και στα ελικοδρόμια, γεγονός το οποίο καθιστά αναγκαία τη στήριξη από πλευράς του Υπουργείου, της πολιτείας και της Κυβέρνησης, αλλά και τον έλεγχο και την ασφάλεια των αερολιμένων και των ελικοδρομίων.

Σε κάθε περίπτωση το παρόν νομοσχέδιο στο σύνολό του είναι άρτιο, απολύτως σύμφωνο με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, αλλά και τις ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβάσεις και φυσικά διασφαλίζει την αξιοκρατία και τη διαφάνεια στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στη χώρα μας. Οι απαιτήσεις στον τομέα αυτόν στην κύρια πύλη εισόδου της χώρας μας είναι μεγάλες και με το παρόν νομοσχέδιο στεκόμαστε στο ύψος των περιστάσεων με ευθύνη, αλλά και με αποτελεσματικότητα, εχέγγυα απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία, αλλά και αντιμετώπιση τυχόν δύσκολων καταστάσεων.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κυρία Πρόεδρε, όπως ανέλυσα και στην ομιλία μου, υπερψηφίζω το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστώ και εγώ.

Τον λόγο τώρα έχει η κ. Χρηστίδου από τον ΣΥΡΙΖΑ για επτά λεπτά.

Κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Είμαι υποχρεωμένη σήμερα να αναφερθώ στην απαράδεκτη προσαγωγή και σύλληψη των μελών των φεμινιστικών οργανώσεων που αναδείκνυαν το θέμα της βίας ενάντια στις γυναίκες, τηρώντας φυσικά όλα τα μέτρα ασφαλείας. Με πρόσχημα το υγειονομικό συμφέρον καταστέλλονται άρθρα του Συντάγματος και παραβιάζονται πολιτικά δικαιώματα.

Η Βουλή, λοιπόν, δεν μπορεί να μένει απαθής και να μην καταδικάζει, και αντίθετα να συμφωνεί με τέτοιες πρακτικές. Οι προσπάθειες της Κυβέρνησης να εγκαταστήσει μία καχεκτική δημοκρατία υπό όρους δεν πρόκειται να γίνει δεκτή. Να εμποδίζετε τη συγκέντρωση δεκαπέντε γυναικών με αποστάσεις, όταν επί μήνες στοιβάζετε τον κόσμο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι εξοργιστικά υποκριτικό.

Πολύ γρήγορα, λοιπόν, θέλω να περάσω στο νομοσχέδιο για το οποίο συζητάμε σήμερα. Όπως καταγγέλλει ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας, καμμία από τις προτάσεις των αερολιμενικών δεν ελήφθη υπ’ όψιν. Με το παρόν σχέδιο νόμου η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αντί για μία ανεξάρτητη κανονιστική και εποπτική αρχή επιλέγει ένα συγκεντρωτικό μοντέλο με μόλις εκατόν εβδομήντα δύο υπαλλήλους, που θα πρέπει να εποπτεύουν χωρίς αυτοπρόσωπη συνεχή παρουσία σαράντα ένα αεροδρόμια, εβδομήντα δύο ελικοδρόμια, σαράντα ένα αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, ο αριθμός των οποίων αναμένεται να αυξηθεί στην επόμενη πενταετία.

Φυσικά όπως αντιλαμβάνεστε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αδύνατο να υπάρξει εικοσιτετράωρη εποπτεία σε όλα αυτά από μόλις εκατόν εβδομήντα δύο ανθρώπους έναντι των διακοσίων ογδόντα τεσσάρων ήδη κατανεμημένων με δημοσιευμένη υπουργική απόφαση στη νέα αρχή. Φυσικά είναι αδύνατον να υπάρξει εποπτεία όλης της Ελλάδας από υπολογιστές στην Αθήνα και αυτό μπορεί να το καταλάβει ο καθένας. Αν αναλογιστεί κανείς ότι στα καθήκοντά τους εκτός της εποπτείας των πτήσεων θα συμπεριλαμβάνονται η παρακολούθηση και η αδειοδότηση των αεροπορικών εταιρειών, των αεροπορικών σχολών, των εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης, των διαχειριστών αεροδρομίων, των φορέων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών κ.λπ., γίνεται ακόμα περισσότερο αντιληπτό ότι τη Νέα Δημοκρατία δεν την ενδιαφέρει καθόλου οποιοδήποτε πραγματικό εποπτικό έργο.

Και σε αυτό το σημείο σας ρωτάμε: Ποιος εξυπηρετείται από αυτή την επί της ουσίας κατάργηση των εποπτικών αρχών; Ποιον ωφελεί η υπονόμευση της ομαλής λειτουργίας των αεροδρομίων; Για ποιον λόγο τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των αεροπορικών πτήσεων και επιβατών;

Η συγκεκριμένη ρύθμιση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λειτουργεί αποκλειστικά σε όφελος των ιδιωτικών συμφερόντων που θέλουν να λειτουργήσουν ανεξέλεγκτα στα αεροδρόμια της χώρας. Οι συνέπειες από τη νομοθέτηση που επιχειρείται, μπορεί να αποδειχθούν τραγικές και είναι σε ευθεία αντίθεση με το δημόσιο συμφέρον. Οι παραβιάσεις των ευρωπαϊκών κανονισμών, της νομιμότητας των αερολιμενικών, περιβαλλοντικών και υγειονομικών διατάξεων πλέον δεν θα μπορούν να ελεγχθούν. Τα δικαιώματα των επιβατών και γενικότερα η προστασία των καταναλωτών με το παρόν σχέδιο νόμου μένουν εντελώς ανυπεράσπιστα. Ο έλεγχος επί της εφαρμογής των συμβατικών υποχρεώσεων του διαχειριστή των δεκατεσσάρων περιφερειακών αερολιμένων αντιλαμβάνεστε ότι καθίσταται αδύνατος. Και επειδή ακούσαμε για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να πω ότι, παραδείγματος χάριν, η Γαλλία, η Ιταλία και πολλές άλλες, που δεν έχουν το νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδος, έχουν θεσπίσει περιφερειακές εποπτικές μονάδες των αντίστοιχων υπηρεσιών εντός των αερολιμένων. Στη χώρα μας ο Υπουργός Μεταφορών, αδιαφορώντας για το ευρωπαϊκό κεκτημένο, επιλέγει διαφορετικά εξυπηρετώντας τους πολιτικούς του φίλους, θέτοντας σε κίνδυνο επιβάτες και πληρώματα.

Μέχρι τώρα, ακόμα και ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης αντιλαμβάνονταν την ανάγκη και αποδέχονταν την ύπαρξη και δραστηριοποίηση κρατικού εποπτικού μηχανισμού εντός των αερολιμένων. Για τον σκοπό αυτό μάλιστα παραχωρούσαν δωρεάν χώρο και επιβαρύνονταν με έξοδα λειτουργίας. Με το κυβερνητικό δώρο όμως που φέρνετε αυτή τη στιγμή στη Βουλή ο έλεγχος θα πραγματοποιείται με επισκέψεις στα αεροδρόμια μία φορά κάθε δύο, τρία ή τέσσερα χρόνια, επισκέψεις και επιθεωρήσεις για τις οποίες θα είναι ήδη ενήμεροι οι επιθεωρούμενοι φορείς και προφανώς θα τηρούν τη νομιμότητα κατά το διάστημα διεξαγωγής της επιθεώρησης. Είναι λογικό. Θα είναι όμως όντως έτσι τα πράγματα και το υπόλοιπο διάστημα ή η τυχόν αυθαιρεσία των εταιρειών γίνεται ανεξέλεγκτη; Σε πιθανή κατάσταση έκτακτης ανάγκης θα απουσιάζει η επιτόπια κρατική παρουσία. Ακόμα και για τα πιο απλά περιστατικά ο επιβάτης θα πρέπει να απευθυνθεί στην Αθήνα για να διεκδικήσει τα δικαιώματά του. Σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης -για να ακούει ο κόσμος-, σε περιπτώσεις μεγάλων καθυστερήσεων, σε ματαιώσεις πτήσεων, σε φαινόμενα άρνησης παροχής βοήθειας από τους μεταφορείς για φθορές, απώλειες, κλοπές αποσκευών -σε όλους μας έχει συμβεί αυτό-, για ζημίες λόγω καθυστερήσεων πτήσεων, για ατυχήματα εντός του αερολιμένα με τραυματισμούς -για να μην πω τίποτα άλλο-, η εποπτεία ότι όλα γίνονται όπως πρέπει ώστε να προστατεύονται οι επιβάτες στην πράξη θα καθίσταται αδύνατη. Επιπλέον, κανείς δεν θα ελέγχει τις εταιρείες κατά πόσο θα δηλώνουν τον πραγματικό αριθμό των επιβατών ή όχι, εφόσον ξέρουν πως δεν θα εντοπιστούν. Κανένας δεν θα μπορεί να ελέγχει τους αερολιμένες εάν δηλώνουν το πραγματικό τονάζ των αεροσκαφών παραδείγματος χάριν.

Εκτός από την απώλεια ασφάλειας, με το παρόν σχέδιο νόμου θα έχουμε ως συνέπεια και σοβαρές οικονομικές απώλειες για το δημόσιο ταμείο και φυσικά στο νομοσχέδιο έχουμε και όλα τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά στοιχεία της Δεξιάς, της νεοδημοκρατικής νομοθέτησης. Ποια είναι αυτά; Οι διορισμοί διοικητή και μελών εκτελεστικού συμβουλίου γίνονται χωρίς διαδικασίες ΑΣΕΠ, ώστε να μπορεί ο Υπουργός να διορίζει «ημετέρους». Στο εκτελεστικό συμβούλιο δεν προβλέπεται φυσικά αιρετός εκπρόσωπος των εργαζομένων ώστε να εξασφαλίζεται κάποια ελάχιστη κοινωνική λογοδοσία. Τα πειθαρχικά και υπηρεσιακά συμβούλια της νέας δομής δεν υπάγονται στον Δημοσιοϋπαλληλικό Κώδικα με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ίδια τη λειτουργία τους. Η αλλεργία της Κυβέρνησης σε οτιδήποτε φέρνει εκδημοκρατισμό και διαφάνεια στη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης για άλλη μια φορά είναι ολοφάνερη.

Το ότι καταψηφίζουμε αυτό το νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσο κι αν προσπαθήσατε να μας να μας πείσετε, είναι προφανές. Το ότι τα άρθρα του σχεδίου νόμου θέτουν σε κίνδυνο ανθρώπους που θα ταξιδέψουν από τα αεροδρόμια της χώρας και ότι οι αεροπορικές εταιρείες γίνονται ανεξέλεγκτες, αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα.

Χρησιμοποιείτε, λοιπόν, για ακόμη μια φορά την κοινοβουλευτική σας Πλειοψηφία σε βάρος της ασφάλειας. Ελπίζουμε να μη χρειαστεί, να μην αναγκαστούμε να σας ζητήσουμε να απολογηθείτε για τις ευθύνες σας στο μέλλον για τα λάθη που διαπράττετε εδώ και σήμερα, γιατί αυτό το κάνουμε εδώ και τόσους μήνες. Από τον Μάρτιο - Απρίλιο, από το ξέσπασμα του πρώτου κύματος της πανδημίας, σας έχουμε προειδοποιήσει για όλα. Φαίνεται ότι είχαμε σε όλα δίκιο και ελπίζουμε να μην επαναληφθούμε για άλλη μια φορά, για το καλό του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25 κ. Μπακαδήμα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα είναι κανείς υπερβολικός αν υποστηρίξει πως και το σημερινό νομοσχέδιο εντάσσεται πλήρως στο πλαίσιο διακυβέρνησης που έχει υφάνει και έχει δημιουργήσει όλους αυτούς τους μήνες η Νέα Δημοκρατία. Ποια είναι τα βασικά του στοιχεία; Η ιδιωτικοποίηση, τα ΣΔΙΤ. ΣΔΙΤ βλέπουμε παντού, από τα νοσοκομεία μας, από τις φυλακές. Σιγά-σιγά μπαίνουν σε όλους τους πυλώνες και σε όλη μας τη ζωή.

Τι άλλο έχουμε δει αυτούς τους μήνες; Μία στρατηγικά σχεδιασμένη συρρίκνωση του δημόσιου τομέα και μία σειρά από καταπατήσεις των επιταγών του Συντάγματος.

Δυστυχώς και το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αυτό που συζητάμε σήμερα, διακατέχεται και διαπνέεται από την έντονη επιθυμία της Κυβέρνησης να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα της ολιγαρχίας που προσπαθεί να συνεχίσει να κάνει την κρίση ευκαιρία.

Με το υπό συζήτηση νομοθέτημα βλέπουμε λιθαράκι, λιθαράκι την ιδιωτικοποίηση σε έναν φορέα που μέχρι τώρα δεν είχαμε δει σε τόσο εκτεταμένο βαθμό. Φυσικά, είχαμε τη «FRAPORT». Όμως, βλέπουμε ότι τώρα γίνεται σταδιακή ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών ελέγχου της λειτουργίας των αεροδρομίων, ένα πάγιο αίτημα των εταιρειών που νέμονται τα αεροδρόμια με πρώτη και καλύτερη τη «FRAPORT».

Λιθαράκι, λιθαράκι, λοιπόν, οικοδομείται το δημιούργημα της Νέας Δημοκρατίας. Γιατί; Διότι δεν μπορούμε να συζητήσουμε το σημερινό νομοσχέδιο εκτός πλαισίου όλων των προηγουμένων. Τι είχαμε δει; Τα υδατοδρόμια, τις αεροδιακομιδές όπου βλέπουμε σιγά-σιγά τους ιδιώτες να μπαίνουν και εκεί, το ότι δεν έχετε κάνει τίποτα για τα μέσα μαζικής μεταφοράς όλους αυτούς τους μήνες της πανδημίας και ακούμε και ξανακούμε για διαχείριση. Δεν έχουμε δει καμμία αύξηση δρομολογίων.

Το καλοκαίρι εσείς, κύριε Υπουργέ, λέγατε ότι θα συνωστιστεί ο κόσμος, αλλά από την άλλη βλέπαμε να κόβονται πρόστιμα. Δεν έχουμε δει ακόμη να ολοκληρώνεται ένας διαγωνισμός για νέα λεωφορεία. Είδαμε την προκήρυξη για τις προσλήψεις. Και αυτή αφήνει πολλά ερωτήματα, που θα θέσουμε και με ερωτήσεις, αλλά και σε επόμενες συζητήσεις.

Όλα, λοιπόν, αυτά τα κομμάτια, ξεκινώντας από τα υδατοδρόμια μέχρι το σημερινό, είναι όλα κομμάτια του ίδιου παζλ. Όλα κουμπώνουν το ένα μέσα στο άλλο. Και δεν είναι τυχαίο πως οι μόνοι που συμφώνησαν και στάθηκαν θετικά απέναντι στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, είναι εκείνοι που θα ωφεληθούν, εκείνοι που θα κερδίσουν από αυτό που θα ψηφιστεί σήμερα με τις ψήφους της Συμπολίτευσης.

Εξάλλου, δεν είναι η πρώτη φορά που βλέπουμε την πλήρη αδιαφορία της Νέας Δημοκρατίας απέναντι στην ανάγκη προάσπισης του δημόσιου συμφέροντος και του δημόσιου φορέα.

Δυστυχώς είμαστε βέβαιοι ότι το σημερινό νομοσχέδιο θα οδηγήσει σταδιακά στην πλήρη απορρύθμιση και ιδιωτικοποίηση της αεροπορικής αγοράς που τώρα ελέγχεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Γιατί αυτό που πάτε να κάνετε, η απώλεια του εποπτικού ελέγχου, θα οδηγήσει σε τελική απώλεια του ελέγχου λειτουργίας.

Έτσι, με μοναδικό γνώμονα την ικανοποίηση των συμφερόντων εκείνων που νέμονται δημόσια αγαθά, θυσιάζετε συνταγματικά και όχι μόνο κεκτημένα.

Δυστυχώς -και θα μου επιτρέψετε να πάω λίγο πίσω- τη 17η Νοεμβρίου βεβαιωθήκαμε πως η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επιλέγει συνειδητά να παραβεί το Σύνταγμα. Και ας πάμε λίγο πιο πίσω και πριν τη 17η Νοέμβρη. Επιλέγετε συνειδητά, κυρίες και κύριοι της Συμπολίτευσης, να καταστρατηγήσετε ένα βασικό άρθρο του Συντάγματος, το άρθρο 21. Επιλέγετε να επιλύσετε επιφανειακά και επικοινωνιακά τα κενά του ΕΣΥ, τα οποία, φυσικά, δεν δημιουργήθηκαν τώρα. Προϋπήρχαν. Ο κορωνοϊός ήρθε απλώς να τα διογκώσει και να τα φέρει στην επιφάνεια.

Τι έχουμε να παρατηρήσουμε σε ό,τι αφορά τη στήριξη -όπως εσείς τη θεωρείτε- του ΕΣΥ; Προτείνατε μονιμοποίηση των ιατρών ΜΕΘ, αντί να προτείνετε μονιμοποίηση όλου του ιατρικού, νοσηλευτικού και παραϊατρικού προσωπικού που καλείται να διαχειριστεί την όλη κατάσταση και να συμβάλει, ώστε να μπορέσει το ΕΣΥ να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες αυτής της περιόδου.

Σήμερα ήμουν στο «Κρατικό Νίκαιας». Είναι στην περιφέρειά μου. Είναι ένα νοσοκομείο με τεράστια προβλήματα. Τι έμαθα από τους από τους γιατρούς και τους υπαλλήλους; Ότι τους ζητήθηκε πριν από λίγες μέρες να καταρτίσουν μία λίστα με γιατρούς μόνο που χρειάστηκε να έρθουν σε επαφή, να διαχειριστούν, να νοσηλεύσουν περιστατικά κορωνοϊού. Δεν τους δόθηκε καμμία άλλη εξήγηση. Οι εργαζόμενοι κατέθεσαν μία ολοκληρωμένη λίστα, γιατί από τους καθαριστές, από τους τραπεζοκόμους, μέχρι τους νοσηλευτές, μέχρι τους γιατρούς όλοι μαζί δίνουν τον αγώνα. Όλοι χέρι-χέρι δίνουν τον αγώνα του ΕΣΥ, για να σταθεί όρθιο στη λαίλαπα της πανδημίας. Τη λίστα τούς την επέστρεψαν, λέγοντας ότι θα πρέπει να είναι μόνο οι γιατροί. Φυσικά, κανείς δεν τους είχε πει ποιος ήταν ο σκοπός αυτής της λίστας. Μετά από αρκετά πίσω-μπρος, πήγαινε-έλα της λίστας κατέληξαν στο να ισχύει η αρχική, που εμπεριείχε όχι μόνο τους γιατρούς, αλλά συνολικά το προσωπικό.

Τι άλλο έχουμε παρατηρήσει; Την πλήρη αποψίλωση της πρωτοβάθμιας υγείας. Προσπαθείτε να λύσετε τα κενά που υπάρχουν στο ΕΣΥ και τα τεράστια προβλήματα υποστελέχωσης ουσιαστικά με μπαλώματα, μεταφέροντας γιατρούς, μεταφέροντας νοσηλευτές από πρωτοβάθμιες δομές σε νοσοκομεία.

Από την πρώτη στιγμή το ΜέΡΑ25 -και το έκανε και χθες με την τροπολογία που κατέθεσε- μιλάει για την ανάγκη διεξαγωγής μαζικών και επαναλαμβανόμενων τεστ. Δική μας πρόταση ήταν να δημιουργηθούν τώρα κέντρα όπου θα γίνονται τεστ κορωνοϊού, τα οποία στη συνέχεια θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εμβολιαστικά κέντρα και αργότερα να παραδοθούν ως κέντρα πρωτοβάθμιας υγείας.

Τι άλλο σας φωνάζουμε από την πρώτη στιγμή, μιας και έστω επιφανειακά και επικοινωνιακά το νομοθετήσατε με πράξη νομοθετικού περιεχομένου; Την άμεση επίταξη κλινικών, ώστε να μπορούν να αποφορτιστούν τα νοσοκομεία όχι από κρούσματα κορωνοϊού, από άλλα που θα μπορούσαν να νοσηλευτούν σε κλινικές. Τι είδαμε; Και εκεί επιφανειακή αντιμετώπιση με επίταξη δύο κλινικών στη Θεσσαλονίκη.

Θεωρούμε -όπως έχουμε πει ήδη- ότι αυτά είναι τα ελάχιστα που θα μπορούσαν να γίνουν και πρέπει να γίνουν τώρα. Η χθεσινή απόρριψη της τροπολογίας του ΜέΡΑ25 μπορεί να έγινε από την Κυβέρνηση, από εκεί και πέρα, όμως, οι ανάγκες παραμένουν υπαρκτές. Είναι στο τραπέζι και θα πρέπει να τις συζητήσουμε, γιατί δεν μπορούμε άλλο να τις κρύβουμε κάτω από το τραπέζι.

Και θα κλείσω, κύριοι συνάδελφοι, με ένα θέμα που ως γυναίκα και ως Βουλευτή με ενόχλησε, με θύμωσε και με προβλημάτισε, μπορώ να πω. Χθες ήταν η παγκόσμια ημέρα κατά της βίας εναντίον των γυναικών. Αρκετοί από εμάς μιλήσαμε, κάναμε αναρτήσεις στα social media μας, τοποθετηθήκαμε δημόσια. Κάθε χρόνο η συγκεκριμένη ημέρα είναι ιδιαίτερη, φέτος, όμως, για έναν λόγο παραπάνω. Διότι μέσα στην πανδημία τόσο στο πρώτο όσο και στο δεύτερο κύμα είδαμε να αυξάνονται τα κρούσματα ενδοοικογενειακής και έμφυλης βίας, με τελευταίο παράδειγμα την γυναικοκτονία που είχαμε στην χώρα μας πριν από λίγες μέρες.

Όλοι -θεωρώ- μπορούμε να συμφωνήσουμε πως είναι αναγκαίο οι γυναίκες να νιώθουν ένα πλαίσιο ασφάλειας, να νιώθουν ότι δεν φταίνε για τη βία που μπορεί να υποστούν και ότι μπορούν να βρουν ένα στήριγμα στην οικογένειά τους, στο περιβάλλον τους αλλά και στην πολιτεία, να αισθανθούν πως δεν είναι μόνες, για να μπορέσουν σιγά-σιγά τα στόματα να ανοίγουν και να ζητούν βοήθεια.

Τι είδαν, όμως, δυστυχώς, πολλές γυναίκες χθες, στο κλείσιμο μιας τέτοιας μέρας, μιας τόσο σημαντικής μέρας; Είδαν την προσαγωγή και έπειτα τη σύλληψη εννιά γυναικών που τι θέλησαν να κάνουν; Ήθελαν να διαμαρτυρηθούν. Επιχείρησαν να ανοίξουν πανό, τηρώντας όλα τα υγειονομικά μέτρα, με συνθήματα που αφορούσαν ακριβώς τη χθεσινή ημέρα, κατά της βίας σε βάρος των γυναικών. Και αναρωτιέμαι, σκέφτομαι φωναχτά και σας ρωτώ: Με αυτόν τον τρόπο, με αυτές τις εικόνες θέλουμε να κάνουμε τις γυναίκες-θύματα να νιώσουν ασφάλεια, να ζητήσουν βοήθεια και να μιλήσουν;

Έτσι θα νιώσουν ότι η Αστυνομία δε θα θάψει την υπόθεσή τους δε θα κάνει τα στραβά μάτια και δεν θα τις κατηγορήσει; Αυτό το μήνυμα θέλουμε να τους περάσουμε; Μέχρι εκεί έφτασε να θεωρεί η Νέα Δημοκρατία ότι πρέπει να επεκταθεί το «νόμος και τάξη» και η καταστολή της; Σε εννιά γυναίκες που ήθελαν να διαμαρτυρηθούν ενάντια στη βία που υφίστανται το φύλο τους; Αποτέλεσαν αυτές οι εννιά γυναίκες, οι εννιά φεμινίστριες τόση μεγάλη απειλή που θα έπρεπε να οδηγήσει στην προσαγωγή τους και τη σύλληψή τους μετά; Βέβαια ας είμαστε ειλικρινείς.

Πριν από λίγες μέρες, πριν σχεδόν μια εβδομάδα αποτελούσαμε οι επτά Βουλευτές του ΜέΡΑ25 «απειλή» για την Κυβέρνηση και δεν μας επετράπη να ολοκληρώσουμε την πορεία μέχρι την Αμερικανική Πρεσβεία, ούτε καν στον αρχηγό του κόμματός μας ούτε καν στην Αντιπρόεδρο του κόμματός μας. Ειλικρινά τι φοβήθηκε ο κ. Χρυσοχοΐδης; Ότι επτά εκλεγμένοι εκπρόσωποι του ελληνικού λαού θα έκαιγαν την πρεσβεία; Θα έβαζαν κουκούλες και θα πέταγαν μολότοφ; Ειλικρινά δεν μπορώ να μπω ούτε στο μυαλό του ούτε στη λογική του. Δεν θα ήθελα κιόλας.

Κλείνω με αυτό. Με το χέρι στην καρδιά οφείλω να σας πω, κύριοι συνάδελφοι, πως οι χθεσινές εικόνες αλλά και η επιλογή της Νέας Δημοκρατίας να απαντήσει με αυταρχισμό και βία σε βάρος γυναικών, την ημέρα κατά της βίας σε βάρος των γυναικών, μόνο άγχος μπορεί να μου προκαλέσει. Άγχος για το αύριο που μας περιμένει, θλίψη, οργή και ντροπή.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Λιούπης από τη Νέα Δημοκρατία και μετά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Καραθανασόπουλος.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΠΗΣ:** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο έρχεται να καλύψει τα κενά και τα αδιέξοδα στα οποία είχε οδηγήσει αναπόφευκτα ο ν.4427/2016 περί συστάσεως της Αρχής Πολιτικής Προστασίας. Είναι τουλάχιστον απογοητευτικό ότι επί τρία χρόνια η προηγούμενη κυβέρνηση δεν έθεσε ποτέ σε λειτουργία την ΑΠΑ. Εξαιτίας της μεγάλης αυτής ολιγωρίας παραμέναμε έκθετοι για το ζήτημα αυτό απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι απολύτως αναγκαίος ο διαχωρισμός του εποπτικού φορέα, δηλαδή του ρυθμιστή και του παρόχου, στην Πολιτική Αεροπορία προκειμένου να υπάρξει διαφάνεια και βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στις αερομεταφορές κατά τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα.

Σήμερα συζητάμε και ψηφίζουμε επί ενός ολοκληρωμένου και υλοποιήσιμου σχεδίου για την ενεργοποίηση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Πρόκειται για ανεξάρτητη διοικητική αρχή με λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Οι αρμοδιότητές της είναι πολλές και σημαντικές. Η ΑΠΑ αναλαμβάνει εποπτικό ρόλο όλων των αερομεταφορών κάθε είδους ενώ συμμετέχει στη διαμόρφωση της εθνικής στρατηγικής αερομεταφορών. Επιφορτίζεται με την περιφρούρηση των δικαιωμάτων των επιβατών σε σχέση με τα επιβαλλόμενα τέλη καθώς και με την έκδοση, ανανέωση ή κατάργηση κάθε άδειας ή πιστοποίησης πολιτικής αεροπορίας. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας εξετάζει τις καταγγελίες που υποβάλλονται τόσο από επιχειρήσεις αερομεταφορών όσο και από επιβάτες. Είναι αρμόδια και για την επίλυση διαφορών που προκύπτουν μεταξύ εταιρειών αερομεταφορών και του δημοσίου καθώς και για τη διενέργεια διαιτησίας.

Ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή η ΑΠΑ μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις, όπως πρόστιμα σε επιχειρήσεις που παραβιάζουν εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η οικονομική αυτοτέλεια της ΑΠΑ εξασφαλίζεται χάρη στις πέντε πηγές εσόδων που διαθέτει και οι οποίες προσδιορίζονται αναλυτικά με βασικότερη τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής. Ο διοικητής και το εκτελεστικό συμβούλιο της αρχής ορίζονται με πενταετή θητεία. Προσδιορίζονται με σαφήνεια τα εξειδικευμένα προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο διοικητής της ΑΠΑ. Μεταξύ άλλων σημαντικά αποδεδειγμένη επαγγελματική εμπειρία, εμπειρία στη διαχείριση μεγάλων έργων υποδομών, υψηλή επιστημονική κατάρτιση.

Όπως είναι αυτονόητο ο διοικητής της ΑΠΑ και τα μέλη του εκτελεστικού συμβουλίου απολαμβάνουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους. Με βάση τον προηγούμενο νόμο η ΑΠΑ προβλεπόταν να διαθέτει τριακόσια ογδόντα επτά άτομα προσωπικό. Στο σημερινό νομοσχέδιο η νέα Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας στελεχώνεται από εκατόν εβδομήντα δύο άτομα αριθμός απόλυτα ικανός για την κάλυψη των αναγκών της.

Οι θέσεις αυτές καλύπτονται κατ’ αρχάς μετά από πρόσκληση ενδιαφέροντος προς το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Πλέον η ΥΠΑ και όχι η ΑΠΑ θα είναι αρμόδια για την απόδοση των χρηματικών ποσών από τα τέλη που συγκεντρώνουν το EUROCONTROL. Οι δικαιούχοι των ποσών αυτών θα είναι η ΑΠΑ, η ΕΜΥ και οι ΥΠΑ ενώ η κατανομή μεταξύ τους γίνεται με βάση τις λειτουργικές τους ανάγκες.

Σημαντική είναι η αλλαγή που γίνεται σε σχέση με τη μηνιαία αποζημίωση που λαμβάνει το προσωπικό της ΥΠΑ ως κίνητρο για καλύτερα παρεχόμενες υπηρεσίες και λιγότερες καθυστερήσεις πτήσεων. Για τη χορήγηση της αποζημίωσης μπαίνει ως προαπαιτούμενο η αξιολόγηση των επιδόσεων της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας σε σχέση με την πραγματοποίηση των ετήσιων στόχων.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σκοπών της η νέα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας παύει να έχει χαρακτήρα δημόσιας υπηρεσίας και λαμβάνει τη νομική μορφή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου. Με αυτό τον τρόπο αποκτά την απαιτούμενη οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια. Το νέο νομικό πρόσωπο υπεισέρχεται στη θέση του παλιού ως καθολικός διάδοχος. Η ΥΠΑ χρηματοδοτείται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής του EUROCONTROL από διάφορα τέλη, παράβολα και λοιπά που της αναλογούν, από την αξιοποίηση της περιουσίας της και επικουρικά εφόσον είναι αναγκαίο από επιχορηγήσεις και επιδοτήσεις του κρατικού προϋπολογισμού του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να δημιουργήσει ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο στην Πολιτική Αεροπορία χωρίς αγκυλώσεις και με μόνη στόχευση την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αυτό μπορεί να γίνει πραγματικότητα μόνο αν υπάρχει ουσιαστικός διαχωρισμός ελέγχοντος και ελεγχομένου.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με ευρύ δίκτυο αερομεταφορών το οποίο εξυπηρετεί μεταξύ άλλων τις αυξημένες τουριστικές ανάγκες. Περισσότερο από το 80% των τουριστών καταφθάνει στη χώρα μας αεροπορικώς. Η ασφάλεια στις αερομεταφορές είναι ένα μεγάλο ζητούμενο και οφείλουμε να κάνουμε το καλύτερο δυνατό για τη διασφάλισή της. Όλοι, επισκέπτες και πολίτες, πρέπει να αισθάνονται και να είναι πράγματι ασφαλείς, όταν χρησιμοποιούν τις αερομεταφορές στην Ελλάδα. Ήταν πολύ κρίσιμη η κατάσταση στην οποία βρεθήκαμε το 2019 να απειλείται η χώρα μας με υποβιβασμό από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας Αεροπορίας εξαιτίας της απουσίας εποπτικού φορέα.

Σημαντικός στόχος της αλλαγής που γίνεται είναι και η μείωση των καθυστερήσεων στις πτήσεις οι οποίες ήταν ένα από τα βασικά προβλήματα που παρουσίαζαν οι αερομεταφορές τα τελευταία χρόνια. Η υπερψήφιση του σημερινού νομοσχεδίου ανοίγει νέους δρόμους στην ανάπτυξη των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων ως ένα σημαντικό ακόμα κομμάτι της μεταρρυθμιστικής πορείας της Κυβέρνησης.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε. Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Καραθανασόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου αρχικά εκ μέρους του ΚΚΕ να χαιρετίσουμε τις αγωνιστικές κινητοποιήσεις στο πλαίσιο της απεργίας που εξήγγειλαν ομοσπονδίες, εργατικά κέντρα και πρωτοβάθμια σωματεία. Οι αγωνιστικές κινητοποιήσεις απλώθηκαν σε όλη τη χώρα παρά το κλίμα συκοφαντίας, παρά τους εκβιασμούς, τις απειλές, τις παρακολουθήσεις, την τρομοκρατία τόσο από μεριάς της εργοδοσίας όσο και από μεριάς του κράτους της. Στηρίζουμε τους αγώνες των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων, της νεολαίας και των γυναικών. Αγώνες οι οποίοι είναι προσαρμοσμένοι στη βάση της ευλαβικής στήριξης των υποδείξεων των επιστημόνων στο πλαίσιο της πανδημίας. Αγώνες οι οποίοι γίνονται για το δικαίωμα στη ζωή και την εργασία. Αγώνες οι οποίοι γίνονται για να στηρίξουν τη δημόσια υγεία. Σε συνθήκες πανδημίας, όπως δεν αναστέλλεται ο οδοστρωτήρας της αντιλαϊκής πολιτικής της Κυβέρνησης, έτσι δεν μπορούν να ανασταλούν η πολιτική αλλά και συνδικαλιστική δράση.

Όποιος πιστεύει από την Κυβέρνηση, αλλά και αλλού ότι με τις απειλές και την τρομοκρατία θα ανασταλούν οι αγωνιστικές κινητοποιήσεις, πλανάται πλάνη οικτρά.

Ένα δεύτερο σημείο, κυρία Πρόεδρε, είναι για τη χθεσινή ψήφιση της μείωσης των ασφαλιστικών εισφορών. Σήμερα το πρωί έγινε ένα μπαράζ ψευδών ειδήσεων και αναπαραγωγής τους. Τόσο μεγάλο ψέμα που κοκκίνισε και το ίδιο το ψέμα. Δηλαδή τι ισχυριζόντουσαν στα μέσα μαζικής ενημέρωσης οι διάφοροι δημοσιογράφοι, αλλά και οι κυβερνητικοί εκπρόσωποι; Ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία ωφελημένοι είναι οι εργαζόμενοι γιατί θα τους αυξηθεί, λέει, ο μισθός.

Μα, καλά, λίγη τσίπα επάνω σας δεν έχετε να πείτε ποια είναι η πραγματικότητα; Ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία, μέσα από τη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών μειώνεται ο μεικτός μισθός των εργαζομένων; Έχουμε μείωση του μεικτού μισθού. Και τι σημαίνει μεικτός μισθός; Ότι ένα κομμάτι πάει άμεσα ως καθαρός μισθός για να ικανοποιήσει τις άμεσες ανάγκες του και ένα δεύτερο κομμάτι κατευθύνεται είτε στα ασφαλιστικά ταμεία είτε σε άλλες παροχές μέσω ΟΑΕΔ, που λαμβάνουν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, το μεικτό κομμάτι που λέμε, το μη μισθολογικό κόστος, όπως το ονομάζετε. Άρα εδώ δεν έχουμε μείωση; Τι έχουμε; Έχουμε αύξηση; Τι καινούργια μαθηματικά είναι αυτά; Θα μας κάνετε να ξεχάσουμε και τα μαθηματικά που μάθαμε στην πρώτη δημοτικού ότι ένα και ένα κάνουν δύο και δύο μείον ένα δεν κάνει τρία, κάνει ένα; Έτσι είναι η ουσία του ζητήματος.

Αλλά τι θέλετε να αποδείξετε μέσα από αυτή τη διαδικασία; Γιατί το κάνετε αυτό; Γιατί θέλετε να συγκαλύψετε ότι μέσα από αυτή την απόφαση που πήρε η Βουλή χθες της μείωσης των ασφαλιστικών εισφορών στο χθεσινό νομοσχέδιο χαμένοι είναι οι εργαζόμενοι για μία ακόμη φορά και οι μόνοι κερδισμένοι είναι οι επιχειρηματικοί όμιλοι, οι οποίοι θα δουν τη μισθολογική δαπάνη, γιατί δεν είναι κόστος ο μισθός του εργαζόμενου, συνολικά να μειώνεται και όλα αυτά στο όνομα της θωράκισης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρηματικών ομίλων.

Και βεβαίως αυτή η διαδικασία της μείωσης της μισθολογικής δαπάνης δεν αμφισβητείται ούτε από εσάς ως Κυβέρνηση. Άλλωστε ο κύριος Υπουργός περιχαρής εχθές είπε ότι πρέπει να μειωθεί η μισθολογική δαπάνη, πρέπει να μειωθεί και η φορολογική δαπάνη των επιχειρήσεων ταυτόχρονα και τα δύο, για να θωρακιστεί η ανταγωνιστικότητα, να γίνουν πιο κερδοφόρες οι επιχειρήσεις. Δηλαδή την κερδοφορία των επιχειρήσεων επιβεβαιώνεται ότι την πληρώνουν οι εργαζόμενοι και ο λαός για να είναι κάποιος κερδοφόρος. Γίνεται σε βάρος των αναγκών των εργαζόμενων και σε βάρος των αναγκών του λαού. Παραδεχθείτε λοιπόν, και εσείς αυτή τη διαπίστωση.

Και το θέμα δεν είναι αν αυτή η βελτίωση του ρόλου των επιχειρήσεων, της θέσης των επιχειρήσεων και της ανταγωνιστικότητας θα γίνει μέσα από τη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών και αν αυτή θα έχει επίπτωση στον ΟΕΑΔ ή δεν θα έχει, δηλαδή αν θα στηριχτεί από τον κρατικό προϋπολογισμό, όπως είπε ο ΣΥΡΙΖΑ, που συμφωνεί στη λογική της μείωσης της μισθολογικής δαπάνης των εργαζομένων, αλλά λέει ότι θα πρέπει να την πληρώσουν οι εργαζόμενοι ως φορολογούμενοι. Δηλαδή το θέμα είναι από ποια τσέπη θα την πληρώσουν τη μείωση της φορολογικής δαπάνης; Θα την πληρώσουν ως φορολογούμενοι ή ως εργαζόμενοι; Αυτό είναι το πρόβλημα; Αφού έτσι και αλλιώς θα την πληρώσουν. Τους μόνους που ωφελεί είναι τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Από αυτή την άποψη θα δούμε και τη συνέχεια τις επόμενες ημέρες. Ποια θα είναι η συνέχεια; Είναι αυτή που εξήγγειλε και ο κύριος Πρωθυπουργός εχθές και εξήγγειλε και ο κ. Πισσαρίδης με την έκθεσή του ότι το επόμενο διάστημα στα μέτρα που θα φέρουμε θα είναι να μειώσουμε ακόμη περισσότερο την ασφαλιστική δαπάνη των επιχειρήσεων για τους εργαζόμενούς τους. Θα είναι, λέει, ένα σταθερό ύψος αυτό και όχι να υπάρχουν διακυμάνσεις ανάλογα με τον μισθό.

Πού θα οδηγήσει; Θα οδηγήσει σε μικρότερα έσοδα προς τα ασφαλιστικά ταμεία. Άρα, λοιπόν, αυτό τι θα σημάνει; Θα σημάνει ότι οι εργαζόμενοι θα αναγκαστούν να πληρώσουν τις δαπάνες για την υγεία, τη φαρμακευτική δαπάνη για την πρόνοια από την τσέπη τους. Θα βάλουν ακόμα πιο βαθιά το χέρι στην τσέπη τους, θα είναι μεγαλύτερη η συμμετοχή. Θα δουλεύουν περισσότερα χρόνια και θα πάρουν και μικρότερη σύνταξη. Και όλο αυτό για να θωρακιστεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρηματικών ομίλων και η κερδοφορία.

Γι’ αυτό λέμε ότι αυτό το οποίο τσακίζει τα δικαιώματα των εργαζόμενων είναι υπόθεση της ανταγωνιστικότητας. Αυτή είναι η αιτία που τσακίζει τα δικαιώματα των εργαζόμενων, που αμφισβητεί συγκροτημένα δικαιώματα εργασιακά, ασφαλιστικά και μισθολογικά γιατί θέλει έναν πολύ φθηνό εργαζόμενο, χωρίς δικαιώματα, αναλώσιμο στις ανάγκες της κάθε επιχείρησης. Από αυτή την άποψη σε αυτό πρέπει να στοχεύσουμε, στα μονοπώλια, αυτός είναι ο εχθρός της εργατικής τάξης, και τα συμφέροντα των μονοπωλίων και όχι απλά και μόνο στη μία ή στην άλλη μορφή διαχείρισης των συμφερόντων του κεφαλαίου από την εκάστοτε κυβέρνηση.

Τρίτο ζήτημα, κυρία Πρόεδρε, για το νομοσχέδιο. Αναφέρθηκε αναλυτικά ο εισηγητής μας Μανώλης Συντυχάκης στο νομοσχέδιο. Τι θα ήθελα εγώ να τονίσω; Ότι αποτελεί ένα ακόμη κρίκο στην αλυσίδα της απελευθέρωσης των αερομεταφορών, που αυτό ήταν μια πολιτική συνολικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι μόνο, αλλά εδώ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ξεκίνησε από τα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Γιατί το έκανε αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση; Για να έχουμε καλύτερες αερομεταφορές; Ή το βασικό ζητούμενο ήταν για να προσαρμοστούν και οι αερομεταφορές, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας, στις ανάγκες των μονοπωλίων και του κεφαλαίου; Γιατί ταυτόχρονα είδαμε απελευθέρωση στην ηλεκτρική ενέργεια, στις αερομεταφορές, στις τηλεπικοινωνίες και σε μία σειρά άλλους κλάδους της οικονομίας.

Γιατί ξαφνικά έγινε όλο αυτό; Είναι πολύ απλό, υπήρχαν υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια, που έπρεπε να βρουν νέες διεξόδους επενδύσεων και στήριξης της κερδοφορίας τους. Και οι τομείς των αερομεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας και με βάση της νέες εξελίξεις στην τεχνολογία ήταν επικερδείς πλέον τομείς για το κεφάλαιο και τον βαθμό συσσώρευσής του.

Έτσι, λοιπόν, ξεκίνησε ένα μπαράζ σταδιακά ιδιωτικοποίησης των υποδομών, ιδιωτικό αεροδρόμιο, δημιουργήθηκε κεντρικό αεροδρόμιο το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Προχώρησε μετά στην ιδιωτικοποίηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων με πόνο καρδιάς ο ΣΥΡΙΖΑ. Καταργήθηκε το κρατικό μονοπώλιο του μεταφορέα και οι κρατικοί αερομεταφορείς σε όλη την Ευρώπη και στην Ελλάδα.

Καταργήθηκαν και απελευθερώθηκαν οι γραμμές του εξωτερικού για οποιονδήποτε μπορεί να πετάει και στο εσωτερικό. Μετέπειτα απ’ όλα αυτά, εφόσον υπήρξε αυτή η εξέλιξη, απ’ όλες τις κυβερνήσεις έγινε βήμα το βήμα, έχουμε και την Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας, τη διαχείριση της αεροπλοΐας με τον διαχωρισμό ανάμεσα στον έλεγχο του πτητικού έργου και στους κανόνες. Αυτή η διάσπαση βεβαίως κάνει ένα βήμα παραπέρα στην πορεία ιδιωτικοποίησης και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Δεν το ξέρετε; Γιατί το κρύβετε ότι οποιαδήποτε υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, να το πω έτσι να γίνει κατανοητό, έχει αδειοδοτηθεί σε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να ασκεί τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας στη χώρα μας. Οποιαδήποτε έχει αδειοδοτηθεί, δεν απαγορεύεται. Άρα, λοιπόν, και ιδιωτικές επιχειρήσεις που υπάρχουν και πορεία ιδιωτικοποίησης και των ήδη υπό δημόσιο έλεγχο επιχειρήσεις, τον οποίο κάνετε εσείς.

Και όλα αυτά στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Γιατί δημιουργήθηκε ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός; Για να μπορέσει να προσαρμοστούν οι διάδρομοι των αερομεταφορών στη βάση της συρρίκνωσης του κόστους των αερομεταφορών των αεροπορικών εταιρειών. Για αυτό έγιναν οι ενιαίοι διάδρομοι. Και για αυτό επί της ουσίας καταργήθηκε ο εθνικός ενιαίος χώρος.

Επί της ουσίας η Ελλάδα ανήκει στον ενιαίο χώρο που ελέγχεται από την Ιταλία στο πλαίσιο του κομματιού αυτού της Ανατολικής Μεσογείου. Έχει χωριστεί σε έξι τμήματα, αν δεν κάνω λάθος, ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Εκεί ανήκει ο εθνικός εναέριος χώρος.

Και αυτό προστατεύει τα εθνικά μας σύνορα και συμφέροντα; Αυτό βάζει ζήτημα στην ασφάλεια; Είπατε, κύριε Υπουργέ, και άλλοι το λένε από τους ομιλητές της Κυβέρνησης, ότι δεν θα έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια. Εγώ να το δεχθώ αυτό ότι είναι έτσι όπως το λέτε. Αλήθεια, εσείς μας εγγυάστε ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία όταν τα πάντα υποτάσσονται στη μείωση του κόστους δεν θα προσαρμοστούν οι κανόνες ασφαλείας σε αυτό το καθεστώς, σε αυτή τη λογική; Και ότι μέσα από αυτή τη λογική της προσαρμογής των κανόνων ασφάλειας στη συρρίκνωση και στη συμπίεση του κόστους δεν θα έχουμε επιπτώσεις ή τυχόν ατυχήματα ή σε τυχόν ανθρώπινο λάθος που θα γίνει λόγω της εντατικοποίησης της εργασίας;

Μπορείτε να το εγγυηθείτε αυτό και να πείτε: «Θα είμαι εγώ υπεύθυνος ότι δεν θα γίνει κάτι τέτοιο»; Δεν μπορείτε να το εγγυηθείτε, γι’ αυτό βάζουμε αυτά τα στοιχεία.

Τρίτο ζήτημα: Εκτός από το γενικό, αυτό θα έχει επίπτωση; Βεβαίως θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στους εργαζόμενους, στα λαϊκά στρώματα και στην ικανοποίηση των αναγκών του, όπως είδαμε ότι έχει επίπτωση στην ενέργεια, ενεργειακή φτώχεια, στις τηλεπικοινωνίες τεχνολογική αποδυνάμωση, όξυνση της ταξικής διαστρωμάτωσης με βάση τη δυνατότητα πρόσβασης στο ίντερνετ, έτσι έχει και στις αερομεταφορές επιπτώσεις. Και θα έχει επιπτώσεις στο κατά πόσο μπορούν να ικανοποιηθούν οι πραγματικές ανάγκες με την επάρκεια δρομολογίων με φτηνά δρομολόγια και ταυτόχρονα έχει επίπτωση και στους εργαζόμενους στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των υπόλοιπων κλάδων με την εντατικοποίηση, τις ανατροπές των εργασιακών σχέσεων, των συμβάσεων εργασίας και με την επιδείνωση της θέσεις τους.

Και τέλος, να τοποθετηθούμε και για την «AEGEAN», μιας και μπήκε στη συζήτηση. Πού είναι το βασικό; Ότι αστικό κράτος στηρίζει τους επιχειρηματικούς ομίλους είτε σε συνθήκες κρίσης είτε σε συνθήκες ανάπτυξης, όπως στήριξη ήταν η μη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών, όπως στήριξη είναι η μείωση των φορολογικών βαρών, όπως στήριξη είναι η πολιτική των δημόσιων δαπανών, των δημόσιων συμβάσεων, των έργων των μεγάλων που κατασκευάζουν οι επιχειρηματικοί όμιλοι. Αυτά είναι μορφές έμμεσης και άμεσης στήριξης. Όπως τους στηρίζει άμεσα με χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τα ευρωπαϊκά κονδύλια, έτσι και σε συνθήκες κρίσης εξακολουθεί να στηρίζει. Τώρα βέβαια το κάνει στο όνομα της σωτηρίας των επιχειρηματικών ομίλων σε συνθήκες κρίσης και σε συνθήκες ανάπτυξης στο όνομα της διασφάλισης της κερδοφορίας.

Ας δούμε διαχρονικά πού οδήγησε αυτή η πολιτική στήριξη των επιχειρηματικών ομίλων σε συνθήκες κρίσης. Να θυμίσω τις περιβόητες κρατικοποιήσεις και το ταμείο ανασυγκρότησης επιχειρήσεων, όπως το είχε ονομάσει πρώτη κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, που μπήκαν μέσα όλες οι προβληματικές επιχειρήσεις. Τι έγινε; Κοινωνικοποιήθηκαν τα δάνεια και τα χρέη προς τα ασφαλιστικά ταμεία και εφορίες. Άμα ψάξετε τη λίστα ποιοι μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι χρωστάνε σε τράπεζες, σε ασφαλιστικά ταμεία και στην εφορία θα δείτε επιχειρήσεις οι οποίες έχουν σταματήσει τη λειτουργία τους, από αυτές που είχαν ενταχθεί στο ταμείο αποκρατικοποίησης.

Όποιες εξυγιάνθηκαν δόθηκαν μπιρ παρά στους ιδιώτες για να κλείσουν και πάλι μετά από λίγο. Και όσες δεν εξυγιάνθηκαν έκλεισαν τελείως και οριστικά. Και που πήγαν τα χρέη αυτών των επιχειρήσεων; Στον λαό γιατί είχαμε κρατικοποίηση, δεν είχαμε καν αγορά κάποιων μετοχών.

Να ξεχάσουμε την ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών; Τρεις έγιναν επί κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ και μία επί ΣΥΡΙΖΑ στις οποίες στηρίχτηκαν οι τράπεζες με χρήματα των φορολογουμένων, με 40 δισεκατομμύρια ευρώ αν δεν κάνω λάθος. Τι έμεινε από αυτά τα 40 δισεκατομμύρια; Περίπου 1,5 δισεκατομμύριο έχει μείνει τώρα. Τα υπόλοιπα πήγανε σε αυτόν τον κουβά του κρατικού χρέους που θα κληθούν να τον πληρώσουν οι φορολογούμενοι. Και τι έγινε η μη συμμετοχή του κράτους σε αυτές τις τράπεζες; Εκμηδενίστηκε ουσιαστικά ή τείνει να εκμηδενιστεί.

Και τώρα κάνετε ψευτο-αντιπαράθεση ΣΥΡΙΖΑ και Νέα Δημοκρατία για το τι μορφή θα πάρει η στήριξη στην «AEGEAN»; Δηλαδή είτε θα πάρει με μετοχές είτε είναι προνομιούχες που είπε το ΚΙΝΑΛ και ο ΣΥΡΙΖΑ είτε θα είναι τα warrants που λέει η Νέα Δημοκρατία; Τι αλλάζει; Της ξέφυγε μιας Βουλευτού του ΣΥΡΙΖΑ, είπε: «Άμα χρεοκοπήσει κι έχει πάρει warrants;». Δηλαδή αν έχει πάρει μετοχές τι θα γίνει που θα έχουν μετοχές χρεοκοπημένης εταιρείας; Ούτε καν -επειδή είναι άυλες τώρα- ταπετσαρία δεν θα τις κάνετε. Παλιά που ήταν έντυπες μπορούσαν να γίνουν ταπετσαρία. Ποιον κοροϊδεύετε ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία; Είτε γίνει με μετοχές είτε με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, στηρίζετε τις επιχειρήσεις και όχι τα συμφέροντα του δημοσίου γενικά, με την ευρεία έννοια του όρου και πολύ περισσότερο του λαού. Το αποτέλεσμα είναι και μοναδικό.

Και εδώ επί της ουσίας δεν είναι αντίφαση ότι όλες οι κυβερνήσεις στο πλαίσιο του αστικού συστήματος κοινωνικοποιούν τις ζημιές των επιχειρήσεων και ιδιωτικοποιούν τα κέρδη. Αυτό δεν είναι αντίφαση, αλλά αυτό επί της ουσίας αποτελεί και τον ορισμό του παρασιτικού χαρακτήρα των καπιταλιστικών επιχειρήσεων και του κράτους τους. Και με αυτόν τον παρασιτισμό πρέπει να ξεμπερδεύουν οι εργαζόμενοι μια και καλή, αν θέλουνε να ικανοποιούν το σύνολο των σύγχρονων αναγκών αξιοποιώντας τον πλούτο που υπάρχει, τον πλούτο που δημιουργούν και το σύνολο των παραγωγικών δυνατοτήτων και των τεχνολογικών εξελίξεων.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ και για την ανοχή.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Θα δώσω τον λόγο στον κ. Σταμενίτη τώρα από τη Νέα Δημοκρατία γιατί πρέπει να πάει στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου για να μιλήσει και αμέσως μετά τον λόγο έχει ο κ. Χήτας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης.

Ορίστε, κύριε Σταμενίτη, έχετε τον λόγο για επτά λεπτά.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Συζητάμε σήμερα το νομοσχέδιο για τη δημιουργία μίας ανεξάρτητης αρχής, το οποίο έρχεται να καλύψει το μεγάλο κενό που άφησε η προηγούμενη κυβέρνηση. Η τριετής χαρακτηριστική καθυστέρηση της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ να εφαρμόσει έναν νόμο που η ίδια ψήφισε, δεν αφήνει αμφιβολία ότι το νομοθετικό πλαίσιο του 2016 ή ήταν προβληματικό ή στην πραγματικότητα είναι ανεφάρμοστο ή ήταν ελλιπές ή συνειδητά η προηγούμενη κυβέρνηση δεν έκανε τίποτα απολύτως για τον διαχωρισμό ανάμεσα στην εποπτική αρχή και στον πάροχο. Και τι έγινε μετά από αυτό; Οδήγησε τη χώρα μας ένα βήμα πριν τον υποβιβασμό της σε θέματα ασφάλειας από τον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια της αεροπορίας. Νομίζω ότι δεν χρειάζεται να εξηγήσουμε σε κανέναν τι θα σήμαινε αυτό για τη χώρα μας, μια ιδιαίτερα τουριστική χώρα.

Έρχεται, λοιπόν, η ηγεσία του Υπουργείου σε πλήρη συνεργασία με τους διεθνείς εμπλεκόμενους οργανισμούς και νομοθετεί για τη δημιουργία αυτής της Ανεξάρτητης Αρχής, της EASA, με συγκεκριμένες αρμοδιότητες, ρυθμιστικές και εποπτικές και με νομική, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, η οποία διαχωρίζει πλήρως από τον πάροχο υπηρεσιών την ΥΠΑ εκπληρώνοντας έτσι τις υποχρεώσεις της χώρας απέναντι στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Έχουμε μπροστά μας ένα νομοθετικό κείμενο που συστήνει έναν οργανισμό ευέλικτο, λειτουργικό, χωρίς προβλέψεις για περιττές οργανικές θέσεις βάσει ευρωπαϊκών προτύπων, ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο που προάγει την εθνική στρατηγική για τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, ενισχύει την ανάπτυξη αγοράς αερομεταφορών μέσω ενός σαφούς πλαισίου κανόνων, εναρμονίζει την εθνική με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και αποτελεί το πέρασμα σε μια νέα εποχή που θα υπάρχει μια κεντρική δομή που θα εξασφαλίζει την αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων.

Θεσπίζει ένα ολοκληρωμένο επιχειρησιακό πλαίσιο το οποίο ενισχύει το σύστημα συντονισμού και ελέγχου και καθιερώνει ένα ενιαίο, αναλογικό και αποτρεπτικό σύστημα επιβολής διοικητικών κυρώσεων σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τη νομοθεσία. Τέλος, μειώνει τις κρατικές δαπάνες καθώς η αρχή χαρακτηρίζεται από την οικονομική αυτοτέλεια.

Παράλληλα με τη δημιουργία της αρχής έχουμε τη συνολική αναμόρφωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με στόχο την αύξηση της αποδοτικότητάς της, την εξασφάλιση και την ενίσχυση της διαφάνειας και τη βελτίωση των πόρων της.

Συνεπώς το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που συζητάμε αποτελεί μια απαραίτητη νομοθετική μεταρρύθμιση, με την οποία η Ελλάδα στον τομέα των αερομεταφορών εναρμονίζεται πλήρως με το ευρωπαϊκό πλαίσιο και κλείνει μια σημαντική εκκρεμότητα από τις παλιές που είχε αφήσει ο ΣΥΡΙΖΑ φεύγοντας από την κυβέρνηση.

Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων για την επεξεργασία του σχεδίου νόμου στην Επιτροπή, αλλά και στην Ολομέλεια, ακούσαμε κριτική από τους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ, στην οποία θα ήθελα να σταθώ σε δύο σημεία.

Πρώτο σημείο ο αριθμός των οργανικών θέσεων. Ρωτάει δηλαδή ο ΣΥΡΙΖΑ: Γιατί από τετρακόσια εβδομήντα άτομα που υπήρχαν ως πρόβλεψη, η σημερινή ηγεσία πηγαίνει στα εκατόν εβδομήντα; Τι σημαίνει αυτή η κριτική; Επί της ουσίας τίποτα. Προφανώς ότι ο ΣΥΡΙΖΑ κλείνει το μάτι στους συνδικαλιστές και προφανώς είναι μια ακόμα απόδειξη λαϊκισμού αυτή η θέση του. Αποδεικνύεται για μία ακόμα φορά ότι το κόμμα της Αντιπολίτευσης είναι ο κύριος και διαχρονικός εκφραστής του λαϊκισμού στη χώρα.

Πρέπει να ξέρετε ότι δεν ισχυριζόμαστε μόνο εμείς ότι ο αριθμός που προβλέπεται είναι επαρκής ούτε το βγάλαμε από το μυαλό μας. Οκτώ μήνες στελέχη της ΥΠΑ με τις οδηγίες της EASA αξιολόγησαν το οργανόγραμμα και συμφωνεί μαζί μας και ευρωπαϊκή πρακτική, Ιταλία, Γαλλία χώρες με τριπλάσια κίνηση στον τομέα των αερομεταφορών και ο ΣΥΡΙΖΑ έρχεται και μας λέει ότι ο ίδιος αριθμός δεν επαρκεί για την Ελλάδα.

Συγγνώμη, αλλά εμείς θα προτιμήσουμε την ευρωπαϊκή πρακτική.

Δεύτερο σημείο της κριτικής μας είναι για τη δημιουργία της ανεξάρτητης αρχής. Δημιουργεί ένα ζήτημα ασφάλειας, λένε οι του ΣΥΡΙΖΑ. Λένε, επίσης, ότι οι ανεξάρτητες αρχές είναι προθάλαμος της ιδιωτικοποίησης. Πιθανότατα δεν μπορεί να φανταστείτε μια δημόσια λειτουργία που δεν είναι κάτω από τον ασφυκτικό έλεγχο του κράτους, ίσως του κομματικού κράτους. Διαφωνείτε, λέτε με την ανεξάρτητη αρχή γιατί δεν υπάγεται στο κεντρικό έλεγχο εκ μέρους του Υπουργού. Μας λέτε ότι μετατρέπουμε μια δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και άρα στο πίσω μέρος του μυαλού μας είναι η ιδιωτικοποίηση της υπηρεσίας αυτής.

Το μόνο που κάνετε στην πραγματικότητα με την κριτική σας αυτή, είναι να φανερώνετε την ιδεολογική άποψη που έχετε για το κράτος και τη λειτουργία του, αλλά και τον τρόπο με τον οποίον αντιλαμβάνεστε τη διακυβέρνηση της χώρας.

Οι ανεξάρτητες αρχές είναι νομικά πρόσωπα του κράτους. Προφανώς και δεν υπάγονται σε ιεραρχικό έλεγχο εκ μέρους του Υπουργού. Και ποιο είναι το πρόβλημα; Αυτό όμως, κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, ούτε τις εμποδίζει να αναπτυχθούν ούτε να επιτελέσουν το έργο που καλούνται να φέρουν εις πέρας ούτε τις καθιστά αφερέγγυες ούτε φανερώνει ότι αποτελούν προθάλαμο ιδιωτικοποίησης.

Ξέρετε, αυτή είναι η διαφορά μας. Εσείς εκπροσωπείτε το χθες, το αποτυχημένο μοντέλο του απόλυτου ελέγχου του κράτους, του απόλυτου ελέγχου των δομών της κρατικής διοίκησης από το κόμμα. Εμείς πιστεύουμε στον διαχωρισμό των εξουσιών, στον καταμερισμό των αρμοδιοτήτων και των ευθυνών. Αυτό αποδεικνύει…(Δεν ακούστηκε)...της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών, η οποία πρέπει να κινείται ακριβώς σε αυτή την κατεύθυνση, δηλαδή του διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων, της εποπτείας και των επιδόσεων του παρόχου.

Νομίζω ότι σε αυτό πρέπει να συμφωνήσουμε. Γι’ αυτό και πρέπει όλοι μαζί επί της αρχής να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Χήτας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Τι είναι αυτό το πράγμα με τις ανεξάρτητες αρχές; Δηλαδή και να θέλουμε, κύριε Υπουργέ, μας σταματάτε και μας φρενάρετε.

Άκουσα και με ενδιαφέρον τον συνάδελφο προηγουμένως: «ανεξάρτητες αρχές», «ανεξάρτητες αρχές». Το Σύνταγμά μας ορίζει ότι πρέπει να έχουμε πέντε ανεξάρτητες αρχές. Πέντε, βρε παιδιά, όχι σαράντα πέντε. Πέντε. Ανεξάρτητες αρχές παντού! Ξέρει ο συνάδελφος που μιλούσε πριν; Για να λειτουργήσει το κράτος χρειάζεται ανεξάρτητες αρχές; Τι κάνει, δηλαδή; Υποκαθιστά τη λειτουργία του κράτους η κάθε ανεξάρτητη αρχή; Γι’ αυτό δεν υπάρχουν οι κυβερνήσεις, οι Υπουργοί, τα επιτελεία;

Ξέρετε -τα είπε χθες ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης- τι κόστος έχουν οι ανεξάρτητες αρχές; Από 300 έως 600 εκατομμύρια τον χρόνο, κύριε Υπουργέ. Οι ανεξάρτητες αρχές. Οι περισσότεροι είναι αργόμισθοι εκεί μέσα. Επιτροπή Ανταγωνισμού 5 εκατομμύρια, ΑΣΕΠ 20 εκατομμύρια, Συνήγορος του Πολίτη 28 εκατομμύρια τον χρόνο! Ξέρετε πόσα λεωφορεία θα είχατε πάρει, μιας και είστε Υπουργός Μεταφορών, αν δεν μάθαινε το κράτος να λειτουργεί μόνο με ανεξάρτητες αρχές;

Είμαστε κάθετα αντίθετοι στις ανεξάρτητες αρχές. Το έχουμε πει. Υπάρχει κράτος που πρέπει να λειτουργεί. Δεν θα κάνει τη δουλειά τη δικιά μας, του κράτους, της πολιτείας η ανεξάρτητη αρχή. Μην πάω στο ΕΣΡ τώρα, κύριε Υπουργέ, που οι ίδιοι έχουν παραδεχτεί ότι είναι αργόμισθοι. Αφήστε, το έχουμε εξαντλήσει το θέμα αυτό.

Πάμε παρακάτω τώρα. Πάμε σε ένα άλλο θέμα, κύριε Υπουργέ, μιας και εκπροσωπείτε δύο Υπουργοί την Κυβέρνηση σήμερα εδώ. Πάμε τώρα για παράταση γενικής απαγόρευσης μέχρι τη Δευτέρα 7 του Δεκέμβρη. Να πούμε ότι από σήμερα αλλάζει η ζωή μας. Το 7, να ξέρετε, είναι ο αριθμός του ψεύτη γενικά. Έτσι το λένε. Δεν λέω ότι είναι κάποιος ψεύτης, αλλά το 7 είναι ο αριθμός του ψεύτη. Επτά του μηνός η παράταση και μπαίνει και ο μαγικός αριθμός 7 στα κινητά μας πλέον. Στέλναμε 6 να κάνουμε περίπατο με τα σκυλάκια μας, στέλναμε 3 να πάμε στο γιατρό. Θα στείλουμε 7 τώρα για να ψωνίζουμε χριστουγεννιάτικα στολίδια, δώρα κ.λπ.. Προστίθεται στο 13033 και ο αριθμός 7, κύριε Παππά. Αν θέλετε να πάρετε λαμπάκια για το δέντρο σας, θα στείλετε 7 στο 13033 και θα πάρετε λαμπάκια για το δέντρο σας. Προστέθηκε και αυτό.

Αυτά δεν γίνονται. Και πρέπει να παραδεχτείτε κάποια στιγμή ότι δεν τα έχετε πάει καλά, καθόλου. Μην πω ότι τα έχετε κάνει μπάχαλο με το δεύτερο κύμα της πανδημίας. Και αν δεν πιστεύετε εμάς, ακούστε τον κόσμο, ακούστε την κοινωνία, ακούστε τις δημοσκοπήσεις, τους δημοσκόπους φίλους σας που σας έχουνε 40%, 38%.

Χθεσινή δημοσκόπηση. Θα την καταθέσω στο τέλος για τα Πρακτικά. «Πανδημία, βασικές αιτίες για το δεύτερο κύμα: Εισαγόμενα κρούσματα από τον τουρισμό το 48,4%.». Το έχουμε πει πολλές φορές ότι αφήσατε την κατάσταση ανεξέλεγκτη, χρησιμοποιήσατε λάθος αλγόριθμο και τα κάνατε μπάχαλο. Μπορούσαμε, λοιπόν, να το ελέγξουμε το θέμα. «Μέσα μαζικής μεταφοράς, τρίτος σημαντικότερος λόγος. Δεύτερος: Απειθαρχία συγκεκριμένων ομάδων.» Μάλιστα, εκεί ίσως να μην μπορούσατε να κάνετε κάτι. «Καθυστέρηση στη λήψη μέτρων». Βασικές αιτίες που ζούμε το δεύτερο κύμα και έρχεται και τρίτο κύμα.

Πάμε τώρα στο κομμάτι του εμβολίου, γιατί ακούγονται πολλά. Δεν θα πλατειάσω. Θα πούμε τρία πράγματα ξεκάθαρα. Υπάρχει μια σημερινή δήλωση, κύριε Υπουργέ, του κ. Πέτσα. Δεν ξέρω τι έχετε στο μυαλό, γιατί αρχίζετε και μας μπερδεύετε. Θα είναι υποχρεωτικός ο εμβολιασμός; Δεν έχουμε τέτοια αίσθηση. Ο Πέτσας λέει ότι «μέχρι το τέλος Ιουνίου θα έχουν εμβολιαστεί όλοι οι Έλληνες». Τι εννοεί, δηλαδή, τώρα εδώ; Τώρα πριν από λίγο έκανε τη δήλωση ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος και είπε ότι θα έχει εμβολιαστεί μέχρι το τέλος Ιουνίου το σύνολο του πληθυσμού.

Ακούστε λίγο κάτι. Επειδή πριν από δεκαπέντε λεπτά, κύριοι Υπουργοί -και δεν είναι στο elliniki–lisi.gr, στο «ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ» ή σε άλλα μεγάλα sites τα οποία τα ακούτε- οι «FINANCIAL TIMES» έγραψαν: Αμφιβολία για την αποτελεσματικότητα του εμβολίου της «ASTRAZENECA». Ορίστε, πριν δεκαπέντε λεπτά, φρέσκο.

Τι λέμε; Ότι δεν είμαστε βέβαιοι ακόμα. Δεν είμαστε σίγουροι ακόμα. Ποιος δεν θέλει να ανακουφιστεί ο πλανήτης όλος; Ποιος δεν θέλει να ανακουφιστεί η κοινωνία, η Ελλάδα μας ή όλες οι ευρωπαϊκές χώρες, να βγουν από τα σπίτια μας; Είμαστε έτοιμοι; Υπάρχει ρίσκο ή όχι; Εσείς θα το κάνετε το εμβόλιο; Δεν ξέρετε; Θα μου απαντήσετε μετά. Δεν νιώθετε ασφαλής ακόμη.

Γιατί για το εμβόλιο το έχουμε πει: Όχι στην υποχρεωτικότητα του εμβολιασμού. Δεν λέμε τίποτε άλλο. Όποιος θέλει και όταν είναι σίγουρα, 100% τσεκαρισμένο ότι έχουμε μειώσει στο ελάχιστο τις παρενέργειες, όποιος θέλει να πάει να εμβολιαστεί. Δεν μπορεί να υποχρεώσεις κάποιον να πάει να εμβολιαστεί. Δεν κατάλαβα τη δήλωση του κ. Πέτσα, πραγματικά: «Θα έχει εμβολιαστεί το σύνολο των Ελλήνων μέχρι το τέλος Ιουνίου.». Αυτά σε ό,τι αφορά στα εμβόλια.

Πάμε τώρα στη συνέχεια της παλινωδίας, της τρικυμίας κ.λπ.. Τρέμουν οι γονείς. Τους έχετε τρελάνει τελείως. Άλλο τώρα. Λέτε ότι σε μία εβδομάδα θα τα ανοίξετε τα σχολεία πάλι. Ακούστε τώρα! Δηλαδή, το καλοκαίρι τα κλείσατε. Γιατί τα κλείσατε; Γιατί τα παιδιά ήταν υγειονομικές βόμβες. Το φθινόπωρο τα ανοίξατε. Γιατί τα ανοίξαμε; Γιατί οι μαθητές δεν μεταδίδουν τον ιό, δεν αποτελούν εστίες. Τον Νοέμβριο τα κλείσατε ξανά τα σχολεία χωρίς να μας εξηγήσετε για ποιον λόγο πήρατε την απόφαση αυτή. Τώρα του λέτε του Έλληνα, τον οποίο υποχρεώνετε να κάνει Χριστούγεννα μακριά από την οικογένειά του, να στείλει πάλι τα παιδιά του στο σχολείο, να συναντήσει άλλες είκοσι πέντε διαφορετικές οικογένειες εκεί το παιδί και να ξαναγυρίσει μετά σπίτι. Δεν πήρατε και κανένα μέτρο για τα σχολεία. Ούτε αίθουσες ούτε θρανία ούτε βάρδιες ούτε τίποτα. Αυτά σε ό,τι αφορά στον κορωνοϊό.

Πάμε σε κάποια άλλα θέματα και πήρα αφορμή με τη χθεσινή συζήτηση που μίλησαν και οι πολιτικοί Αρχηγοί. Είδαμε εδώ την πολιτική αψιμαχία του Πρωθυπουργού με τον κ. Τσίπρα και τα αστειάκια και τα ανέκδοτα και τα router και στα δελτία «παίξανε» όλα και τα sites τα αναπαρήγαν. Μια χαρά. Όλα καλά, εντάξει. Αλλά έχουμε σοβαρά θέματα, ξέρετε.

Κύριε ναύαρχε, το «Oruc Reis» συνεχίζει και κάνει βόλτες. Δυστυχώς. Μπήκαμε στη διαδικασία να μετράμε αν είναι 5,8, αν είναι 6, αν είναι 6,1. Πάνε τα 12 μίλια. Πήγαμε στα 6 τώρα. Τώρα πάμε 5,8 και τώρα ξαναμετράμε. Αλλιώς τα μετράνε οι Τούρκοι, από άλλη αφετηρία, αλλιώς τα μετράμε εμείς. Δεν είναι ακόμα στα 6. Δεν υπάρχει σοβαρότητα και κάθε λεπτό που περνάει το «Oruc Reis» έρχεται συνέχεια πιο κοντά στην Αθήνα. Δεν μπορώ να καταλάβω τι περιμένουμε.

Θέλω να πω μόνο κάτι. Η εθνική κυριαρχία, κύριε Υπουργέ, δεν είναι κυβερνητική επιλογή. Είναι κυβερνητική υποχρέωση. Θα πρέπει, λοιπόν, να το δούμε πολύ πιο σοβαρά, γιατί η Χάγη έρχεται.

Και θα πάμε σε ένα θέμα στο οποίο είμαστε πάρα πολύ ευαίσθητοι. Το τόνισε εχθές ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης και θέλω να επανέλθω, παρακαλώ πάρα πολύ. Όσο, λοιπόν, οι Τούρκοι έχουν αποθρασυνθεί, εμείς σε αυτή τη Διακομματική Επιτροπή της Θράκης, που πραγματικά προσήλθαμε και εμείς να κουβεντιάσουμε και να συμμετέχουμε στην επιτροπή αυτή με θέρμη και σοβαρότητα, γιατί ήταν μια διακομματική επιτροπή, διαπιστώνουμε στην πορεία ότι κάτι δεν πάει καλά και με την Πρόεδρο της Επιτροπής, την κ. Μπακογιάννη.

Πώς είναι δυνατόν να δέχεται η επιτροπή αυτή e-mails από κάποια μουσουλμάνα κυρία, που δηλώνει εκπρόσωπος τουρκικής μειονότητας στη Θράκη; Και καθόμαστε εμείς στο τραπέζι να κουβεντιάσουμε με αυτούς τους ανθρώπους; Τους δίνουμε επίσημα δηλαδή χρίσμα να μιλήσουν; Τι κάνουμε δηλαδή; Αναγνωρίζουμε τουρκική μειονότητα στη Θράκη μας;

Γιατί η επιτροπή αυτή λειτουργεί εν κρυπτώ; Εδώ δεν λειτουργεί εν κρυπτώ, αγαπητέ μου ναύαρχε –κι εγώ πολλές φορές έχω εκφράσει τη δυσαρέσκειά μου γιατί είμαι μέλος της Επιτροπής Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών- η Επιτροπή Εθνικής Άμυνας! Μόνο σε κάποιες περιπτώσεις, οι άλλες καλύπτονται τηλεοπτικά. Δηλαδή στην επιτροπή για τη Θράκη γιατί δεν έχουμε πρακτικά; Δεν το κατάλαβα! Γιατί δεν υπάρχουν κάμερες, πρακτικά, να ξέρουμε τι γίνεται, τι συζητιέται, τι απόψεις ανταλλάσσονται, τι έρχεται, τι fax; Να ξέρουμε!

Οι Τούρκοι μιλάνε κάθε μέρα για τη Θράκη. Χρόνια τώρα εμείς τι κάνουμε; Σπρώχνουμε τους Έλληνες μουσουλμάνους της Θράκης, τα αδέρφια μας, στην αγκαλιά των Τούρκων. Αυτό κάνουμε!

Γιατί πήγε η κ. Μπακογιάννη; Είναι πρόεδρος μιας διακομματικής επιτροπής και έχει έναν θεσμικό ρόλο. Γιατί πήγε χωρίς να ενημερώσει κανέναν και συναντά συλλόγους που αυτοπροσδιορίζονται ως τουρκικοί σύλλογοι στη Θράκη; Δεν πάνε καλά τα πράγματα εκεί. Το είπε χθες ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης. Εμείς σκεφτόμαστε την αποχώρηση, αν δεν συμμορφωθεί η κατάσταση, πραγματικά. Είναι επικίνδυνα πράγματα αυτά.

Κύριοι Υπουργοί, δεν ξέρω αν είδατε χθες το πρωτοσέλιδο της εφημερίδας «ΕΣΤΙΑ». Δεν θα μείνω στο πρωτοσέλιδο της εφημερίδας. Θα μείνω στην ουσία του πρωτοσέλιδου που επικαλείται απόρρητη έκθεση της Ελληνικής Αστυνομίας και όχι συμπεράσματα της Ελληνικής Λύσης. Απόρρητη έκθεση της Ελληνικής Αστυνομίας: Το 25% των κατοίκων στην Αθήνα είναι μετανάστες. Το 25%! Είναι ανατριχιαστικό το νούμερο! Στα Πατήσια και στον Άγιο Παντελεήμονα το ποσοστό πλησιάζει το 50%. Το λέει η απόρρητη έκθεση της Αστυνομίας.

Αυτή την Ελλάδα θέλουμε; Πακιστάν, Μπαγκλαντές, Κονγκό, Σομαλία, Αφγανιστάν, όλες οι φυλές του Ισλάμ. Φτάνει πια! Πεθαίνει η Ελλάδα στα χέρια σας –δεν το βλέπετε;- καθημερινά. Υπάρχει χάρτης, για να καταλάβετε και το μέγεθος της απάτης που συντελείται σε βάρος της Ελλάδος. Τι δουλειά έχουν όλοι αυτοί εδώ; Θα τον καταθέσω στα Πρακτικά. Εδώ είναι το Κονγκό, εδώ είναι η Σομαλία, εδώ είναι η Ελλάδα! Τι είναι αυτοί που έρχονται εδώ; Για να καταλάβω! Θα το καταθέσω στα Πρακτικά και αυτό, όλα μαζί στο τέλος της ομιλίας μου.

Επίσης, κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει μια έρευνα της EUROSTAT –που ξαναλέω δεν είναι δικά μας αυτά, αλλά δεν μπορούν αυτά να περνούν, «μπάι», έτσι, να μην τα βλέπει κανείς!- επίσημα στατιστικά δεδομένα που καταδεικνύουν ότι οι παράνομες μεταναστευτικές ροές που φθάνουν στην Ελλάδα δεν είναι η πλειονότητά τους προσφυγικές.

Σε αυτούς που υπέβαλαν για πρώτη φορά αίτηση ασύλου, οι άρρενες ήταν 62%. Από αυτούς, αν εξαιρέσει κανείς τα παιδιά ηλικίας δεκατέσσερα έως δεκαεπτά ετών, οι άρρενες ήταν 68%. Εδώ είναι ο πίνακας. Θα σας τα καταθέσουμε όλα. Αντίστοιχα στη στρατεύσιμη ηλικία δεκαοκτώ έως τριάντα τεσσάρων χρονών οι άνδρες ήταν 69%. Κατά κανόνα, λοιπόν, δεν έρχονται ούτε ζευγάρια ούτε οικογένειες ούτε μωρομάνες. Εδώ έρχονται άνθρωποι που προσποιούνται τους πρόσφυγες με άλλους σκοπούς!

Και θα κλείσω με κάτι άλλο, με αφορμή –κάτι που μας προβλημάτισε- τη σύλληψη των γυναικών χθες. Ήταν πολύ ιδιαίτερη μέρα χθες γιατί δεν είναι μόνο να προστατεύεις τη γυναίκα. Είναι πώς μεγαλώνεις και τον γιο σου γιατί αυτός αύριο θα είναι άντρας, τρόπος του λέγειν, εντός εισαγωγικών, γιατί δεν είναι άντρας αυτός που κακοποιεί μια γυναίκα.

Βγάλατε όλη την τρέλα και την αυστηρότητά σας πάνω στις έντεκα γυναίκες! Δεν το καταλαβαίνω πραγματικά. Πώς δικαιολογείται μια απόφαση όταν συλλαμβάνετε δέκα γυναίκες; Τα έχετε κάνει λίγο άνω κάτω, δεν ξέρετε τι σας γίνεται. Δηλαδή συλλαμβάνετε τις γυναίκες, αλλά πώς δικαιολογείται το εφετείο; Είκοσι χιλιάδες κόσμος! Πώς δικαιολογείτε το Πολυτεχνείο; Πώς δικαιολογείτε, το αντίθετο, ότι η 28η είναι διαφορετικά; Μετά όμως βγάζουμε την αυστηρότητά μας στις έντεκα γυναίκες που πήγαν ως το Σύνταγμα!

Είναι περίεργα πράγματα. Δεν υπάρχει δημοκρατία, χωρίς να υπάρχει ισονομία. Ή θα πάρουμε απόφαση και θα πούμε ότι μέχρι να βγούμε από τον γολγοθά του ιού δεν θα γίνεται τίποτα! Και υπάρχει και ένα κενό εδώ. Γιατί αυτό για τη 17 Νοέμβρη ήταν τέσσερις μέρες η ισχύς της απαγόρευσης. Τώρα ισχύει, δεν ισχύει; Τι ισχύει; Στις 6 του μηνός –το λέμε από τώρα πάλι- ημέρα Κυριακή είναι του Γρηγορόπουλου –δεύτερο ημίχρονο! Να δούμε εκεί τι θα γίνει!

Και πάνω σε αυτό το κομμάτι της ισονομίας και της αδικίας, κύριε Υπουργέ, Βορειοελλαδίτης είστε –ο πατέρας έκλαιγε- εδώ είναι οι κλήσεις της Αστυνομίας, 900 ευρώ! Εννιακόσια ευρώ σε δεκαεπτάχρονο κορίτσι. Αστυνομικός βεβαίωσε τρία απανωτά πρόστιμα στη δεκαεπτάχρονη, με άνεργο πατέρα. Τα γράφει εδώ πάνω το χαρτί: 300 ευρώ πρόστιμο γιατί κυκλοφορούσε μετά τις 21.00΄ –ήταν 21.10΄, το λέει η κλήση επάνω-, άλλα 300 ευρώ πρόστιμο για αναίτια μετακίνηση και άλλα 300 ευρώ πρόστιμο για μη χρήση μάσκας, σύνολο 900 εννιακόσια ευρώ.

Θα το δείτε, κύριε Γκίκα, μετά. Εννιακόσια ευρώ πρόστιμο στο κοριτσάκι δεκαεπτά χρονών!

Τι να πω τώρα δηλαδή; Αυτό είναι το πρόσωπο του κράτους και των μέτρων που λαμβάνετε; Μας έχετε μπερδέψει! Πάρτε αποφάσεις και γενικότερα σοβαρευτείτε γιατί τα πράγματα δεν είναι καλά. Ο κόσμος είναι τρελαμένος. Είναι άνεργος, κλεισμένος σπίτι του, βλέπει τις επιχειρήσεις του να κλείνουν. Δεν έχει αύριο να κοιτάξει κάτι, φοβάται για την υγεία του, για τη ζωή του την ίδια και βλέπει αυτές τις ανισότητες. Αν σώσετε την κοινωνία με τα 900 ευρώ του κυρίου συναδέλφου, εγώ πραγματικά θέλω να το ψάξουμε και να δοθούν τα λεφτά πίσω σε αυτόν τον άνεργο πατέρα. Δεν τον ξέρω τον κύριο ποιος είναι. Να δοθούν πίσω.

Τα καταθέτω όλα στα Πρακτικά, για να έχετε όλοι πρόσβαση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Χήτας 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 της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Πριν δώσω τον λόγο στον κ. Σαρακιώτη, θα δώσω τον λόγο για δύο λεπτά στον κύριο Υπουργό Μεταφορών να κάνει μια μικρή τοποθέτηση πάνω σε νομοτεχνικές ρυθμίσεις.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ήθελα τον λόγο προκειμένου να ενημερώσω το Σώμα ότι καταθέτουμε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, λεκτικού κυρίως χαρακτήρα, και σας παρακαλώ όπως διανεμηθούν στο Σώμα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπουν οι σελίδες 265-267)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Παρακαλώ να διανεμηθούν στους κυρίους συναδέλφους.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επίσης, κάνουμε δεκτές δύο υπουργικές τροπολογίες, του Υπουργείου Ναυτιλίας με γενικό αριθμό 583 και ειδικό 13, και ασφαλώς τη δική μας, του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών με γενικό αριθμό 591 και ειδικό 15, αναφορικά με τις εγκαταστάσεις υδατοδρομίων εντός των χερσαίων ζωνών λιμένων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει τώρα μέσω Webex ο κ. Σαρακιώτης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, να παρακολουθείτε το ρολόι σας γιατί δεν ακούγεται το κουδούνι προειδοποίησης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ:** Βεβαίως, κυρία Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

Η συζήτηση για τη σύσταση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατ’ εφαρμογή μιας ευρωπαϊκής οδηγίας θα έπρεπε να έχει έναν τυπικό χαρακτήρα και να ολοκληρωνόταν άμεσα με τη συμφωνία όλων των πολιτικών κομμάτων.

Παρ’ όλα αυτά, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας διά της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καταφέρνει για μία ακόμη φορά να φορτίσει ιδεοληπτικά ένα γενικώς πολιτικά ανώδυνο σχέδιο νόμου. Άλλωστε, το στίγμα της πολιτικής της Κυβέρνησης στον κρίσιμο τομέα των υποδομών και των μεταφορών δόθηκε την προηγούμενη μόλις εβδομάδα, μέσω του μειωμένου προϋπολογισμού για το αρμόδιο Υπουργείο ως προς το σκέλος του ΠΔΕ, του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Η φιλοδοξία σας εξαντλείται στην κατεπείγουσα, στην άρον άρον ιδιωτικοποίηση των πάντων και, προκειμένου να φτάσετε σε αυτόν τον στόχο για τον εκάστοτε φορέα, έχετε ένα πανομοιότυπο σχέδιο. Αρχικά τον απαξιώνετε και τον λοιδορείτε, έπειτα ρίχνετε τις ευθύνες της δικής σας ανικανότητας σε άλλες κυβερνήσεις ή ακόμα χειρότερα πολλές φορές στους εργαζόμενους και στο τέλος προβάλλετε την επιλογή της ιδιωτικοποίησης ως τη μοναδική σωτηρία και ως αναγκαίο κακό. Υποχρηματοδότηση, υποστελέχωση, απαξίωση και στο βάθος πώληση.

Άλλωστε, την εν λόγω αγωνία για ενδεχόμενη επανάληψη του έργου παρέθεσε και ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας, ο κ. Τριανταφύλλου, ο οποίος ανέφερε: «Δημιουργούμε ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με τον φόβο, από την πλευρά των εργαζομένων, να γίνει ιδιωτικού δικαίου. Αυτός είναι ο πραγματικός φόβος». Και στη συνέχεια τόνισε: «Έχουμε τη διαχείριση των είκοσι τριών περιφερειακών αεροδρομίων, τα οποία δεν έχουν παραχωρηθεί και δεν ξέρουμε ποια είναι η επόμενη μέρα για αυτά. Αλλά και να γίνει αυτή η διαχείριση και σωστά οι επενδύσεις, θα πρέπει να έχουμε και πόρους. Αυτοί οι πόροι αποστερούνται από την ΥΠΑ. Γιατί;».

Το επόμενο στάδιο της πάγιας στρατηγικής σας το περιέγραψε και ο κ. Καλογερόπουλος, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας, σε σχέση με την οικονομική διαχείριση και τις υπόνοιες που αιωρούνται με δική σας ευθύνη. Ανέφερε, λοιπόν: «Νομίζω ότι είναι γνωστό τοις πάσι ότι οι εργαζόμενοι δεν διαχειρίζονται τους πόρους. Τους πόρους τους διαχειρίζεται το ελληνικό κράτος. Εάν το ελληνικό κράτος δεν τους διαχειρίζεται σωστά, δεν φταίνε οι εργαζόμενοι.

Γιατί αυτό προκύπτει τώρα, ότι υπάρχει μια διαφάνεια. Δηλαδή πριν δεν υπήρχε διαφάνεια; Αυτό είναι προσβλητικό για όλους τους εργαζόμενους.

Κύριε Υπουργέ, αφουγκραστείτε, έστω για μια φορά τους ανθρώπους οι οποίοι γνωρίζουν το αντικείμενο και τους αφορά άμεσα το ζήτημα. Μην κατευθύνεστε μόνο από τις ιδεολογικές σας αγκυλώσεις, με πιο ενδεικτικό και χαρακτηριστικό παράδειγμα το γεγονός ότι αποφεύγετε να δώσετε σαφείς απαντήσεις όσον αφορά τον μειωμένο αριθμό των εργαζομένων στην αρχή.

Είναι δυνατόν σε έναν τόσο κρίσιμο τομέα, ο οποίος άπτεται και ζητημάτων ασφαλείας να υπονομεύεται η ύπαρξη ενός μόνιμου εποπτικού μηχανισμού στους αερολιμένες, τη στιγμή μάλιστα που η ύπαρξη και η δράση της αεροπορικής αρχής προβλέπεται και στις συμβάσεις παραχώρησης; Από αυτό πρέπει να καταλάβετε ότι ακόμη και οι φορείς διαχείρισης ιδιωτικών συμφερόντων κατανοούν ότι είναι αναγκαία η λειτουργία και δραστηριοποίηση του κρατικού εποπτικού μηχανισμού. Μόνο -λυπάμαι που θα το πω- εσείς δεν μπορείτε ή δεν θέλετε να το αντιληφθείτε.

Από εκεί και πέρα, να δούμε τα στοιχεία της Ευρώπης και την ευρωπαϊκή πρακτική. Στη χώρα μας λειτουργούν τριάντα δύο αεροδρόμια υπό την ομπρέλα της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφαλείας Αεροπορίας και η πρότασή σας έχει να κάνει με την απασχόληση εκατόν εβδομήντα δύο μόνο εργαζομένων.

Την ίδια στιγμή αν δούμε τι συμβαίνει σε άλλες χώρες, στην Ιρλανδία λειτουργούν εννιά αεροδρόμια στα οποία απασχολούνται πεντακόσιοι είκοσι εργαζόμενοι, ενώ στη Γαλλία περί τους τρεισήμισι χιλιάδες σε εκατόν οκτώ αεροδρόμια. Τα εν λόγω στοιχεία παρατέθηκαν και στην επιτροπή και ακούστηκαν και σήμερα από άλλους συναδέλφους και οι Βουλευτές σας, οι Βουλευτές της Κυβέρνησης δήλωσαν προς απάντηση το φοβερό, ότι τα μικρά αεροδρόμια των ακριτικών περιοχών δεν απαιτούν τη μόνιμη παρουσία προσωπικού.

Δεν είναι δυνατόν να διατυπώνονται τέτοιες απόψεις, ειδικά για ζητήματα τα οποία έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των αερολιμένων. Δεν είναι δυνατόν να αποθεώνεται με έναν ιδεοληπτικό και άρα μονομερή τρόπο ο ιδιωτικός τομέας και τα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα, τη στιγμή που η ίδια η πραγματικότητα επαληθεύει τη σημασία της δεσπόζουσας παρουσίας της κρατικής εποπτείας.

Έρχομαι τώρα και στο πρόσφατο παράδειγμα. Διοχετεύετε επιπλέον 120 εκατομμύρια ευρώ σε μια ιδιωτική εταιρεία, στην «AEGEAN», προκειμένου να ισοσκελίσει τις ζημιές που έχει υποστεί λόγω της πανδημίας. Είναι χαρακτηριστικές και οι δηλώσεις του κυβερνητικού εκπροσώπου, ο οποίος ανέφερε ότι το ελληνικό δημόσιο θα λάβει ειδικά δικαιώματα προαίρεσης τύπου warrants για αγορά μετοχών της εταιρείας, τα οποία θα δικαιούται να ασκήσει υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Μάλιστα έσπευσε να καθησυχάσει τον κόσμο δικαιολογούμενος, λέγοντας ότι με την ανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας και των μετακινήσεων θα υπάρχει αύξηση της τιμής της μετοχής της εταιρείας και ότι το ελληνικό δημόσιο ενδεχομένως να λάβει χρήματα.

Έγινε ξεκάθαρο δηλαδή το πώς διαχειρίζεστε τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων. Χορηγείτε πολλά εκατομμύρια ευρώ σε «ημετέρους» με αόριστες υποσχέσεις για επιστροφή τους στο μέλλον. Φαίνεται ότι ο κ. Πέτσας βρήκε τα «λεφτόδεντρα», αποδίδουν καρπούς. Άρα πρέπει να υπάρχει θέληση για να αποδώσουν.

Οι ίδιοι άνθρωποι οι οποίοι βιάστηκαν να ιδιωτικοποιήσουν κάποτε την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», επειδή επιβάρυνε με χρέη το δημόσιο, χρέη τα οποία οι ίδιοι όμως είχαν δημιουργήσει, τώρα σπεύδουν και πάλι με δημόσιο χρήμα να στηρίξουν αυτή τη φορά μια ιδιωτική εταιρεία, η οποία ειρήσθω εν παρόδω διαφήμιζε το προηγούμενο χρονικό διάστημα την υψηλή της κερδοφορία.

Και στην περίπτωση της «AEGEAN» η Κυβέρνηση φαίνεται ιδιαίτερα γενναιόδωρη σε αντίθεση με το πώς μεταχειρίζεται ευάλωτους συμπολίτες μας, όπου εκεί φαίνεται πολύ φειδωλή. Επικαλείται την ανάγκη τήρησης της δημοσιονομικής πειθαρχίας αντί -αφού πλησιάζουν τα Χριστούγεννα, έρχεται ο Δεκέμβρης- ενός γενναίου κοινωνικού μερίσματος, το οποίο έχουν ανάγκη σήμερα περισσότερο από ποτέ χιλιάδες συμπολίτες μας.

Να θυμίσω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ είχε διανείμει τον Δεκέμβριο του 2018 περί το 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Η Κυβέρνηση διαθέτει μόλις 54 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή ποσό μικρότερο ακόμη και από το 50% του αντίστοιχου που θα δοθεί στην εταιρεία του οικογενειακού φίλου του κυρίου Πρωθυπουργού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λόγω της γεωμορφολογίας της η χώρα μας οφείλει να προσδώσει ιδιαίτερη έμφαση στον κλάδο των αερομεταφορών και φυσικά στα ζητήματα ασφάλειας. Δεν νοείται τέτοια εν λόγω κρίσιμα θέματα να καθίστανται ευρύ πεδίο αποθέωσης ιδεοληψιών και έκφρασης μικροπολιτικών σκοπιμοτήτων, με τη δυσφήμιση εργαζομένων, με την υποχρηματοδότηση δομών και τη διαχειριστικού επιπέδου κύρωση ευρωπαϊκών οδηγιών με υποστελεχωμένες υπηρεσίες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ:** Καλησπέρα σας.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε σήμερα εδώ και νομοθετούμε για τη διάκριση αρχής και παρόχου στην αεροναυτιλία και τις αερομεταφορές, γιατί πολύ απλά ο ισχύων νόμος δεν λειτουργεί. Και δεν λειτουργεί γιατί η προηγούμενη κυβέρνηση δεν πήρε στα σοβαρά τη διάκριση αυτή.

Πρώτα απ’ όλα, την είδε διαδικαστικά ως μνημονιακή υποχρέωση, κάτι που έπρεπε να γίνει άρον άρον, ώστε να περάσει από την αξιολόγηση των θεσμών. Θυμίζω ότι η συζήτηση και ψήφιση του σχετικού νόμου, του ν.4427 του 2016, είχε γίνει με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Είναι ενδεικτικό και της προσοχής και του χρόνου που είχε δώσει η τότε ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών. Το είδε όμως και ως κάτι άλλο η προηγούμενη κυβέρνηση, ως μια ακόμα ευκαιρία, ένα ακόμα παράθυρο προσλήψεων στο δημόσιο ή και της τακτοποίησης των φίλων.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν ένας νόμος που διόγκωσε τα υπάρχοντα προβλήματα, που κατάτμησε ενιαία αντικείμενα έργου χωρίς επιχειρησιακό ή λειτουργικό λόγο, που πολλαπλασίασε οργανικές μονάδες, επίσης χωρίς επιχειρησιακό και λειτουργικό λόγο και μια καθυστέρηση περίπου δύο χρόνων στην έκδοση των προεδρικών διαταγμάτων για την Αρχή Πολιτικής Προστασίας και την ΥΠΑ.

Υδροκέφαλο και γεμάτο ρουσφετολογικές διατάξεις το είχε χαρακτηρίσει ο τότε εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας και σημερινός Υπουργός μας, ο Κώστας Καραμανλής. Κι έρχεται σήμερα η Αντιπολίτευση να χαρακτηρίσει, πάνω κάτω με τον ίδιο τρόπο, ως αθηνοκεντρικό και συγκεντρωτικό το μοντέλο που καταργεί τις περιφερειακές μονάδες στα κατά τόπους αεροδρόμια.

Εδώ νομίζω η απάντηση τόσο του Υπουργού όσο και του διοικητή της αρχής ήταν ξεκάθαρη. Επιλέχθηκε να δοθεί το βάρος σε ένα σχήμα ελεγκτών, που θα είναι όλοι τους άριστα εκπαιδευμένοι στους τομείς ευθύνης τους και οι οποίοι στην εποχή της τηλεργασίας, της τηλεκπαίδευσης και της τηλεσυνεργασίας, θα αξιοποιούν τα εργαλεία τεχνολογιών και πληροφορικής για να αντιμετωπίζουν το κάθε θέμα στο κάθε περιφερειακό αεροδρόμιο, τον συντονισμό με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την Αστυνομία και κάθε άλλη δημόσια αρχή και υπηρεσία και για εργασίες που δεν χρειάζονται φυσική παρουσία επιτόπου, γιατί μπορεί να γίνουν και ηλεκτρονικά.

Έγινε επίσης λόγος για τις προβλεπόμενες θέσεις στο οργανόγραμμα της αρχής, που είναι κατά περίπου στο 35% αυτών που προβλέπονται σήμερα. Οι θέσεις αυτές δεν αποφασίστηκαν στον αέρα. Ήταν εισήγηση επιτροπής που δούλεψε για οκτώ μήνες, με τη συμμετοχή ειδικών και εμπειρογνωμόνων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφαλείας Αεροπορίας, που έκριναν τις ανάγκες λαμβάνοντας υπ’ όψιν τα κατάλληλα μεγέθη, με γνώση όλων των διαφορετικών μοντέλων που εφαρμόζονται πανευρωπαϊκά.

Είναι λοιπόν μια απόφαση θεμελιωμένη, αντίθετα με αυτή που έλαβε η προηγούμενη κυβέρνηση το 2016, με τη δομή των δεκατριών διευθύνσεων και των εξήντα πέντε τμημάτων και προφανώς των αναλόγων προϊσταμενικών επιδομάτων.

Ξεκάθαρες είναι θεωρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι προβλέψεις που κατοχυρώνουν την ανεξαρτησία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από την εκτελεστική εξουσία, όπως και η επιλογή του όρου «υποστηρίζεται» αντί του «εποπτεύεται» από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως ξεκάθαρη είναι και η σκοπιμότητα της αλλαγής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, γιατί μεταξύ άλλων σημαίνει μεγαλύτερη ευελιξία στην είσπραξη και τελών και την πλήρη διαφάνεια στη διαχείρισή τους, ώστε να αξιοποιούνται σωστά για τους σκοπούς που καταβάλλονται, δηλαδή για τις ανάγκες του συστήματος αεροναυτιλίας σε υποδομές, τεχνολογία, προσωπικό και εκπαίδευση.

Με τις μεταρρυθμίσεις που ψηφίζονται σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τίθενται νέες βάσεις για τη σωστή λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και του παρόχου της ΥΠΑ. Σε αυτές τις βάσεις μπορεί να προχωρήσει η στελέχωση νέας αρχής με το κατάλληλο προσωπικό, μπορεί να προχωρήσει η αναβάθμιση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας από την ΥΠΑ που έχει άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα των αερομεταφορών και τη διακίνηση των τουριστικών ροών. Άρα από την άποψη αυτή, το νομοσχέδιο δεν φέρνει μόνο μία αλλαγή με θεσμικό χαρακτήρα, αλλά είναι και μία παρέμβαση με έντονα αναπτυξιακό μήνυμα.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Θα κλείσουμε τον κατάλογο των ομιλητών με τον κ. Αυλωνίτη από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Παρά το γεγονός ότι μεσολάβησαν τέσσερις συνεδριάσεις στην αρμόδια επιτροπή και παρά το γεγονός ότι είχαμε πεντακόσια εξήντα έξι σχόλια σε δημόσια διαβούλευση, βλέπω ότι ο Υπουργός αντιμετωπίζει το θέμα με μία μονολιθικότητα που με εντυπωσιάζει. Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό θέμα. Δεν έχετε την επιφοίτηση του Αγίου Πνεύματος ούτε φτιάχνετε το καινούργιο Ευαγγέλιο.

Μου έκανε φυσικά εντύπωση και το γεγονός ότι υπάρχουν χαρακτηρισμοί προς τους ομιλητές του ΣΥΡΙΖΑ, τόσο από την πλευρά του κυρίου Υπουργού όσο και από την πλευρά του κ. Καιρίδη. Πρόκειται για εκφράσεις οι οποίες είναι ειρωνικές. Για παράδειγμα, ο κ. Καιρίδης είπε ότι είμαστε «γλοιώδεις», εμείς από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ, ότι έχουμε περισσό θράσος, ότι είμαστε κωμικοί. Μα, αυτά τα πράγματα δεν έχουν καμμιά σοβαρότητα.

Εκεί, λοιπόν, που κουβεντιάζαμε και ήμασταν έτοιμοι να συμβάλουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο σε αυτή τη συζήτηση, σκάει και η ιστορία με τα 120 εκατομμύρια ευρώ της «AEGEAN». Η αντίρρησή μας και οι προτάσεις μας για το θέμα αυτό δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με εξυπνακισμούς και βερμπαλισμούς. Θα πρέπει να αντιμετωπίσετε την κριτική μας με σοβαρότητα. Μάλιστα, ο εισηγητής μας κ. Παππάς το πρωί είχε πολλά και σοβαρά επιχειρήματα και νομίζω ότι αυτό δεν το πράξετε. Πρέπει, δηλαδή, να κλείσουμε και να βάλουμε φερμουάρ στο στόμα μας και να μην πούμε τι συμβαίνει με την «AEGEAN»;

Δεν θέλετε, για παράδειγμα, να σας πούμε αριθμητικά δεδομένα σαν αυτά που θα σας παραθέσω ευθύς αμέσως; Στο τέλος του 2019 η «AEGEAN» είχε ρευστότητα 510 εκατομμύρια ευρώ. Από το 2005 ως το 2019 είχε κέρδη 522 εκατομμύρια ευρώ. Από το 2015 μέχρι το 2019 δόθηκαν μερίσματα στα αφεντικά της 210 εκατομμύρια ευρώ. Ωραία! Μην πανηγυρίζετε, λοιπόν, που θα βάλει 20 εκατομμύρια. Δική της είναι η εταιρεία.

Όμως, δεν μπορούμε να μην καταθέσουμε τον προβληματισμό μας για το ότι στη διάρκεια αυτής της συζήτησης, στη διάρκεια αυτής της διαδικασίας οικονομικής ενίσχυσης προς την «AEGEAN», την οποία δεχόμαστε και εμείς, θα πρέπει να υπάρξουν κάποιες κατοχυρώσεις. Ο κ. Παππάς είπε ότι το 40% της αξίας των μετοχών είναι η επιχορήγηση των 120 εκατομμυρίων. Δεν πρέπει, δηλαδή, να εξασφαλιστεί το δημόσιο αποκτώντας και μετοχές;

Υπό αυτή, λοιπόν, την έννοια θεωρώ ότι δεν βλάπτει μια επιπλέον σοβαρότητα. Δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε ότι θα περιμέναμε από την Κυβέρνηση να επιδεικνύει την ίδια ευαισθησία και αντανακλαστικά και για χιλιάδες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που εδώ και οκτώ μήνες βρίσκονται στο χείλος της καταστροφής και που αντί για επιχορηγήσεις και μη επιστρεπτέα ενίσχυση, στη συντριπτική τους πλειονότητα είτε δεν έχουν πάρει ούτε ένα ευρώ είτε έχουν λάβει μονάχα κάποια δάνεια με τη μορφή της επιστρεπτέας ενίσχυσης, αυξάνοντας έτσι το χρέος τους που θα μεταφερθεί τον Μάρτη, τον Απρίλη, τον Μάη.

Ξέρετε τι με λυπεί, κύριε Υπουργέ; Ότι δείχνετε πάρα πολύ μεγάλη ευαισθησία στους μεγάλους και, δυστυχώς, η ευαισθησία σας είναι ανύπαρκτη στους μικρούς. Σταματήστε, λοιπόν, τις ειρωνείες προς τους ομιλητές του ΣΥΡΙΖΑ.

Και έρχομαι επί του νομοσχεδίου.

Κυρία Πρόεδρε, όπως ανέφερα και στην πρώτη μου ομιλία στην επιτροπή, τα έσοδα του EUROCONTROL πρέπει να αποδίδονται στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τα έσοδα ήταν και είναι για να χρηματοδοτούν μόνο μισθούς, συντηρήσεις, λειτουργικά έξοδα και επενδύσεις σε νέα συστήματα και εξοπλισμούς του παρόχου. Δεν λέω κάτι νέο και κάτι συνταρακτικό. Το EUROCONTROL είχε κάνει έρευνα το 2016 και εκεί διαπιστώθηκε ότι το 50% των εσόδων πήγαιναν για εξυπηρέτηση δανείου. Αν θυμάμαι καλά, το 2001 συστήθηκε μια εταιρεία, η περίφημη «ΑΙΟΛΟΣ», και μέχρι πρόσφατα αποπληρώναμε το δάνειο από τα έσοδα του EUROCONTROL. Τα λεφτά αυτά χρηματοδοτούσαν τα έξοδα της γενικής κυβέρνησης.

Αποτέλεσμα όλης αυτής της ιστορίας είναι ότι την τελευταία δεκαετία δεν υπάρχει καμμιά ουσιαστική αναβάθμιση συνολικά στον τομέα της εικόνας των αεροδρομίων. Έτσι, πουλήθηκαν και τα δεκατέσσερα αεροδρόμια. Θυμάστε τι προπαγάνδα γινόταν κατά τη διάρκεια της μεγάλης δημοσιονομικής κρίσης για την απαξίωσή τους. Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης πήγαιναν σε διάφορα σημεία όπου η κατάσταση ήταν απαράδεκτη, όπως στις τουαλέτες κ.λπ.. Βεβαίως, λοιπόν, απαξιώθηκαν, δεκατέσσερα πουλήθηκαν και τώρα με δικά μας λεφτά η «FRAPORT» κάνει αυτό που πρέπει να κάνει, αν το κάνει όπως πρέπει.

Σε αυτό το σημείο, κυρία Πρόεδρε, θέλω επίσης να προσθέσω ότι η Ελλάδα είναι απαράδεκτα φθηνή ως προς τα τέλη αεροναυτιλίας, σε συνδυασμό με τη λεηλασία των εσόδων της, για τα οποία μίλησα μόλις πριν από λίγο. Δεν αντικατέστησε τα συστήματα τεχνολογικού χαρακτήρα με τη συμμετοχή σε νέες τεχνολογίες. Είμαστε ουραγοί. Αυτό δεν οφείλεται στο μεγάλο κοσμοϊστορικό γεγονός που προσπαθεί να θεσμοθετηθεί μέσω του νομοσχεδίου αυτού, ότι δηλαδή η ΥΠΑ από δημόσια υπηρεσία θα πρέπει να γίνει νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, στο μέλλον βλέπε «ιδιωτικοποίηση». Αυτό οφείλεται στην έλλειψη πολιτικής βούλησης.

Για παράδειγμα, ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ο περίφημος «Single European Sky» δεν απαιτεί πουθενά ιδιωτικοποιήσεις ούτε μετατροπές σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου. Απαιτεί, όμως, νέες τεχνολογίες, αύξηση της αυτοματοποίησης για την εξυπηρέτηση του αυξανόμενου αριθμού πτήσεων στην Ευρώπη, όταν θα επανέλθουν στα επίπεδα προ κορωνοϊού, και εξοικονόμηση χρόνου πτήσεων, άρα και καυσίμων, όπως ζητούν οι αεροπορικές εταιρείες.

Για τους εργαζόμενους, λοιπόν, που είναι γνώστες και θύματα των διαδικασιών δεν φαίνεται η αλλαγή της ΥΠΑ σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου να βελτιώνει την ταχύτητα υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων σε νέα συστήματα, ώστε να ανταποκριθούμε στους στόχους του σχεδίου επιδόσεων και στις δεσμεύσεις του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που απαιτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό που απαιτείται είναι επενδύσεις που θα βελτιώσουν τις επιδόσεις μας και θα δικαιολογήσουν μια αύξηση των τελών προς όφελος της χώρας μας.

Ρωτάω, κύριε Υπουργέ, το εξής: Τι κάνατε από την ώρα που αναλάβατε το Υπουργείο, ώστε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας να αντικαταστήσει τον πανάρχαιο εξοπλισμό της και να προμηθευτεί εργαλεία νέας τεχνολογίας για τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας; Ποιες ήταν οι επενδύσεις όλο το προηγούμενο διάστημα; Το μόνο που ξέρετε ήταν να παίρνετε τα έσοδα και να βουλώνετε τρύπες. Και το μόνο σας επιχείρημα είναι να κάνετε συνεχώς κριτική στον ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτό που λέμε επανειλημμένα είναι ότι αυτό που ασκήθηκε ως πολιτική στη διάρκεια της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ δεν ήταν αυτούσια η προγραμματική του διακήρυξη, δεν ήταν αυτό που ήθελε. Πειθάρχησε απλά στις εντολές των δανειστών μας. Γιατί το παραλείπετε αυτό; Γιατί μια ζωή το εξαφανίζετε και συνεπώς κάνετε κριτική σαν ο ΣΥΡΙΖΑ να ασκούσε την πολιτική του με πλήρη διακριτική ευχέρεια;

Θέλετε, λοιπόν, να μετατρέψετε την ΥΠΑ από δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και μετά θα έρθει και η ιδιωτικοποίησή της. Εδώ είμαστε και ας το θυμηθούν όσοι μας ακούν. Έτσι κι αλλιώς, θα ψηφίσετε το νομοσχέδιο.

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

Την ίδια στιγμή, όλοι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη και τον κόσμο τρέχουν να ζητήσουν δανειοδότηση από τα κράτη τους για να συνεχίσουν να λειτουργούν. Αεροπορικές εταιρείες, όπως η «ALITALIA», κρατικοποιούνται ή το κράτος τις δανειοδοτεί με αντάλλαγμα σημαντικό ποσοστό μετοχών.

Και έρχομαι και σε κάτι άλλο και τελειώνω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κύριε συνάδελφε, είστε στα οκτώ λεπτά.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Ο διοικητής της ΑΠΑ στην ακρόαση των φορέων είπε τα εξής: «Δεν θα πρόκειται για αθηνοκεντρική οργάνωση,…» -πράγμα που αποτελεί στοιχείο της κριτικής μας- «…αλλά εξ αντικειμένου η ΑΠΑ θα διαθέτει αρμόδιους εκπαιδευμένους στο αντικείμενο που μπορούν μέσω κέντρου και με την τεχνολογία που θα διαθέτει η ΑΠΑ να διεκπεραιώνουν όλα τα περιφερειακά ζητήματα. Προχθές, μάλιστα, ο Υπουργός επικαλέστηκε αυτή την τεχνολογία και μίλησε για τα ραντάρ που διαθέτει η ΥΠΑ ως εργαλείο απομακρυσμένου ελέγχου των αεροδρομίων.».

Είμαι σίγουρος –και θυμηθείτε αυτό που σας λέω- ότι οι εργαζόμενοι που τον άκουσαν θα χρησιμοποιούν την ατάκα του αυτή ως ανέκδοτο.

Δεν έχω άλλο χρόνο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κύριε συνάδελφε, πρέπει να κλείσετε, σας παρακαλώ.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ που με ακούσατε.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, που μου δώσατε τον χρόνο.

Είναι βέβαιο, λοιπόν, ότι δεν πρόκειται να ψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Θα δώσω τον λόγο στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, στον κ. Κεφαλογιάννη.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή είχα διατελέσει κάποια χρόνια και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος τότε στην αξιωματική αντιπολίτευση, να μου επιτρέψετε μία, δύο παρατηρήσεις όσον αφορά και τη διαδικασία. Προφανώς και ο Κανονισμός επιτρέπει ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος να κάνει μία κριτική και αναφορά στην καθημερινότητα, αλλά βεβαίως είδαμε σήμερα, για παράδειγμα, Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους να μην αναφέρονται καν στο νομοσχέδιο το οποίο συζητείται και επίσης και Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους οι οποίοι στην ουσία αναφέρθηκαν πάρα πολύ λίγο και άλλοι αναφέρθηκαν σε ζητήματα τα οποία δεν είχαν καμμία σχέση με το σημερινό νομοσχέδιο.

Είναι σε όλους μας γνωστή –αν θέλετε- η ανάγκη για τη σύσταση μιας Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, μίας αρχής η οποία είναι επιφορτισμένη με την πιστοποίηση και την εποπτεία των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας και η λειτουργία της οποίας υπαγορεύεται τόσο από διεθνείς πρακτικές όσο και από ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Βεβαίως, το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου δεν είναι το πρώτο που έρχεται να καλύψει αυτή την ανάγκη. Αναφέρθηκε πολλάκις σε αυτή την Αίθουσα, υπάρχει ο ν.4427/2016, ο οποίος ψηφίστηκε από την τότε κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξαρτήτων Ελλήνων, ο οποίος επιχείρησε να υλοποιήσει αυτόν τον επιβαλλόμενο διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων της ΥΠΑ από εκείνον της ΑΠΑ, ο οποίος, όμως, νόμος στην ουσία δεν απέκτησε ποτέ εφαρμογή. Και ουσιαστική εφαρμογή σημαίνει ότι ο νόμος έχει ένα αντίκρισμα στην κοινωνική πραγματικότητα και ότι είναι ένας αποτελεσματικός νόμος και βεβαίως, δεν μένει ένα κενό γράμμα, ένα θνησιγενές κείμενο.

Βεβαίως, εδώ θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι ο συγκεκριμένος νόμος, ο ν.4427, δεν ήταν ο μοναδικός νόμος ο οποίος τουλάχιστον σε επίπεδο της προηγούμενης κυβέρνησης έμεινε ανεφάρμοστος και αφορά τον τομέα των υποδομών και των μεταφορών.

Θα θυμίσω ότι μία σειρά από νομοθετήματα, ενώ ψηφίστηκαν, δεν εφαρμόστηκαν ποτέ, όπως για παράδειγμα οι άδειες οδήγησης, που ο τότε νόμος είχε οδηγήσει σε δέκα μήνες περίπου να μη γίνονται εξετάσεις και εκατόν πενήντα χιλιάδες συμπολιτών μας να περιμένουν να δώσουν τις εξετάσεις και να μην έχουν το δίπλωμα, ή ακόμα το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο με πολλαπλές επιστολές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου στην ουσία μάς προειδοποιούσαν με κυρώσεις, από τη στιγμή που υπήρχε μία καθυστέρηση άνω των δύο ετών και δεν είχε ψηφιστεί, ή ακόμα και ο νόμος για τα υδατοδρόμια, ο οποίος επίσης ήταν ένας νόμος ο οποίος έμεινε ανεφάρμοστος.

Και πολλές φορές μπορεί να υπάρχουν οι καλύτερες των προθέσεων. Εγώ δεν θα κάνω εδώ πέρα δίκη προθέσεων για τους νόμους. Είχαν πράγματι ένα καλό πρόσημο, αλλά όταν ένας νόμος παραμένει ανεφάρμοστος, στην ουσία δεν υπηρετεί τον ρόλο τον οποίο και η εκάστοτε κυβέρνηση θέλει, αλλά βεβαίως και το νομοθετικό Σώμα.

Τέσσερα χρόνια μετά την ψήφιση του ν.4427, πλήρης διαχωρισμός των εποπτικών αρμοδιοτήτων και της πιστοποίησης των υπηρεσιών που παρέχουν οι αερομεταφορείς δεν έχει υπάρξει. Και αυτό είναι μια πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ακόμα και αυτοί που σήμερα αντιδρούν γνωρίζουν καλά ότι ο νόμος δεν συντάχθηκε με κύριο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αερομεταφορών και τη ρύθμιση αυτών, αλλά, δυστυχώς, για τον συγκερασμό επιμέρους συμφερόντων συντεχνιακού χαρακτήρα -για να μην πω αλλιώς- για την εξυπηρέτηση προσωπικών επαγγελματικών φιλοδοξιών.

Και για να το πω ίσως και πιο απλά, ο προηγούμενος νόμος κινήθηκε σε μια λογική «πόσους θέλουμε να βολέψουμε; Τόσους, αυτός θα είναι ο αριθμός, άρα, αυτή θα είναι και η αρχή», αντί του ορθού, του «πώς θα πρέπει να είναι μια σωστά και ορθά στελεχωμένη διοίκηση;» και βάσει αυτού να δούμε ποιοι θα στελεχώσουν και αυτή την αρχή.

Διότι, δυστυχώς, άμα ακολουθήσουμε την πρώτη τακτική, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν πάμε πουθενά. Αν ο στόχος του νομοθετικού Σώματος είναι μόνο ποιους θα βολέψουμε σε επίπεδο συντεχνιακό και προκειμένου να εξυπηρετήσουμε κάποιες –επαναλαμβάνω- επαγγελματικές προσωπικές φιλοδοξίες, τότε, δυστυχώς, καταλήγουμε σε ανεφάρμοστους νόμους και αυτή ήταν και η τακτική η οποία ακολουθήθηκε, δυστυχώς, πολλές φορές στο παρελθόν από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Με το παρόν σχέδιο νόμου αποσκοπούμε στην εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου, του συνόλου δηλαδή της ελληνικής κοινωνίας, που θέλουμε να επωφεληθεί από βελτιωμένες, πιο οικονομικές και βεβαίως, ασφαλέστερες εναέριες μεταφορές. Και για να συμβεί αυτό, πρέπει να διαθέτεις μία Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία θα εποπτεύει σωστά τις παρεχόμενες υπηρεσίες, μία Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας με ευέλικτη και αποτελεσματική δομή, σωστά στελεχωμένη, για την οποία οι πάροχοι των αερομεταφορών θα αισθάνονται ότι επιτελεί σωστά το καθήκον της σε θέματα ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.

Θα μου επιτρέψετε δύο λόγια, επίσης, για την τροπολογία στην οποία αναφέρθηκε και ο Υπουργός και η οποία έγινε αποδεκτή, δηλαδή τη με γενικό αριθμό 591 και ειδικό 15. Είναι –νομίζω- γνωστό ότι σε αρκετά -κυρίως μικρά- λιμάνια στη χερσαία ζώνη τους, δυστυχώς, δεν έχουν θεσμοθετηθεί ή δεν έχουν καθοριστεί χρήσεις γης ή όροι δόμησης. Πρόκειται για ένα πρόβλημα αρκετά σημαντικό, το οποίο επηρεάζει την ουσιαστική ανάπτυξη αυτών των λιμανιών και πολλές φορές αποτελεί και έναν ανασταλτικό παράγοντα για την προσέλκυση επενδύσεων τόσο δημοσίων όσο και ιδιωτικών. Και το πρόβλημα αυτό γίνεται πιο έντονο κυρίως στα μικρά νησιά, για τα οποία οι λιμένες είναι η κύρια, αν όχι ο μοναδικός κόμβος οικονομικής δραστηριότητας και επικοινωνίας με την ηπειρωτική χώρα.

Βρεθήκαμε, λοιπόν, αντιμέτωποι με αυτό το πρόβλημα στην προσπάθειά μας να αδειοδοτήσουμε υδατοδρόμια σε μικρά νησιά, στα λιμάνια των οποίων δεν υπάρχουν όροι δόμησης και χρήσεις γης. Και έτσι, με την προτεινόμενη τροπολογία επιχειρούμε να αντιμετωπίσουμε αυτό το πρόβλημα -και μόνο αυτό το πρόβλημα- και κυρίως την αδυναμία εγκατάστασης ή τοποθέτησης φορητών οικίσκων και λοιπών απαιτούμενων εγκαταστάσεων των υδατοδρομίων για ένα μεταβατικό διάστημα, μέχρι να καθοριστούν οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης.

Για αυτόν τον λόγο ζητούμε από όλες τις κοινοβουλευτικές δυνάμεις να στηρίξουν αυτή την τροπολογία, η οποία στην ουσία θα διευκολύνει όλη τη διαδικασία αδειοδότησης των υδατοδρομίων, κυρίως στα μικρά νησιά της χώρας μας. Με αυτόν τον τρόπο θα δώσουμε μία ώθηση στην ανάπτυξή τους και στην περαιτέρω άρση της απομόνωσής τους από την ηπειρωτική Ελλάδα.

Και νομίζω ότι άμα διαβάσει κανείς την τροπολογία, δεν χρειάζεται να αναφερθώ περαιτέρω στο ότι προφανώς δεν θα επιφέρει καμμία δημοσιονομική επίπτωση. Τουναντίον, νομίζω ότι η ανάπτυξη ενός δικτύου υδατοδρομίων σε όλη τη νησιωτική χώρα θα αποτελέσει έναν μοχλό ανάπτυξης και -επαναλαμβάνω για άλλη μια φορά- έναν παράγοντα καθοριστικό για την άρση της απομόνωσης των περιοχών αυτών από την ηπειρωτική Ελλάδα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Και τώρα πάμε στους εισηγητές και να τους ρωτήσω εάν θέλουν να δευτερολογήσουν.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Κυρία Πρόεδρε, εγώ θα ήθελα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ο κ. Αρσένης από το ΜέΡΑ25.

Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που απορρυθμίζει τις μεγάλες επιχειρήσεις στα αεροδρόμια προς όφελος της «FRAPORT», της «AEGEAN» και όλων των άλλων μεγάλων επιχειρήσεων, με θύμα τα δικαιώματα των επιβατών, με θύμα την ασφάλεια των αεροδρομίων, με θύμα το δημόσιο συμφέρον.

Κύριε Υπουργέ, όπως είπα στην ομιλία μου, υποχρεωθήκατε να πείτε πάρα πολλά ψέματα, πολλές ανακρίβειες και στη χθεσινή σας ομιλία και στις προηγούμενες. Είπατε ότι αυτό το νομοσχέδιο στην ουσία το επεξεργάστηκε μια επιτροπή, όπου συμμετείχε ο διοικητής της ΑΠΑ, όταν αυτό παραδόθηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο στις 30 Ιούνη και ο διοικητής της ΑΠΑ διορίστηκε τον Ιούλιο. Είπατε ότι δεν χρειάζονται οι αερολιμενικοί στα ατυχήματα, γιατί υπάρχει η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων, όταν αυτή η επιτροπή διερευνά μόνο τεράστια ατυχήματα, όπως στην περίπτωση «HELIOS» και για όλες τις άλλες περιπτώσεις, καθημερινές περιπτώσεις, είναι μόνο οι αερολιμενικοί που μπορούν να το κάνουν. Είπατε ότι δεν χρειάζεται να είναι καν παρών ο αερολιμενικός στην Επιτροπή Ασφάλειας Αερολιμένα, όταν αυτός προεδρεύει. Είπατε ότι –εντάξει, τι ήταν;- ήταν εκατό συμβάντα, εκατό παράπονα στη Θεσσαλονίκη το 2020, «τι να τους κάνουμε τους τριάντα αερολιμενικούς για εκατό παράπονα;», όταν είναι είκοσι αερολιμενικοί σε εικοσιτετράωρη υπηρεσία, δηλαδή με βάρδιες και όταν αυτά τα εκατό παράπονα ήταν σε αεροδρόμια στα οποία έχει μειωθεί η κίνηση κατά 70% και όταν αυτά ήταν τα γραπτά παράπονα, ενώ ήταν εκατοντάδες τα καθημερινά προφορικά παράπονα που επιλύθηκαν.

Είπατε ότι δεν γίνονται έλεγχοι στα αεροσκάφη από αερολιμενικούς, όταν ξέρετε πολύ καλά ότι αυτοί οι έλεγχοι γίνονται -και προφανώς γι’ αυτό δεν τους έχετε δει ποτέ- πριν και αφού μπουν οι επιβάτες στα αεροσκάφη κ. ο. κ..

Είπατε, επίσης, ότι υπήρξε διάλογος με τους εκπροσώπους των εργαζομένων. Αυτό που συνέβη ήταν το εξής: Συνάντησαν τον γενικό γραμματέα και έναν σύμβουλό σας, του παρέδωσαν το υπόμνημα και όταν ζητήθηκε να τους πουν τι αλλαγές θα γίνουν στο νομοσχέδιο με βάση το υπόμνημα και ποια είναι η απάντηση, τέλος πάντων, σε αυτό το υπόμνημα, ο γενικός γραμματέας απάντησε ότι αυτό μπορεί να το πει μόνο ο Υπουργός, τον οποίο δεν συνάντησαν ποτέ, ο δε σύμβουλός σας -απ’ ό,τι μας μετέφεραν τουλάχιστον- απάντησε ότι αυτό μπορεί να το πει μόνο ο Πρωθυπουργός.

Και είναι λογικό να λέτε όλα αυτά, γιατί προσπαθείτε να υπερασπιστείτε κάτι το οποίο φαίνεται να το έχει φέρει ο ίδιος ο Πρωθυπουργός. Φαίνεται ότι είναι ένας κεντρικός σχεδιασμός αυτή η παράδοση άνευ όρων των αεροδρομίων στα πολύ μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα. Είναι ένα νομοσχέδιο συγκεκριμένων εξυπηρετήσεων, μακριά από το δημόσιο συμφέρον.

Το ΜέΡΑ25 το καταδικάζει και σας καλεί να το αποσύρετε έστω και τώρα. Προφανώς, το καταψηφίζουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης κ. Βασίλειος Βιλιάρδος για πέντε λεπτά.

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

Θα ήθελα να αναφερθώ στα δύο άρθρα που ζητήσαμε να αποσυρθούν, στο 43 και στο 52 και επιγραμματικά στις δύο τροπολογίες.

Πρώτα απ’ όλα, για το άρθρο 43, που αφορά τις δαπάνες αποζημίωσης προσωπικού, με την τροποποίηση του άρθρου 34 του ν.2682/1999, θέλω να πω τα εξής: Εδώ επιμένουμε ότι έχουμε παραβίαση της κοινοτικής οδηγίας ΕΕ/2/19/317. Το εν λόγω άρθρο του νομοσχεδίου αναφέρει ότι τα σχέδιο επιδόσεων, βάσει της οδηγίας, καταρτίζονται από τις εθνικές εποπτικές αρχές, για παράδειγμα στην περίπτωσή μας της ΑΠΑ.

Επίσης, αναφέρει ότι αφού λάβουν όλα τα στοιχεία από τους παρόχους -δηλαδή της ΥΠΑ στη δική μας περίπτωση- θα προβούν στην κατάρτιση του σχεδίου απόδοσης.

Το γεγονός αυτό, κατά την άποψή μας, αντίκειται στις προϋποθέσεις του τέταρτου κεφαλαίου και στην παράγραφο 4.3.4.1 του παραρτήματος 1 της ευρωπαϊκής οδηγίας που έχουμε καταθέσει ήδη στα πρακτικά στην επιτροπή.

Επιπλέον, στο ίδιο άρθρο το νομοσχέδιο βάζει τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας στην ίδια κατηγορία με εργαζόμενους που πληρώνονται σε άλλους κλάδους, όπως, για παράδειγμα, στη βιομηχανία. Δηλαδή, τους δίνει μπόνους με βάση τα προϊόντα παραγωγής.

Εδώ το άρθρο θεωρεί ως προϊόντα τα αεροσκάφη που ίπτανται ενός του εθνικού εναερίου χώρου, αγνοώντας ότι ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας μιας χώρας είναι πεπερασμένος και οι υλικοτεχνικές υποδομές, οι εξοπλισμοί είναι δεδομένοι. Ο αριθμός των ελεγκτών είναι δεδομένος, ενώ οι διαδικασίες ελέγχου της κυκλοφορίας αεροσκαφών, για παράδειγμα χρόνοι εισόδου ενός αεροσκάφους σε αεροδιάδρομο προσέγγισης κ.λπ., καθορίζονται από το EUROCONTROL, ενώ είναι μονοσήμαντα καθορισμένη για κάθε εθνικό εναέριο χώρο με συγκεκριμένες παραμέτρους.

Δεν είναι δυνατόν, με βάση τα ανωτέρω, να πραγματοποιείται εναέριος έλεγχος σε αεροσκάφη με βάση τη λογική, όσο πιο πολλά αεροσκάφη τόσο πιο καλά. Αυτά δεν συμβαίνουν, πραγματικά, ούτε σε τριτοκοσμικές χώρες.

Είναι προφανές εδώ, ότι η Κυβέρνηση με αυτό το νομοσχέδιο προσπαθεί να συνδέσει το μισθολογικό κόστος του συγκεκριμένου κλάδου με κίνητρα επιδόσεων για να προβεί σε μειώσεις μισθών, προκειμένου να διασφαλίσει πόρους για το προσωπικό της υπό σύσταση ΑΠΑ.

Όσον αφορά τώρα το άρθρο 52, που είναι η τροποποίηση του ν.4427/2016, «Σύσταση νομικού προσώπου…» κ.λπ., είναι προφανές ότι η Κυβέρνηση με αυτό το άρθρο καταργεί την υφιστάμενη νομική μορφή της ΥΠΑ από αμιγώς δημόσια υπηρεσία σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, προκειμένου να προβεί, σε δεύτερο χρόνο, στην ιδιωτικοποίησή της. Φαίνεται ξεκάθαρα.

Είναι πρωτόγνωρο μια δημόσια υπηρεσία, που αφορά θέματα ασφαλείας πτήσεων και εφαρμογής κανόνων αεροναυτιλίας, να μετατρέπεται σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και ενδεχομένως, αργότερα να μεταφέρεται σε ιδιώτες.

Επίσης, είναι εμφανές ότι η όλη νομοθετική προσέγγιση αυτού του σχεδίου νόμου είναι να ικανοποιήσει αιτήματα ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, για μεγαλύτερη υλοποίηση δρομολογίων και χαμηλότερα τέλη υπέρ πτήσεων ή άλλες επιβαρύνσεις δημοσίων τελών. Έχουμε συζητήσει με την υπηρεσία, με τον συγκεκριμένο κλάδο, και βρίσκουμε τις τοποθετήσεις του απόλυτα σωστές.

Όσον αφορά τώρα τις δύο τροπολογίες, σε αυτή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, θεωρούμε ότι δεν μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια πληρωμάτων, επιβατών, πλοίων και εμπορευμάτων. Σε αυτή τη συγκεκριμένη τροπολογία επομένως, θα ψηφίσουμε «όχι».

Στη δεύτερη τροπολογία του Υπουργείου Υποδομών υποθέτουμε ότι έχει παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα σε κάποια συγκεκριμένη επένδυση. Μπορεί να κάνουμε λάθος. Δηλαδή, υποθέτουμε ότι η συγκεκριμένη τροπολογία είναι φωτογραφική. Αν υπάρχει πράγματι κάποιος άλλος λόγος, που δεν τον έχουμε καταλάβει, θα παρακαλούσαμε πολύ να μας εξηγηθεί.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν έχουμε να πούμε κάτι περισσότερο σε σχέση με το σχέδιο νόμου. Νομίζω ότι και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και εγώ καλύψαμε το σύνολο των απόψεων του κόμματός μας γύρω από αυτό το θέμα.

Επιτρέψτε μου όμως, να αναφερθώ στις τροπολογίες. Έχουμε δύο υπουργικές τροπολογίες και αν δεν κάνω λάθος άλλες δύο ή τρεις βουλευτικές τροπολογίες. Εμείς καταθέσαμε μία που αφορά το παράβολο των εκπαιδευτικών στις προκηρύξεις του ΑΣΕΠ.

Να αναφερθώ πρώτα στις υπουργικές τροπολογίες που δείχνει ποιο είναι το ταξικό πρόσημο της Κυβέρνησης, οι οποίες γίνονται αποδεκτές εφόσον είναι υπουργικές, σε σχέση με την τροπολογία που έχει καταθέσει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και η οποία απορρίπτεται. Σχετικά με την τροπολογία 591, που αφορά τη ρύθμιση θεμάτων υδατοδρομίων: Εμείς, κυρία Πρόεδρε, έχουμε καταψηφίσει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια, γιατί το κριτήριο στην κατασκευή των υδατοδρομίων δεν είναι η κάλυψη κάποιων κοινωνικών αναγκών, αλλά η ανάγκη επένδυσης συσσωρευμένων κεφαλαίων σε αυτόν τον συγκεκριμένο χώρο, προκειμένου να συνεχίσουν να κερδοφορούν οι ιδιώτες. Παρέχει επιπρόσθετες διευκολύνσεις στη δημιουργία και λειτουργία υδατοδρομίων, παραβλέποντας ζητήματα ασφαλείας τα οποία δεν διασφαλίζουν, κατά την άποψή μας, τη ζωή επιβατών και εργαζομένων.

Και είναι και η τροπολογία με αριθμό 583 που αφορά την παράταση πιστοποιητικών πλοίων σε περίπτωση ανωτέρας βίας. Εμείς έστω και αυτή τη στιγμή, κύριε Υπουργέ, σας ζητάμε να την αποσύρετε. Είναι απαράδεκτη η τροπολογία αυτή. Απαράδεκτη και επικίνδυνη. Υπονομεύει και τις ακτοπλοϊκές μεταφορές, υπονομεύει τους εργαζόμενους, υπονομεύει τον λαό συνολικότερα που χρησιμοποιεί τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Δίπλα σε όλα τα άλλα προνόμια που έχετε δώσει στους εφοπλιστές, μέσα στην πανδημία και με πρόσχημα αυτήν, όπως τις μειώσεις οργανικών συνθέσεων στα καράβια, έρχεστε τώρα με μία τροπολογία και αποφασίζετε την παράταση του χρόνου λήξης των πιστοποιητικών ασφαλείας των πλοίων που θα έχει άμεση συνέπεια στη μείωση των επιθεωρήσεων και των ελέγχων στα πλοία. Καλά, δεν γνωρίζετε ότι πολλά πλοία είναι ασυντήρητα, σαπιοκάραβα και κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες και όχι μόνο; Γιατί δεν βάζετε ζήτημα να ελεγχθούν τα πλοία που είναι πάνω από δεκαπέντε χρόνια, αλλά πάτε από παράταση σε παράταση την πιστοποίηση; Ποιον εξυπηρετείτε σε αυτή την περίπτωση; Δεν εξυπηρετείτε τους εφοπλιστές, τους πλοιοκτήτες;

Και ερχόμαστε στην τροπολογία, για να δείτε το ταξικό σας πρόσημο. Δεν είναι καμμία επαναστατική διάταξη, που σας ζητάμε να υιοθετήσετε. Έλεος! Αφορά δέκα χιλιάδες εκπαιδευτικούς. Κλήθηκαν αυτοί οι εκπαιδευτικοί να υποβάλουν αιτήσεις για την διαδικασία κατάταξης για την πλήρωση κενών θέσεων στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Κατά τον έλεγχο των αιτήσεων διαπιστώθηκε ότι ένας πολύ μεγάλος αριθμός αιτούντων -δέκα χιλιάδες ανά προκήρυξη, είναι δύο οι προκηρύξεις- για λόγους ασάφειας, εσφαλμένης ερμηνείας των προκηρύξεων ή λόγω τεχνικών προβλημάτων που παρουσιάστηκαν, δεν συνυπέβαλαν το παράβολο των 3 ευρώ που απαιτείτο και πετάχτηκαν εκτός διαδικασίας. Είναι δυνατόν; Και δεν το κάνετε δεκτό; Ποιος είναι ο λόγος; Να μας τον πείτε αμέσως μετά. Να μας πείτε γιατί δεν κάνετε δεκτή την τροπολογία αυτή! Δεν κάνετε επίσης, δεκτή μια άλλη τροπολογία που κατατέθηκε σε σχέση με ρυθμίσεις θεμάτων καθηγητών ΔΕΠ. Δεν καταλαβαίνω τον λόγο να μην κάνετε δεκτές αυτές τις τροπολογίες.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Γκόκας.

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

Νομίζω κι εγώ ότι πράγματι έχουμε πει τα πάντα όλες αυτές τις ημέρες. Έχουν ειπωθεί όλες οι απόψεις και όλα τα επιχειρήματα. Επιγραμματικά θέλω να πω ότι παρά τη συζήτηση που έγινε, δεν μπορέσαμε να βρούμε κάποια σύγκλιση με την Κυβέρνηση και το Υπουργείο στα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν στην κάλυψη αρμοδιοτήτων στα διοικητικά και οικονομικά θέματα, που αφορούν και τους φορείς και τους εργαζόμενους. Τα έχουμε πει αναλυτικά.

Στο θέμα των περιφερειακών αρχών νομίζω ότι όλοι καταλαβαίνουμε ότι σε οποιοδήποτε γεγονός, σε οποιαδήποτε ανάγκη του επιβάτη, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα άμεσα να απευθυνθεί σε κάποιον. Δεν μπορεί εκείνη την ώρα που θα είναι στον αεροδιάδρομο, στο αεροπλάνο, στον χώρο γενικά του αεροδρομίου να βρει ένα κομπιούτερ για να υποβάλει ένα παράπονο και να λυθεί το πρόβλημά του. Είναι πολύ απλό. Και βέβαια πάντα στο μέτρο της λογικής. Δεν λέμε σε ένα αεροδρόμιο, που μπορεί να έχει ένα δρομολόγιο την εβδομάδα, να απασχολούνται πολλοί άνθρωποι. Στο μέτρο της λογικής θα πρέπει να υπάρχουν οι περιφερειακές αρχές. Υπάρχουν μεγάλα αεροδρόμια με πολλές πτήσεις. Λίγοι είναι εκείνοι, που όπως ανέφερε ο Υπουργός, εκφράζουν ηλεκτρονικά κάποιο πρόβλημα ή παράπονο. Οι πολλοί περισσότεροι ψάχνουν να βρουν λύση εκείνη την ώρα. Σε ένα έκτακτο γεγονός, βίας, ατυχήματος πρέπει να υπάρχει αυτοπρόσωπη παρουσία της αρμόδιας αρχής.

Το άλλο ζήτημα αφορά στο σχέδιο επιδόσεων. Είναι κομβικό σημείο, διότι εκεί εμπλέκονται αρμοδιότητες και θέματα οικονομικής λειτουργίας των δύο φορέων. Ο ένας φορέας στην ουσία καθορίζει ποια θα είναι τα ποσά που θα διατεθούν. Ο άλλος φορέας, η ΥΠΑ, στη συνέχεια χρηματοδοτεί τον ελέγχοντα φορέα. Ο ελεγκτής καθορίζει τους πόρους μέσα από το σχέδιο επιδόσεων και την απόδοση στο τέλος και ο ελεγχόμενος πρέπει να αποδώσει στη συνέχεια. Δεν λειτουργεί αυτό. Οι πόροι, όπως προβλέπονται από το EUROCONTROL, από το Ταμείο Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων, από αναχωρούντες επιβάτες και από τον κρατικό προϋπολογισμό -είδα μια διόρθωση στο άρθρο 71, έφυγε το «επικουρικά», δεν ξέρω τι ακριβώς σημαίνει- πρέπει να αποδίδονται σε σχέση με το έργο που παράγει ο καθένας και με το έργο το οποίο έχει να εκτελέσει, με το αντικείμενο. Διατίθενται πόροι για ανάπτυξη σε έναν φορέα, ο όποιος δεν έχει σχέση με την ανάπτυξη και τις υποδομές.

Επίσης, δεν πήραμε κάποια απάντηση αυτές τις μέρες, ενώ κάναμε τόσες συνεδριάσεις, για το πόσοι είναι αυτοί οι πόροι συνολικά, τι έπαιρνε ο κάθε φορέας σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις και τι θα παίρνει με τις καινούργιες. Όλα αυτά τα θέματα έμειναν αναπάντητα.

Επομένως είναι μεγάλο πράγματι το ποσό που διατίθεται και τίθεται υπό αίρεση μέσα από αυτή τη διαδικασία του σχεδίου επιδόσεων και για τα έσοδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και για τις αποζημιώσεις και τα επιδόματα των εργαζομένων.

Το άλλο σημείο αφορά στο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου στο οποίο μετατρέπεται η ΥΠΑ. Δεν απαντήθηκε η σκοπιμότητα. Δεν θα επαναλάβω αυτά που είπαμε ήδη τόσες φορές. Νομίζω ότι δεν έχουμε αντιληφθεί τον λόγο για τον οποίο γίνεται και τι ακριβώς εξυπηρετεί. Επόμενο είναι να παραμένουμε στην άποψη ότι αυτή η κρατική υπηρεσία, όπως ήταν αυτοτελής κρατική υπηρεσία με τη στενή έννοια, θα πρέπει να παραμείνει σε αυτό το καθεστώς, ιδιαίτερα για τον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας.

Επομένως έχουμε να τοποθετηθούμε και τοποθετηθήκαμε όχι στον διαχωρισμό, αλλά σε ρυθμίσεις και διατάξεις που επηρεάζουν καθοριστικά τον τρόπο που θα λειτουργήσουν και την αποτελεσματικότητα στην εφαρμογή, εφόσον εφαρμοστούν και για τους δύο φορείς.

Θα κλείσω με τις τροπολογίες. Αναφορικά με την πρώτη τροπολογία σε σχέση με τα υδατοδρόμια δεν έχουμε αντίρρηση. Είχαμε ψηφίσει θετικά και στο αντίστοιχο νομοσχέδιο. Βλέπω ότι είναι προσωρινές κατασκευές. Υποθέτω, κύριε Υπουργέ, ότι θα είναι πραγματικά προσωρινές και όχι κατά το «ουδέν μονιμότερο του προσωρινού». Καταλαβαίνω τη χρησιμότητα, την εξυπηρέτηση και τη διευκόλυνση που θα δώσουν. Ελπίζω να διευκολύνουν περισσότερους από έναν σε σχέση με αυτό που ανέφερε προηγούμενος συνάδελφος. Δεν θέλω να έχω κάποια αμφιβολία. Είναι μια πρακτική λύση να δοθεί με τον χαρακτήρα που προβλέπεται.

Όσον αφορά στην τροπολογία για την παράταση των πιστοποιητικών πλοίων θα μπορούσαμε να είμαστε θετικοί και σε αυτήν, εφόσον θα αναφερθούν στη ρύθμιση τομείς που αφορούν οι επιθεωρήσεις και τα κυβερνητικά πιστοποιητικά -παραδείγματος χάριν ναυτική ασφάλεια, προστασία περιβάλλοντος κ.λπ.- για να μην υπάρχει σύγχυση και παρερμηνεία στην εφαρμογή. Στις προηγούμενες ρυθμίσεις υπήρχε αυτή η αναφορά.

Δεύτερον, να τεκμηριωθεί η επιλογή του μέγιστου χρονικού διαστήματος χορήγησης παράτασης των τεσσάρων μηνών για τη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων και τη χορήγηση πιστοποιητικών και λοιπών εγγράφων.

Τρίτον, να καθοριστούν τεχνικές της απομακρυσμένης επιθεώρηση τουλάχιστον για τον κλάδο ελέγχου των πλοίων μέσω αντίστοιχης νομοθετικής ρύθμισης και κατάλληλης προετοιμασίας για τον εξοπλισμό, για την εκπαίδευση, για την πιστοποίηση του προσωπικού που διενεργεί τις επιθεωρήσεις. Με αυτές τις προϋποθέσεις θα μπορούσαμε να είμαστε και σε αυτή την τροπολογία θετικοί.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Παππάς, εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ξεκινάω από τις τροπολογίες. Έχει καταθέσει ο ΣΥΡΙΖΑ κατ’ αρχάς μία τροπολογία η οποία αφορά τον διορισμό μελών ΔΕΠ οι οποίοι διορίζονται ύστερα από δημοσίευση σε ΦΕΚ του διορισμού τους και μετά από δικαστικές αποφάσεις. Είναι μια τροπολογία η οποία θα μπορούσε να δώσει λύση και λυπούμαστε που δεν γίνεται αποδεκτή

Σχετικά με την τροπολογία για τα υδατοδρόμια δεν είμαστε αρνητικοί. Θεωρούμε ότι είναι πανομοιότυπες οι τροπολογίες που έχουμε καταθέσει, και έχει αντίστοιχη και το ΚΚΕ, για το ζήτημα του παράβολου των 3 ευρώ για τις συγκεκριμένες προκηρύξεις εκπαιδευτικών, διότι δεν αφορά ούτε τα τυπικά τους προσόντα ούτε το άξιον το δικό τους για να επιτελέσουν τα καθήκοντά τους και εμπίπτει σε ένα ζήτημα το οποίο νομίζω ότι μπορεί να θεραπευτεί.

Σχετικά με την τροπολογία του Υπουργείου Ναυτιλίας είμαστε αρνητικοί καθ’ όλα, διότι με αφορμή την πανδημία δίνουμε παρατάσεις για τους ελέγχους για το αξιόπλοο πλοίων. Και να καταλάβω ότι ποντοπόρα πλοία τα οποία δεν βρίσκονται στην επικράτειά μας δεν μπορούν να ελεγχθούν, αλλά γιατί δεν μπορούν να ελεγχθούν αυτά που είναι στα ελληνικά λιμάνια; Και ποιος είναι αυτός ο γενικός ορισμός της ανωτέρας βίας; Διά του κορωνοϊού δηλαδή μπορεί να επικαλεστούμε οποιοδήποτε πρόβλημα και να αναβάλλουμε τον έλεγχο για το αξιόπλοο; Προφανώς έχει δίκιο οποίος είπε ότι ο κορωνοϊός είναι τελικά διά πάσα νόσο. Άρα νομίζω ότι είναι απαράδεκτη και πρέπει να την αποσύρετε, κύριε Υπουργέ, πάρα πολύ σύντομα.

Ερωτήσεις κάναμε, αλλά απαντήσεις δεν πήραμε. Υπάρχουν δύο μείζονα ζητήματα τα οποία θα σας έλεγα ότι τα ανέδειξαν όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Μιλάω για τη μείωση προσωπικού. Μας είπατε: «Θα τα πούμε μετά και θα τα πούμε». Όμως, μίλησαν οι Βουλευτές σας, μίλησε ο Υφυπουργός σας, αλλά απάντηση δεν πήραμε. Περιμένουμε έστω μια τεκμηρίωση στην καταληκτική σας ομιλία για τη μείωση προσωπικού.

Μην προσπαθήσετε να μας πείτε ότι αυτή η ανεξάρτητη αρχή είναι αντίστοιχη του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης πάλι και μπορεί να κάνει τη δουλειά της από έναν υπολογιστή στην Αθήνα. Δεν αντέχει στη δημόσια κριτική αυτό το επιχείρημα, κατά τη γνώμη μου. Δεν σας τιμά να το χρησιμοποιείτε. Απευθυνόμαστε σε ανθρώπους νοήμονες. Όταν ταξιδεύει ο κόσμος προκύπτουν εκατό προβλήματα. Θα τα λύνει ένας υπάλληλος της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από έναν υπολογιστή στο κέντρο της Αθήνας;

Νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Συγγνώμη, αλλά πάλι δεν ακούσαμε τίποτα. Σας λέγαμε ότι έχουμε ανησυχίες και μας λέγατε ότι δεν είναι αυτό που νομίζουμε. Πώς, λοιπόν, δεν είναι αυτό που νομίζουμε όταν δεν υπάρχει τεκμηρίωση ούτε στην αιτιολογική έκθεση, ούτε βέβαια στις τοποθετήσεις σας; Κι έρχεστε εδώ και μας λέτε κατηγορίες απέναντι στον ΣΥΡΙΖΑ για τις καθυστερήσεις, το οποίο είναι μια εύκολη πολιτική διαφυγή, αλλά να προσέχετε τι καταθέτετε στα Πρακτικά, διότι καταθέσατε έγγραφο το οποίο τεκμηριώνει ότι η Κομισιόν σας λέει ότι χάσατε οκτώ προθεσμίες για να γίνουν τα δεκαπέντε αεροδρόμια συμβατά με τις προϋποθέσεις. Χάσατε οκτώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα τα πούμε μετά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Βεβαίως να τα πείτε επιτέλους γιατί τέσσερις μέρες συζητάμε το νομοσχέδιο και δεν τα λέτε, λέτε άλλα. Νομίζω ότι σήμερα ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος έβαλε το δάχτυλο στην πληγή και φαίνεται ότι έχετε ενοχληθεί.

Πάμε λίγο στο θέμα της «AEGEAN». Θέλω να το έχετε φρέσκο πριν ανέβετε στο Βήμα. Σας εξήγησα ότι υπάρχει μία πάρα πολύ ύποπτη αλληλουχία γεγονότων, διότι η συγκεκριμένη εταιρεία στο τέλος του Σεπτέμβρη παραδέχεται ότι εάν το πτητικό έργο είναι κοντά στο 20% θα έχει κι άλλες ζημιές από τα παράγωγα. Όταν, λοιπόν, ανακοινώνεται η συμφωνία με το δημόσιο, είναι πέραν του βέβαιου και διά της παραδοχής της εταιρείας και διά των ανακοινώσεων της ΙΑΤΑ ότι θα έχουμε και το τέταρτο τρίμηνο πάρα πολύ χαμηλό πτητικό έργο -ήρθε το δεύτερο lockdown- και το 2021. Υπάρχει, λοιπόν, η βεβαιότητα ζημιάς. Και καλείτε τον Έλληνα φορολογούμενο να εγγυηθεί το δάνειο το οποίο θα χρησιμοποιήσουν για να μπουν υποτίθεται με «δικά τους» λεφτά, διότι δεν είναι δικά τους, είναι λεφτά τα οποία προέκυψαν από το εγγυημένο δάνειο από το κράτος και άλλα 120 εκατομμύρια που θα βάλει ο Έλληνας φορολογούμενος. Και θα πάρει τι; Το δικαίωμα να ξαναδώσει λεφτά στο μέλλον. Να σας κάνω μια απλή ερώτηση: Εάν συνεχίσει να παίρνει επισφαλείς επιλογές ή επιλογές υψηλού ρίσκου αυτή η διοίκηση ποιος θα απολογηθεί;

Θα σας πω το εξής απλό, και με αυτό ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για τα λίγα δευτερόλεπτα παράτασης. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου αποφάσισαν το 2019 να δώσουν στον εαυτό τους 2,5 εκατομμύρια αμοιβές. Θα έχουμε δώσει δηλαδή εμείς 120 εκατομμύρια και μπορεί οι κύριοι αυτοί να αποφασίσουμε να ανταμείψουν τον εαυτό τους για το καλό έργο και για το έγκαιρον της αντίδρασης απέναντι στο φαινόμενο του κορωνοϊού.

Η «LUFTHANSA», λοιπόν, σας λέω και επαναλαμβάνω -και κλείνω και κατεβαίνω από το Βήμα- έχει αυτή τη στιγμή 20% κρατική δημόσια συμμετοχή στο μετοχικό της κεφάλαιο διότι στηρίχτηκε από τον Γερμανό φορολογούμενο. Δεν καταλαβαίνω τι είμαστε εδώ, να θυμόμαστε τον φορολογούμενο κάθε φορά που χρειάζεται βοήθεια και να εγγυώμεθα συλλογικά τα κέρδη και την εκμετάλλευση μιας τόσο ζωτικής για τη χώρα μας, θα σας έλεγα στα όρια δημόσιας υπηρεσίας, η οποία κατά παραχώρηση ασκείται.

Παρακαλώ πάρα πολύ να το εξετάσετε το θέμα. Επαναλαμβάνω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν θα μείνει στις διαμαρτυρίες στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Θα πέσετε πάνω και στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς κρατικών ενισχύσεων.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Στο σημείο αυτό την προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα ειπώθηκαν πάρα πολλά, πάρα πολλά ήταν εκτός θέματος. Θα ξεκινήσω και εγώ με κάτι εκτός θέματος, όμως πολύ σημαντικό.

Σήμερα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπερψήφισε με μεγάλη πλειοψηφία την αυστηρή επιβολή κυρώσεων στην Τουρκία υιοθετώντας τροπολογία της Ελληνικής και Κυπριακής Αντιπροσωπείας με πρωτοβουλία των κυρίων Μεϊμαράκη και Χριστοφόρου. Είναι μια πολύ σημαντική εξέλιξη για την περίοδο που περνάμε τώρα.

Θα αναφερθώ σε δύο, τρία σημεία αν και είμαι βέβαιος ότι ο κύριος Υπουργός θα αναλύσει διεξοδικώς και θα απαντήσει σε όλα όσα ειπώθηκαν. Δεν μπορώ, όμως, να μη στηλιτεύσω χαρακτηρισμούς από Βουλευτές της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως και διαβάζω ότι «με το νομοσχέδιο αυτό υπάρχει απώλεια ασφαλείας, υπάρχει απώλεια στα δημόσια ταμεία, υπάρχει συρρίκνωση κόστους συντήρησης, κ.λπ.».

Νομίζω ότι είναι κινδυνολογίες που πραγματικά δεν έχουν θέση σε αυτό το νομοσχέδιο. Όλα αυτά γίνονται διότι είναι απαίτηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας των Πτήσεων και Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας. Και γνωρίζετε κάλλιον εμού ότι ο οργανισμός αυτός έχει τις πιο αυστηρές προδιαγραφές και τις επιβάλλει σωστά για την ασφάλεια των πτήσεων. Άρα όλη αυτή η κινδυνολογία που ακούστηκε ότι πάμε από ένα επίπεδο σχετικά καλό σε ένα επίπεδο χειρότερο είναι τελείως αβάσιμη και λανθασμένη.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μετατρέπεται σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και έγινε πολύς λόγος για αυτό. Ο μόνος λόγος που γίνεται αυτό είναι για να αποκτήσει την ευελιξία που χρειάζεται σύμφωνα με τα πρότυπα ευρωπαϊκών αντίστοιχων αρχών.

Κάποιος συνάδελφος από την πλευρά του Κομμουνιστικού Κόμματος -αν δεν κάνω λάθος- είπε ότι κινδυνεύουν οι υπάλληλοι να μην πάρουν το επίδομα ή κάπως έτσι, συγχωρέστε με αν δεν είναι ακριβώς η ίδια διατύπωση. Εγώ θα σας πω ότι αύριο, 27-11, πιστώνονται τα επιδόματα στους εργαζόμενους. Δεν θέλω να μπω σε λεπτομέρειες, παρ’ ότι έχω τα στοιχεία, διότι κάποια από αυτά θα έλεγα ότι είναι εξαιρετικά υψηλά. Άρα, αύριο, 27-11 θα πάρουν τα επιδόματα τους οι εργαζόμενοι.

Θα πω μια κουβέντα για το θέμα της αποτελεσματικότητας της ελεγκτικής αρχής της ΑΠΑ. Αυτή τη στιγμή στην ΥΠΑ υπηρετούν δύο χιλιάδες τριακόσιοι ογδόντα δύο υπάλληλοι. Από αυτούς οι εκατόν εβδομήντα περίπου ίσως και λιγότεροι θα πάνε στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Εάν διατηρήσουμε τον ίδιο αριθμό υπαλλήλων η αντιστοιχία ελεγκτών - ελεγχομένων είναι 1 ελεγκτής προς 12,8 ελεγχόμενους. Άρα, λοιπόν, με το δεδομένο ότι υπάρχει η τεχνολογία που υπάρχει, ότι υπάρχουν τα κέντρα επιχειρήσεων που όλοι γνωρίζουμε ότι την ψηφιακή εποχή που ζούμε έχουν τεράστιες δυνατότητες και μπορούν να επικοινωνούν με την περιφέρεια ο αριθμός των εκατόν εβδομήντα δύο είναι απόλυτα λογικός και προέρχεται μάλιστα μετά από συνεργασία του Υπουργείου με τον ευρωπαϊκό οργανισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι το νομοσχέδιο αυτό που προέρχεται από υποχρέωση της χώρας μας απέναντι στην ευρωπαϊκή νομοθεσία θα έπρεπε να γίνει από όλες τις πτέρυγες αποδεκτό. Έστω και έτσι όμως δόθηκε η ευκαιρία όλες αυτές τις τέσσερις μέρες να ανταλλάξουμε επιχειρήματα και βεβαίως οι πολίτες να βγάλουν τα συμπεράσματά τους.

Σε ό,τι αφορά τις τροπολογίες και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Υποδομών και τις υπόλοιπες που έχουν τεθεί και έχουν γίνει αποδεκτές συμφωνούμε απολύτως.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Γκίκα.

Πριν δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό για να κλείσει με την ομιλία του τη σημερινή διαδικασία θα πάρει τον λόγο για τρία λεπτά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, ο κ. Χρήστος Σπίρτζης.

Ορίστε, κύριε Σπίρτζη, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι πάρα πολύ σύντομος για να βοηθήσουμε και τους Βουλευτές όλων των παρατάξεων και κυρίως της Νέας Δημοκρατίας.

Κατ’ αρχάς καταθέτω -και θα ήθελα να σταλεί ό,τι καταθέτω- τη μετάφραση των επιστολών και των εγγράφων που κατέθεσε ο κ. Καραμανλής. Αν δεν ξέρει κάποιος καλά αγγλικά μπορεί να δει ότι δεν έχει καμμία απολύτως αναφορά στην ασφάλεια των αεροδρομίων και σε όλα τα άλλα που είπε. Έχεις τη σύγκρουση συμφερόντων, έχεις την πιστοποίηση που για να γινόταν πιστοποίηση έπρεπε να υπάρχει ΑΠΑ, μια υπουργική απόφαση έπρεπε να βγάλει τον Αύγουστο του 2019 όχι του 2020.

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

Δεύτερον, καταθέτω τον ορισμό του προέδρου και των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων. Πότε αλλάξαμε, κύριε Καραμανλή; Επειδή είπατε μερικά πράγματα και εγώ δεν ξέρω τι γινόταν σε αυτή την επιτροπή. Εμείς αλλάξαμε, κύριε Καραμανλή, όπως θα δείτε στο ΦΕΚ, 15 Φεβρουαρίου του 2019 την επιτροπή διερεύνησης. Ήταν η προηγούμενη διοίκηση η δική σας, γιατί εμείς σεβόμαστε τις ανεξάρτητες αρχές. Σε αντίθεση με εσάς που στο άρθρο 74 την Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων την καταργείτε τώρα για να βάλετε δικού σας κομματικούς για να μην πούμε και ποιους.

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

Τρίτον, είναι αυτά που μας λέγατε για τους διαγωνισμούς. Τα είπε και ο Κρίτωνας Αρσένης πριν, απλά έχω ετοιμάσει έναν πίνακα για να δούμε ποιους φωτογραφίζει.

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

Και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με την «AEGEAN». Κατ’ αρχάς η Μέρκελ και ο Σόιμπλε πρέπει να είναι δογματικοί κομμουνιστές που πήρανε μετοχές από τη «LUFTHANSA» και καλό είναι να πάτε να τους συνετίσετε στο λαϊκό κόμμα, αλλά να το ξεπεράσουμε αυτό.

Οφείλετε ως παράταξη, κύριε Καραμανλή είτε μόνος σας τώρα στην τοποθέτησή σας είτε με τον κ. Χατζηδάκη να μας πείτε τον απολογισμό, το ταμείο δηλαδή από την ιδιωτικοποίηση, από το χάρισμα για την ακρίβεια της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» στον μακαρίτη τον Βγενόπουλο. Και δεν λέω για τα 40 εκατομμύρια που του κάνατε δώρο από τις άγονες γραμμές. Παραδείγματος χάριν είχατε την άγονη γραμμή Αθήνα - Πάρος 4,5 εκατομμύρια το χρόνο, το συνεχίσατε και με την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ» της «AEGEAN» μετά.

Αλλά τι μας έδωσε; Μας έδωσε καλύτερες διεθνείς συνδέσεις, ιδιωτικοποίηση απευθείας από την Αθήνα σε όλο τον πλανήτη η ιδιωτικοποίηση της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» όπου υπάρχει τουλάχιστον μεγάλος αριθμός των Ελλήνων της Διασποράς; Έδωσε χαμηλότερες τιμές στις πτήσεις εξωτερικού και εσωτερικού για τους Έλληνες; Έδωσε αυτό που πιστεύετε εσείς ότι η αγορά και ο ανταγωνισμός τα ρυθμίζει όλα;

Θα μας πείτε τι κόστισαν στον ελληνικό λαό οι εργαζόμενοι της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ» που φορτώθηκαν στην ΥΠΑ; Θα μας πείτε τι κόστισε στον ελληνικό λαό η περιουσία της «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ», όπως το στέγαστρο στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και πού είναι, τι πληρώνουνε χρόνια τώρα οι πολίτες σε ένα μονοπώλιο με πολύ υψηλά αεροπορικά εισιτήρια; Θα μας πείτε για τις επιτυχίες αυτής της πολιτικής σας για να συνεννοηθούμε κάποια στιγμή και να καταλάβουν και οι πολίτες που το πάτε και με αυτό το νομοσχέδιο.

Εύχομαι και πάλι να διαψευστούμε μέσα από την καρδιά μου, γιατί αν επιβεβαιωθούμε και εμείς και τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης θα είναι οδυνηρές οι συνέπειες για τη χώρα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ζήτησε τον λόγο ο κ. Χήτας ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης και θα έχει τον ίδιο χρόνο, δηλαδή δύο λεπτά.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Δεν θα έπαιρνα τον λόγο, απλά όταν συμβαίνει κάτι καλό, καλό είναι να χαιρόμαστε όλοι για την πατρίδα μας απλά δεν κάνει να το καπηλεύεται κανείς. Θέλω λίγο να επαναφέρω την τάξη, γιατί σήμερα είχαμε όντως μια πολύ σπουδαία νίκη, κύριε Πρόεδρε, στο Ευρωκοινοβούλιο.

Υπερψηφίστηκαν τροπολογίες μας διά του Ευρωβουλευτή μας κ. Μανώλη Φράγκου, που ζητούσαν να αντιταχθεί έμπρακτα η Ευρωπαϊκή Ένωση στην αναγνώριση του ψευδοκράτους «μαριονέτα», που θέλει να προωθήσει η Τουρκία μαζί με τους συμμάχους, το Αζερμπαϊτζάν, το Πακιστάν κ.λπ..

Αυτές οι τροπολογίες φέρνουν την υπογραφή του Μανώλη Φράγκου, αλλά ήταν μια κοινή πρόταση ψηφίσματος εξ ονόματος της Ομάδας του ECR στο Ευρωκοινοβούλιο.

Κι επειδή ακούσαμε πριν από λίγη ώρα -χωρίς σκοπό, βέβαια- ονόματα Ευρωβουλευτών του κυβερνώντος κόμματος, θα ήθελα για λόγους ουσίας και για τα Πρακτικά, να το μάθουν και οι Ελληνίδες και οι Έλληνες, ότι ο ένας, αλλά λέων πραγματικά Ευρωβουλευτής της Ελληνικής Λύσης, ένας νέος άνθρωπος στο Ευρωκοινοβούλιο κάνει πολύ σημαντική δουλειά και την πατρίδα μας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Και τώρα θα κλείσουμε τη σημερινή πολύωρη διαδικασία με την τοποθέτηση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Κύριε Υπουργέ, ο λόγος σε εσάς.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μιας που κλείνει σήμερα η συζήτηση για το νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου να προβώ σε κάποιες συμπερασματικές παρατηρήσεις πάνω σε όσα ακούστηκαν μετά από τέσσερις συνεδριάσεις στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και μετά από τη σημερινή, όπως είπατε και εσείς, κύριε Πρόεδρε, πολύωρη συζήτηση που είχαμε στην Ολομέλεια που έρχεται σε πλήρη αντίθεση, κύριε Παππά, με τη διαδικασία του κατεπείγοντος με την οποία εσείς νομοθετούσατε συνήθως, αλλά και στη συγκεκριμένη περίπτωση, για το διαχωρισμό της ΥΠΑ και της ΑΠΑ το 2016, όταν ήσασταν με την πλάτη στον τοίχο, υποτίθεται, όταν σας πίεζε η τρόικα και ψηφίζατε βέβαια αυτά που ψηφίζατε, τα οποία μετά δεν εφαρμόζατε, γιατί εσείς έτσι αντιλαμβάνεστε προφανώς την πολιτική.

Πρώτον, είναι τελικά λειτουργικός ο διαχωρισμός αυτός που κάνουμε; Ασφαλώς και είναι. Και μάλιστα, η χώρα μας έχει καθυστερήσει δραματικά στην υλοποίηση της δέσμευσής της, με ευθύνη ολοκληρωτικά του ΣΥΡΙΖΑ, για μια αρχή που θα ασκεί αντικειμενικό και αμερόληπτο έλεγχο στους τομείς των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας.

Με τον ν.4427 -θα το επαναλάβω- δεν διαφωνούσαμε επί της ουσίας, αφού απλά υιοθετούσε το απαραίτητο και επιτυχημένο μοντέλο που έχει δοθεί σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό στην ουσία θεσπίζεται σήμερα. Το πρόβλημα του νόμου αυτού προέκυπτε από το ότι αυτός ο νόμος ήταν δυσλειτουργικός, γι’ αυτό εξάλλου ποτέ δεν εφαρμόστηκε.

Η μη υλοποίηση, λοιπόν, του διαχωρισμού επί τρία και πλέον έτη είχε οδηγήσει τον EASA, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να ξεκινήσει τη διαδικασία για τον υποβιβασμό όλων, και των είκοσι τριών αεροδρομίων που ήταν στη διαδικασία και στον έλεγχο της ΥΠΑ. Το ότι η χώρα μας επί ΣΥΡΙΖΑ είχε οδηγήσει την EASA να ξεκινήσει τη διαδικασία υποβαθμίσεων των ελληνικών αεροδρομίων είναι γεγονός και έχω καταθέσει όλες τις επιστολές, στην αρχή μάλιστα της συνεδρίασης, για να έχετε όλοι πλήρη εικόνα.

Επιτρέψτε μου σε αυτό το σημείο να εξηγήσω κάποια πράγματα για να γίνουν αντιληπτά όχι μόνο σε εσάς, αλλά και σε όσους μας ακούνε. Τι είναι ο EASA; Ο EASA είναι ο επίσημος ευρωπαϊκός οργανισμός για τα θέματα ασφαλείας. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Όταν ο EASA δημοσιοποιήσει ένα εύρημα, ότι τα αεροδρόμια της χι χώρας δεν πληρούν κάποιες προϋποθέσεις πιστοποίησης ή ασφαλείας, καμμία αεροπορική εταιρεία δεν θα πάρει την ευθύνη να πετάξει στα αεροδρόμια αυτά.

Στη χώρα μας ποιο ήταν το θέμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Επειδή δεν είχε δημιουργηθεί ΑΠΑ, με ευθύνη του ΣΥΡΙΖΑ, δεν μπορούσε να πιστοποιηθεί η ασφάλεια των διαδρόμων των απογειώσεων των είκοσι τριών αεροδρομίων των ΥΠΑ, γιατί δεν ήταν δυνατόν η ΥΠΑ να αξιολογήσει την ΥΠΑ. Ο EASA λοιπόν ετοιμαζόταν να ανακοινώσει επισήμως ότι δεν εγγυάται για την ασφάλεια των πτήσεων στα αεροδρόμια αυτά.

Αυτό είναι μια πραγματικότητα. Μπορεί ο ΣΥΡΙΖΑ να μην τη δέχεται και το καταλαβαίνω αυτό, αλλά τα στοιχεία είναι ξεκάθαρα. Αντιλαμβανόμαστε τι θα σήμαινε αυτό για τα είκοσι τρία αεροδρόμια; Αντιλαμβανόμαστε τις ολέθριες συνέπειες που θα είχε στον τουρισμό;

Και επειδή κάποιοι στον ΣΥΡΙΖΑ αμφιβάλλουν γι’ αυτά που λέω, κατέθεσα όπως σας είπα και θα καταθέσω ξανά όλες τις επιστολές της EASA. Θα μου δώσετε εδώ την ευκαιρία να σας πω ότι λυπάμαι, αλλά νομίζω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ και ο κ. Σπίρτζης δεν έχει καταλάβει ή κάνει πως δεν καταλαβαίνει. Κι εξηγούμαι.

Πάμε λοιπόν από την αρχή να τα πούμε όλα εδώ πέρα καθαρά. Την 1η Οκτωβρίου η EASA έστειλε στον εκλεκτό σας, τον κ. Λιντζεράκο, την επιστολή την οποία κατέθεσα στα Πρακτικά. Η επιστολή αυτή κοινοποιήθηκε στην Κομισιόν. Από αυτά που αναγράφονται στην επιστολή, τι δεν καταλάβατε ακριβώς;

Σας λέει ότι για τουλάχιστον δεκαπέντε αεροδρόμια δεν τηρούσατε κανένα χρονοδιάγραμμα, δεν εκτελούσατε καμμία προθεσμία παράτασης και ότι τα ευρήματα πήγαιναν στην κατηγορία D, δηλαδή στην κατηγορία πριν τον υποβιβασμό. Γνωρίζουμε λοιπόν ότι η κατηγορία D σημαίνει ότι, αν δεν υπάρχει συμμόρφωση, ως εκ τούτου δημιουργούνται προβλήματα πιστοποίησης, τυποποίησης και ασφάλειας πτήσεων.

Αυτά τα είπαμε στην επιτροπή τέσσερις φορές. Τα ξαναλέμε. Θα καταθέσουμε και τα ντοκουμέντα. Εδώ είναι να τα διαβάσετε και να δείτε αν τα χαρτιά που καταθέτουμε εμείς με αυτά τα οποία καταθέτει ο κ. Σπίρτζης έχουν κάποια σχέση. Είναι απλά τα πράγματα.

Τι άλλο έλεγε στην επιστολή του ο EASA; Ότι στέλνει την επιστολή του στην Κομισιόν για το αν θα ενεργοποιηθεί το άρθρο 22 του Κανονισμού 628. Τι άλλο δηλαδή θα θέλατε να σας πει για να μας κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου; Σας λέει: «ενημερώνω την επιτροπή, ώστε να κινήσει τις διαδικασίες υποβιβασμού». Αυτό έλεγε.

Λάβαμε την επιστολή αυτή από την EASA και την Κομισιόν, γιατί -ακούστε!- ο εκλεκτός, ο κ. Λιντζεράκος δεν μας την είχε δώσει! Όταν λάβαμε την επιστολή, δεν μας έμεινε άλλη επιλογή από το να συναντηθούμε με τους εκπροσώπους της EASA και να βρούμε μία λύση για να σώσουμε όλα αυτά τα οποία δεν καταφέρατε εσείς να κάνετε.

Τι κάναμε λοιπόν εμείς; Ακούστηκε κι αυτό. «Τι κάνατε τόσο καιρό;». Οι διαδικασίες αυτές πήραν τουλάχιστον δέκα μήνες. Ζητήσαμε παράταση από τη DG MOVE και την EASA, έτσι ώστε να καταφέρουμε να κάνουμε το MOU, το οποίο είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση αλλά ποτέ δεν είχε εφαρμόσει, να συσταθεί επιτροπή για να φτάσουμε στο αποτέλεσμα που φτάνουμε σήμερα, εντός των προθεσμιών που μας έδωσε η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επομένως δεν υπάρχει κανένα ζήτημα καθυστέρησης.

Το δεύτερο θέμα που τέθηκε και το απάντησα στην επιτροπή, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να το απαντήσω και εδώ. Λέει, την αρχή την πηγαίνουμε από τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο. Κατ’ αρχάς να κάνω μία διευκρίνιση, κύριε Παππά, και νομίζω ότι θα συμφωνήσετε μαζί μου. Δεν πηγαίνουμε την αρχή από τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο. Πηγαίνουμε την αρχή από το μηδέν στα εκατόν εβδομήντα δύο, διότι επί των ημερών σας δεν είχατε εφαρμόσει τον νόμο. Δεν υπήρχε επιτροπή, δεν υπήρχε ΑΠΑ, για να ξέρουμε τι λέμε και να μη λέμε εξυπνάδες σε αυτή την Αίθουσα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κι εσείς να μη λέτε ψέματα!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εμείς λοιπόν πιστεύουμε -και εδώ είναι η διαφωνία μας και μπορούμε να έχουμε μια τέτοια διαφωνία- σε μία λειτουργική, ευέλικτη και αποτελεσματική αρχή. Εσείς πιστεύετε στο κράτος «πατερούλη» και σε έναν υδροκέφαλο οργανισμό. Δικαίωμά σας είναι. Ας κρίνουν οι πολίτες ποια είναι η σωστή πολιτική επιλογή, η οποία θα κριθεί μάλιστα και εν τοις πράγμασι.

Κατόπιν λοιπόν της αξιολόγησης, κρίθηκε ότι η στελέχωση αυτής της νέας αρχής, με ένα προσωπικό της τάξεως των εκατόν εβδομήντα δύο ατόμων, είναι απολύτως επαρκής. Σε αντίθεση, λοιπόν, με την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, εμείς δεν θέλαμε να εξυπηρετήσουμε μικροκομματικά και συνδικαλιστικά συμφέροντα υπαλλήλων που πληρώνονται δύο και τρεις φορές παραπάνω από τον μέσο όρο των υπαλλήλων που πληρώνονται σε άλλους τομείς του δημοσίου.

Αλήθεια, πού ζούμε; Ζούμε στη δεκαετία του 1960; Φτάσαμε στο 2020. Ζούμε σε μία ηλεκτρονική εποχή. Αυτή τη στιγμή γίνεται διεθνώς συζήτηση για πύργους ελέγχου που θα λειτουργούν εξ αποστάσεως. Και εσείς μας μιλάτε για την ανάγκη ύπαρξης μιας γιγαντιαίας αρχής;

Έχετε, λοιπόν, εμμονή με την εξυπηρέτηση των φίλων σας συνδικαλιστών, όπου όλα αυτά τα ζητήματα ξεκινούν και καταλήγουν στις απολαβές τους.

Σας το επαναλαμβάνω, για να μη δημιουργηθεί καμμία παρεξήγηση. Καλώς παίρνουν οι υπάλληλοι της ΥΠΑ -και θα παίρνουν και οι υπάλληλοι της ΑΠΑ- τα επιδόματα από τη EUROCONTROL, σε αντίθεση με ό,τι ισχύει στο υπόλοιπο δημόσιο.

Εμείς, μάλιστα, κάναμε και ένα βήμα παραπέρα. Για πρώτη φορά τους είπαμε ότι θα τους δώσουμε παραπάνω χρήματα και συνδέσαμε την απόδοσή τους για να τους δώσουμε ένα πριμ παραγωγικότητας της τάξεως των 9 εκατομμυρίων.

Δεν θα θυσιάσουμε όμως, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, την εξέλιξη της χώρας στο θέμα των αερομεταφορών για χάρη μικροσυμφερόντων. Γιατί, ξέρετε, εδώ είναι η ειδοποιός διαφορά. Πελάτες μας στην παράταξή μας δεν είναι οι συνδικαλιστές. Πελάτες μας είναι οι επιβάτες.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Είναι τα συμφέροντα;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Παππά, τα συμφέροντα είναι δικοί σας πελάτες και εσείς ειδικά μη μιλάτε για συμφέροντα. Εσείς μη μιλάτε. Μην προκαλείτε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Θα μου πεις εσύ να μη μιλάω;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επομένως εμείς είπαμε ότι βλέπουμε το δημόσιο συμφέρον, το καλό της αεροναυτιλίας, το καλό των επιβατών και το καλό της ελληνικής οικονομίας.

Επειδή ο κ. Πάππας -και πολύ σωστά- μου είπε σε κάποια φάση «πού στηρίχτηκε αυτή σας η μελέτη;», καταθέτω στα Πρακτικά την έκθεση ομάδας εργασίας με όλους τους συνοδευτικούς πίνακες.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, θα ήθελα, αφού είναι εδώ ο κ. Σπίρτζης και του αρέσει τόσο πολύ να καταθέτει και αυτός στα Πρακτικά, να μας δώσετε κι εσείς τη δική σας μελέτη όπου είχατε καταλήξει ότι δεν πρέπει να πάει στα τετρακόσια ογδόντα άτομα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Βεβαίως, με χαρά. Αν μου το ζητούσατε νωρίτερα, θα το φέρναμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υπάρχει, κύριε Σπίρτζη, δυστυχώς.

Άμα θέλετε, για να μη πληρώνετε φωτοτυπίες, θα έρθω να το πάρω εγώ. Απ’ ό,τι ξέρω, οι φωτοτυπίες στο Κοινοβούλιο είναι δωρεάν, κύριε Σπίρτζη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Τα φωτοτυπούμε στο γραφείο μας για να μην επιβαρύνουμε τον προϋπολογισμό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Α, μπράβο.

Τώρα, θα σταθώ σε κάτι άλλο που δείχνει για άλλη μια φορά την απόπειρα εξαπάτησης, που με πολύ μεγάλη μαεστρία κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ. Μας είπατε για το τι ισχύει στη Γαλλία. Σωστά; Ωραία!

Μας λέει, λοιπόν, ο κ. Σπίρτζης και ο ΣΥΡΙΖΑ ότι «ο διαχωρισμός που κάναμε εμείς ως Ελληνική Δημοκρατία με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2016 ακολούθησε το παράδειγμα της Γαλλίας». Αυτό είναι το επιχείρημα. Τι άλλο θα ακούσουμε, πραγματικά;

Ακούστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αφού, λοιπόν, μιλάμε για τη Γαλλία, πάμε να δούμε τι ισχύει στη Γαλλία και θα καταθέσω στα Πρακτικά τα επίσημα έγγραφα του πώς λειτουργεί αυτό το σύστημα στη Γαλλία.

Ξέρετε πόσες αεροπορικές μονάδες έχει η Γαλλία; Εμείς έχουμε εκατό εξήντα. Η Γαλλία έχει χίλιες επτακόσιες τριάντα έξι μονάδες. Οκτακόσια τριάντα ένα δημόσια και ιδιωτικά αεροδρόμια συν εννιακόσια πέντε ελικοδρόμια. Σας καταθέτω στα Πρακτικά από την επίσημη έκθεση της γαλλικής ΑΠΑ, για να τη διαβάσετε κι αυτή, κύριε Σπίρτζη, να μη βγάζετε φωτοτυπίες.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ξέρετε τι πεδίο ευθύνης έχουν; Αν νομίζετε ότι το πεδίο ευθύνης τους είναι μόνο η Γαλλία, κάνετε λάθος. Έχουν και τα υπεράκτια εδάφη, Γαλλική Πολυνησία, Νέα Καληδονία.

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές -και αναφέρομαι και σε σας, κύριε Αρσένη, γιατί το αναφέρατε πολλές φορές αυτό ως επιχείρημα- τι προσωπικό έχει η γαλλική ΑΠΑ; Χίλια πενήντα άτομα για χίλιες επτακόσιες τριάντα έξι μονάδες. Και πόσα άτομα έχει η γαλλική ΑΠΑ για την επίβλεψη στα αεροδρόμια, δηλαδή αερολιμενικούς; Το 8%, δηλαδή ογδόντα τέσσερα άτομα. Ολόκληρη η ΑΠΑ Γαλλίας λειτουργεί με ογδόντα τέσσερις αερολιμενικούς στα αεροδρόμια. Αυτό είναι το μοντέλο της Γαλλίας, κ. Σπίρτζη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δεν ισχύει αυτό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Διαβάστε το. Αν κάνω λάθος, πολύ ευχαρίστως να ανακαλέσω.

Τα ανέφερα αυτά, για να καταλάβουμε όλοι πόσο εύκολα και -επιτρέψτε μου να πω- πόσο κωμικά είναι καμμιά φορά τα επιχειρήματα αυτά.

Μιας που μιλάμε για αερολιμενικούς, πάμε στο τρίτο θέμα, το θέμα της ασφάλειας. Το είπα και στην επιτροπή. Θεωρώ αδιανόητο να καθόμαστε μέσα στο Κοινοβούλιο και να προσπαθούμε να δημιουργήσουμε φοβίες εκεί που δεν υπάρχουν, όταν είναι γνωστό και το αποδεικνύουν περίτρανα τα έγγραφα και όλη η αλληλογραφία ότι θα είχαμε θέματα ασφαλείας, εάν δεν γινόταν ο διαχωρισμός.

Μας είπανε μερικοί συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης -ευτυχώς ο ΣΥΡΙΖΑ το ψέλλισε, αλλά το πήρε πίσω- ότι πάμε να ιδιωτικοποιήσουμε το FIR, ότι πάμε να ιδιωτικοποιήσουμε την ΑΠΑ, γιατί είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Σας είπα στην επιτροπή για ποιον λόγο κάνουμε την ΑΠΑ νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Κάνουμε την ΑΠΑ για λόγους διαφάνειας, για να έχει ισολογισμούς.

Να σας ρωτήσω κάτι; Να φανταστώ ότι με αυτά που λέτε, δηλαδή ότι η ΑΠΑ είναι ΝΠΔΔ, κινδυνεύει να την ιδιωτικοποιήσουμε. Τότε, κινδυνεύει και η Ακαδημία Αθηνών, που είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο «Δημόκριτος», ο ΕΟΦ, τα ΕΚΑΒ, τα πανεπιστημιακά ιδρύματα και τα νοσοκομεία της χώρας.

(Γέλωτες από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

Αυτό μας λέτε; Συγγνώμη, αλλά αυτό δεν στέκει με καμμία, μα καμμία, λογική, το να υπάρχουν αερολιμενικοί σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Σας εξηγήσαμε για ποιον λόγο δεν χρειάζεται να υπάρξει και από ένας αερολιμενικός σε κάθε αεροδρόμιο.

Σας ενημερώνω και με ένα άλλο επιχείρημα ότι ο έλεγχος της αεροναυτιλίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης γίνεται, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, από δύο φορείς: τη EUROCONTROL, για τον έλεγχο της καταβολής των τελών και την EASA, για θέματα ασφαλείας. Kαι αυτό το κάνουν απομακρυσμένα, η πρώτη από τις Βρυξέλλες και η δεύτερη από την Κολωνία.

Συνεπώς με βάση τα επιχειρήματα που ακούστηκαν, επειδή δεν έχουν εκπροσώπηση στα αεροδρόμια όλης της χώρας, θα έπρεπε να έχει καταρρεύσει η αεροναυτιλία στην Ευρώπη.

Για να κλείνουμε την κουβέντα μία και καλή, ζητήματα ασφαλείας δεν υπάρχουν ούτε στο FIR. Δεν τίθενται τέτοια ζητήματα.

Πάω και στο τέταρτο θέμα αυτών των δήθεν «φωτογραφικών» διατάξεων. Μάλιστα, ακούστηκε από τα χείλη κάποιας Βουλευτού του ΣΥΡΙΖΑ, που ψέλλισε και κάτι για ΕΡΕ και για παλινόρθωση της Δεξιάς.

Βλέπετε, όταν δεν έχουμε επιχειρήματα τι κάνουμε; Καταφεύγουμε στο παρελθόν και δημιουργούμε «δαίμονες». Αυτό έκανε μία ζωή ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό κάνει και τώρα.

Πραγματικά, «στο σπίτι του κρεμασμένου μιλάμε για σκοινί»; Για ποια «φωτογραφική» διάταξη μιλάτε, εσείς που είχατε επιλέξει να κάνετε τον διοικητή της ΥΠΑ διοικητή της ΑΠΑ; Που μπλοκάρατε τη διαδικασία για τον διοικητή της ΥΠΑ, ώστε να ολοκληρωθεί πρώτα η διαδικασία της ΑΠΑ; Που δεν προβλέψατε καν γνώση ξένης γλώσσας, γιατί ο αρεστός σας δεν ήξερε; Είναι λίγο νομίζω υπερβολή να μιλάμε για «φωτογραφικές» διατάξεις.

Μάλιστα, ο κ. Σπίρτζης έκανε και ένα άλλο ατόπημα, που δείχνει ότι αν και θήτευσε Υπουργός, δεν ξέρει πολύ καλά διάφορα ζητήματα. Ακούστε τι μας είπε στην επιτροπή ο κ. Σπίρτζης, να πάμε, λέει, στον εισαγγελέα για να κινηθούμε νομικά και πειθαρχικά κατά της επιτροπής που εφάρμοσε, ως όφειλε, το άρθρο 7 του π.δ.84. Πώς είναι δυνατόν να το κάνουμε αυτό, αφού ψηφίστηκε;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με το θέμα της «AEGEAN», διότι απασχόλησε πάρα πολύ το ζήτημα αυτό και την επιτροπή και την Ολομέλεια. Πράγματι, τη στηρίζουμε την «AEGEAN» με 120 εκατομμύρια.

Βλέπετε, εμείς δεν είμαστε πολιτικοί απατεώνες, να λέμε ότι με πόνο ψυχής υπογράφουμε την παραχώρηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων στη «FRAPORT» και να καθυστερήσουμε δύο χρόνια, αφού κάνουμε την επαναστατική μας γυμναστική.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Έλα τώρα... Για την «ταμπακιέρα» τώρα...

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ποια «ταμπακιέρα»; Σας ενοχλεί;

Ξέρετε, κύριε Παππά, σε αυτή την Αίθουσα μπορεί να μη σας αρέσουν αυτά που λέω, αλλά θα τα ακούσετε. Εγώ σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και δεν διέκοψα κανέναν.

Πράγματι, λοιπόν, στηρίζουμε με ένα ποσό πολύ χαμηλότερο των 32 δισεκατομμυρίων που θα λάβουν αθροιστικά όλες οι άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες. Και μάλιστα, το είπαμε και στην επιτροπή κι έχει γραφτεί, προβλέπουμε και ιδιωτική συμμετοχή κατά το ήμισυ, δηλαδή 60 εκατομμύρια, πράγμα το οποίο δεν έχει γίνει πουθενά αλλού στην Ευρώπη, πλην της Αυστρίας, όπου βέβαια μέτοχος είναι η «LUFTHANSA» και το κράτος της Γερμανίας δίνει τα χρήματα.

Εδώ, λοιπόν, μας λέτε «πώς εξασφαλίζετε τα συμφέροντα του δημοσίου». Αυτό είναι ένα ερώτημα; Σωστά; Ωραία. Στηρίζουμε μια μεγάλη εταιρεία, αλλά ξεκαθαρίζουμε πρώτον ότι η απόφασή μας είναι να στηρίξουμε συνολικά αυτόν τον κρίσιμο για την εθνική οικονομία κλάδο. Και δεν στηρίζουμε μόνο την «AEGEAN». Στηρίζουμε και τις άλλες εταιρείες, όπως τη «SKY EXPRESS», η οποία προσφάτως κι αυτή έκανε μια σημαντική επένδυση στον χώρο, στηρίζουμε και τη «FRAPORT», στηρίζουμε και τον «AIA» και στηρίζουμε τον κλάδο των αερομεταφορών στο σύνολό του.

Με άλλα λόγια, στηρίζουμε δώδεκα χιλιάδες εργαζόμενους, στηρίζουμε τη μεγαλύτερη βιομηχανία στον τόπο μας που είναι τουρισμός. Τι θέλετε να κάνουμε; Να τους παρατήσουμε στην τύχη τους; Δεν νομίζω ότι κάτι τέτοιο εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Θα ήθελα, επίσης, να μιλήσω λίγο -είναι ένα τεχνικό ζήτημα- για το θέμα των warrants, γιατί νομίζω ότι πρέπει να γίνει κατανοητό. Εδώ έχει ο κ. Παππάς μια άλλη προσέγγιση. Και θα προσπαθήσω όσο πιο απλά μπορώ να εξηγήσω τι ακριβώς κάνει η Κυβέρνηση.

Τα warrants είναι ένα παράγωγο το οποίο δίνει το δικαίωμα στον κάτοχό του, δηλαδή στο ελληνικό δημόσιο, να αγοράσει ή να πουλήσει το μετοχικό κεφάλαιο σε συγκεκριμένη τιμή πριν από τη λήξη. Με άλλα λόγια, τα warrants δίνουν στον κάτοχο τη δυνατότητα να ασκήσει όποτε αυτός αποφασίσει, έναντι ενός χρονικού διαστήματος, το δικαίωμά του επί των μετοχών, όταν, δηλαδή, η τιμή της μετοχής θα έχει αυξηθεί. Και δεν παίρνει το ρίσκο να συμμετάσχει άμεσα παίρνοντας μετοχές.

Σας εξήγησα, λοιπόν, ότι με αυτόν τον τρόπο μειώνει το ρίσκο το ελληνικό δημόσιο. Σας είπα και χαρακτηριστικά παραδείγματα, η Πορτογαλία είναι πιο κοντά, αν θέλετε, με την ελληνική πραγματικότητα, όπου μία εταιρεία πήρε 1,1 δισεκατομμύρια. Έκανα λάθος πριν. Είπα 1,3 δισεκατομμύρια. Οι πορτογαλικές αεροπορικές γραμμές πήραν 1,1 δισεκατομμύριο από το πορτογαλικό δημόσιο.

Εδώ πέρα, λοιπόν, κάνουμε μέρος κρατική ενίσχυση, μέρος αύξηση κεφαλαίου. Δηλαδή, τι λέμε; Λέμε να έρθουν ιδιώτες και να βάλουν το χέρι στην τσέπη, να βάλουν 60 εκατομμύρια. Αυτό είναι και συμβατή κρατική ενίσχυση, διότι είναι η πιο ελαφριά μορφή κρατικής ενίσχυσης που δόθηκε.

Κλείνω με ένα γενικό σχόλιο, κύριε Πρόεδρε, και λέω ότι πολλές φορές, όταν βρίσκομαι σε αυτή την Αίθουσα, βλέπω ότι εγκλωβίζεται η πολιτική μας ζωή πραγματικά σε ανούσιες πολιτικές αντιπαραθέσεις, σε μια προσπάθεια να επιδείξουν, ειδικά τα κόμματα της Αριστεράς, έναν εικονικό σπαραγμό, ότι όλα ιδιωτικοποιούνται και τα πάντα βρίσκονται στο κόκκινο.

Επενδύετε στη φονική πανδημία, παραδείγματος χάριν, ως Αντιπολίτευση. Κάνετε, κατά την άποψή μου, ό,τι πιο επικίνδυνο για το πολιτικό σύστημα. Σπεκουλάρετε στην επιδείνωση της πανδημίας και σε περισσότερους νεκρούς -το λένε ακόμα και στελέχη σας- την ώρα που όλη η Ευρώπη προσπαθεί να αντιμετωπίσει αυτή την πρωτοφανή πανδημία.

Χρωματίζετε διάφορα ζητήματα τα οποία δεν πρέπει να χρωματίσετε πολιτικά και τελικά, δεν συναινείτε σε συγκεκριμένες πολιτικές για τις οποίες, όπως το παρόν νομοσχέδιο, θα έπρεπε να συναινέσετε, όπως σας είπα, τουλάχιστον επί της αρχής. Διότι στην ουσία εφαρμόζουμε αυτό που εσείς ψηφίσατε, αλλά ποτέ δεν εφαρμόζετε.

Κλείνοντας, θέλω να πω και κάτι άλλο. Η Νέα Δημοκρατία σέβεται απολύτως τον εποπτικό ρόλο που πρέπει να έχει το κράτος. Μη μιλάτε σε εμάς για νεοφιλελευθερισμό. Μη μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος δήμευσε όλη την περιουσία του δημοσίου για ενενήντα εννέα χρόνια στο υπερταμείο. Μη μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ που ιδιωτικοποίησε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως την ιδιωτικοποίησε. Μη μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ για ιδιωτικοποιήσεις, όταν σας πήρε δύο χρόνια, με πόνο ψυχής, να κάνετε αυτό που έπρεπε να κάνετε από το 2015.

Εμείς αυτά που λέμε τα πιστεύουμε. Εσείς αυτό που κάνετε είναι πολιτικές πιρουέτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται έτσι!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, εβδομήντα πέντε άρθρα, δύο 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. Και βεβαίως, θα πρέπει να βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, τις τροπολογίες, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου. Αφού καταχωρηθεί η ψήφος σας, έχετε τη δυνατότητα την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

|  |
| --- |
| Σύσταση, Λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 20 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 22 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 26 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 29 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 33 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 34 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 35 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 36 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 37 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 38 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 39 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 40 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 41 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 42 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 43 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 44 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 45 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 46 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 47 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 48 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 49 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 50 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 51 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 52 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 53 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 54 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 55 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 56 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 57 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 58 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 59 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 60 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 61 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 62 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 63 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 64 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 65 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 66 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 67 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 68 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 69 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 70 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 71 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 72 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 73 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 74 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Υπ. τροπ. 591/15 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Υπ. τροπ. 583/13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 75 (νέο άρθρο 77) ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: ««Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» έγινε δεκτό, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ. 353α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** 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 (Αθανάσιος Μπούρας):** Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 18.08΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 27 Νοεμβρίου 2020 και ώρα 9.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος, κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**