**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ B΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

**ΠΡ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 15 Ιουνίου 2021, ημέρα Τρίτη και ώρα 15.10΄, στην Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής, συνεδρίασε η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Σταύρου Καλογιάννη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, με τίτλο «Οικονομική αποκατάσταση παραχωρησιούχων αεροδρομίων, λόγω των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 για το έτος 2020».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Οικονομικών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Γεώργιος Αμανατίδης, Σάββας Αναστασιάδης, Γεώργιος Βλάχος, Μανούσος – Κωνσταντίνος Βολουδάκης, Ιωάννης Βρούτσης, Αναστάσιος Δημοσχάκης, Τσαμπίκα (Μίκα) Ιατρίδη, Σταύρος Καλογιάννης, Κωνσταντίνος Καραγκούνης, Θεόδωρος Καράογλου, Γεώργιος Καρασμάνης, Σταύρος Κελέτσης, Εμμανουήλ (Μάνος) Κόνσολας, Κωνσταντίνος Κοντογεώργος, Θεόφιλος Λεονταρίδης, Χρήστος Μπουκώρος, Χαράλαμπος (Μπάμπης) Παπαδημητρίου, Ιωάννης Πασχαλίδης, Θεόδωρος (Θόδωρος) Ρουσόπουλος, Μάριος Σαλμάς, Βασίλειος – Πέτρος Σπανάκης, Διονύσιος Σταμενίτης, Παναγιώτα (Νόνη) Δούνια, Λάζαρος Τσαβδαρίδης, Βασίλειος – Νικόλαος Υψηλάντης, Τρύφων Αλεξιάδης, Ευτυχία Αχτσιόγλου, Όλγα Γεροβασίλη, Ιωάννης Γκιόλας, Ιωάννης Δραγασάκης, Σουλτάνα Ελευθεριάδου, Βασίλειος Κόκκαλης, Παναγιώτης Κουρουμπλής, Αθανάσιος (Σάκης) Παπαδόπουλος, Αικατερίνη Παπανάτσιου, Νικόλαος Συρμαλένιος, Δημήτριος Τζανακόπουλος, Αλέξανδρος Φλαμπουράρης, Μιχαήλ Κατρίνης, Ανδρέας Λοβέρδος, Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης, Διαμάντω Μανωλάκου, Εμμανουήλ Συντυχάκης, Βασίλειος Βιλιάρδος, Κωνσταντίνος Χήτας, Κρίτων – Ηλίας Αρσένης και Γεώργιος Λογιάδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,αρχίζει η συνεδρίαση της Επιτροπής, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, με τίτλο «Οικονομική αποκατάσταση παραχωρησιούχων αεροδρομίων λόγω των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 για το έτος 2020». Στην ουσία, έχουμε μία κύρωση Σύμβασης.

Σε ότι αφορά στα διαδικαστικά, η πρότασή μας είναι να συζητηθεί και να ολοκληρωθεί σήμερα η συζήτηση του νομοσχεδίου και παρακαλώ για τη συναίνεση σας.

Συμφωνούμε όλοι. Ευχαριστούμε πολύ.

Είναι μαζί μας ο Υπουργός Οικονομικών, ο κ. Χρήστος Σταϊκούρας, ο οποίος με ενημέρωσε πώς το νομοσχέδιο θα συζητηθεί την ερχόμενη εβδομάδα στην Ολομέλεια, διότι έχει ανειλημμένες υποχρεώσεις στο τέλος αυτής της εβδομάδας στο εξωτερικό.

Συνεπώς, μπορούμε να ξεκινήσουμε με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Σπανάκη.

Κύριε Σπανάκη, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κατατεθέν σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, με τίτλο «Οικονομική αποκατάσταση παραχωρησιούχων αεροδρομίων, λόγω των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 για το έτος 2020», αποτελείται από δύο μοναδικά άρθρα.

Συγκεκριμένα, με το πρώτο άρθρο, κυρώνεται η Σύμβαση, που υπεγράφη στις 31 Μαΐου του 2021, για την αποζημίωση των εταιρειών Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος «Α» Α.Ε. και Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδος «Β» Α.Ε., λόγω των ληφθέντων μέτρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας Covid 19 για το έτος 2020.

Να θυμίσουμε, ότι την 14η Δεκεμβρίου του 2015 το ελληνικό δημόσιο, ο παραχωρητής ΤΑΙΠΕΔ και ο παραχωρησιούχος Fraport συνήψαν τις συμβάσεις παραχώρησης για την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις των, από 14 Δεκεμβρίου 2015, συμβάσεων παραχώρησης, ο παραχωρησιούχος δεν είχε την υποχρέωση να ασφαλιστεί ο ίδιος και το έργο του, καθώς και ότι δεν είναι ασφαλισμένος, έναντι κινδύνων λειτουργίας, απώλειας εσόδων, απώλειας κερδών από επιδημία ή συναφή αιτία ή μέτρα και διαταγές δημοσίων αρχών. Οι συμβάσεις παραχώρησης υποβλήθηκαν από το Δημόσιο στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και κυρώθηκαν με τα άρθρα 215 και 216 του ν.4389/2016.

Από την έναρξη της πανδημίας του κορωνοϊού Covid 19 και για το έτος 2020, το Δημόσιο, στο πλαίσιο των μέτρων που ελήφθησαν για την προστασία της δημόσιας υγείας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και παγκόσμια, έχει εκδώσει πληθώρα κανονιστικών διατάξεων, με τις οποίες τίθενται πολλοί και ποικίλοι περιορισμοί στην ελεύθερη μετακίνηση των αεροσκαφών και των επιβατών, καθιστώντας έτσι τις αεροπορικές μετακινήσεις, σχεδόν, απαγορευτικές.

Εξαιτίας, όμως, των μέτρων αυτών και των συνεπειών τους η επιβατική κίνηση στα 14 περιφερειακά μας αεροδρόμια περιορίστηκε για το έτος 2020, σε ποσοστό 70,5%, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2019 και το ελληνικό δημόσιο κρίνει, ότι συντρέχει το προβλεπόμενο στο άρθρο 3.1 των συμβάσεων παραχώρησης γεγονός ευθύνης του Δημοσίου.

Από την ίδια Σύμβαση και συγκεκριμένα από το άρθρο 34.1, προκύπτει, ότι, εάν κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης ο παραχωρησιούχος, δηλαδή, η Fraport, αποδείξει, ότι λόγω γεγονότος ευθύνης Δημοσίου μειώθηκαν τα έσοδά του, το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον παραχωρησιούχο με ποσό, ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στα έσοδα που πραγματοποιήθηκαν, κατά την τριμηνιαία περίοδο, στην οποία ανέκυψε το εν λόγω γεγονός, ή κατά οποιαδήποτε τριμηνιαία περίοδο, στην οποία το εν λόγω γεγονός ή οι συνέπειες αυτού συνέχισαν να υφίστανται, με βάση την πρόβλεψη εσόδων στο οικονομικό μοντέλο για την ίδια περίοδο. Ωστόσο, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης για ζημιές, που υπέστη λόγω γεγονότος ευθύνης του Δημοσίου, θα ληφθούν υπόψη και θα συμψηφιστούν οι πληρωμές προς τον παραχωρητή.

Σε συνέχεια, όμως, των συμβατικών προβλέψεων η αποζημίωση του παραχωρησιούχου ανέρχεται στο ποσό των 177.000.000 ευρώ. Συγκεκριμένα, 98.709.000 ευρώ για την Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια Α Α.Ε. και 79.154.00 ευρώ για την Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια Β Α.Ε.. Στο πλαίσιο αυτό, συμφωνήθηκε η μη καταβολή και ο συμψηφισμός της ετήσιας και μεταβλητής αμοιβής παραχώρησης για τα έτη 2019, 2020 και 2021. Εάν η επιβατική κίνηση του έτους 2021, του έτους που διανύουμε, μείνει κάτω από τα 30,8 εκατομμύρια επιβάτες η απαλλαγή αυτή θα επεκταθεί και στο έτος 2022.

Η εκτίμηση του ως άνω ποσού, του ποσού, δηλαδή, των 177.000.000 ευρώ, πραγματοποιήθηκε με μία συγκεκριμένη διαδικασία. Πραγματοποιήθηκε η εκτίμηση αυτή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από ανεξάρτητο ελεγκτικό οίκο διεθνούς κύρους, ύστερα από ανάθεση του ΤΑΙΠΕΔ. Η αποζημίωση αυτή αποτελεί πλήρη συμφωνία για τις απώλειες του παραχωρησιούχου, κατά το έτος 2020. Μετά τη νομοθετική κύρωσή της, ο παραχωρησιούχος θα παραιτηθεί από κάθε άλλη αξίωση για το έτος 2020, εξαιτίας των μέτρων αντιμετώπισης της πανδημίας Covid 19.

Με το δεύτερο άρθρο του σχεδίου νόμου, που έρχεται στην Επιτροπή μας, χορηγείται οικονομική ενίσχυση στην εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., σύμφωνα με την περίπτωση β΄, της παρ. 2΄, του άρθρου 107 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λόγω των συνεπειών που επέφερε το έκτακτο γεγονός της πανδημίας του κορωνοϊού Covid19.

Η οικονομική ενίσχυση περιλαμβάνει την άμεση επιχορήγηση προς την εταιρεία, με ποσό έως 51, 6 εκατομμύρια ευρώ και τη μη καταβολή και συμψηφισμό υποχρεώσεων προς το ελληνικό δημόσιο, έως του ποσού των 78,4 εκατομμυρίων ευρώ, έως 48, 4 εκατομμύρια ευρώ για το 2020, έως 15 εκατομμύρια ευρώ για το 2021 και ως 15 εκατομμύρια ευρώ για το 2022. Να σημειωθεί, ότι η χορήγηση της οικονομικής ενίσχυσης προς την εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Α.Ε., τελεί υπό την αίρεση της προηγούμενης έκδοσης εγκριτικής απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στην οποία θα προσδιορίζεται η χρονική περίοδος, επί της οποίας εγκρίνεται η ενίσχυση, καθώς και το ποσό αυτής.

Αντίστοιχα μέτρα κρατικών ενισχύσεων, στο πλαίσιο αποζημίωσης των διαχειριστών των αεροδρομίων, για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από έκτακτα γεγονότα, έχουν λάβει ή σκοπεύουν να λάβουν, όλες οι χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Να σημειωθεί, ότι η εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., ανταποκρινόμενη στον κρίσιμο ρόλο της, ως φορέας λειτουργίας και διαχείρισης μιας στρατηγικής υποδομής για τη χώρα, συνέχισε, καθ΄ όλη τη διάρκεια του έτους 2020, τη λειτουργία του αεροδρομίου, διασφαλίζοντας την εξυπηρέτηση της ελάχιστης, εναπομείνασας εμπορικής αεροπορικής κίνησης, αλλά και των εθνικών αναγκών, στο πλαίσιο της κρίσης.

Ωστόσο, η συνέχιση της λειτουργίας με ταυτόχρονη, σχεδόν, καθολική έλλειψη εσόδων, είχε και έχει, ιδιαίτερα, επιβαρυντικές συνέπειες, στην επιχειρηματική βιωσιμότητα της εταιρείας και στη διατήρηση των θέσεων εργασίας.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, αναγνωρίζοντας τη στρατηγική σημασία των υποδομών αυτών, που επηρεάζουν, έμμεσα ή άμεσα, το σύνολο του πληθυσμού της χώρας, φέρνει ρυθμίσεις που αποσκοπούν στην πρόληψη συνεπειών, με σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές προεκτάσεις, στηρίζοντας, ιδιαίτερα, τους εργαζόμενους στους τομείς των αερομεταφορών και του τουρισμού.

Στόχος του νομοσχεδίου του Υπουργείου Οικονομικών είναι πρώτον, να αποκατασταθούν οι ζημιές που προκάλεσαν τα ληφθέντα μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας, κατά το έτος 2020, στις άνω εταιρείες, παραχωρησιούχο και Αερολιμένα και δεύτερον, η συνέχιση της εύρυθμης λειτουργίας των αεροδρομίων της χώρας. Όλοι μπορούμε να καταλάβουμε, πόσο σημαντική είναι αυτή η ενίσχυση, αν σκεφτούμε πόσοι κλάδοι και πόσες χιλιάδες εργαζόμενοι εξαρτώνται από τη λειτουργία των αεροδρομίων.

Τέλος και αυτό πρέπει να σημειωθεί, σε κάθε περίπτωση, η κύρωση της Σύμβασης αποζημίωσης του παραχωρησιούχου είναι επ’ ωφελεία του ελληνικού δημοσίου και αποφεύγονται σοβαρές δημοσιονομικές αναταράξεις, καθώς υλοποιείται με συμψηφισμό -κρατήστε το αυτό κυρίες και κύριοι συνάδελφοι - ετήσιων αμοιβών παραχώρησης, για τα έτη 2019 έως 2021.

Με αυτά τα λίγα λόγια, ως Εισηγητής, καλώ τις παρατάξεις της Αντιπολίτευσης να υπερψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο. Να μην υπάρξει καμία επιφύλαξη, διότι είναι ένα νομοσχέδιο που λειτουργεί, πρωτίστως, για την εύρυθμη λειτουργία των αεροδρομίων, για την οικονομική ενίσχυση του αερολιμένα μας και κυρίως, για τη στήριξη δεκάδων κλάδων εργαζομένων και φυσικά, για τη στήριξη του τουρισμού, που αποτελεί πυλώνα της ελληνικής οικονομίας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Τρύφων Αλεξιάδης.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Ξεκινώντας και για να χαλαρώσουμε, ελπίζω η απουσία των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας να μην είναι ένα πολιτικό μήνυμα, είτε για τον Υπουργό, είτε για τον κ. Σπανάκη, και να συμβαίνει κάτι άλλο. Μέχρι το τέλος συνεδρίασης ελπίζω να το μάθουμε. Εμείς είμαστε εδώ, ακριβώς, επειδή καταλαβαίνουμε και τη σπουδαιότητα της συζήτησης αυτής της Σύμβασης και οτιδήποτε άλλο. Όμως, θα τα συζητήσουμε όλα αναλυτικά και θα πούμε τις απόψεις μας.

Επιτρέψτε μου, να ξεκινήσω, όχι από το νομοσχέδιο, αλλά από μία παράκληση προς τον ίδιο τον Υπουργό, αλλά και προς εσάς, κύριε Πρόεδρε. Αυτές τις ημέρες, στον δημόσιο λόγο της χώρας και στην κοινωνία, συζητούν όλοι για το θέμα των αντικειμενικών αξιών. Και συζητούν όλοι και ως προς το τι θα γίνει, ακριβώς, με τις αντικειμενικές αξίες και με τις επιπτώσεις που θα υπάρχουν, αλλά και με το τι άλλο θα συμπαρασύρει η αύξησή τους και, γενικώς, τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν γενικά.

Επειδή, πολύ σωστά, κύριε Σταϊκούρα, στο άρθρο σας στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, λέτε ότι «με προσοχή ακούμε και εξετάζουμε κάθε πρόταση που δύναται να ενδυναμώσει την εν λόγω μεταρρύθμιση», θεωρώ και εγώ ότι στα θέματα φορολογίας και σε άλλα, αλλά ειδικά σε θέματα φορολογίας, πρέπει να υπάρχει διάλογος. Σας καλούμε, λοιπόν, να οργανώσουμε μία συζήτηση την επόμενη ή την μεθεπόμενη εβδομάδα στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων, για να δούμε ποια στοιχεία έχουμε, ποιους φορείς πρέπει να καλέσουμε, ώστε να συζητήσουμε αναλυτικά το θέμα των αντικειμενικών αξιών και να ενημερωθούμε από εσάς, να ενημερωθεί η κοινωνία, να ενημερωθούν οι κοινωνικοί παραγωγικοί φορείς. Παράκληση, να έχουμε την άποψή σας, επί του θέματος αυτού, και αν προτίθεστε να προχωρήσουμε σε έναν τέτοιο διάλογο.

Σε ότι αφορά στο θέμα του νομοσχεδίου, ξεκινώ με μία υπενθύμιση, διότι καταλαβαίνω το τι θα ακούσουμε από άλλα Κόμματα της Αντιπολίτευσης ως κριτική. Αρκετοί δεν βλέπουν το τι γίνεται αυτή την περίοδο στην πολιτική ζωή του τόπου, αλλά βρίσκουν ευκαιρία, σε κάθε πολιτική δυνατότητα, να ασκήσουν κριτική προς την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ τα προηγούμενα χρόνια ή στο τι κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ τώρα. Ξεκαθαρίζω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ κυβέρνησε από το 2015 έως τον Ιούλιο του 2019 και κληρονόμησε σε πολλούς τομείς μία πολύ δύσκολη κατάσταση. Κληρονόμησε, μέσα σε ασφυκτικά πλαίσια, πολύ δύσκολες καταστάσεις. Μακάρι, κάποια στιγμή, να γίνει μία άλλη συζήτηση, είτε εδώ, είτε οπουδήποτε αλλού θέλει οποιοσδήποτε, για το τι κληρονομήσαμε, τι παραδώσαμε, τι παραλάβατε από εμάς και ελπίζω να παραδώσετε κάτι αντίστοιχο.

Σε ότι αφορά, όμως, σε αυτό το σχέδιο νόμου και σε ότι αφορά στα θέματα της δημόσιας περιουσίας, υπενθυμίζω σε όσους βιαστούν να μας κάνουν κριτική, ότι ο ΣΥΡΙΖΑ κληρονόμησε μία συγκεκριμένη κατάσταση και στα θέματα της δημόσιας περιουσίας και στα θέματα των λιμανιών, των αεροδρομίων και σε πολλούς άλλους τομείς, την οποία μπορέσαμε και διαχειριστήκαμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Πάνω σε αυτό δεχόμαστε να κάνουμε συζήτηση. Πάνω στις ευθύνες Νέας Δημοκρατίας-ΠΑΣΟΚ, ΠΑΣΟΚ-Νέας Δημοκρατίας, βρείτε τα μεταξύ σας. Δεν θα κάνουμε εμείς τον απολογισμό, ως προς το τι μας κληρονομήσατε και το τι κάνατε, είτε σε αυτούς τους τομείς, είτε σε άλλους.

Συζητάμε, λοιπόν, σήμερα μία Σύμβαση, μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και της εταιρείας Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια, του ελληνικού δημοσίου, δηλαδή. Βεβαίως, δεν έχουμε τη δυνατότητα σήμερα, αν και νομίζω ότι θα μας βοηθούσε στον διάλογο, να είναι και οι δύο εταιρείες παρούσες, για να μας ενημερώσουν ή να απαντήσουν σε ερωτήματα μας ή να θέσουν ζητήματα ή να λύσουν απορίες ή οτιδήποτε άλλο.

Εμείς, ούτως ή άλλως, είμαστε στη θετική κατεύθυνση, σε ό,τι αφορά στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, διότι υπερασπιζόμαστε την πολύ σοβαρή δουλειά που κάναμε στο θέμα των αεροδρομίων, των λιμανιών και σε πολλούς άλλους τομείς. Θεωρούμε, ότι, βεβαίως, και πρέπει να προχωρήσει το νομοσχέδιο αυτό, αλλά, βεβαίως, πρέπει από το Υπουργείο Οικονομικών να απαντηθούν συγκεκριμένα ζητήματα.

Όπως, για παράδειγμα, πολύ σωστά, αντιμετωπίζουμε τα θέματα της πανδημίας, σε σχέση με τα αεροδρόμια, διότι τα αεροδρόμια, εκτός από οποιαδήποτε άλλη επίπτωση στην οικονομία της χώρας, έχουν επιπτώσεις και σε εθνικά και σε άλλα ζητήματα. Όμως, υπάρχει απάντηση για το τι γίνεται με τις επιχειρήσεις που ενεργοποιούνται μέσα στα αεροδρόμια; Δηλαδή, με τις επιχειρήσεις που έχουν συμβάσεις με τη FRAPPORT και που έχουν πληγεί και αυτές από την πανδημία; Θα είναι, πραγματικά, περίεργο να συζητούμε το πώς -πολύ σωστά- θα αποζημιώσουμε, λόγω της πανδημίας, μία εταιρεία, αλλά όταν η ίδια η εταιρεία έχει κάνει συμβάσεις με άλλες εταιρείες που ενεργοποιούνται στα αεροδρόμια, εκεί να λέμε «όχι, πληρώστε τα κανονικά όλα» και αυτές να αναγκάζονται να πληρώνουν ενοίκια, να απολύουν εργαζόμενους, κ.λπ..

Θα πρέπει, όμως, κύριε Υπουργέ, πριν προχωρήσουμε στην επικύρωση και στην ψήφιση αυτής της Σύμβασης στην Ολομέλεια, να μας ενημερώσετε με κάποιον τρόπο για όλα αυτά τα οποία αναφέρονται από τη σελίδα 211 και μετά. Από το μέσον, δηλαδή, της συγκεκριμένης Σύμβασης και πιο συγκεκριμένα από εκεί που λέει το «λαμβάνοντας υπόψη και μετά». Να μας ενημερώσετε, λοιπόν, για όλα αυτά που από το σημείο 6,7,12,13,14,15, όπως και για άλλα, αναφέρονται στη Σύμβαση. Μας καλείτε να επικυρώσουμε μία Σύμβαση που λέει αόριστα, ότι με βάση την τάδε επιστολή που έκανε η εταιρεία, με βάση την απάντηση του ΤΑΙΠΕΔ, με βάση το τάδε έγγραφο που έστειλε, με βάση το τάδε έγγραφο που έστειλε, με βάση το τάδε έγγραφο της μονάδας αποκρατικοποίησης. Όμως, πώς θα επικυρώσουμε αυτή τη Σύμβαση, αν εμείς δεν έχουμε μία ενημέρωση;

Αν υπάρχει οποιοδήποτε πρόβλημα ανάρτησης ή διαύγειας ή οτιδήποτε άλλο, μπορεί να υπάρχει μία συνεννόηση, να υπάρχει μία ενημέρωση των Κομμάτων, για να ξέρουμε τι, ακριβώς, ψηφίζουμε, διότι μας καλείτε να ψηφίσουμε μία Σύμβαση, αλλά για όλα αυτά που αναφέρονται στη Σύμβαση αυτή δεν έχουμε ενημερωθεί και δεν τα ξέρουμε. Νομίζω ότι είναι και θέμα στοιχειώδους κοινοβουλευτικής διαδικασίας και κοινοβουλευτικής τάξης.

Αυτό δεν είναι κάτι που μπορείτε να επικαλεστείτε χρονική πίεση, ότι, δηλαδή, «τι άλλο να κάνουμε, δεν προλαβαίνουμε», διότι από τις 27 Μαρτίου του 2020 έχει αρχίσει αυτή η αλληλογραφία. Θα μπορούσε να υπάρχει δική μας ενημέρωση σε αυτά τα ζητήματα, διότι εμείς θέλουμε να βοηθήσουμε και να συνεισφέρουμε. Ειδικά εμείς στον ΣΥΡΙΖΑ θέλουμε να προχωρήσουμε και να ολοκληρώσουμε το έργο που ξεκινήσαμε, διότι ξέρουμε, όταν κάποια στιγμή η Νέα Δημοκρατία παραδώσει την εξουσία, τι θα παραλάβουμε και σε αυτόν τον τομέα και σε άλλους. Θα πρέπει, λοιπόν, να έχουμε μία ενημέρωση, πριν από τη συζήτηση στην Ολομέλεια για όλα αυτά τα οποία αναφέρονται και τα οποία δεν έχουν έρθει σε γνώση μας. Είναι σημαντικότατο αυτό και επιμένουμε και παρακαλώ να το λάβετε υπόψη και να μας απαντήσετε.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, ξέρετε τη μανία μου να διαβάζω τα νούμερα και να ψάχνω κάτι περίεργα πράγματα. Άκουσα από τον Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας να λέει κάποια νούμερα, αλλά, μάλλον, από την ακουστική της Αίθουσας, δεν άκουσα το άθροισμα. Εγώ τα άθροισα 308 εκατομμύρια. Είναι σωστό το νούμερο; Είναι λιγότερο ή περισσότερο;

Αν είναι σωστό το νούμερο 308 εκατομμύρια, νομίζω, ότι δεν μπορούμε να μείνουμε στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και πρέπει να υπάρξουν πολλές διευκρινίσεις, διότι η Έκθεση που μας έχετε δώσει αναφέρεται σε συγκεκριμένα θέματα, τα οποία αφορούν στη Σύμβαση του ελληνικού δημοσίου με μία εταιρεία, για την οποία σας λέμε, ότι είμαστε αυτοί που την προχωρήσαμε και είμαστε σε θετική κατεύθυνση, αλλά πρέπει να ενημερωθούμε.

Δεν μπορεί να υπάρχουν φράσεις, όπως «δαπάνη έως του ποσού» ή «απώλεια εσόδων ύψους τόσο περίπου» ή «έως του ποσού τόσο περίπου» ή πιο κάτω να λέει για «απώλεια εσόδων από τη συνομολόγηση της συμφωνίας αποζημίωσης», χωρίς να λέει ποσό ή πιο κάτω να αναφέρεται η «ενδεχόμενη απώλεια εσόδων», χωρίς να προσδιορίζει ποσό και γενικώς να γίνεται λόγος για «απώλεια εσόδων» και να εξηγεί και να λέει, ότι «η εν λόγω απώλεια δεν δύναται να προσδιοριστεί και εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά». Τα καταλαβαίνουμε αυτά, αλλά επειδή και εσείς ως Αντιπολίτευση -και σας θυμάμαι και εσάς ως ομιλητή σε πολλά νομοσχέδια- επιμένατε σε αυτό, αυτός είναι ο ρόλος της Αντιπολίτευσης. Θέλουμε περισσότερες διευκρινίσεις σε αυτό το ζήτημα και θέλουμε περισσότερα στοιχεία.

Και επειδή ο αρμόδιος Υπουργός, γι’ αυτά τα στοιχεία, ο κ. Σκυλακάκης, φαντάζομαι ότι θα έρθει, είτε στην Ολομέλεια, είτε εδώ, για να μας ενημερώσει, καθώς έχει την πολιτική ευθύνη για το Γενικό Λογιστήριο, ξέρετε μας έχει φοβίσει λίγο με αυτό που είχε πει, ότι «κάθε ευρώ που δαπανούμε είναι μελλοντικό δάνειο». Άρα, είμαστε πολύ φειδωλοί και επειδή και εσάς σας ακούμε, κατά καιρούς, που λέτε διάφορα πράγματα, αφήνω στην άκρη τη δήλωσή του του περί ενοικίων που ήταν μία «καταπληκτική» δήλωση. Δηλαδή, ένας Υπουργός αναρμόδιος για το θέμα των ενοικίων, αρμόδιος μόνο ως προς την πολιτική του ιδιότητα, γιατί μπορεί να έχει άλλες ιδιότητες, όπως το να έχει πολλά ακίνητα ο άνθρωπος, αναρμόδιος, όμως, να καθορίζει την τιμή των ενοικίων, να λέει, ότι αυξάνονται οι αντικειμενικές αξίες και θα αυξηθούν τα ενοίκια. Δεν υπάρχει προηγούμενο στην πολιτική ζωή της χώρας Υπουργός να λέει κάτι τέτοιο, αλλά εκείνος το είπε.

Εν πάση περιπτώσει, επειδή ο αρμόδιος Υπουργός μας έφερε μία Έκθεση που έχει πολλές ασάφειες, παράκληση μέχρι την Ολομέλεια αυτά να ξεκαθαριστούν και να πάμε σε έναν ήρεμο και ουσιαστικό διάλογο, ώστε να συνεισφέρουμε όλοι με την ψήφο μας στο να προχωρήσει και αυτή η υπόθεση.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για τον χρόνο σας.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Σκανδαλίδης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ’ αρχάς, ως Κίνημα Αλλαγής επισημαίνουμε, ότι, προφανώς, μας απασχολεί η εύρυθμη λειτουργία των αεροδρομίων, τόσο για την εξυπηρέτηση των επιβατών εσωτερικώς, όσο και για τη λειτουργία τους ως πύλες εισόδου στη χώρα. Προφανώς, αυτό πρέπει να γίνεται σε συνεννόηση με τους παραχωρησιούχους και πάντα με τη δέουσα διαφάνεια.

Για να δούμε, όμως, τα πράγματα αντικειμενικά, γιατί υπάρχουν διάφορα ερωτήματα. Ξεκινάμε με την περίπτωση των περιφερειακών αεροδρομίων. Μας λέτε, ότι υπάρχει απόκλιση από το επικαιροποιημένο οικονομικό μοντέλο. Πείτε μας ποιο είναι το οικονομικό μοντέλο; Εμείς δεν έχουμε πρόσβαση στο οικονομικό μοντέλο, ούτε καν το αρχικό, όταν κυρώθηκε η Σύμβαση το 2016, γιατί η τότε Κυβέρνηση το πήρε σε cd, όπως καταγράφεται στη σύσταση. Ας ελπίσουμε, ότι ο ΣΥΡΙΖΑ μπορεί να κάνει μία στοιχειώδη αντιπαραβολή, αν δεν το έχασαν το cd.

Μας λέτε τα ποσά που πιστοποιεί η Interlaid και η Price Waterhouse. Ωραία. Μπορούμε να δούμε τις Εκθέσεις έστω και εδώ στην Επιτροπή; Δεν είπαμε να τα κάνουμε φέιγ βολάν, αλλά μας ζητάτε να κυρώσουμε μία Σύμβαση με οικονομικά στοιχεία, χωρίς να ξέρουμε τα οικονομικά στοιχεία.

Να σας πούμε τι μας προβληματίζει ιδιαίτερα; Η Κυβέρνηση με τη Σύμβαση αναγνωρίζει, ότι συντρέχει γεγονός ευθύνης Δημοσίου, για να ενεργοποιηθεί αυτή η ρήτρα. Αυτό, μάλλον, δεν ήταν αυτονόητο εξαρχής, γιατί στη Σύμβαση περιγράφεται μία διαδικασία, κατά την οποία το Δημόσιο είχε μία πολύ διαφορετική στάση στην αρχή.

Όπως περιγράφεται στα σημεία 6 και 7 του σκεπτικού της, υπό κύρωση, Σύμβασης το α΄ τετράμηνο του 2020, δημιουργήθηκε διαφορά, σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης. Η διαφορά αυτή οδηγήθηκε σε Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικής Διαφοράς. Στη συνέχεια, όμως, ως δια μαγείας, βρέθηκε η κοινή συνισταμένη. Όμως, δεν αποσαφηνίζεται το ποια ήταν η ένσταση του ελληνικού δημοσίου. Έτσι μας ζητάτε να κυρώσουμε μία Σύμβαση, επί μιας οικονομικής βάσης, που δεν μπορούμε να πιστοποιήσουμε και για την οποία εσείς δεν συμφωνούσατε εξαρχής.

Φυσικά, ένα ερώτημα που, επίσης, παραμένει είναι, γιατί αυτή τη Σύμβαση δεν την καταθέσατε και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να εγκριθεί, αφού, ήδη, αναγνωρίζεται στην Αιτιολογική Έκθεση, ότι και άλλες χώρες ζήτησαν έγκριση για ενίσχυση των περιφερειακών αεροδρομίων.

Εμείς δεν δεχόμαστε το επιχείρημα, ότι η εν λόγω Σύμβαση δεν χρειάζεται να εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επειδή είναι απόρροια των προβλέψεων της Σύμβασης Παραχώρησης για δύο λόγους. Πρώτον, γιατί υπάρχουν, προφανώς, πολλά ερμηνευτικά στοιχεία που προκάλεσαν και τη δρομολόγηση της διαδικασίας στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικής Διαφοράς. Δεύτερον, ήταν μία απλή και ξεκάθαρη διαδικασία, βάσει των προβλεπόμενων της Σύμβασης Παραχώρησης, η κύρωση της νέας Σύμβασης από τη Βουλή, μάλλον, θα ήταν περιττή.

Ωστόσο, αν ζητάτε τη δική μας ψήφο, πρέπει να προσφέρετε επαρκή τεκμηρίωση. Δεν μας αρκούν οι υπογραφές, ούτε οι δικές σας, ούτε του παραχωρησιούχου, ούτε φυσικά του ΤΑΙΠΕΔ. Άρα, είμαστε επιφυλακτικοί, σε ότι αφορά στην ψήφιση.

Πάμε τώρα στο ζήτημα της κρατικής ενίσχυσης του Διεθνούς Αερολιμένα με 130 εκατομμύρια ευρώ. Θα ήθελα να ξεκινήσω με ένα θέμα που αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση. Θα έλεγα, μάλιστα, ότι υπάρχει ένα μείζον θεσμικό ατόπημα. Μας αναφέρετε στην Έκθεση Αξιολόγησης, ότι για το ζήτημα αυτό στη διαβούλευση συμμετείχαν οι εκπρόσωποι από το γραφείο του Υπουργού Οικονομικών, από το γραφείο του Γενικού Γραμματέα Δημοσιονομικής Πολιτικής, από το γραφείο του Γενικού Γραμματέα Οικονομικής Πολιτικής, από το γραφείο του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εκπρόσωποι από την Κεντρική Μονάδα Κρατικών Ενισχύσεων και από τη Μονάδα Αποκρατικοποιήσεων Διαχείρισης Κινητών Αξιών και Επιχειρησιακού Σχεδιασμού.

Η έννοια της διαβούλευσης αφορά την κοινωνία, όχι τους μετακλητούς των γραφείων σας και τη Δημόσια Διοίκηση. Δεν κάνατε διαβούλευση. Νομίζω ότι αφορά τους Έλληνες πολίτες τα 130 εκατομμύρια ευρώ που θα πληρώσουν και το τι γίνεται στο μεγαλύτερης αξίας περιουσιακό στοιχείο που έχει η χώρα.

Μπορείτε να παραδεχτείτε, ότι δεν χρειάζεται διαβούλευση, όπως έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ με τον ν.4594/2019, όπου κύρωσε τη Σύμβαση Παρατάσεως για είκοσι χρόνια, από το 2026 έως το 2046; Τότε που δεν έπρεπε να διαδοθεί στην κοινωνία το ζήτημα της απόπειρας υποκοστολόγησης, κατά, τουλάχιστον, 630 εκατομμύρια ευρώ του δικαιώματος παράτασης της Σύμβασης, που είχε το ελληνικό δημόσιο με το ΤΑΙΠΕΔ και από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, με αποτέλεσμα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να κρίνει, ότι η διαδικασία αυτή θα συνεπαγόταν τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, λόγω της χαμηλής αποτίμησης που δεν συνάδει με τις συνθήκες της αγοράς. Υπάρχουν τα Πρακτικά της Βουλής.

Τότε ο κ. Βορίδης, έλεγε, ότι «αν ήταν ο δικηγόρος σας που διαπραγματευόταν αυτό για την περιουσία σας και ο ένας δικηγόρος σας έφερνε 280 εκατομμύρια και πηγαίνατε σε έναν άλλο και σας έφερνε 1,1 δισεκατομμύρια, τι θα σκεφτόσασταν για τον πρώτο; Πολλά θα περνούσαν από το μυαλό σας».

Όπως, και ο κ. Δένδιας, έλεγε, ότι «αυτός, ο οποίος είχε συμφωνήσει 480 εκατομμύρια, μετά από λίγες εβδομάδες αποδέχεται 700 εκατομμύρια παραπάνω, χωρίς καμία αντίρρηση και ο κ. Υπουργός των Οικονομικών δεν απολύει τη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ». Πέρασε καιρός και οι ευθύνες, στις οποίες αναφερθήκατε, δεν διερευνήθηκαν.

Τώρα έρχεται η σειρά της Νέας Δημοκρατίας να εμπλακεί σε μία κρατική ενίσχυση προς τον Διεθνή Αερολιμένα, την οποία, μάλιστα, θεσπίζει, χωρίς να έχει πάρει την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και απεμπολώντας την ευκαιρία να διορθώσει, έστω και μερικώς, τη ζημιά που προκλήθηκε. Κι εσείς καταδεικνύετε το 2019, από τον τρόπο που παρατάθηκε η Σύμβαση Παραχώρησης, ούτε καν με τη διεκδίκηση ανάλογων δικαιωμάτων συμμετοχής στα θέματα διοίκησης και μετοχικής συμμετοχής στο αεροδρόμιο, που πέτυχαν άλλες χώρες, σε περιπτώσεις που χορηγήθηκαν ad hoc ενισχύσεις.

Υπάρχει και ένα ακόμη θέμα ουσίας. Κοστολογήσατε μόνοι σας, μαζί με τον παραχωρησιούχο, ότι η ενίσχυση που θα δώσετε, πρέπει να είναι 130 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς να έχετε πάρει έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ζητάτε από την Ελληνική Βουλή να την εγκρίνει. Γιατί τέτοια βιασύνη; Γιατί δεν την κοινοποιήσατε νωρίτερα;

Καταθέσατε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς έγκριση την ad hoc ενίσχυση για την Aegean, ύψους 120 εκατομμυρίων ευρώ. Καταθέσατε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την έγκριση εγγυήσεων δανείων, ύψους 90,5 εκατομμυρίων ευρώ που θα συνάψει η εταιρεία Energean. Θα καταθέσετε, έστω και με καθυστέρηση, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς έγκριση την ad hoc ενίσχυση προς τον Διεθνή Αερολιμένα, ύψους 130 εκατομμύρια ευρώ;

Παραλείψετε, όμως, να στείλετε την έγκριση για την ad hoc κρατική ενίσχυση της Τράπεζας Πειραιώς, ύψους, τουλάχιστον, 2,36 δισεκατομμυρίων ευρώ, με την οποία την ανακεφαλαιοποιήσατε, έμμεσα και με τρόπο, ώστε κάποια προνομιακοί επενδυτές να αυτοανακηρυχθούν σε «ακρογωνιαίους» επενδυτές.

Η Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κινήματος Αλλαγής, σε μία σχετική Ερώτηση που σας κατέθεσε από τις 19/4/2021, για αίτηση κατάθεσης εγγράφων, έθεσε τα συγκεκριμένα ερωτήματα για τη μεθόδευση της μετατροπής των μετατρέψιμων νομολογιών και την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Τράπεζας Πειραιώς. Ουσιαστικά, αφήσατε αυτά τα ερωτήματα αναπάντητα, κύριε Υπουργέ, παρ’ όλο που έχει παρέλθει η σχετική κοινοβουλευτική προθεσμία.

Μία τελευταία γενικότερη παρατήρηση. Εγώ πιστεύω, ότι αυτή η πολιτική, κάποια στιγμή, όπου κοινωνικοποιούμε τις ζημίες σήμερα και ιδιωτικοποιούμε τα κέρδη αύριο, πρέπει να σταματήσει. Μπαίνει το ελληνικό δημόσιο σε μία μετοχική σύνθεση, παίρνει τις συμμετοχές αντίστοιχα, δεν λέμε να πάρει τη στρατηγική της επιχείρησης ή να πάρει το management ή οτιδήποτε άλλο, να έχει έναν λόγο, εν πάση περιπτώσει, στην εξέλιξη των πραγμάτων στην επιχείρηση, την οποία δανείζει ή της χαρίζει εκατομμύρια.

Αυτό θα μπορούσε να γίνει, έστω και τώρα, για τη δεύτερη περίπτωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, που είναι κρατική Σύμβαση, γιατί για την πρώτη είναι πιο δύσκολο. Ακόμη και εκεί θα έπρεπε να αναζητηθεί, έστω και τώρα, μία λύση. Νομίζω ότι αυτό είναι το κύριο σημείο, κατά την άποψή μας, που δοκιμάζει αυτή τη Σύμβαση που μας φέρατε.

Εμείς επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, αφού ακούσουμε τις εξηγήσεις σας και τις απαντήσεις που θα δώσετε στα ερωτήματά μας.

Σας ευχαριστώ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΝΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Σας ευχαριστώ πολύ.

Η πολιτική σας είναι δεδομένη και με την ευκαιρία της συζήτησης του αντεργατικού «τερατουργήματος». Ένταση της αντιλαϊκής επίθεσης, «πακτωλός» δισεκατομμυρίων ευρώ και ιδιωτικοποιήσεις, για να ταξιδεύουν, όλο και πιο ψηλά, τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων. Όταν μειώνονται τα κέρδη, τότε υπάρχει ο Κρατικός Προϋπολογισμός, δηλαδή, τα λεφτά του λαού, για να «μπουκώνετε» τους ομίλους, για αναπλήρωση απωλειών, για οικονομική ενίσχυση, για απαλλαγές από τις ετήσιες δόσεις παραχώρησης και για συμψηφισμούς που περιέχονται στο παρόν νομοσχέδιο - Σύμβαση. Όταν έχουν, όμως, «τρελά» κέρδη δεν τους ζητάτε τίποτα.

Όμως, απαλλαγές και συμψηφισμούς δεν κάνετε σε λαϊκά νοικοκυριά. Αντίθετα, τους έχετε στους μακρείς καταλόγους με τους χιλιάδες πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας.

Αυτό που δεν μπορεί να κρυφτεί είναι, ότι η βασική προϋπόθεση για την καπιταλιστική ανάπτυξη και στους κλάδους της διαχείρισης των υποδομών, των αερομεταφορών και η ένταση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων, τα ωράρια - «λάστιχο», η εναλλαγή κακοπληρωμένης εργασίας και ανεργίας, είναι στη διάθεσή τους. Όπως δεν μπορεί να κρυφτεί και το γεγονός, ότι το άνοιγμα του τουρισμού γίνεται και φέτος με τα γνωστά πρωτόκολλα του κεφαλαίου, που δημιουργούν πρόσθετους κινδύνους για εργαζόμενους, επισκέπτες, κατοίκους τουριστικών περιοχών και όχι μόνο.

Ταυτόχρονα, η υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος της Fraport, μετά την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων από τον ΣΥΡΙΖΑ, το 2015, είχε ως «καύσιμο» το χαμηλό αντίτιμο για την παραχώρηση, τους χαμηλούς μισθούς και τα «τσακισμένα» δικαιώματα των εργαζομένων στον κλάδο των κατασκευών που υλοποίησαν αυτά τα έργα. Βέβαια, και νέα πακέτα, άμεσης και έμμεσης, χρηματοδότησης που πληρώνει ο λαός, όπως η προκλητική απαλλαγή του ομίλου από το αντίτιμο παραχώρησης για το διάστημα τριών και ίσως τεσσάρων χρόνων, με την αιτιολογία της πανδημίας.

Επίσης, και σε περίοδο πανδημίας και χασούρας κερδών αποζημιώνετε πλουσιοπάροχα τους ομίλους, όχι μόνο την Fraport, αλλά ακτοπλόους, εφοπλιστές, Aegean και άλλους. Την ίδια στιγμή, φροντίζετε τα έξοδά τους, σχεδόν, να μηδενίζονται, αφού εργαζόμενοι βγαίνουν σε αναστολή και δεν σας νοιάζει και το πώς θα ζήσουν αυτοί οι εργαζόμενοι, όταν μειώνεται ο μισθός τους ή όταν η σύμβασή τους, που τελειώνει πολύ νωρίτερα, δεν ανανεώνεται.

Βέβαια, όλα αυτά τα έχουμε και σε αυτά τα περιφερειακά αεροδρόμια. Γίνονται σε συνέχεια της ολοκλήρωσης του επενδυτικού προγράμματος, ύψους 440 εκατομμυρίων, για την αναβάθμιση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων διαχείρισης από τη FRAPORT GREECE, η οποία έχει βάλει στο «χέρι» μία σειρά από σημαντικές πύλες της χώρας.

Δεν είναι μόνο αυτά. Περίπου, 1.700 πυροσβέστες είναι εκτός επιχειρησιακού σχεδιασμού, ακόμη και την αντιπυρική περίοδο, καθώς στελεχώνουν τις υπηρεσίες των ιδιωτικών αεροδρομίων, της FRAPORT και του «Ελευθέριος Βενιζέλος» και των ιδιωτικών αξόνων και αλλού.

Βέβαια, χιλιάδες εργαζόμενοι στα περιφερειακά αεροδρόμια είναι ακόμη σε αναστολή. Είναι, κυρίως, σε εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, που με συμβάσεις εργασίας, που αποτελούν «ομηρία» για τους εργαζόμενους, δουλεύουν χρόνια στα αεροδρόμια, είτε στα περιφερειακά όλης της χώρας, είτε στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και τώρα είναι στην κυριολεξία στον «αέρα». Αυτό αποδεικνύεται, άλλωστε, και από τις μισθοδοσίες των εργαζομένων, αλλά και την ασφαλιστική τους ενημερότητα. Κι όμως, αυτοί οι εργαζόμενοι έχουν μείνει εκτός από οποιονδήποτε μηχανισμό στήριξης.

Αλήθεια, πώς διασφαλίζεται το εισόδημα όλων αυτών των εργαζομένων που μέχρι τώρα βρίσκονται χωρίς κανένα εισόδημα; Όσοι από αυτούς ήταν στο Ταμείο Ανεργίας, η επιδότησή τους έληξε και δεν έχουν εργαστεί καθόλου αυτή τη χρονιά, -πάντα μιλάω για τα περιφερειακά αεροδρόμια-, από τον Μάρτιο του 2020 και έπειτα, ενώ δεν έχουν ενταχθεί στον μηχανισμό στήριξης.

Γιατί, όμως, δεν διασφαλίζεται, τουλάχιστον, η ασφαλιστική τους κάλυψη, με δωρεάν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη; Μήπως γι’ αυτό έχετε αρνηθεί όλες οι κυβερνήσεις να γίνουν αυτοί οι εργαζόμενοι αορίστου χρόνου, αφού έχουν, τουλάχιστον, μία δεκαπενταετία δουλειάς και καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες σε αυτές τις εταιρείες;

Ούτε, όμως, φροντίσατε να τους εντάξετε, ότι ανήκουν και συντρέχει γεγονός ευθύνης δημοσίου, ώστε να κριθούν άκυρες οι απολύσεις αυτών των εργαζομένων που εργάζονται με αυτούς τους όρους και έγιναν μέσα στον Μάρτιο, δηλαδή, με συνεχείς ανανεώσεις συμβάσεων ορισμένου χρόνου, κάτι που αποδεικνύεται, όπως είπα και πριν, από τις μισθοδοσίες, αλλά και από τα ένσημά τους, ώστε και αυτοί οι εργαζόμενοι να επιστρέψουν στη δουλειά τους. Μιλάω πάντα για τις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

Αντί γι’ αυτό, φροντίσατε, αποκλειστικά μόνο, να ενισχύσετε οικονομικά και προνομιακά τους ομίλους, όπως στην περίπτωσή μας, τη FRAPORT και γι’ αυτό και εμείς καταψηφίζουμε, όπως, βεβαίως, καταψηφίσαμε και την παραχώρηση.

Ευχαριστώ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε από το ότι έχουμε μία Σύμβαση που προετοιμάστηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο ανήκει στο Υπερταμείο των ξένων, που ιδρύθηκε το 2016, ενώ ήταν προϋπόθεση του 3ου μνημονίου, που υπογράφηκε από τα τρία Κόμματα της τρόικας εσωτερικού το 2015. Το Υπερταμείο δεν υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο, ο καθορισμός της συμφωνίας έγινε, σε συνεργασία με τους παραχωρησιούχους, ενώ στη Βουλή κατατίθεται, απλά και μόνο, για επικύρωσή του από την κομματική πλειοψηφία.

Ελπίζουμε όχι από τα υπόλοιπα Κόμματα που συμφώνησαν με τη «σκανδαλώδη» σύμβαση «ξεπουλήματος» των δεκατεσσάρων αεροδρομίων, καθώς, επίσης, με την επέκταση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, πέρυσι.

Το θέμα της στήριξης των δεκατεσσάρων αεροδρομίων της FΡΑPORT, «κυοφορείται», προετοιμάζεται καλύτερα, από το προηγούμενο έτος. Μαζί με την ενίσχυση των αυτοκινητοδρόμων των ΕΣΠΑ με 40 εκατομμύρια ευρώ, όπως θα τα καταθέσουμε αργότερα στα Πρακτικά. Γιατί, αλήθεια, καθυστέρησε τόσο πολύ; Για να μην υπάρξουν αντιδράσεις; Παντού αναφερόταν, όπως, επίσης, θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Εμείς, πάντως, είμαστε γενικότερα, εναντίον αυτών των καταχρηστικών διεκδικήσεων, ενώ δεσμευόμαστε να κάνουμε ό,τι μπορούμε, για να αλλάξουμε τις παρούσες συμβάσεις προς όφελος φυσικά του Δημοσίου.

Συνεχίζοντας, στη Σύμβαση της FRAPORT, είναι απαράδεκτο, να μην έχει επισυναφθεί η μελέτη της Deloitte, που στοιχειοθετεί το διεκδικούμενο ποσό, το οποίο εμείς θεωρούμε αβάσιμο, με βάση λεπτομερείς δικούς μας υπολογισμούς. Αναφέρουμε τη Deloitte, με βάση δημοσιεύματα που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, όπου εάν είναι σωστά, θα έπρεπε να ενημερωθούμε, επιπλέον, σχετικά με την εμπειρία της εταιρείας σε ανάλογα θέματα. Εκτός αυτού, θα έπρεπε να γνωρίζουμε τα άτομα που την συνέταξαν, καθώς, επίσης, τις προϋποθέσεις και τους περιορισμούς που τους τέθηκαν. Αυτή είναι η συνηθισμένη πρακτική σε όλες τις χώρες του εξωτερικού, όταν αγοράζει κανείς τέτοιου είδους υπηρεσίες και τις χρησιμοποιεί για τη λήψη αποφάσεων.

Περαιτέρω, έχουμε την άποψη, πως δεν είναι ευθύνη του Δημοσίου αυτό που συνέβη, αφού πρόκειται για ένα γεγονός δυσμενές ή ανωτέρας βίας, κατά τους ορισμούς της Σύμβασης. Ειδικότερα, η διακοπή της λειτουργίας των αεροδρομίων οφείλεται στην πανδημία που ξεκίνησε, όπως είναι σήμερα γνωστό, από την Κίνα, καθώς, επίσης, στην αναστολή των πτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε ότι αφορά δε, στο λάθος της Κυβέρνησης, σχετικά με το lockdown, δεν αφορά τους μήνες υψηλής κίνησης. Ακόμη και αν δεν έκανε το συγκεκριμένο λάθος, η κίνηση στα αεροδρόμια εξαρτάται και από άλλα κράτη.

Σύμφωνα με το άρθρο 45.3 της Σύμβασης Παραχώρησης, σε περίπτωση δυσμενούς γεγονότος θα έπρεπε η FRAPORT να επιδώσει επιστολή γνωστοποίησης γεγονότος, η οποία θα σήμαινε πως δεν είναι πληρωτέα η αμοιβή παραχώρησης. Κατατέθηκε, αλήθεια, μία τέτοια επιστολή;

Επίσης, κατά το άρθρο 45.10, το συγκεκριμένο δικαίωμα μη πληρωμής παύει να υφίσταται με τη λήξη του δυσμενούς γεγονότος, οπότε πρέπει να πληρώνεται ξανά η αμοιβή παραχώρησης.

Τέλος, εάν δε συμφωνεί η FRAPORT, θα ήταν καλύτερα να επιλεχθεί η διαιτησία, σύμφωνα με το άρθρο 39 της Σύμβασης, καταθέτοντας τα Πρακτικά, τους ορισμούς των γεγονότων, καθώς, επίσης, τους ορισμούς απόδοσης, μαζί με τους μετόχους της FRAPORT και με τα διεθνή αεροδρόμια που διαχειρίζεται.

Περαιτέρω, με την παρούσα συμφωνία, η FRAPORT GREECE διεκδικεί αποζημίωση από το Δημόσιο, ύψους 177,9 εκατομμυρίων ευρώ, μέσω της μη καταβολής στο ΤΑΙΠΕΔ της ετήσιας αμοιβής παραχώρησης για τα έτη 2019 έως και 2021. Ενδεχομένως, όμως και για το 2022, εάν η επιβατική κίνηση είναι κάτω των 30,8 εκατομμυρίων επιβατών, κάτι που, προφανώς, θα συμβεί. Εκτός αυτού, αναφέρεται πώς θα υπάρξει μία επόμενη διαπραγμάτευση για το 2023 και μετά, καλή τη πίστει, γεγονός που δημιουργεί, προφανώς, πολλές επιφυλάξεις.

Εν προκειμένω, όπως έχουμε, ήδη τονίσει, δεν κατανοούμε για ποιον λόγο πρέπει να αποζημιώσει το Δημόσιο την εταιρεία, ούτε τι πρέπει να αποζημιώσει, σημειώνοντας πως, σύμφωνα με δημοσιεύματα, η Deloitte εκτίμησε ότι η απώλεια της FRAPORT, σε επίπεδο κερδών, προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων, ήταν 177.864.233 ευρώ.

Εμείς, ασφαλώς, δεν συμφωνούμε, σχετικά με την ύπαρξη εγγυημένων εσόδων, θεωρώντας πως υπάρχει μεν, εγγυημένη απόδοση ιδίων κεφαλαίων -το συναντάμε παντού, κακώς βέβαια- αλλά δεν υπεισέρχεται το κράτος, επειδή καλύπτεται από την αύξηση των τελών.

Υπενθυμίζουμε εδώ, ότι από πέρυσι αναφερόταν πως θα ζητούσε αποζημίωση η γερμανική εταιρεία, ύψους 175 εκατομμυρίων ευρώ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Αυτό, όταν πρωτακούστηκε, είχε φανεί, απόλυτα, εξωφρενικό.

Δεν είναι λογικό, λοιπόν, να απορούμε για τη «σύμπτωση» της παρούσας διεκδίκησης, κατά τους υπολογισμούς της Deloitte με τότε; Αλήθεια, τι συνέβη με τη συμφωνία συμβιβασμού με το Δημόσιο, που αναφερόταν στα τέλη του 2020, κατά την οποία θα αναστέλλονταν, για ένα περιορισμένο διάστημα, ορισμένες από τις πληρωμές των 22,9 εκατομμυρίων, αντί της όποιας ενίσχυσης; Υπενθυμίζουμε, πάντως, ότι η FRAPORT διεκδικούσε με το «καλημέρα» αποζημιώσεις από την Ελλάδα, όπως τα 60 εκατομμύρια ευρώ, φυσικά δεν τα πήρε όλα, επειδή ήταν σε χειρότερη κατάσταση, απ’ ότι περίμενε, όταν τα παρέλαβε, ενώ δαπάνησε, δήθεν, τρία εκατομμύρια ευρώ μόνο για τις τουαλέτες. Το θυμόμαστε όλοι μας.

Κλείνοντας με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, οι μέτοχοί του είναι η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας με 25%, το ΤΑΙΠΕΔ με 30%, η ALLIANCE GmBH με 26,7%, συν οκτώ μετοχές, η AviAlliance GmBH με 13,3% και, φυσικά, η οικογένεια Κοπελούζου με το γνωστό 5%, μείον, όμως, σε αυτή την περίπτωση, οκτώ μετοχές.

Το 2020, είχε ζημίες, μετά από φόρους, ύψους 41,9 εκατομμυρίων, από κέρδη 174,4 εκατομμύρια, το 2019, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, με οκτώ εκατομμύρια επιβάτες, συνολικά, από 25,5 εκατομμύρια το 2019. Τους πρώτους πέντε μήνες του 2021, είχε μόνο 1,5 εκατομμύρια επιβάτες, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, παρουσιάζοντας μείωση 81,9%, σχετικά με το 2019. Με βάση τις Οικονομικές Καταστάσεις του 2020, στη σελίδα 40, για να είμαστε ακριβείς- έχει ευνοηθεί από το Πρόγραμμα SURE. Δεν γνωρίζουμε το ακριβές ποσό, αλλά, συνολικά, η μείωση των εξόδων του ήταν 47.743.438 ευρώ. Μέρος τους, ίσως, καλύφθηκε από το SURE.

Σύμφωνα με το άρθρο 31 του ν.2338/1995, το παρόν φαίνεται πως είναι καθαρά θέμα ανωτέρας βίας, ενώ η επέκταση της Σύμβασης με τον ν.4594/2019 δεν φαίνεται να επηρεάζει τον αρχικό ορισμό και την αντιμετώπιση της ανωτέρας βίας.

Επομένως, δεν υπάρχει καμία υποχρέωση αποζημίωσης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, εκ μέρους του Δημοσίου. Η συζήτηση αφορά, στην ουσία, την πρόθεση ή μη της Κυβέρνησης να πληρώσει τα 130 εκατομμύρια ευρώ που ζητά. Εν προκειμένω, η άμεση επιχορήγηση είναι 51.575.964 ευρώ, ενώ η έμμεση αφορά στη μη καταβολή αμοιβής για τη χορήγηση δικαιωμάτων, συνολικού ύψους, έως 78.424.036 ευρώ, καταβλητέα το 2020, το 2021 και το 2022.

Οφείλουμε να σημειώσουμε, πως ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, παρά την πτώση της κίνησης, συνεχίζει να επενδύει σε πάγια, όπως στην επέκταση του βορείου τμήματος του υφιστάμενου τερματικού σταθμού. Επίσης, συζητείται η πώληση του 30% από το ΤΑΙΠΕΔ. Προφανώς, πρέπει να τον «προικίσουμε» με περαιτέρω περιουσιακά στοιχεία, για να τον ξεπουλήσουμε μετά.

Κατά τους δικούς μας υπολογισμούς, πάντως, η ζημιά που υπέστη είναι, ύψους 33,4 εκατομμύρια, συν, ενδεχομένως, τις λογιστικές ζημίες του 2020 των 41,9 εκατομμυρίων. Επομένως, δεν θα έπρεπε να ζητηθούν, σε καμία περίπτωση, πάνω από 75 εκατομμύρια. Αν και δεν αναγνωρίζουμε, φυσικά, όπως είπαμε προηγουμένως, καμία ευθύνη του Δημοσίου. Οπότε δεν πρέπει να δοθεί καμία απολύτως αποζημίωση.

Σε κάθε περίπτωση, τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και στις Ηνωμένες Πολιτείες, όταν παρέχονται ενισχύσεις, δίνονται ως ανταλλάγματα μετοχικές συμμετοχές, ενώ αποφασίζεται, επιπλέον, ο περιορισμός των αμοιβών του προσωπικού, των, ακριβά, αμειβομένων στελεχών της εταιρείας, καθώς, επίσης, των εσόδων των μετόχων.

Συνοψίζοντας, θα θέλαμε να γνωρίζουμε τα εξής. Πρώτον, ποια είναι η βάση της νομικής διεκδίκησης; Εμείς θεωρούμε πως και στις δύο περιπτώσεις, ως ανωτέρα βία δεν υπάρχει ευθύνη του Δημοσίου.

Δεύτερον, θα μας κατατεθεί η μελέτη της Deloitte για την FRAPORT;

Τρίτον, πόσα εισέπραξαν και οι δύο εταιρείες από τα Προγράμματα SURE και από την επιστρεπτέα προκαταβολή;

Τέταρτον, γιατί συνεχίζεται η σπατάλη με δανεικά, εκ μέρους της Κυβέρνησης, χωρίς να υπάρχει, στην ουσία, καμία συμβατική υποχρέωσή μας; Δεν έμαθε τίποτα η Νέα Δημοκρατία από την περίοδο 2004-2009, που υπερχρέωσε την Ελλάδα, με αποτέλεσμα να «καταδικαστεί» στα μνημόνια και να μετατραπεί σε γερμανική αποικία χρέους;

Κλείνοντας, δεν θα είχαμε καμία αντίρρηση να αποζημιώνει το κράτος τους πάντες για τα πάντα, αρκεί να υπάρχουν, βέβαια, τα χρήματα και να μην δανειζόμαστε συνεχώς, χωρίς καμία δυνατότητα επιστροφής των δανείων. Γεγονός που σημαίνει πως θα μας ζητούνται, συνεχώς, οδυνηρά ανταλλάγματα, όπως το 2018, που κατέστησαν ληξιπρόθεσμα τα 95 δισεκατομμύρια ευρώ και δεν είχαμε να δώσουμε ως αντάλλαγμα τίποτε άλλο, καθώς έχουμε υποθηκεύσει τα πάντα, εκτός από το όνομα της Μακεδονίας.

Φυσικά, θα καταψηφίσουμε τη Σύμβαση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, η προπαγάνδα για τις ιδιωτικοποιήσεις τόσο καιρό είχε ως αιχμή της, ότι γλιτώνει το Δημόσιο κέρδη, πάγια κόστη, ότι απαλλάσσεται από βάρη και ζημιές που προκαλεί η λειτουργία των αεροδρομίων και από την ανάγκη σε επενδύσεις.

Αλήθεια, πόσο καταρρέει όλο αυτό το αφήγημα, με όλα αυτά που κάνετε με την πανδημία; Να θυμίσω, ότι μιλάμε για τα 14 αεροδρόμια, τη διαχείριση των οποίων απέκτησε η FRAPORT, μετά από απόφαση του ΣΥΡΙΖΑ, μέσα από μία πτωχευμένη ελληνική τράπεζα, την ALPHA BANK, με εγγυήσεις του ελληνικού δημοσίου. Και δεν έδωσε ούτε ένα ευρώ, στην πράξη, για τις διάφορες υποδομές που έφτιαξε, οι οποίες έγιναν μέσα από το ΕΣΠΑ που οι ελληνικές κυβερνήσεις εξασφάλισαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα κέρδη, φυσικά, θα βγουν έξω.

Και έρχεται η Κυβέρνηση να αποζημιώσει αυτή την εταιρεία, όπως λέει, λόγω των ληφθέντων μέτρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19, για το έτος 2020 και ετοιμάζεται και για το 2021. Κι αυτό στηρίζεται σε μία Έκθεση της εταιρείας Deloitte, ότι τα κέρδη της FRAPORT μειώθηκαν, έναντι των προβλεφθέντων, κατά 187 εκατομμύρια ευρώ. Αλήθεια, το καλοκαίρι του 2020, το αν φοβήθηκαν να ταξιδέψουν πολίτες προς την Ελλάδα, ποια κρατική απόφαση το επηρέασε;

Πείτε μας, επίσης, επειδή σχεδιάζετε να δώσετε αποζημίωση και το 2021, το γεγονός ότι η Βρετανία, το Ηνωμένο Βασίλειο επιβάλλει, αυτή τη στιγμή, καραντίνα δύο βδομάδες σε αυτούς που θα επιστρέψουν, πώς τεκμηριώνει ανάγκη αποζημίωσης από το ελληνικό δημόσιο; Προφανώς, και δεν μπορείτε να το απαντήσετε, διότι δεν υπάρχει κάποια τέτοια τεκμηρίωση.

Να το δούμε, όμως, και λίγο διαφορετικά. Υπάρχει ή δεν υπάρχει επιχειρηματικό ρίσκο; Δεν αναλαμβάνει η FRAPORT επιχειρηματικό ρίσκο. Ποιο είναι το επιχειρηματικό της ρίσκο; Όταν, οποιαδήποτε στιγμή, αυξάνονται τα κέρδη της, δεν αποζημιώνει το ελληνικό δημόσιο, ενώ όταν μειώνει τα κέρδη της, έχετε αποζημιώσεις για όλα τα διαφυγόντα κέρδη, λες και έφταιγε το ελληνικό δημόσιο, δια της εμπλοκής των πολιτών της Ευρώπης να ταξιδεύουν προς την Ελλάδα. Αυτά όλα είναι αδιανόητα.

Είναι αδιανόητα, τη στιγμή, που κλείνουν οι μισές επιχειρήσεις στην Ελλάδα τα φορολογικά βάρη από τις ασφαλιστικές τους εισφορές για το 2020 και όταν παράγουν αυτές οι επιχειρήσεις το 90% της απασχόλησης και των δημοσίων εσόδων. Και σε αυτές τις επιχειρήσεις τους λέτε, «τι να κάνουμε; Ελεύθερη οικονομία έχουμε». Και ξαφνικά για την Fraport και το «Ελευθέριος Βενιζέλος» δεν υπάρχει ελεύθερη οικονομία. Μην ανησυχείτε καθόλου, αν μειώνονται τα έσοδά σας, θα σας αποζημιώσουμε.

Το συνολικό ποσό αποζημίωσης είναι 308 εκατομμύρια ευρώ στις δύο εταιρείες αρχικά. Ας δούμε μαζί, τι λέει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Απώλεια εσόδων 177. 009.000 εκατομμύρια από τη μη καταβολή και συμψηφισμό της ετήσιας αμοιβής παραχώρησης των ετών 2019, 2020, 2021 για την Fraport και συνεχίζει, χωρίς να τα μετράει, «απώλειες εσόδων από τη συνομολόγηση της συμφωνίας αποζημίωσης της Fraport, ως απαλλασσόμενης από την καταβολή τελών χαρτοσήμου και από οποιοδήποτε τέλος και φόρο, ενδεχόμενη απώλεια εσόδων από την περίπτωση μη καταβολής και συμψηφισμού της ετήσιας αμοιβής παραχώρησης για το 2022, καθώς και της μεταφοράς καταβολής της μεταβλητής αμοιβής παραχώρησης για το 2023 και μετά. Ενδεχόμενη δαπάνη ή απώλεια εσόδων από την περίπτωση συνομολόγησης νέας αποζημίωσης, υπέρ της Fraport, για τη χρήση του 2021.

Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους πάλι, μιλώντας για το Αεροδρόμιο Αθηνών, αναφέρει «δαπάνη επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, έως του ποσού των 51,6 εκατομμυρίων ευρώ για το 2021, απώλεια εσόδων έως του ποσού των 78 εκατομμυρίων ευρώ, από τη μη καταβολή και συμψηφισμό υποχρεώσεων του Αεροδρομίου Αθηνών 48,4 εκατομμύρια ευρώ για το 2020, 15 για το 2021 και 15 για το 2022, συν ενδεχόμενη απώλεια εσόδων από τη θέσπιση προνομιακού φορολογικού καθεστώτος για το ποσό της οικονομικής ενίσχυσης προς τον Διεθνή Αερολιμένα». Δηλαδή, 308 εκατομμύρια ευρώ, κατ’ ελάχιστο τους δίνετε, την ίδια στιγμή, που είχε το θράσος να λέτε στις μικρές επιχειρήσεις, στις μεσαίες και στους αυτοαπασχολούμενους, «τι να κάνουμε; Είμαστε ελεύθερη οικονομία».

Και δεν είναι, βέβαια, μόνο η Fraport. Προηγήθηκε η Aegean, χωρίς κανένα αντίτιμο, δεν ζητάτε μετοχές, δεν ζητάτε μειώσεις μισθών στα golden boys σε αυτές τις εταιρείες, δεν ζητάτε το παραμικρό. Απλά, τους δίνετε, όσα χρήματα ζητήσουν, γιατί αυτό κάνετε. Τους δώσατε, ακριβώς, το ποσό που ζήτησαν.

Είναι μάταιο, να σας ρωτήσουμε, για το αν θα ήταν δημόσια αεροδρόμια, αν θα τα αποζημιώνατε. Προφανώς, και δεν θα χρειαζόταν αυτή η αποζημίωση. Φαντάζομαι, ότι δεν θα αποζημιώσετε με τα αντίστοιχα εκατομμύρια ευρώ, όποιο άλλο αεροδρόμιο έχει τεθεί σε διαχείριση. Οι ιδιωτικοποιήσεις, τελικά, αυτές πόσο θα μας κοστίσουν; Είναι σαφές, ότι δεν πρόκειται να μείνει στο δημόσιο ταμείο, ούτε ένα ευρώ από αυτόν τον εθνικό πλούτο που χαρίζετε. Στο τέλος, θα πληρώσουμε και από πάνω.

Μας εκπλήσσει, βέβαια, και η στάση του ΣΥΡΙΖΑ, που επιφυλάχθηκε. Στην ουσία, συμφωνεί με την έννοια της αποζημίωσης. Δεν διαφωνείτε, στην πράξη, με τη Fraport. Δεν διαφωνείτε με το Ελληνικό. Δεν διαφωνείτε με τις εξορύξεις των υδρογονανθράκων, δεν διαφωνείτε με τα διαχειριστικά στις περιοχές Natura, δεν διαφωνείτε με τον ΧΥΤΑ Φυλής -και η κυρία Δούρου συμφωνεί πλήρως με τον κ. Πατούλη- δεν διαφωνείτε με την καύση των απορριμμάτων στις τσιμεντοβιομηχανίες, δεν διαφωνείτε με τις δεξαμενές Μελισανίδη, που εγκρίνατε στα λιπάσματα Δραπετσώνας, δεν διαφωνείτε με το λιμάνι στην Πειραϊκή.

Πείτε μας, σε ποια εξυπηρέτηση οριακών συμφερόντων διαφωνείτε.

Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Γεώργιος Αμανατίδης, Σάββας Αναστασιάδης, Γεώργιος Βλάχος, Μανούσος – Κωνσταντίνος Βολουδάκης, Ιωάννης Βρούτσης, Αναστάσιος Δημοσχάκης, Τσαμπίκα (Μίκα) Ιατρίδη, Αθανάσιος Καββαδάς, Σταύρος Καλογιάννης, Κωνσταντίνος Καραγκούνης, Θεόδωρος Καράογλου, Γεώργιος Καρασμάνης, Σταύρος Κελέτσης, Εμμανουήλ (Μάνος) Κόνσολας, Κωνσταντίνος Κοντογεώργος, Θεόφιλος Λεονταρίδης, Ιωάννης Μπούγας, Χρήστος Μπουκώρος, Χαράλαμπος (Μπάμπης) Παπαδημητρίου, Ιωάννης Πασχαλίδης, Θεόδωρος (Θόδωρος) Ρουσόπουλος, Μάριος Σαλμάς, Βασίλειος – Πέτρος Σπανάκης, Διονύσιος Σταμενίτης, Παναγιώτα (Νόνη) Δούνια, Λάζαρος Τσαβδαρίδης, Βασίλειος – Νικόλαος Υψηλάντης, Τρύφων Αλεξιάδης, Ευτυχία Αχτσιόγλου, Όλγα Γεροβασίλη, Ιωάννης Γκιόλας, Ιωάννης Δραγασάκης, Σουλτάνα Ελευθεριάδου, Βασίλειος Κόκκαλης, Παναγιώτης Κουρουμπλής, Αθανάσιος (Σάκης) Παπαδόπουλος, Αικατερίνη Παπανάτσιου, Νικόλαος Συρμαλένιος, Δημήτριος Τζανακόπουλος, Αλέξανδρος Φλαμπουράρης, Γεώργιος Αρβανιτίδης, Μιχαήλ Κατρίνης, Ανδρέας Λοβέρδος, Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης, Διαμάντω Μανωλάκου, Εμμανουήλ Συντυχάκης, Βασίλειος Βιλιάρδος, Κωνσταντίνος Χήτας, Κρίτων – Ηλίας Αρσένης και Γεώργιος Λογιάδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ψηφίσετε, κύριε Αρσένη;

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Καταψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα περάσουμε στους συναδέλφους που έχουν ζητήσει τον λόγο.

Αν μου επιτρέπετε μόνο μία πολύ μικρή παρέμβαση. Το θέμα των συμβάσεων παραχώρησης είναι, εξαιρετικά, ενδιαφέρον. Είχα την ιδιαίτερη τιμή, να έχω χειριστεί το 2013, ως Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης και Υποδομών τότε, στο ενιαίο μεγάλο Υπουργείο με τον κ. Χατζηδάκη, το θέμα των συμβάσεων παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων.

Θα θυμάστε καλά, ότι από το 2010 και επί μια διετία, τα έργα στους αυτοκινητόδρομους είχαν σταματήσει, είχαν «παγώσει». Τότε, βεβαίως, είχε εφαρμοστεί το πρώτο μνημόνιο, το οποίο είχε φέρει μία κατακόρυφη πτώση, της τάξεως του 50% έως 60% στην κίνηση των οχημάτων, στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων και είχε αυξηθεί πάρα πολύ η τιμή της βενζίνης. Κάτι αντίστοιχο έχουμε τώρα με την πανδημία.

Το Υπουργείο, τότε, μπορώ να πω, ότι δεν ανταποκρίθηκε αμέσως -εννοώ τη διετία 2010-2012- και τα έργα σταμάτησαν, πλην του αυτοκινητόδρομου Μορέας. Κληθήκαμε, λοιπόν, να επαναδιαπραγματευθούμε τη σύμβαση παραχώρησης και ήταν μία εξίσωση πάρα πολύ δύσκολη, με πολλές αντιστοιχίες με τη Σύμβαση, την οποία συζητάμε σήμερα.

Όλα αυτά, τα οποία αναφέρονται στη Σύμβαση που ήρθε προς κύρωση, προβλέπονται στις συμβάσεις παραχώρησης. Είναι κείμενα εκατοντάδων σελίδων -πιστέψτε με- και μελετώνται, εξονυχιστικά, από τους νομικούς συμβούλους του Υπουργείου. Δεν θέλω να κρίνω ομιλίες των εισηγητών, απλώς, αναφέρω όλα αυτά προς διευκόλυνση της συζήτησης.

Μπορεί ιδεολογικά κανείς να είναι εναντίον των συμβάσεων παραχώρησης. Καλώς. Από κει και πέρα, όμως πρέπει, να δούμε, τι λένε αυτές οι συμβάσεις, τι περιέχουν. Και πιστέψτε με, ότι αν κανείς μελετήσει μία σύμβαση παραχώρησης, θα αλλάξει πολλά πράγματα στον τρόπο, με τον οποίο αντιμετωπίζει αυτό το θέμα.

Εδώ έχουμε ένα γεγονός ευθύνης δημοσίου, κάτι αντίστοιχο, δηλαδή, που είχαμε και το 2013 να λύσουμε και το λύσαμε. Πιστεύω με επωφελή τρόπο για το ελληνικό δημόσιο. Αυτός, εξάλλου, ήταν τότε και ο μόνος γνώμονας μας, να διασφαλίσουμε το ελληνικό δημόσιο. Τροποποιήσαμε, λοιπόν, τις Συμβάσεις τις κυρώσαμε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, από την Ολομέλεια και ξεκίνησαν το 2013 να κατασκευάζονται οι αυτοκινητόδρομοι.

Αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης, στη συνέχεια, εφάρμοσε, στο ακέραιο, και η επόμενη Κυβέρνηση και η μεθεπόμενη, η σημερινή, και έτσι ολοκληρώθηκαν τα έργα και τα απολαμβάνουμε σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ, που ακούσατε την παρέμβαση. Ελπίζω να ήταν στη σωστή κατεύθυνση.

Θα περάσουμε στους συναδέλφους. Τον λόγο έχει ο κ. Γκιόλας.

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

Στην προβληματική που εξέφρασαν οι δύο τελευταίοι συνάδελφοι, αλλά συνυπολογίζοντας και όσα είπατε, προ ολίγου, το ερώτημα είναι, αν υπάρχει, όντως, καθεστώς ανωτέρας βίας και κατά πόσο υπόχρεος να αναλάβει το σχετικό βάρος είναι ο παραχωρών ή ο παραχωρησιούχος.

Πράγματι, εδώ έχουμε να κάνουμε με μία παραχώρηση εκμετάλλευσης, όπου ο παραχωρών υποβάλλεται σε κάποια κόστη. Για παράδειγμα, υπάρχει κάποιος που διαθέτει ένα κτήμα σε πλήρη ανάπτυξη, είτε με καρποφόρα δέντρα, είτε και με θάμνους. Το παραχωρεί για κάποια χρόνια προς κάποιον άλλο να το καλλιεργεί και να εισπράττει. Έρχεται ένα περιστατικό Covid και το εμπόριο πέφτει κάθετα. Αντί να πουλήσει το 100% των μήλων, των αχλαδιών ή των οποιονδήποτε καρπών, πουλάει το 20%. Από ποιον θα ζητήσει το προσδοκώμενο απολεσθέν εισόδημα του 80%; Ή γίνεται ένα εμπάργκο στην περιοχή Πέλλας - Ημαθίας, με τις εξαγωγές των αγροτικών προϊόντων προς τη Ρωσία και αυτός που παράγει παντζάρια ή άλλα παρόμοια λαχανικά, δεν καταφέρνει να τα πουλήσει. Ποιος θα επιβαρυνθεί; Ο καλλιεργητής ή ο ιδιοκτήτης του κτήματος;

Βέβαια, το θέμα είναι πολυπαραγοντικό, διότι ο καλλιεργών, ο παραχωρησιούχος, έχει υποβληθεί σε κάποια έξοδα και το παραλληλίσατε, κύριε Πρόεδρε, με τους παρόχους των οδικών δικτύων, που υπεβλήθησαν σε κάποιες δαπάνες, αντίστοιχα. Είναι ένα κεφαλαιώδες ερώτημα και νομίζω, ότι θα άξιζε τον κόπο νομικά, βάσει των συμβάσεων που υπάρχουν να γίνει μία πιο ενδελεχής έρευνα και να δούμε πού ακριβώς «πατάει» η άλλη πλευρά.

Στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, ορίζεται, ότι για την ανωτέρω αποζημίωση το ελληνικό δημόσιο κρίνει, ότι συντρέχει γεγονός ευθύνης Δημοσίου, κατά τα προβλεπόμενα στη σχετική σύμβαση παραχώρησης. Μπορείτε να μας πείτε πιο συγκεκριμένα τα άρθρα, βάσει των οποίων, σταθμίσατε κάτι τέτοιο; Πιστεύω, ότι θα άξιζε τον κόπο, είτε να υποβληθεί σε διαιτησία, είτε να «ανιχνεύσουμε» και να δούμε, αν, όντως, έχουμε απευθείας υποχρέωση.

Ο παραχωρησιούχος υπεβλήθη στις ίδιες δαπάνες λειτουργικών εξόδων, όπως καυσίμων -και δεν έγινε το 100%, είναι ζήτημα αν έγινε το 10% ή το 20% των πτήσεων, και λοιπών λειτουργικών εξόδων, δαπανών μισθοδοσίας, εργατικών, κ.λπ.; Έγιναν οι ίδιες δαπάνες; Αυτό το πράγμα δεν σταθμίστηκε, για να υπάρχει μείωση, πολύ περισσότερο, όταν άκουσα από τον κ. Βιλιάρδο, που δεν έχω λόγο να μην τον πιστέψω, ότι αυτή η απαίτηση των 175 εκατομμυρίων ήταν το πρώτο που απαίτησαν και ζήτησαν οι παραχωρησιούχοι. Δεν θα έπρεπε να εκπέσει ένα μεγάλο ποσό που θα περιλαμβάνει τα λειτουργικά έξοδα, δηλαδή, καύσιμα, εργατικά και ούτω καθεξής;

Επίσης, μέσα στην Έκθεση, βλέπω ότι έχουν θεσπιστεί παρόμοιες συμβάσεις παραχώρησης και σε αρκετές άλλες χώρες και τις αναφέρει ονομαστικά, με την έγκριση της Ε.Ε. και μάλιστα, εμείς περιμένουμε την έγκριση. Πρώτον, έγινε αυτή η έγκριση; Δεύτερον, όλες οι χώρες που υφίστανται και έχουν παρόμοιες συμβάσεις παραχώρησης, έχουν προβεί σε τέτοιους διακανονισμούς, καταβάλλοντας το άπαν, το μείζον, το μέρος;

Τελευταία ερώτηση, με αφορμή παρόμοια περίπτωση στη Γερμανία, η χώρα θέσπισε τον τρόπο καταβολής πληρωμής χρεών, αφαιρώντας με τη μορφή αναβολής καταβολής φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Είπε, δηλαδή, ότι «εγώ μπορεί να οφείλω 100 εκατομμύρια, αλλά, ενόψει όλων των υπολοίπων χρεών, θα καταβάλλω το εναπομένον». Μπορούσαμε να το αντιμετωπίσουμε κι εμείς έτσι, ως τρόπο εξόφλησης και όχι, να υποβληθούμε σε άμεση και ευθεία καταβολή;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κουρουμπλής.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δράττομαι της ευκαιρίας, με τη συζήτηση που έχουμε σήμερα στην Επιτροπή και με όλο τον σεβασμό στη διαδικασία, να κάνω μία μικρή παρέκκλιση και μία αναφορά, σε ότι αφορά στη χθεσινή απόφαση της Επιτροπής Εμβολιασμού, την οποία θεωρώ μεν σωστή, αλλά έχω πολύ μεγάλους προβληματισμούς για την απόφασή της, πριν από δύο μήνες, όταν ενώ όλες οι χώρες της Ευρώπης αποφάσισαν να περιορίσουν το εμβόλιο της συγκεκριμένης εταιρείας στους ανθρώπους, με ηλικία πάνω από 60 έτη, η επιτροπή, στους οποίους η Κυβέρνηση έδωσε και ειδική προστασία με νομοθετική ρύθμιση, επέμενε ότι πρέπει να εμβολιαστούν και μπορούν να εμβολιαστούν νέοι, μέχρι και 30 ετών.

Είναι ένα, εξαιρετικά, σοβαρό το ζήτημα, για το οποίο πρέπει η Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο να πάρουν θέση. Αφορά νέους ανθρώπους που έχουν κάνει τη μία δόση και πρέπει να κάνουν και τη δεύτερη. Δεν είναι τόσο απλό να μεταχειριζόμαστε με τόσο ανώδυνο τρόπο ένα τόσο σοβαρό ζήτημα, διότι δημιουργεί ζητήματα εμπιστοσύνης, ενώ από την άλλη πλευρά, βλέπουμε, ότι υπάρχουν πάρα πολλοί άνθρωποι -και ιδιαίτερα για τις ηλικίες που πρέπει να γίνει το εμβόλιο- που δεν προσέρχονται, ακριβώς, γιατί τέτοιου είδους αλληλοαναιρούμενες αποφάσεις δημιουργούν πολύ σοβαρά ζητήματα αμφισβήτησης και αμφιβολίας στους πολίτες. Είναι ένα κρίσιμο ζήτημα που η Κυβέρνηση θα πρέπει να το διαχειριστεί με έναν πολύ σοβαρό τρόπο.

Ένα δεύτερο ζήτημα είναι αυτό της φορολόγησης των αναδρομικών στους συνταξιούχους. Δεν είναι δυνατόν, δηλαδή, το 20% που ίσχυε, με τον ν.4714, άρθρο 114 και με τον ν. 4734, άρθρο 34, πλέον, το κράτος να μπορεί να φορολογήσει τους ανθρώπους αυτούς, μέχρι 44%. Θα ήθελα μία εξήγηση επ’ αυτού.

Κύριε Πρόεδρε, άκουσα με προσοχή την τοποθέτηση σας, όπως και τους αξιότιμους συναδέλφους που κατέθεσαν πολύ τεκμηριωμένους προβληματισμούς που ένας τρίτος παρατηρητής θα ήταν αναγκασμένος να τους λάβει πολύ σοβαρά υπόψη.

Σε ό,τι αφορά στη δική σας τοποθέτηση, δεν έχω κανέναν λόγο να αμφισβητήσω αυτά που είπατε για τις συμβάσεις, αλλά επειδή καταγόμαστε, περίπου, από την ίδια περιοχή, άρα, διανύουμε τον ίδιο δρόμο, δεν θυμάμαι το 2013 και το 2014 να υπήρχε λειτουργία εργοταξίου σε αυτά τα έργα. Η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έκανε διαπραγμάτευση και από αυτή κερδήθηκαν 700 εκατομμύρια ευρώ. Ολοκληρώθηκαν τα έργα και έτσι μπορεί ένας άνθρωπος να φύγει από την Αθήνα και εκείνο το όνειρο που δεν το πίστευε κανείς, να είναι σε τρεις ώρες στα Ιωάννινα.

Σε ό,τι αφορά στη συγκεκριμένη Σύμβαση, θα ήθελα από τον κ. Υπουργό να έχουμε μία ενημέρωση, αν έχουν τηρηθεί όλες οι συμβατικές υποχρεώσεις στην ολοκλήρωση των έργων. Κανείς δεν αμφισβητεί, ότι έχουν γίνει σημαντικά έργα στα αεροδρόμια, για να είμαστε δίκαιοι και ειλικρινείς, αλλά θα ήθελα να έχω μία δήλωση ή δέσμευση του Υπουργού, ότι όλες οι συμβατικές υποχρεώσεις των εταιρειών των παραχωρησιούχων έχουν τηρηθεί. Δεν είναι η πρώτη φορά που συμβαίνει στην Ελλάδα να μην τηρούνται οι υποχρεώσεις εταιρειών που αναλαμβάνουν την εκτέλεση δημοσίων έργων.

Το δεύτερο ζήτημα που με προβληματίζει, είναι αν προκύπτει, με σαφή τρόπο, η υποχρέωση του ελληνικού δημοσίου να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις, για τις οποίες μιλάμε. Είναι 308 εκατομμύρια ευρώ και είναι ένα ζήτημα. Εύκολα θα έρθει μία μικρομεσαία επιχείρηση και θα πει, ότι έχει υποστεί ζημιές και ότι θέλει μία ενίσχυση, γιατί της είχαν επιβληθεί συγκεκριμένες δεσμεύσεις. Είναι άλλο να δανείζουμε στις επιχειρήσεις αυτές, όπου το χρέος τους έχει φτάσει στα ύψη. Το ιδιωτικό χρέος σε αυτόν τον χώρο είναι, πραγματικά, απαγορευτικό για τη δυνατότητά τους να λειτουργήσουν ξανά και αυτό σημαίνει και ενίσχυση της ανεργίας. Σε ότι αφορά στις συγκεκριμένες εταιρείες, δεν μας έχετε καταθέσει, τουλάχιστον, την αλληλογραφία που έχει γίνει από το 2020, μέχρι σήμερα. Δεν μας έχει κατατεθεί η έγκριση της Ε.Ε..

Η συζήτηση είναι καλοπροαίρετη και δεν άφησε κανείς κάποιο υπονοούμενο. Όμως, σε μία τέτοια συζήτηση, ακόμη και για την αξιοπιστία του πολιτικού συστήματος, που έχει ανάγκη να το προστατεύουμε όλοι, ο καθένας από την πλευρά του, πρέπει να δοθούν οι απαραίτητες εξηγήσεις, τουλάχιστον, στην Ολομέλεια, για να μπορέσουμε να φτάσουμε στο σημείο της απόφασης, για το τι θα κάνουμε με το εν λόγω νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε συνάδελφε, θα ήθελα να σας υπενθυμίσω, ότι τον Απρίλιο του 2013 επανεκκίνησαν οι εργασίες στους αυτοκινητόδρομους και μέχρι τον Δεκέμβριο του 2013, πριν καν κυρωθούν από το Ελληνικό Κοινοβούλιο οι τροποποιημένες Συμβάσεις, πιστοποιήθηκαν στους αυτοκινητοδρόμους έργα, της τάξεως των 40 εκατομμυρίων ευρώ. Τότε επανεκκίνησαν, λοιπόν, τα έργα στους αυτοκινητόδρομους.

Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ευχαριστώ πολύ για τις τοποθετήσεις και τις παρατηρήσεις σας. Όμως, αρκετές εξ αυτών ήταν παρατηρήσεις και σχόλια σαν να λειτουργούμε, εν κενώ.

Θα πιάσω το νήμα, από εκεί που το άφησε ο Πρόεδρος της Επιτροπής. Εδώ έχουμε να κάνουμε με συγκεκριμένες συμβάσεις, με συγκεκριμένες δεσμεύσεις. Ενδεικτικά, σήμερα, στην «Εφημερίδα των Συντακτών» αναγράφεται, ότι για την Fraport προηγήθηκε διαπραγμάτευση, πολύμηνη όπως προκύπτει, βάσει των σκληρών, σχεδόν, αποικιοκρατικού χαρακτήρα όρων της Σύμβασης Παραχώρησης του 2015.

Επομένως, δεν λειτουργούμε στο κενό. Έχουμε συγκεκριμένες συμβάσεις, τις οποίες η χώρα οφείλει να τιμά. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, έχουμε Σύμβαση του 2015. Όμως, εύλογα, προκύπτει ο προβληματισμός, αν έγινε διαπραγμάτευση, επί αυτής της Σύμβασης. Για παράδειγμα, αν ακολουθούσαμε τη Σύμβαση, θα έπρεπε το ελληνικό δημόσιο να αποζημιώσει τη Fraport με μετρητά. Εδώ δεν γίνεται κάτι τέτοιο. Εδώ έχουμε συμψηφισμό με μελλοντικά έσοδα του ΤΑΙΠΕΔ. Ελάτε να «ζυγίσουμε», συνεπώς, τις δύο επιλογές.

Άκουσα άλλον προβληματισμό για «λόγους ανωτέρας βίας». Προσοχή, στη διατύπωση λέξεων και στα αιτήματα που εγείρονται. Η πρώτη επιστολή της Fraport ζητούσε από την ελληνική κυβέρνηση «ανωτέρα βία». Επομένως, θέλει πολύ μεγάλη προσοχή στη διατύπωση σκέψεων, προτάσεων ή λύσεων, για το πώς θα αποζημιωθεί μία εταιρεία. Θεωρώ ότι έχουμε κάνει το βέλτιστο για τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένες δεσμεύσεις που έχει η χώρα.

Την επόμενη Τρίτη θα κανονίσω μία συνάντηση στο γραφείο μου με τους Εισηγητές των Κομμάτων και τον κ. Πρόεδρο της Επιτροπής, προκειμένου να έχετε μία πλήρη εικόνα όλων των εγγράφων. Είναι πρόδηλο, ότι αυτά δεν μπορώ να τα καταθέσω στη Βουλή, αλλά έχω τις σχετικές επιστολές του Υπουργείου Οικονομικών, τις απαντήσεις, σε ότι αφορά στο εάν η εταιρεία είναι ασφαλισμένη, έναντι κινδύνων λειτουργίας, έχω τις μελέτες της PWC, έχω τη μελέτη της Deloitte. Έχουμε όλα τα στοιχεία, πάνω στα οποία εδράζεται η συγκεκριμένη απόφαση και προφανώς, έχω στη διάθεσή μου και όλα τα στοιχεία του τι έχει γίνει σε άλλες χώρες.

Για παράδειγμα, αντίστοιχες πρωτοβουλίες έχουν λάβει οι περισσότερες χώρες της Ευρώπης, για να στηρίξουν τα αεροδρόμια τους με κρατική βοήθεια. Θα μπορούσα να σας πω και εκτός Ευρώπης για τη Ρωσία. Θα μπορούσα να μιλήσω για την Τουρκία, τη Γερμανία, τη Νορβηγία, το Βέλγιο, τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, τη Δανία, την Πολωνία, την Κύπρο, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Σλοβακία, τη Σλοβενία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, τη Λετονία, όπου υπάρχουν αντίστοιχες παρεμβάσεις κρατικής ενίσχυσης. Βεβαίως, προφανώς και δεν μπορούμε να συγκρίνουμε, γιατί σε αυτές τις περιπτώσεις δεν έχουμε τις Συμβάσεις, πάνω στις οποίες εδράζεται το πώς υποχρεούται μία πολιτεία να βοηθήσει. Επομένως, έχουμε αντίστοιχες κρατικές παρεμβάσεις σε όλες τις χώρες.

Άκουσα από την κυρία συνάδελφο, ότι οι εργαζόμενοι σε αυτές τις εταιρείες δεν είχαν καμία δυνατότητα και έμειναν στον «αέρα». Κανονικότατα μπήκαν και στο Πρόγραμμα Συνεργασία και σε αυτό των αναστολών. Όλα τα μέτρα της Πολιτείας ήταν, απολύτως, εφαρμόσιμα και στις συγκεκριμένες επιχειρήσεις.

Θα ενημερωθείτε, λοιπόν, για όλα τα στοιχεία στη συνάντηση που θα γίνει στο γραφείο μου. Υποθέτω ότι αυτό γίνεται δεκτό από την πλευρά σας, όπως μου ζητήθηκε από τον αξιότιμο συνάδελφο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, να έχετε πλήρη πρόσβαση στα στοιχεία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Οικονομικών καταθέτει σήμερα σχέδιο νόμου για την οικονομική ενίσχυση των παραχωρησιούχων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, Αιγαίου, Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, λόγω των περιοριστικών μέτρων που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορονοϊού, κατά το οικονομικό έτος 2020. Η πρόβλεψη αυτή καθίσταται απαραίτητη για δύο ουσιαστικούς λόγους. Πρώτον, γιατί πρόκειται για καίριες υποδομές της χώρας, των οποίων η εύρυθμη λειτουργία είναι, άρρηκτα, συνδεδεμένη με την ομαλή διαβίωση στις περιοχές που αυτές εξυπηρετούν.

Ο δεύτερος λόγος είναι, επειδή οι συγκεκριμένες υποδομές υπέστησαν, ιδιαίτερα, βαρύ πλήγμα από το ξέσπασμα της υγειονομικής κρίσης και τους συνεπακόλουθους αναγκαίους περιορισμούς στις μετακινήσεις αεροσκαφών και επιβατών. Όπως σας είπα, αντίστοιχες προβλέψεις κρατικής ενίσχυσης έχουν λάβει και άλλες κυβερνήσεις παγκοσμίως.

Θα ξεκινήσω από τα περιφερειακά αεροδρόμια. Συγκεκριμένα, πρώτον, στην περίπτωση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων προωθείται οικονομική ενίσχυση των παραχωρησιούχων, μέσω της κύρωσης της Συμφωνίας, που συνάφθηκε, κατ' εφαρμογή της Σύμβασης Παραχώρησης του 2015, μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ, των εταιριών και του ελληνικού δημοσίου. Αυτή η διάταξη κρίνεται αναγκαία, διότι η εταιρία υπέστη πολύ σημαντική απώλεια εσόδων, λόγω της τεράστιας μείωσης της επιβατικής κίνησης. Είναι χαρακτηριστικό, ότι σε ό,τι αφορά στα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport, η επιβατική κίνηση περιορίστηκε για το έτος 2020, σε ποσοστό 70,5%, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2019 και σε ποσοστό 72,1%, σε σχέση με τις προβλέψεις του οικονομικού μοντέλου, όπως αυτό υφίσταται με τη Σύμβαση Παραχώρησης του 2015. Επειδή με ρώτησε και συνάδελφος ποιο είναι το οικονομικό μοντέλο. Είναι μέσα στη Σύμβαση Παραχώρησης το οικονομικό μοντέλο.

Σύμφωνα με την επισκόπηση των εκτιμώμενων οικονομικών συνεπειών της πανδημίας Covid-19 στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, που διενεργήθηκε από την Deloitte για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ, τα πραγματοποιηθέντα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων του έτους 2020 υπολείπονται των προβλεφθέντων του οικονομικού μοντέλου κερδών, σχεδόν, κατά 178 εκατομμύρια ευρώ. Παγκοσμίως, όλοι αυτοί οι φορείς χρησιμοποιούν, αξιοποιούν κάποιους οίκους, για να κάνουν μελέτες. Θέλω να σας πω, ότι επειδή είναι πρωτόγνωρη η κρίση και νομίζω, ότι ο Εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης που έχει περάσει από το Υπουργείο Οικονομικών μπορεί να το επιβεβαιώσει, πολλές φορές, είναι πρωτόγνωρες καταστάσεις και για τα στελέχη του Υπουργείου Οικονομικών, προκειμένου να κάνουν αποτίμηση κάποιων περιουσιακών στοιχείων. Πολλώ δε μάλλον, όταν πρόκειται για το ΤΑΙΠΕΔ και για Συμβάσεις που έχει υπογράψει το ελληνικό δημόσιο. Επομένως, θεωρώ ότι όλοι μας θέλουμε σε αυτή την Αίθουσα τη μέγιστη δυνατή κάλυψη, για να προασπίσουμε τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου και αυτό πράξαμε.

Γι’ αυτή την αποζημίωση ορίζεται, ότι το ελληνικό δημόσιο κρίνει ότι συντρέχει γεγονός ευθύνης δημοσίου, κατά τα προβλεπόμενα στη σχετική Σύμβαση Παραχώρησης του 2015 και ο παραχωρησιούχος αποδέχεται τον συμψηφισμό πληρωμών προς το ελληνικό δημόσιο. Στη συνάντηση που θα γίνει, θα σας εξηγήσω την άποψη για τη διαφορετική προσέγγιση, ως προς τις εναλλακτικές που ακούστηκαν στην Αίθουσα. Νομίζω ότι και μόνο το γεγονός, ότι η πρώτη επιστολή που αναφέρεται μέσα στη Σύμβαση, της Fraport, αναφέρεται σε ανωτέρω βία, πρέπει να σας δίνει μία απάντηση, αλλά πολύ ευχαρίστως να το αναλύσουμε αυτό στο γραφείο μου.

Συμφωνείται έτσι, ότι η καταβολή της αποζημίωσης για το έτος 2020 λαμβάνει χώρα με συμψηφισμό και ειδικότερα, ότι ο παραχωρησιούχος δεν θα καταβάλει την ετήσια αμοιβή παραχώρησης ΤΑΙΠΕΔ για τα έτη 2019, 2020 και 2021. Επίσης, πολύ σημαντικό -και θα το βρει μπροστά της η χώρα- είναι ότι ο παραχωρησιούχος δεσμεύεται, ότι παραιτείται από οποιαδήποτε περαιτέρω αξίωση, αναφορικά με την απώλεια εσόδων, τις ζημιές από τις καθυστερήσεις των έργων και κάθε άλλη ζημία που υπέστη, εξαιτίας των μέτρων αντιμετώπισης της πανδημίας και των συνεπειών αυτών, εντός του 2020.

Η βάση της απόφασης είναι, ότι όταν τα περιφερειακά αεροδρόμια λειτουργούν σε κανονικότητα, συμβάλλουν σημαντικά στα δημόσια έσοδα και ευρύτερα στην οικονομία της χώρας. Θέλω να σας πω, ότι η επίδραση της συμφωνίας με τη Fraport, παρά το γεγονός, ότι αυτό από την προηγούμενη Κυβέρνηση πέρασε από διάφορες αναταράξεις, μέχρι τελικά να αποφασίσει και η προηγούμενη Κυβέρνηση, ότι πρέπει να υπογραφεί αυτή η Σύμβαση, γιατί είναι προς το συμφέρον της χώρας, η επίδραση αυτής της συμφωνίας στο ΑΕΠ της χώρας, μόνο μέσα σε έναν χρόνο, ξεπέρασε τα 300 εκατομμύρια ευρώ. Διπλασίασε την απασχόληση και θα αυξήσει, σημαντικά, την κίνηση των επισκεπτών σε πάρα πολλούς σημαντικούς ελληνικούς τουριστικούς προορισμούς.

Αποδεικνύεται, συνεπώς, η ορθότητα της αξιοποίησης ιδιωτικών πόρων για έργα που έχουν δημόσια λειτουργία. Στο πλαίσιο της ανάληψης της διαχείρισης και λειτουργίας των δεκατεσσάρων αεροδρομίων, η Fraport υλοποίησε ένα ολοκληρωμένο πλάνο για την ανάπτυξή τους. Το πλάνο της εταιρίας περιελάμβανε άμεσες, αλλά και σε βάθος χρόνου εργασίες και έργα ανάπτυξης των υποδομών στα αεροδρόμια, οι οποίες συμβάλλουν, καθοριστικά, στην αύξηση του αριθμού των επισκεπτών και των επιβατών, αλλά και στη βελτίωση της ταξιδιωτικής τους εμπειρίας. Νομίζω ότι όλοι μας έχουμε βρεθεί σε κάποιο από αυτά τα αεροδρόμια τα τελευταία δύο - τρία χρόνια και έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης.

Η επένδυση ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2017, παράλληλα με την έναρξη της παραχώρησης για τη διαχείριση και ανάπτυξη έντεκα αεροδρομίων σε νησιά και τρία στην ηπειρωτική Ελλάδα. Οι εργασίες στα αεροδρόμια δεν σταμάτησαν, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, τα τρία πρώτα έτη με υψηλή επιβατική κίνηση, ενώ συνεχίστηκαν και εν μέσω της πανδημίας, ξεπερνώντας, εν τέλει, τις δυσκολίες και τα τεράστια εμπόδια που προέκυψαν. Έτσι, τον Ιανουάριο του 2021, η Fraport ολοκλήρωσε τα έργα και στα 14 αεροδρόμια, νωρίτερα από τη συμβατική υποχρέωση που είχε τεθεί για τον Απρίλιο του 2021.

Το επενδυτικό πρόγραμμα, ύψους 440 εκατομμυρίων ευρώ, πράγματι, μεταμόρφωσε τα αεροδρόμια. Πραγματοποίησε τη μεγαλύτερη ιδιωτική επένδυση στην Ελλάδα, συνολικού ύψους 1,7 δισεκατομμυρίων ευρώ, παράγοντας σημαντικά έσοδα για το ελληνικό κράτος και στηρίζοντας την οικονομική ανάπτυξη σε όλη τη χώρα. Άρα, σας έδωσα και κάποια οικονομικά στοιχεία για το αποτέλεσμα που σήμερα όλοι βλέπουμε.

Πάμε στην περίπτωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Χορηγείται οικονομική ενίσχυση στην εταιρία για την αποκατάσταση, άμεσα συναρτώμενης με την πανδημία του κορονοϊού, ζημιά, που υπέστη κατά το έτος 2020. Άκουσα ότι αυτά τα εκατομμύρια που δίνουμε, που αθροίζουν σε 300-350 εκατομμύρια, είναι τεράστια ποσά. Πράγματι, σεβόμαστε το κάθε ευρώ, το οποίο, άμεσα ή έμμεσα, εκταμιεύεται ή δεν εισπράττεται από το ελληνικό δημόσιο. Θα μου επιτρέψετε να σας πω, ότι αν δει κανένας τα αντίστοιχα ποσά που έχουν δοθεί σε άλλες χώρες ίδιου μεγέθους, θα καταλάβει τον ορθολογισμό, με τον οποίο προσεγγίζουμε το δημόσιο χρήμα.

Ενδεικτικά, στην Πορτογαλία η εταιρία TAP έχει βοηθηθεί με δισεκατομμύρια και εδώ μιλούσαμε για εκατομμύρια. Επίσης, θέλω να σας πω, ότι μέχρι σήμερα η επιστρεπτέα προκαταβολή στις πολύ μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις, εκ των οποίων, το 50% έχει «κουρευτεί», ανέρχεται στα 8,2 δισεκατομμύρια ευρώ. Επίσης, θέλω να σας πω, ότι η βοήθεια με αποζημίωση ειδικού σκοπού στους εργαζόμενους υπερβαίνει τα 8 δισεκατομμύρια ευρώ, μέχρι σήμερα. Επομένως, προσπαθούμε με ορθολογισμό, με κοινωνική αποτελεσματικότητα και με κοινωνική δικαιοσύνη, αυτούς τους πόρους που έχουμε, να τους κατανείμουμε, κατά τον βέλτιστο τρόπο, στο κομμάτι της κοινωνίας και των κλάδων που πλήττονται από την πρωτόγνωρη υγειονομική κρίση.

Βεβαίως, υπάρχουν και άλλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο των αεροδρομίων και αντίστοιχα εκεί κινούμε σχετικές διαδικασίες. Προφανώς, σε συζητήσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, γιατί άκουσα και αυτό για άλλες εταιρείες.

Το ποσό, συνεπώς, για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών μπορεί να φτάσει έως τα 130 εκατ. € και χορηγείται ως ακολούθως. Άμεση επιχορήγηση έως του ποσού, περίπου, των 51,6 εκατ. € και συμψηφισμός υποχρεώσεων καταβολής αμοιβής για τη χορήγηση δικαιωμάτων, σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου, ύψους έως, περίπου, 78,4 εκατ. €, καταβλητέων τα έτη 2020, 2021 και 2022. Ο συμψηφισμός, τόσο ανά έτος, όσο και στο σύνολο, δεν δύναται να υπερβαίνει τα ποσά αυτά. Σε περίπτωση δε, που διαπιστωθεί, ότι η καταβλητέα αμοιβή είναι μεγαλύτερη για κάποιο απ’ αυτά τα έτη, τότε ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών υποχρεούται στην καταβολή του υπερβάλλοντος ποσού για το αντίστοιχο έτος. Σημειώνεται ότι εδώ πάμε με τη μεθοδολογία της κρατικής ενίσχυσης. Άρα, το ποσό τελεί, υπό την αίρεση της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το έτος 2020, όπου και καθορίζει τη χρονική περίοδος, για την οποία εγκρίνεται η ενίσχυση, καθώς και το ποσό αυτής.

Για να μην βιαστείτε, να μου πείτε, «γιατί πάμε με άλλη μεθοδολογία στη μία περίπτωση και με άλλη στην άλλη», το είπε και ο Πρόεδρος, σας λέω, ότι έχουμε συμβάσεις από πίσω. Έχουμε συμβάσεις με συγκεκριμένες δεσμεύσεις. Δε μπορούμε να εφαρμόσουμε το ίδιο μοντέλο παντού. Αυτό που προσπαθούμε είναι να υλοποιήσουμε τις συμβάσεις, διασφαλίζοντας, όσο είναι εφικτό, με καλή πρόθεση και διαβούλευση με τον ιδιωτικό τομέα, τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου.

Τονίζεται ότι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ανταποκρινόμενος στον κρίσιμο ρόλο του, ως φορέας λειτουργίας και διαχείρισης μιας στρατηγικής υποδομής για τη χώρα, συνέχισε, καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους 2020, τη λειτουργία του αεροδρομίου, διασφαλίζοντας την εξυπηρέτηση της ελάχιστης εναπομείνασας εμπορικής αεροπορικής κίνησης, αλλά και των εθνικών αναγκών, στο πλαίσιο της κρίσης.

Ανοίγω άλλη μία παρένθεση. Να ξέρετε, ότι όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρώπη, όμως, ειδικά στην Ελλάδα, που έχουμε αυτή τη συγκεκριμένη μορφολογία, είναι διαφορετική η ζημιά στον κεντρικό αερολιμένα της χώρας, στην Αθήνα και διαφορετική η ζημιά στα περιφερειακά αεροδρόμια, που πολλά από αυτά είναι στα νησιά και, ουσιαστικά, υπάρχουν πάρα πολλές απευθείας πτήσεις από το εξωτερικό τους καλοκαιρινούς μήνες. Άρα, υπάρχει μία, επιπλέον, δυσκολία, η οποία θα πρέπει να αποδειχθεί και να επιβεβαιωθεί μέσα από συγκεκριμένους δείκτες επιβατών και κινήσεων, κυρίως, αλλά όχι μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες. Ωστόσο, η συνέχιση της λειτουργίας του αερολιμένα, με ταυτόχρονη, σχεδόν καθολική, έλλειψη εσόδων έχει, ιδιαίτερα, επιβαρυντικές συνέπειες στην επιχειρηματική βιωσιμότητα της εταιρείας και στη διατήρηση των θέσεων απασχόλησης και γι’ αυτό πράξαμε, όπως προβλέπεται στις διατάξεις του σχεδίου νόμου.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών υποχρεούται να υποβάλει, έως τις 31/12/2021 στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών πλήρη έκθεση των λειτουργικών εσόδων και εξόδων, που συνδέονται με τη δραστηριότητα της εταιρείας, για την περίοδο οικονομικής ενίσχυσης, πιστοποιημένα από ανεξάρτητες εταιρείες, προκειμένου να επιβεβαιωθεί, ότι δεν υφίσταται υπερβάλλουσα οικονομική λύση της εταιρείας. Εάν η ζημία, υπολείπεται του ποσού της οικονομικής ενίσχυσης για το υπερβάλλον ποσό, δεν διενεργείται συμψηφισμός για τα επόμενα έτη.

Εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται υπερβάλλον ποσό, για το οποίο έχει διενεργηθεί καταβολή ή συμψηφισμός, αυτό ανακτάται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, και καθορίζεται η διαδικασία διακρίβωσης υπερβάλλουσας οικονομικής ενίσχυσης της εταιρείας, η διαδικασία και το επιτόκιο ανάκτησης υπερβάλλουσας οικονομικής ενίσχυσης από το ελληνικό δημόσιο, η διαδικασία βεβαίωσής της, σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης επιστροφής της, η αρμόδια για τις παραπάνω ενέργειες υπηρεσία και κάθε άλλη αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος λεπτομέρεια.

Για να είμαι κι εδώ συνεπής, ως προς την παροχή κάποιων οικονομικών στοιχείων, σύμφωνα με μελέτη του ΙΟΒΕ, του Νοεμβρίου του 2018, η λειτουργία του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών εκτιμάται, ότι συνεισέφερε 3,4 δις € σε όρους ΑΕΠ του 2017. Εκτιμάται ότι η λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών συνεισέφερε σε όρους ταξιδιωτικών εισπράξεων 2,9 δις € το 2017, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 20% του συνόλου ταξιδιωτικών εισπράξεων της χώρας.

Συνεπώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου, το Υπουργείο Οικονομικών και συνολικά η Κυβέρνηση, παρέχουν ενεργά τη δίκαιη και αναλογική αρωγή τους, σε στρατηγικής σημασίας υποδομές της χώρας, προλαμβάνοντας συνέπειες με σημαντικές προεκτάσεις, οικονομικές και κοινωνικές, που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα, το σύνολο του πληθυσμού της χώρας, ιδίως, τους εργαζόμενους στον κλάδο των αερομεταφορών, τους εργαζόμενους στον ευρύτερο τομέα του τουρισμού, αλλά και τους πολίτες που κάνουν χρήση σχετικών υπηρεσιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν μπορώ να έχω τρία λεπτά ακόμα, θέλω να αναφερθώ και σε ένα άλλο θέμα. Δεν συνηθίζω να μιλάω εκτός θέματος, αλλά επειδή ο αγαπητός συνάδελφος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ανέδειξε το θέμα, και στη Βουλή δεν έχω τοποθετηθεί ακόμη, θα ήθελα να τοποθετηθώ, ουσιαστικά, επαναλαμβάνοντας βασικές αρχές και τη φιλοσοφία του Υπουργείου Οικονομικών για τις αντικειμενικές αξίες και θα καταλήξω σε αυτό που ζητήσατε.

Η Νέα Δημοκρατία δεσμεύτηκε προεκλογικά, ότι θα εφαρμόσει πολιτικές ελάφρυνσης, της, πράγματι, υψηλής φορολογικής επιβάρυνσης νοικοκυριών και επιχειρήσεων. Μετεκλογικά, παρά την πρωτόγνωρη υγειονομική κρίση, στο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα της μέχρι σήμερα θητείας μας, κινηθήκαμε προς αυτή την κατεύθυνση. Σε λιγότερο από δύο χρόνια, με το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, η χώρα να είναι σε πρωτόγνωρη υγειονομική κρίση, έχουμε καταφέρει, έχουμε πετύχει, έχουμε νομοθετήσει και μεθαύριο εγκρίνεται από το Eurogroup, ένα συνολικό πλέγμα μόνιμων και μη μόνιμων μειώσεων φόρων.

Να υπενθυμίσω, ότι αυτή η Κυβέρνηση νομοθέτησε και υλοποιείται, η μείωση της φορολόγησης, κατά μόνιμο τρόπο στα φυσικά πρόσωπα, στα χαμηλότερα εισοδήματα, από το 22% στο 9% και τη μόνιμη αύξηση του αφορολόγητου για κάθε τέκνο.

Να υπενθυμίσω, ότι η σημερινή Κυβέρνηση νομοθέτησε και υλοποιείται η μόνιμη μείωση του φόρου εισοδήματος στις επιχειρήσεις από το 28% στο 22%.

Να υπενθυμίσω, ότι αυτή η Κυβέρνηση νομοθέτησε και υλοποιεί, με μόνιμο τρόπο, τη μόνιμη μείωση της προκαταβολής φόρου στα φυσικά πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα στο 55% και στα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες, στο 80%, μόνιμα και φέτος, ειδικά, στο 70%.

Να υπενθυμίσω, ότι αυτή η Κυβέρνηση νομοθέτησε και υλοποιείται η μόνιμη μείωση του ΕΝΦΙΑ, κατά 22% και θα επανέλθω σε αυτό.

Να υπενθυμίσω, ότι αυτή η Κυβέρνηση νομοθέτησε και υλοποιείται η κατάργηση της εισφοράς αλληλεγγύης για τα εισοδήματα από τον ιδιωτικό τομέα, για το 2021 και το 2022.

Να υπενθυμίσω, ότι αυτή η Κυβέρνηση νομοθέτησε και υλοποιείται η μείωση των ασφαλιστικών εισφορών, κατά τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες, για το 2021 και το 2022 και να επαναλάβω, γιατί αυτός θα είναι ο «πυρήνας» των επόμενων λεπτών της τοποθέτησής μου, ότι μειώσαμε με μόνιμο τρόπο τον ΕΝΦΙΑ, μεσοσταθμικά, κατά 22%, ελαφρύνοντας κυρίως, τους οικονομικά ασθενέστερους και τη μεσαία τάξη.

Να υπενθυμίσω, ότι η μείωση είναι 30% για μικρές ιδιοκτησίες, αξίας μέχρι 60.000 ευρώ, 27% για αξία μέχρι 70.000 ευρώ και 25% για αξία ακίνητης περιουσίας μέχρι 80.000 ευρώ. Άρα, υψηλότερες μειώσεις στα χαμηλότερα και τα μεσαία εισοδηματικά στρώματα και τις μεσαίες περιουσίες.

Πρόσφατα, πράγματι, μετά από μία μακρά και μεθοδική προετοιμασία, παρουσιάσαμε ένα σχέδιο μεταρρύθμισης του πλαισίου προσδιορισμού των αντικειμενικών αξιών της ακίνητης περιουσίας, σχέδιο το οποίο επιδιώκει, μέσα από τη διόρθωση στρεβλώσεων και αδικιών, να ενισχύσει την κοινωνική δικαιοσύνη. Αυτό είναι το πρόταγμα της μεταρρύθμισης, η ενίσχυση της κοινωνικής δικαιοσύνης.

Να μοιραστώ μαζί σας, τρεις στρεβλώσεις που τις ξέρουμε όλοι μας. Πρώτη στρέβλωση, είναι η σημαντική απόκλιση, σε αρκετές περιπτώσεις, των αντικειμενικών τιμών από τις εμπορικές αξίες και η φορολόγηση των αγοραπωλησιών -ξέρετε που-, σε χαμηλότερες τιμές από το πραγματικό ύψος συναλλαγής.

Δεύτερη στρέβλωση, είναι η απουσία του 15% του πληθυσμού από το σύστημα αντικειμενικού προσδιορισμού αξιών ακινήτων, με αποτέλεσμα ο ΕΝΦΙΑ σε αυτές τις περιοχές να υπολογίζεται, βάσει της κατώτερης τιμής ζώνης της Δημοτικής Κοινότητας, του δήμου ή της Περιφερειακής Ενότητας, όπου αυτές ανήκουν.

Τρίτη στρέβλωση, είναι η υπερφορολόγηση αρκετών συμπατριωτών μας για κατοικίες με, ιδιαίτερα, χαμηλότερες, από τις υφιστάμενες, αντικειμενικές αξίες. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν δημοσιοποιηθεί, μία από τις πέντε ζώνες έχει χαμηλότερες αντικειμενικές αξίες. Όλες αυτές οι στρεβλώσεις, λοιπόν, διορθώνονται με τη μεταρρύθμιση που υλοποιείται.

Ας δούμε τα βασικά χαρακτηριστικά της. Πρώτο χαρακτηριστικό, είναι η αδιάβλητη και τεχνοκρατική διαδικασία προσδιορισμού αντικειμενικών αξιών και η εναρμόνιση της διαδικασίας με τα διεθνή και ευρωπαϊκά εκτιμητικά πρότυπα και τις βέλτιστες πρακτικές, αξιοποιώντας πιστοποιημένους εκτιμητές του μητρώου του Υπουργείου Οικονομικών και ενσωματώνοντας επισημάνσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Δεύτερο χαρακτηριστικό, είναι η χωρική επέκταση του συστήματος αντικειμενικού προσδιορισμού των αξιών ακινήτων. Πλέον, με τον νέο χάρτη των αντικειμενικών αξιών, η κάλυψη του πληθυσμού διευρύνεται από το 85%, που σας είπα προηγουμένως, στο 98% «αγγίζοντας» την πλήρη κάλυψη των περιοχών που είναι εντός σχεδίου. Έτσι, 3.643 νέες ζώνες προστέθηκαν σε παλαιότερες, με αποτέλεσμα ο νέος χάρτης των αντικειμενικών αξιών να περιλαμβάνει, πλέον, 13.808 ζώνες. Το θεωρώ, εξαιρετικά, σημαντικό για τη χώρα.

Τρίτο χαρακτηριστικό, είναι ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός και η διαμόρφωση ψηφιακής πλατφόρμας -άμεσα θα υπάρξουν ανακοινώσεις- με στόχο την πλήρη ψηφιοποίηση των δεδομένων, τη στατική επεξεργασία τους και τη διενέργεια των απαραίτητων ελέγχων.

Τέλος, τέταρτο χαρακτηριστικό, είναι η εναρμόνιση των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων στις διάφορες περιοχές της χώρας προς τις, διαρκώς, μεταβαλλόμενες τιμές αγοράς. Ενδεικτικά, ο δείκτης τιμών κατοικιών της Τράπεζας της Ελλάδος για τις αστικές περιοχές, που περιλαμβάνει όλο το εύρος των εξελίξεων, αυξήσεις και μειώσεις, παρουσιάζει αύξηση, κατά 14,4% την περίοδο 2017-2020. Άρα, αυτές τις στρεβλώσεις πάμε να διορθώσουμε και πάνω σε αυτούς τους άξονες κινούμαστε.

Ποιες είναι συνεπώς, για να κλείσω, οι βασικές αρχές και οι στόχοι της μεταρρύθμισης; Πρώτον, η διατήρηση της συνολικής φορολογικής επιβάρυνσης της ακίνητης περιουσίας, στο ίδιο επίπεδο, κατά την τρέχουσα περίοδο, προσαρμόζοντας, όπου απαιτείται, συντελεστές προσδιορισμού του ΕΝΦΙΑ στις μεταβολές των αντικειμενικών αξιών. Ούτε ένα ευρώ παραπάνω συνολικό ΕΝΦΙΑ δεν θέλουμε να προσθέσουμε στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Θέλουμε να κάνουμε την άσκηση κοινωνικά δικαιότερη.

Αυτό με οδηγεί στον δεύτερο στόχο, που είναι η δικαιότερη κατανομή των φορολογικών βαρών, επί της ακίνητης περιουσίας, μέσω της διεύρυνσης της φορολογικής βάσης.

Τρίτη αρχή, είναι η ανακατανομή της φορολογικής επιβάρυνσης, με επιβάρυνση σε περιοχές της χώρας που υποφορολογούνταν και ελάφρυνση σε περιοχές της χώρας που υπερφορολογούνταν. Σε κάθε περίπτωση, το επαναλαμβάνω, το συνολικό αλγεβρικό άθροισμα, θα είναι μηδενικό. Ούτε ένα ευρώ παραπάνω ΕΝΦΙΑ.

Τέταρτος στόχος, είναι η περαιτέρω μείωση του ΕΝΦΙΑ, ανάλογα με τον διαθέσιμο δημοσιονομικό χώρο, σε συνάρτηση με τα δεδομένα της οικονομίας την επόμενη περίοδο.

Κλείνοντας, έρχομαι, ακριβώς, στην παρατήρηση του αγαπητού συναδέλφου. Σημειώνω και επαναλαμβάνω, ότι με προσοχή ακούμε και εξετάζουμε κάθε πρόταση που δύναται να ενδυναμώσει αυτή τη μεταρρύθμιση και να διευκολύνει την εναρμόνιση με τα νέα δεδομένα, εντός, βεβαίως, του προαναφερθέντος πλαισίου αρχών και στόχων. Επιδιώκουμε έναν αρμονικό συνδυασμό οικονομικής αποτελεσματικότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης. Γι’ αυτό και την Παρασκευή που μας πέρασε υπήρχε σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών, με την οποία, σε συνέχεια, ακριβώς, της επικαιροποίησης και αναπροσαρμογής των αντικειμενικών αξιών στην επικράτεια και τη χωρική επέκταση του συστήματος προσδιορισμού, προωθήθηκε η συγκρότηση ομάδας εργασίας, αφενός για την αξιολόγηση του αποτελέσματος σε φόρους, εκτός του ΕΝΦΙΑ, σε τέλη, σε κοινωνικά επιδόματα και σε λοιπές προϋποθέσεις και αφετέρου, για τη διατύπωση προτάσεων, όπου απαιτηθεί και κριθεί αναγκαίο για την προσαρμογή στα νέα δεδομένα.

Γι’ αυτό, στην εν λόγω ομάδα εργασίας συμμετέχουν μαζί με το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, το Υπουργείο Εσωτερικών, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθώς και άλλοι εμπλεκόμενοι, όπως και το Συμβούλιο Οικονομικών Εμπειρογνωμόνων. Αυτό το έργο, αυτής της Επιτροπής, αυτής της ομάδας εργασίας, θα προχωρά παράλληλα με την εξειδικευμένη ομάδα εργασίας της φορολογικής πολιτικής που θα διαμορφώσει τον νέο ΕΝΦΙΑ την επόμενη περίοδο.

Είναι προφανές, συνεπώς, από τον τρόπο, με τον οποίο διατύπωσα τις βασικές αρχές και τους άξονες πολιτικής του Υπουργείου Οικονομικών, ότι κάθε πρόταση, κάθε συζήτηση με την Αξιωματική Αντιπολίτευση και με άλλα Κόμματα, στη βάση αυτών των αρχών, είναι, απολύτως, ευπρόσδεκτη. Άλλωστε, η σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση, ως Κυβέρνηση, παρά το γεγονός ότι είχε δεσμευτεί στους θεσμούς, για να κάνει τη συγκεκριμένη άσκηση, και πάλι δεν πρόλαβε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε πολύ κι εμείς τον Υπουργό, τον κ. Σταϊκούρα για τις τοποθετήσεις του, τόσο για τις συμβάσεις παραχώρησης των αεροδρομίων, όσο και για τις αντικειμενικές αξίες των ακινήτων.

Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ**: Δεν θα μπω στην ουσία, δεν είναι η ώρα, θα τα πούμε την επόμενη φορά. Απλά, κύριε Υπουργέ, δεν έχει νόημα να μας δείξετε τα έγγραφα μετά την Ολομέλεια. Χρειάζεται να δούμε τα έγγραφα, αλλά για να μην είναι προσχηματικό, θα πρέπει να τα δούμε άμεσα. Δηλαδή, καλέστε μας να τα δούμε αύριο.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Νομίζω ότι ο κ. Υπουργός δεσμεύτηκε, ότι θα τα δούμε πριν από την Ολομέλεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών)**: Κύριε συνάδελφε, δεν θα είχα καμία αντίρρηση να τα δείτε αύριο, μεθαύριο ή την Παρασκευή, απλά έχω EUROGOUP και ECOFIN και πρέπει να φύγω αύριο το πρωί για το εξωτερικό. Θα συνεννοηθούμε με τους συνεργάτες μου, εάν θέλετε, να το δούμε πιο νωρίς, αλλά εκτιμούσα, ότι θα θέλατε και τη δική μου φυσική παρουσία.

Σε κάθε περίπτωση, θα αντιμετωπίσω και αυτό το θέμα, έτσι ώστε να έχετε, ακόμη νωρίτερα, ενημέρωση στο γραφείο του Υπουργού Οικονομικών, χωρίς, προφανώς, αυτά να είναι στην κατοχή σας μετά. Θα τα δείτε όλα τα έγγραφα, προφανώς, με άνεση χρόνου.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** (ομιλών εκτός μικροφώνου): Πότε θα έρθει στην Ολομέλεια;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Την άλλη εβδομάδα.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** (ομιλών εκτός μικροφώνου): Οπότε μπορούμε να τα δούμε την άλλη εβδομάδα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών)**: Ο κύριος συνάδελφος θέλει αυτή την εβδομάδα. Εγώ δεν έχω πρόβλημα. Προσπαθώ να διευκολύνω όλους σας να έχετε εικόνα. Εάν θέλετε την άλλη εβδομάδα, θα επιδιώξω την Τρίτη το πρωί να γίνει η συνάντηση. Εάν θέλετε αυτή την εβδομάδα με συνεργάτες μου και πάλι είμαι θετικός.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Καλώς, κύριε Υπουργέ. Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.)**: Κύριε Υπουργέ, τα θέματα που έθεσα για τους εργαζόμενους στις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια, τα έχουμε διατυπώσει και σε Ερώτηση προς τον Υπουργό Εργασίας, εδώ και εννέα μήνες, και απάντηση δεν έχουμε πάρει. Βέβαια, πριν έρθω εδώ, έλεγξα ξανά με εκπροσώπους αυτών των εργαζομένων μην, τυχόν, και έχουν ικανοποιηθεί ορισμένα. Δεν έχει ικανοποιηθεί τίποτα και ισχύουν στο ακέραιο.

Αυτό το λέω για ενημέρωσή σας, γιατί με μία μονοκοντυλιά, μάς λέτε «αποκαταστάθηκαν» ή «επιδοτήθηκαν».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Οικονομικών)**: Αν μου επιτρέπετε, μιλάω, επί του θέματος, που είναι η FRAPORT και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.)**: Υπάρχουν, όμως, και εργαζόμενοι που είναι σε εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Σπανάκης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω, ότι όλες οι ερωτήσεις απαντήθηκαν από τον κ. Υπουργό, αλλά αυτό το οποίο έχει σημασία και πρέπει να κρατήσουμε από αυτή τη μία και μοναδική συνεδρίαση είναι δύο πράγματα. Το πρώτο είναι, ότι με αυτή την κύρωση της Συμφωνίας, που υπεγράφη στα τέλη Μαΐου και δεύτερον, με την ενίσχυση του αεροδρομίου, έχουμε ταυτόχρονη ενίσχυση και διασφάλιση χιλιάδων θέσεων εργασίας, που αυτή τη στιγμή δεν μπορούμε να προσδιορίσουμε με ακρίβεια. Όπως είπε πολύ εύστοχα ο κ. Υπουργός, τα περιφερειακά μας αεροδρόμια δέχονται εκατοντάδες πτήσεις από το εξωτερικό, τη στιγμή, που η Ελλάδα δίνει μία «μάχη» να κρατήσει τον τουρισμό σε καλύτερα επίπεδα από πέρυσι και αυτό είναι σίγουρο, ώστε να μπορέσουμε να ενισχύσουμε την ελληνική οικονομία.

Σε ότι αφορά το δεύτερο κομμάτι, επιτρέψτε μου να πω, ότι σήμερα ακούσαμε πολύ σημαντικά πράγματα σε αυτή την Αίθουσα. Να μην τα περνάμε με «ψιλά γράμματα». Επειδή γίνεται πολύς θόρυβος στα μέσα ενημέρωσης για τις αντικειμενικές αξίες, δεν θα ήθελα να κάνω σύντομη αναδρομή στα έργα και τις ημέρες του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά αυτό το οποίο πρέπει να κρατήσουμε, είναι πρώτον, ότι η μείωση της συνολικής φορολογίας, της έμμεσης και της άμεσης, είναι βασική προτεραιότητα για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατία και δεύτερον, ότι βασικός στόχος παραμένει και η περαιτέρω μείωση του ΕΝΦΙΑ.

Αυτή τη στιγμή, που εμείς συνεδριάζουμε εδώ στην Επιτροπή, στην Ολομέλεια συζητάμε το εργασιακό νομοσχέδιο και, ταυτόχρονα, τροπολογίες που φέρνουν νέες θετικές διατάξεις, σε ότι αφορά και στον ΕΝΦΙΑ που μπορούμε να τις δούμε αναλυτικά.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, με τίτλο «Οικονομική αποκατάσταση παραχωρησιούχων αεροδρομίων λόγω των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 για το έτος 2020».

Εισερχόμαστε στην ψηφοφορία του σχεδίου νόμου.

Τον λόγο έχει o κ. Σπανάκης, ως Εισηγητής της Πλειοψηφίας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Ψηφίζουμε και τα δυο άρθρα του σχεδίου νόμου, τα οποία αναλύσαμε, κατά την εισήγησή μας.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Αλεξιάδης.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Επιφύλαξη για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Είχα την εντύπωση, ότι ήσασταν θετικός.

**ΤΡΥΦΩΝ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Είμαστε θετικοί και περιμένουμε να μελετήσουμε τα έγγραφα που θα μας δώσει ο Υπουργός, για να είμαστε πλήρεις ως προς την κοινοβουλευτική τεκμηρίωση.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Καλώς. Ίσως, εγώ δεν κατάλαβα. Επιφύλαξη, λοιπόν.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, συγνώμη. Για να διευκολύνουμε, επειδή ο κ. Υπουργός έχει συγκεκριμένες υποχρεώσεις τις επόμενες ημέρες, νομίζω ότι, από τη στιγμή που μας δίνει τη δυνατότητα σε όλους τους Εισηγητές στο γραφείο του να δούμε όλα τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται, μπορεί να προγραμματιστεί για την ίδια μέρα που θα έχουμε την Ολομέλεια.

Νομίζω ότι προλαβαίνουμε, για να διευκολύνουμε και τον κ. Υπουργό και τη διαδικασία.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Αυτό εξαρτάται από το πρόγραμμα του κ. Υπουργού. Θα το δει ο Υπουργός και θα μας ενημερώσει. Ήταν πολύ θετική πρωτοβουλία που ανέλαβε και αξίζει συγχαρητηρίων να κάνουμε μία συζήτηση.

Τώρα επιτρέψετε μου να ολοκληρώσουμε την ψηφοφορία. Αν μπούμε σε αυτή τη συζήτηση, τα έγγραφα αυτά που θα δούμε παρουσία του κ. Υπουργού, θα μας τα εξηγήσει ο κ. Υπουργός. Είναι εκατοντάδες έγγραφα, τα οποία έχουν μελετηθεί από αρμοδίους εδώ και μήνες. Δεν θα μπορέσουμε εμείς σε έναν μήνα να καταλάβουμε τα πάντα. Είναι προφανές, αυτό, αλλά είναι, εξαιρετικά, σημαντική η πρωτοβουλία του Υπουργού και στην κατεύθυνση της πλήρους διαφάνειας, να έχουμε όλοι τα έγγραφα στα χέρια μας.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Καταψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΗΛΙΑΣ-ΚΡΙΤΩΝ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Καταψηφίζουμε και εμμένουμε ως ΜέΡΑ25 στο αίτημά μας να δούμε τα έγγραφα νωρίτερα από την Ολομέλεια. Δεν έχει νόημα να τα δούμε αυθημερόν με αυτόν τον όγκο. Θα πρέπει να υπάρχει προετοιμασία για την Ολομέλεια. Μην γίνονται αυτά τα πράγματα στο «πόδι».

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλώς. Επίσης, ο κ. Σκανδαλίδης Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, έχει ήδη τοποθετηθεί και έχει εκφράσει επιφύλαξη, επί του νομοσχεδίου.

Συνεπώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, με τίτλο «Οικονομική αποκατάσταση παραχωρησιούχων αεροδρομίων λόγω των συνεπειών της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 για το έτος 2020» γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Μανούσος – Κωνσταντίνος Βολουδάκης, Αθανάσιος Καββαδάς, Σταύρος Καλογιάννης, Κωνσταντίνος Καραγκούνης, Θεόδωρος Καράογλου, Γεώργιος Καρασμάνης, Εμμανουήλ (Μάνος) Κόνσολας, Κωνσταντίνος Κοντογεώργος, Ιωάννης Μπούγας, Χρήστος Μπουκώρος, Ιωάννης Πασχαλίδης, Βασίλειος – Πέτρος Σπανάκης, Διονύσιος Σταμενίτης, Λάζαρος Τσαβδαρίδης, Βασίλειος – Νικόλαος Υψηλάντης, Τρύφων Αλεξιάδης, Όλγα Γεροβασίλη, Ιωάννης Γκιόλας, Ιωάννης Δραγασάκης, Παναγιώτης Κουρουμπλής, Δημήτριος Τζανακόπουλος, Γεώργιος Αρβανιτίδης, Διαμάντω Μανωλάκου, Βασίλειος Βιλιάρδος, Κρίτων – Ηλίας Αρσένης και Γεώργιος Λογιάδης.

Τέλος, και περί ώρα 17.15 λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ**