**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 29 Ιανουαρίου 2020, ημέρα Τετάρτη και ώρα 14:10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις» (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, στη συνεδρίαση παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β., οι κ.κ Δημήτριος Καφαντάρης, Γενικός Γραμματέας του ΔΣ της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ), Παναγιώτης-Ιάσων Αγγελόπουλος, Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ), Γεώργιος Δριτσάκος, Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Ιωάννης Μυτιληναίος, Διευθυντής Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών του Λιμενικού Σώματος- Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ/Σ–ΕΛΑΚΤ), Κωνσταντίνος Παρδάλης, Διευθυντής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Λιμενικού Σώματος-Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ/Σ–ΕΛΑΚΤ), Σωτήριος Σκιαδαρέσης, Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ), Καλλέργος Βουλγαράκης, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ), Σοφοκλής Φάτσιος, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ), Γεώργιος Παπαδομιχελάκης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος των ΚΤΕΛ Αττικής, Κωνσταντίνος Σιορίκης, Πρόεδρος του Συνδικάτου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ), Λεωνίδας Σκούλος, Γενικός Γραμματέας του Συνδικάτου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ), Θεμιστοκλής Αμπλάς, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ), Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος του ΔΣ της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ), Μιχαήλ Πεζίκογλου, Αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ) και Πέτρος Σκουλικίδης, Πρόεδρος του ΔΣ του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (ΠΣΧΕΜ).

 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.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσίπρας Γεώργιος, Θραψανιώτης Εμμανουήλ, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η συνεδρίαση της Επιτροπής μας. Καταρχάς, θα ήθελα να καλωσορίσω τους εκπροσώπους των φορέων, οι οποίοι έχουν κληθεί σήμερα για να συνεισφέρουν με τις απόψεις τους για την καλύτερη επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Έχει προηγηθεί η χθεσινή συνεδρίαση, όπου είχαμε συζητήσει επί της αρχής, σήμερα θα ακούσουμε τους φορείς, αύριο θα συζητήσουμε τα άρθρα, το λέω για ενημέρωσή όλων, και την Τρίτη στη δεύτερη ανάγνωση θα ολοκληρώσουμε στην Επιτροπή μας την επεξεργασία του νομοσχεδίου, ούτως ώστε να προχωρήσει η συζήτηση του στην Ολομέλεια, πιθανόν και την άλλη εβδομάδα.

Καλέσαμε αρκετούς φορείς, σχεδόν όλους όσους πρότειναν οι εκπρόσωποι των κομμάτων. Με μια πρώτη ματιά βλέπω και θα πω, δυστυχώς, κάποιοι δεν ανταποκρίθηκαν. Αυτό, εγώ, το λέω για τους συναδέλφους και θα το πούμε και αύριο, διότι καλό είναι να υπάρχει μια συνεννόηση, όταν καλούμε κάποιον φορέα. Να μην λέμε μόνον το όνομα του, τον καλούμε, την στιγμή που ο ίδιος, δεν ενδιαφέρεται να έρθει.

Δεν είναι θέμα ενός κόμματος, αλλά θα ήθελα να πω, να υπάρχει μια στοιχειώδης συνεννόηση, ότι υπάρχει ενδιαφέρον για τα νομοσχέδιο, διότι ζητάμε να έρθουν να πουν απόψεις άνθρωποι οι οποίοι δεν το ξέρουν ή δεν θέλουν. Δεν είναι καλή η εικόνα να καλεί η Βουλή και κάποιοι να μην έρχονται. Αυτό δεν θα επαναληφθεί ή τουλάχιστον, θα προσπαθήσουμε να το περιορίσουμε.

Συνεχίζω και αφού αναφέρω πως από την ΕΝΠΕ (΄Ενωση Περιφερειών Ελλάδος) , δεν θα παραβρεθεί κάποιος εκπρόσωπος, να προχωρήσουμε την συνεδρίασή μας.

Τον λόγο έχει ο κ. Καφαντάρης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗΣ (Γενικός Γραμματέας του Δ.Σ. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας (ΚΕΔΕ)):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Θα ήθελα να πω ότι πραγματικά, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έρχεται να λύσει πολλά ζητήματα τα οποία κατά καιρούς, είχαμε αναδείξει και ως Αυτοδιοίκηση και ειδικά στο κομμάτι που αφορά στην λειτουργία των υδατοδρομίων. Ένα ζήτημα το οποίο η Αυτοδιοίκηση εδώ και χρόνια το έχει πλέον ακουμπήσει και ζητά πάντα να ενεργοποιηθεί ένα νέο σύστημα για να μπορεί εύκολα να λειτουργήσει το κομμάτι αυτό σε όλη τη χώρα. Υπάρχει σωρεία προβλημάτων που είχαμε αντιμετωπίσει κατά το παρελθόν και στον χρόνο αδειοδότησης και στις διαδικασίες των ΜΠΕ που πραγματικά καθιστούσαν αδύνατη την όποια προσέγγιση για να μπορέσει ένας τόπος, ένας δήμος νησιωτικός ή παράκτιος, να δημιουργήσει προϋποθέσεις για να συνδεθεί με αυτή τη νέα σύνδεση, τα υδροπλάνα.

Δεν είναι νέα υπάρχει στο Ιόνιο χρόνια, απλώς πρέπει να επεκταθεί σε όλη τη χώρα, εφόσον η χώρα μας είναι μια χώρα καθαρά νησιωτική με μεγάλη ακτογραμμή, με το θέμα του τουρισμού να είναι σημαντικό στις μέρες μας, αλλά και μιας νέας οικονομίας που ζητάμε να αναπτυχθεί στις περιοχές μας και γι' αυτό τον λόγο, λοιπόν, πάντα ζητούσαμε με υπομνήματα μας από το υπουργείο να τροποποιήσει, να βελτιώσει, να διευκολύνει όλη αυτή τη διαδικασία για να μπορούμε να έχουμε σύντομα τις αδειοδότησεις για τους υδατοδιαδρόμους, ώστε στη συνέχεια, φυσικά μέσα από διαγωνισμούς, να έρχονται οι όποιες εταιρείες θέλουν για να χρησιμοποιήσουν αυτό το διάδρομο και τις εγκαταστάσεις.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση στο θέμα αυτό. Έχω, ήδη, μιλήσει με όλους τους δημάρχους σχεδόν όλης της χώρας που έχουν καταθέσει φακέλους και περιμένουν και αυτοί την διαδικασία των εγκρίσεων των ΜΠΕ., αλλά και της αδειοδότησης. Θα αναφέρω ένα παράδειγμα. Ο δικός μου ο δήμος, ο Δήμος Πύλου-Νέστορος έχει πάρει έγκριση και της ΜΠΕ (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) ενώ πάνω από έναν χρόνο, βρίσκεται σε διαδικασία αδειοδότησης.

Απλά να πούμε ότι θα πρέπει, τουλάχιστον, το κομμάτι των οδικών όρων, μιας και οι αποκεντρωμένες διοικήσεις στο κομμάτι των υπηρεσιών που ασχολούνται με αυτό, που είναι οι Υπηρεσίες Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, έχουν ελάχιστο προσωπικό και υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις και επειδή δεν προκαλεί -φαντάζομαι και πιστεύω και γνωρίζω- μεγάλα προβλήματα, να υπάρχει και μια υποβάθμιση από κατηγορία Α΄ σε κατηγορία Β΄, να πηγαίνει δηλαδή, με μια Α.Ε.Π.Ο. κατηγορίας Β΄, για να υπάρχει πιο εύκολη αδειοδότηση και διαδικασία. Να κερδίζουμε, δηλαδή, χρόνο σε αυτά τα μεγάλα ζητήματα που είναι η δημιουργία των υδατοδιαδρόμων και να υπάρχει μετά, η εξέλιξη των υδροπλάνων κ.λπ., μεταφοράς.

Άρα, λοιπόν, ως Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος είμαστε θετικοί σε αυτή την προσέγγιση και πραγματικά πιστεύω, ότι πρέπει γρήγορα να προχωρήσει, διότι το ζητούν και οι κοινωνίες, το ζητά ο κόσμος, αλλά και ο τουρισμός και η εξέλιξη δεν περιμένει άλλο.

Να πούμε γρήγορα για αυτή την μεταφορά, η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική. Επειδή έχουμε ασχοληθεί πολλά χρόνια με αυτή την προσέγγιση, οφείλω να πω, ότι η μεταφορά μέσω υδροπλάνου είναι πολύ σημαντική. Θέλει μικρό χώρο. Ακόμα και σε περιοχές όπως είναι οι περιοχές που έχουν να κάνουν με αρχαιολογικούς χώρους που έχουν ναυάγια κ.λπ. και εκεί επιτρέπεται υπό προϋποθέσεις. Άρα, λοιπόν, υπάρχει η δυνατότητα να χωροθετεθεί ένας υδατοδιάδρομος και οι εγκαταστάσεις τις οποίες προβλέπει, πιστεύω ότι κινούνται στην σωστή κατεύθυνση.

Άρα, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, ως Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, είμαστε θετικοί στο ζήτημα που ακουμπά το νομοσχέδιο και αφορά τα υδατοδρόμια, τα υδροπλάνα και την κίνηση αυτή.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ-ΙΑΣΩΝ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ)):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Γενικέ, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) έχει ήδη καταθέσει στην Επιτροπή νομοτεχνικές παρατηρήσεις, προκειμένου αυτές να ληφθούν υπόψη στην τελική επεξεργασία του νομοσχεδίου.

Σχετίζονται κατά κανόνα σε σχέση με την ασφάλεια δικαίου που θα πρέπει να απολαμβάνουν οι φορείς του Ελληνικού Δημοσίου και οι υποψήφιοι επενδυτές.

Θα αναφερθώ στην ομιλία μου στις σημαντικότερες από αυτές.

Θα αναφερθώ πρώτα σε δύο τεχνικά σημεία, τα οποία αφορούν τους ορισμούς. Πρώτον, ως προς τον κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ως προς τον ορισμό του πλοίου. Δεύτερον, ως προς τον ν.2971 «αιγιαλός και παραλία» ως προς με τον ορισμό του «λιμένα».

Αν και εκ πρώτης όψεως, έχουμε δει ότι έχει γίνει ορθά ο συσχετισμός, ένας πρόσθετος νομικός έλεγχος, πιστεύουμε ότι θα είναι χρήσιμος.

Θέλω να κάνω κάποιες τεχνικές παρατηρήσεις σε σχέση με το άρθρο 7. Καλό είναι να γίνει διερεύνηση -το έχουμε αναπτύξει αυτό γραπτώς- τυχόν αντινομιών σε θέματα παραχώρησης μεταξύ του ν.2971 και του ισχύοντος ν.4597, περί υποπαραχωρήσεων.

Επίσης, εξέταση της επαναδιατύπωσης του άρθρου 20 το οποίο αφορά στην εκπαίδευση προσωπικού προκειμένου να καθίσταται ρητή η υποχρέωση της εκπαίδευσης του προσωπικού σε θέματα κώδικα ISPS (Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων), στα εγχειρίδια του Υδατοδρομίου καθώς και στην ύλη εκπαίδευσης.

Επίσης, στο άρθρο 21 καλό είναι να υπάρχει πρόβλεψη και αναφορά για τον Κανονισμό 352 περί Λιμενικών Υπηρεσιών σε σχέση με την παροχή καυσίμων.

Επί της αρχής του σχεδίου νόμου να τοποθετηθώ από την οπτική της ρυθμιστικής αρχής. Τα Υδατοδρόμια που είναι ενταγμένα σε έναν λιμένα εμπορικό ή τουριστικό με οριοθετημένη λιμενική ζώνη, αποτελούν ένα λιμενικό τερματικό ειδικής χρήσης. Για την ΡΑΛ (Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων) ο επιβάτης έχει την ίδια ιδιότητα, ίδιες ανάγκες εξυπηρέτησης είτε αποβιβάζεται από ένα πλοίο της ακτοπλοΐας είτε από άλλο πλωτό μέσο.

Στην παρούσα περίπτωση είναι το υδροπλάνο. Στα τερματικά αυτά θα προσφέρονται επίσης, λιμενικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών, πετρέλευσης, συλλογής απορριμμάτων, πρόσδεση κ.λπ.

Επιπρόσθετα, τα τερματικά αυτά εν τη γενέσει τους, θα αποτελέσουν ένα ευρύτερο πεδίο και σημείο διεπαφής μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στο οποίο φυσικά θα πρέπει να τηρείται η νομιμότητα, η συμβατική τάξη και οι κανόνες του ανταγωνισμού σύμφωνα με την ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία. ΄Ηδη, στο σχέδιο νόμου υπάρχει πρόβλεψη για το ρόλο της ΡΑΛ στο άρθρο 18, σε σχέση με τα τέλη και τα τιμολόγια. Αυτό εκπορεύεται από τον ιδρυτικό νόμο της Αρχής, τον 4389/2016 και ειδικότερα στις αρμοδιότητες της για τον έλεγχο συμβατότητας, αναλογικότητας, σε σχέση με την παρεχόμενη υπηρεσία καθώς και λήψη των αναγκαίων ρυθμιστικών μέτρων επί της μεθοδολογίας και του καθαρισμού των τελών.

Για τον λόγο αυτό στο άρθρο 3 πιστεύουμε, ότι θα πρέπει να προστεθεί, ότι στις λιμενικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο σχέδιο νόμου εφαρμόζονται ρητά τα άρθρα 108, 112, 113,113Α, 114 και 124 του νόμου 4389/2016 που αφορούν στις εντός λιμενικής ζώνης αρμοδιότητες της ΡΑΛ, για όλους τους λιμένες και τερματικά της λιμενικής επικράτειας.

Η Ρυθμιστική Αρχή, είναι στη διάθεση της Επιτροπής, καθώς και της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής για οποιαδήποτε διευκρίνιση, επεξεργασία περαιτέρω. Έχουμε καταθέσει ήδη τις απόψεις μας και γραπτά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς. Θα πρέπει να αναφέρω, ότι είναι κοντά μας και η κυρία Παναγιώτα Λεονάρδου, Νομική Σύμβουλος της ΡΑΛ. Επίσης έχει σταλεί υπόμνημα και υπάρχει στα email των συναδέλφων.

Τον λόγο έχει, ο κύριος Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ))**:

Σας ευχαριστώ πολύ. Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω εσάς και τα μέλη της Επιτροπής για την πρόσκληση που μου απευθύνατε, προκειμένου να καταθέσω τις απόψεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο σχέδιο νόμου για την ίδρυση λειτουργίας των Υδατοδρομίων.

Όσον αφορά η ΥΠΑ έχει έναν κομβικό ρόλο τόσο στην διαδικασία έγκρισης της άδειας ίδρυσης, της άδειας λειτουργίας όσο και στην μετέπειτα λειτουργία των υδατοδρομίων και των πτήσεων των υδροπλάνων.

Ειδικότερα, η ΥΠΑ είναι αυτή που καλείται να εγκρίνει το εγχειρίδιο των υδατοδρομίων, το πρόγραμμα ασφάλειάς τους, καθώς και το σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 7.

Επίσης, η ΥΠΑ συμμετέχει με δύο στελέχη της στην επιτροπή η οποία θα διενεργήσει επιθεωρήσεις και ελέγχους για την χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας των υδατοδρομίων, καθώς και σε έκτακτες επιθεωρήσεις και ελέγχους των υδατοδρομίων προς διασφάλιση της τήρησης των όρων λειτουργίας τους.

Ακόμη η ΥΠΑ, σύμφωνα με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου, είναι αυτή που θα εξετάσει εάν το προσωπικό του φορέα λειτουργίας των υδατοδρομίων και το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στα υδατοδρόμια, έχει κατάλληλη εκπαίδευση για να μπορεί να ασκεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του, όπως αυτά περιγράφονται στην κείμενη νομοθεσία και στα τεύχη οδηγιών των υδατοδρομίων.

Θέλω να διαβεβαιώσω τα μέλη της Επιτροπής, ότι η ΥΠΑ με την εμπειρία, την τεχνογνωσία του προσωπικού της είναι απολύτως έτοιμη να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που της θέτει το παρόν νομοσχέδιο, να στηρίξει το εγχείρημα της ασφαλούς ανάπτυξης των υδροπλάνων στη χώρα μας, το οποίο, με την σειρά του, πιστεύουμε, ότι θα δώσει μια νέα ώθηση στην ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Όπως γνωρίζετε, κύριε Πρόεδρε, εγώ και οι υποδιοικητές της Υπηρεσίας, έχουμε αναλάβει προ ολίγων ημερών τα καθήκοντά μας και βρισκόμαστε σε μια διαδικασία ενημέρωσης. Ωστόσο, είμαστε στη διάθεση των μελών της Επιτροπής σας προκειμένου να ενημερώσουμε για οποιοδήποτε ζήτημα σχετικά με την λειτουργία της Υπηρεσίας και ειδικότερα του ζητήματος των υδατοδρομίων που απασχολεί την Επιτροπή σας. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς. Τον λόγο έχει ο κύριος Μυτιλιναίος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ (Πλοίαρχος Λιμενικού Σώματος, Διευθυντής Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών)**: Ευχαριστώ πολύ. Οι υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος και οι συναρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας, συνέδραμαν όλο αυτό το διάστημα με την αποστολή παρατηρήσεων και σχολίων για την διαμόρφωση του τελικού κειμένου που έχουμε όλοι μπροστά μας.

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις ενσωματώθηκαν στο τελικό κείμενο του νομοσχεδίου, κάτι που μας ικανοποιεί βέβαια. Επίσης, ως αντικείμενο της Διεύθυνσής μου, που είναι η αδειοδότηση των κατασκευών εντός των λιμένων και εντός της ζώνης λιμένων, το νομοθετικό πλαίσιο είναι σαφές.

Επίσης, γνωμοδοτούμε κατά την διάρκεια έκδοσης των περιβαλλοντικών όρων, όπου αυτό απαιτείται. Επίσης, ελέγχουμε την συμβατότητα του υδατοδρομίου με τις λοιπές χρήσεις και δραστηριότητες που υπάρχουν στο λιμάνι.

Δεν θα ήθελα να πω κάτι παραπάνω. Είμαι στην διάθεση των παρευρισκόμενων για οποιαδήποτε ερώτηση απαιτηθεί. Ο κύριος Παρδάλης , δεν ξέρω από την πλευρά του, εκπροσωπεί το αρχηγείο και την Δ/νση Ασφάλειας Ναυσιπλοϊας, ίσως ήθελε να προσθέσει κάτι παραπάνω. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής)**: Βεβαίως. Παρακαλώ έχετε τον λόγο κύριε Παρδάλη.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΡΔΑΛΗΣ (Διευθυντής Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας)**: Ευχαριστώ. Όπως προαναφέρθηκε, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έτυχε μακράς διαβούλευσης και μεταξύ όλων των υπηρεσιών του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος για θέματα που σχετίζονται κυρίως με την καταλληλότητα των υδατοδιαδρόμων και θέματα που σχετίζονται με την αρμοδιότητα που, ούτως ή άλλως, υπάρχει για την έγκριση των σχεδίων έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας στα υδατοδρόμια, κάτι που προϋπήρχε, ούτως ή άλλως και στην συγκεκριμένη νομοθεσία.

Όλα μας τα αιτήματα, όλες μας οι απόψεις και οι προτάσεις έγιναν αποδεκτές από το επισπεύδον Υπουργείο και επί αυτού είμαστε πάρα πολύ ικανοποιημένοι. Νομίζουμε, ότι αυτό το σχέδιο νόμου τυγχάνει της απόλυτης αποδοχής του Υπουργείου μας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Συνεχίζουμε την συνεδρίασή μας. Στο σημείο αυτό αναφέρω πως από την ΄Ενωση Μαρίνων Ελλάδος, δεν έχει έρθει εκπρόσωπος.

Τον λόγο έχει ο κ. Σκιαδαρέσης.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ (Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (Ε.Ο.Α.Ε.Ν.))**: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κυρίες και κύριοι, ευχαριστούμε για την πρόσκληση .

Εδώ και πολλά χρόνια ακούμε για την έναρξη των δρομολογίων των υδροπλάνων μετά από κάθε αλλαγή του θεσμικού πλαισίου και λογικό είναι οι πολίτες να είναι δύσπιστοι. Ελπίζουμε όλοι, τουλάχιστον, από το καλοκαίρι του 2021 να δούμε τα υδροπλάνα να συνδέουν τουριστικούς προορισμούς, να αναβαθμίζουν την επικοινωνία και τις μεταφορές στα νησιά μας.

Εγώ, θα μου επιτρέψετε να έχω έναν επιπλέον λόγο να είμαι δύσπιστος, γιατί έζησα από κοντά την αποτυχία του προηγούμενου εγχειρήματος με τα υδροπλάνα στα Ιόνια νησιά και δεν θα ήθελα σε καμία περίπτωση να είμαι στη θέση του προηγούμενου επιχειρηματία, ο οποίος έφυγε τρέχοντας, χάνοντας αρκετά εκατομμύρια. Το νομοσχέδιο που έφερε αυτή τη φορά το Υπουργείο Υποδομών έχει αναμφίβολα θετικές αναφορές, αφού δίνει τη δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίου και σε ιδιώτη επενδυτή. Εμείς το θεωρούμε πολύ σημαντικό αυτό.

Η απαγόρευση που υπήρχε στο προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο ήταν ακατανόητη, αφού θα έπρεπε να είχε δοθεί αυτή η δυνατότητα και σε ιδιωτικούς φορείς. Υπήρχαν, όμως, μια σειρά από άλλα γραφειοκρατικά εμπόδια που αποτέλεσαν τροχοπέδη όλα αυτά τα χρόνια για την λειτουργία και την ανάπτυξη των υδατοδρομίων και του δικτύου που θα πρέπει να γίνει. Θεωρούμε, ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση η διάταξη που δίνει τη δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες, μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια κ.λπ. ή και σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Αυτή είναι μια κίνηση που θα δώσει προστιθέμενη αξία σε κάθε επενδυτική προσπάθεια που θα θελήσει να γίνει.

Ευελιξία δείχνουν επίσης και μια σειρά διατάξεων του νομοσχεδίου, όπως το γεγονός πως αποσυνδέεται η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου από την απαιτούμενη επιθεώρηση σε ταυτόσημο χρόνο.

Με τον τρόπο αυτό, ο ιδιώτης ή ο φορέας που παίρνει την άδεια θα έχει τον χρόνο να προχωρήσει στην κατασκευή και δημιουργία των ανάλογων και απαιτούμενων υποδομών. Το γεγονός επίσης, ότι θα μπορούν να εκπαιδεύουν το προσωπικό των υδατοδρομίων όχι μόνον οι Υπηρεσίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας της Υ.Π.Α., αλλά και άλλοι πιστοποιημένοι φορείς και αυτό είναι πολύ σημαντικό, ώστε να ξεφύγουμε λίγο από την γραφειοκρατία.

Θεωρούμε επίσης θετικό το γεγονός, ότι καταργείται η θέσπιση τέλους ανά σκέλος πτήσης, αφού συνδεόταν με σημαντική οικονομική επιβάρυνση για τον κάθε επιβάτη και καταλαβαίνετε, ότι η τιμή αυτή θα μετακυλιόταν στο εισιτήριο.

Αντίθετα, θεωρούμε ότι το τέλος των 10 € για τον κάθε επιβάτη νομίζουμε, ότι ένα μέρος του θα έπρεπε να κατευθύνεται προς τους δήμους στων οποίων τα όρια φιλοξενούνται τα υδατοδρόμια. Αυτό που νομίζω, θέλουν και θέλουμε όλοι είναι να ξεκινήσουν τα δρομολόγια των υδροπλάνων και να αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υδατοδρομίων που θα προσδώσει μια άλλη δυναμική στον τουρισμό, ιδιαίτερα στις νησιωτικές περιοχές.

Στην περιοχή του Ιονίου από την οποία κατάγομαι το δίκτυο υδατοδρομίων δεν θα ενισχύσει μόνο το τουρισμό, αλλά και την ενδονησιακή επικοινωνία και τις μεταφορές. Σκεφτείτε, ότι κάποιος που θέλει σήμερα να πάει στην περιφέρεια μας στην Κέρκυρα, θα φύγει από την Ζάκυνθο ξημερώματα, δεν θα προλάβει καμία υπηρεσία ανοικτή, θα πρέπει να διανυκτερεύσει το βράδυ στην Κέρκυρα για να μπορέσει να κάνει την δουλειά του και να επιστρέψει την άλλη μέρα το βράδυ πίσω.

Αντικειμενικά, θεωρείται πολύ δύσκολο να προλάβουμε το φετινό καλοκαίρι. Το υπουργείο, όμως και η Αυτοδιοίκηση αμέσως μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου, θεωρούμε ότι θα πρέπει να επιβλέψουν και να επικαιροποιούν, όπου χρειάζονται, τις προβλεπόμενες διαδικασίες, προκειμένου το καλοκαίρι του 2021 να δούμε τα υδροπλάνα στα νησιά μας να πετάνε.

Θα ήθελα να πω και κάτι σε ότι αφορά τα υπόλοιπα άρθρα του νομοσχεδίου.

Θεωρούμε σημαντικό την αυστηροποίηση του πλαισίου για τις περιπτώσεις διακοπής κυκλοφορίας στο εθνικό δίκτυο, κύριε Υπουργέ, που οφείλονται στην μη λήψη μέτρων λόγω έκτακτων καιρικών συνθηκών ή σε άλλου είδους βλάβες της οδικής υποδομής.

Η πρόβλεψη προστίμου στους παραχωρησιούχους και στους διαχειριστές του εθνικού δικτύου που μπορεί να φτάσει και το 1 εκατομμύριο ευρώ, θεωρούμε ότι έπρεπε να έχει θεσπιστεί πολλά χρόνια πίσω. Είναι δείγμα σεβασμού, τουλάχιστον, απέναντι στον πολίτη που πληρώνει διόδια και απαιτεί τις στοιχειώδεις υπηρεσίες. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Σιορίκης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΙΟΡΙΚΗΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών):** Ευχαριστώ πολύ. Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, κυρίες και κύριοι εκπρόσωποι των φορέων η στενότητα του χρόνου δεν μας επιτρέπει εισαγωγές και επεξηγήσεις, οπότε θα επικεντρωθούμε στα επίμαχα ζητήματα που εγείρονται για τις οδικές αστικές συγκοινωνίες της πρωτεύουσας.

Το σχεδίου νόμου στο άρθρο 38, περιλαμβάνει και διατηρεί μια εξαιρετικά δυσάρεστη παραδοχή. Το ενδεχόμενο αδυναμίας των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών να ανταποκριθούν στο σύνολο των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

Αυτό, έστω και ως πιθανότητα είναι ομολογία αποτυχίας. Ελπίζουμε να μην επιβεβαιωθεί και στην πραγματικότητα. Η παραδοχή βέβαια δεν εισάγεται τώρα. Είναι, ήδη, νόμος του 2018, με το άρθρο 54 του ν. 4568/2018.

Το άρθρο 54 που επέτρεπε την εκχώρηση του ΟΑΣΑ -συγκοινωνιακό έργο - στους δήμους, στις νομαρχίες, στα ΚΤΕΛ, αλλά και σε άλλους ιδιώτες, φορείς συγκοινωνιακού έργου.

Ένα άρθρο που πραγματικά η σημερινή Κυβέρνηση καταψήφισε και ορθώς το καταψήφισε, το 2018. Η μόνη πραγματική βελτίωση του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 είναι η κατάργηση τόσο στην νομοθεσία όσο και στην πράξη, με την στοχευμένη ενίσχυση των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών. Μόνον έτσι θα γίνει η κατάργησή του και όταν μιλάμε για στοχευμένη ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών, μιλάμε ότι τα προγραμματισμένα δρομολόγια και τα προγραμματισμένα λεωφορεία, πρέπει να εξέρχονται από τα αμαξοστάσια. Οποιαδήποτε εκδοχή εκχώρησης του συγκοινωνιακού έργου είναι αντίθετη και με τον δημόσιο χαρακτήρα και τον κοινωνικό και αναπτυξιακό ρόλο των αστικών συγκοινωνιών.

Κυρίες και κύριοι, η συρρίκνωση του συγκοινωνιακού έργου και η ποιοτική υποβάθμιση, έχουν κοινό παρονομαστή στις παραλείψεις και των τελευταίων ετών. Έχει οδηγηθεί συστηματικά η ΟΣΥ στην απαξίωση και την ίδια ώρα με το άρθρο 54 νομοθετούσε τη δυνατότητα εκχώρησης του μεταφορικού έργου σε πάσης φύσεως ιδιώτες που μόνον πελατειακές λογικές ενισχύουν, ημετέρους και μικροπολιτικές, ακόμα και στην διαμόρφωση των δρομολογίων.

Θέλω να πω, ότι πολλές φορές σχεδιάζεται το συγκοινωνιακό έργο όχι από τις ανάγκες και τα θέλω των πολιτών, αλλά από τα θέλω και των δήμων, αλλά πολλές φορές και των πολιτικών. Βιώσαμε το δόγμα «εξυπηρέτηση των ολίγων, ταλαιπωρία των πολλών».

Τρομακτικές ελλείψεις σε ανθρώπινο δυναμικό, ανταλλακτικά, καμία αγορά τροχαίου υλικού, καμία σοβαρή του στόλου με λεωφορεία καθηλωμένα στα αμαξοστάσια.

Πριν το κλείσιμο του αμαξοστασίου του Ελληνικού, υπήρχαν 2.023 λεωφορεία. Σήμερα, μετράμε 1.657 από τα οποία τα 850, το πολύ-πολύ 900, είναι διαθέσιμα. Πολλά από τα υπόλοιπα, θα μπορούσαν και να επισκευαστούν και με ολίγα χρήματα, αλλά δεν έγινε εξαιτίας της έλλειψης ανταλλακτικών.

Αυτή η αποδιοργάνωση της εταιρίας και η ουσιαστική απουσία ελέγχων, τότε, είχαν και ως συνέπεια την κατάρρευση των εσόδων. Μιλάμε για μια επιχείρηση που έχει να κάνει αγορές λεωφορείων από το 2009, προσλήψεις από το 2007, ενώ πολύ συνάδελφοι κάθε χρόνο αποχωρούν λόγω συνταξιοδότησης.

Θέλω να σας πω, ότι το 2011 με την ενοποίηση τρόλεϋ και πρώην ΕΘΕΛ, ήμασταν 2.270 (υπάλληλοι). Σήμερα, μετράμε 4.800 και μειωνόμαστε συνεχώς. Τα αριθμητικά δεδομένα μιλούν από μόνα τους. Εδώ, θέλω να πω, να εξάρω, αποδεικνύοντας και την αυταπάρνηση και το φιλότιμο των εργαζομένων στον καθημερινό τους αγώνα για την στήριξη του κοινωνικού αγαθού της συγκοινωνίας και την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πολιτών της πρωτεύουσας σε αυτό. Είναι εργαζόμενοι "πολυεργαλεία" με ευθύνες και άγχη που δεν τους αναλογούν κιόλας.

Ως Συνδικάτο, επανειλημμένα, επισημάναμε τα προβλήματα, τόσο στη Διοίκηση του ΟΑΣΑ που σήμερα έπρεπε, ίσως, να έχει καλεσθεί, έπρεπε να βρίσκεται σήμερα εδώ, διότι τον σχεδιασμό των συγκοινωνιών, για την Ο.ΣΥ., είναι υπεύθυνος ο Ο.Α.Σ.Α..

Θέλω να προτείνω και έχουμε προτείνει τόσο στον ΟΑΣΑ, όσο και στην Διοίκηση της ΟΣΥ, λύσεις. Λύσεις που στοχεύουν σε μια ασφαλή, σύγχρονη, φθηνή και αξιόπιστη συγκοινωνία και με ποιότητα υπηρεσιών και με σεβασμό και στην αξιοπρέπεια του πολίτη, αλλά πολλές φορές, όχι πολλές φορές, πάντα, πρέπει να γνωρίζουμε, ότι ο σεβασμός στον πολίτη περνά μέσα από τον σεβασμό στον εργαζόμενο.

Κυρίες και κύριοι, ο δημόσιος χαρακτήρας και ο κοινωνικός ρόλος των αστικών συγκοινωνιών, για μας είναι αδιαπραγμάτευτα.

Αποτελούν την αφετηρία και το τέρμα σε κάθε συζήτηση, σε κάθε νομοθέτημα. Οι εργαζόμενοι είμαστε γνώστες της πραγματικότητας και των προβλημάτων που επικρατούν, γι' αυτό βρισκόμαστε στην θέση να σας καταθέσουμε τις κάτωθι προτάσεις και για να βρεθεί μια λύση.

Έως στην αγορά των καινούργιων λεωφορείων, να διατεθούν χρήματα προκειμένου να αγοραστούν ανταλλακτικά, ώστε να χρησιμοποιηθούν για την επισκευή των λεωφορείων που ρημάζουν στα αμαξοστάσια, γεγονός που η Διοίκηση της ΟΣΥ, πιθανότατα, δεν σας έχει ενημερώσει και αύξηση του ενεργού δυναμικού με προσλήψεις οδηγών και τεχνιτών.

Μπορούμε και εδώ να το δούμε και με μετατάξεις από άλλους Φορείς. Βρισκόμαστε στην διάθεση της Επιτροπής και σε κάθε Βουλευτή ξεχωριστά, για περαιτέρω στοιχεία και πληροφορίες, που εξαιτίας του περιορισμένου χρόνου δεν μπορούν να αναλυθούν.

Η σαφής και ρητή αντίθεσή μας σε κάθε εκδοχή εκχώρησης συγκοινωνιακού έργου αποκλειστικής ευθύνης, είναι δεδομένη. Επιβάλλεται η κατάργηση και όχι η τροποποίηση του άρθρου 54 του ν.4568/2018. Οτιδήποτε άλλο, κυρίες και κύριοι, αναπαράγει τις στρεβλώσεις που αυτό ενδέχεται να δημιουργήσει.

Σας ευχαριστώ θερμά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον Πρόεδρο. Αφού σας αναφέρω, ότι ο Πρόεδρος του Συνδικάτου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης δεν μπόρεσε να παρευρεθεί. Επίσης, ο κ. Λυμπερόπουλος Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΠΟΕΙΑΤΑ, ταξί, δεν μπόρεσε να παρευρεθεί και έχει στείλει υπόμνημα και το υπόμνημα, έχει σταλεί στους συναδέλφους.

Τον λόγο έχει ο κ. Πέτρος Σκουλικίδης, Πρόεδρο του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών.

**ΠΕΤΡΟΣ ΣΚΟΥΛΙΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών - ΠΣΧΕΜ):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, κυρίες και κύριοι. Στην συνέχεια της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οι απόψεις μας επί του τελικού σχεδίου είναι οι εξής: Στο άρθρο 28, παράγραφος 4, περίπτωση Β του αρχικού σχεδίου, δίδεται το δικαίωμα στις εταιρείες του ν.383/1976, τις λεγόμενες ΙΜΕ ΕΠΕ, να συνεχίσουν την λειτουργία τους για 20 επιπλέον χρόνια από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.

Δυστυχώς, μετά από παρέμβαση κάποιων κύκλων, αυτό το αποσύρατε. Η συγκεκριμένη διάταξη έδινε το δικαίωμα στους αυτοκινητιστές να συνεχίσουν να είναι οργανωμένοι και να δίνουν θέσεις εργασίας σε αρκετούς εργαζόμενους και απλά να φορολογούνται όπως όλοι οι ελεύθεροι επαγγελματίες. Με την κατάργηση της διάταξης θα διαλυθούν ως οντότητα, οι ίδιοι μεν θα συνεχίσουν να φορολογούνται με το ίδιο καθεστώς, αλλά θα χαθούν πάρα πολλές θέσεις εργασίας. Εάν το ζητούμενο είναι να επικρατήσουν οι ανταγωνιστές των ΙΜΕ ΕΠΕ και να χαθούν οι θέσεις εργασίας, αφήστε το ως έχει, όμως, το σωστό είναι να επανέλθει η αρχική διάταξη και να συνεχίσουν να λειτουργούν οι ΙΜΕ ΕΠΕ οργανωμένα και να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας.

Στο άρθρο 29, παράγραφος 7, η άποψή μας είναι ότι πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής: Αντί της αναφοράς «αποκλειστικά και μόνο υλικά συσκευασίας», να αναφέρει "…για τη μεταφορά υλικών συσκευασίας και εξαρτημάτων του ελκυστήρα και της ρυμούλκας». Δηλαδή, πράγματα σχετικά με το επάγγελμά μας, διότι εμείς δεν μεταφέρουμε συνήθως υλικά συσκευασίας.

Στο άρθρο 30, στις ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 4, να προστεθεί η παράγραφος Ε΄ ως εξής: «Ιδιαίτερα για την παράβαση του κανονισμού 3118/1993, δηλαδή το παράνομο καμποτάζ, ενδομεταφορές, να επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και τον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο 5.000 ευρώ στον καθέναν. Με τον δικό σας τελικό σχεδιασμό, το έχετε μειώσει.

Στο άρθρο 31, στην παράγραφο 1, περίπτωση πρώτη, "αποδεικτικά ασφαλιστικής ενημερότητας για μεταβίβαση αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως."

Η παράγραφος αυτή συνεχίζει την μεροληπτική εις βάρος των ιδιοκτητών ΔΧ (αυτοκινήτων), διακοπή της επιχείρησης, αφού επιβάλει όρους εξόφλησης στον ΕΦΚΑ για την πώληση αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως.

Εμείς, προτείνουμε να τροποποιηθεί ως εξής: Ειδικά για την αποξένωση ΔΧ αυτοκινήτου χορηγείται βεβαίωση οφειλής. Το ποσόν που αναγράφεται στο τιμολόγιο πώλησης, παρακρατείται και αποδίδεται στους οικείους φορείς. Το υπόλοιπο χρεωστικό ποσόν, εάν υπάρχει, να εξοφλείται με τις πάγιες ή τις εκάστοτε ευεργετικές διατάξεις. Η πρόταση αυτή δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά ισχύει για το σύνολο των ελευθέρων επαγγελματιών.

Στο τέλος της παραγράφου 2, του άρθρου 31, να προστεθεί και η παράγραφος 8, του άρθρου 19 του ν.4530/2018 και η συγκεκριμένη διάταξη, να ισχύσει τόσο για τους ιδιοκτήτες φορτηγών ΔΧ, όσο και για τους ιδιοκτήτες λεωφορείων Δημοσίας Χρήσεως, όπως ισχύει και για τα ταξί, γιατί δεν είναι δυνατόν, ένα μέτρο το οποίο ισχύει για το σύνολο των συνταξιούχων οι οποίοι επιθυμούν να εργαστούν, να έχουν το δικαίωμα αυτό, όπως και οι ιδιοκτήτες των ταξί και να εξαιρούνται μόνον οι ιδιοκτήτες φορτηγών και λεωφορείων παραβιάζοντας την αρχή της ισότητος, του ιδίου δικαιώματος. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Πρόεδρε. Τον λόγο έχει ο κ. Κενανίδης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Θα ήθελα και εγώ, να ευχαριστήσω με την σειρά μου για την πρόσκλησή σας. Πράγματι, έγιναν αρκετές βελτιώσεις ως προς την διαβούλευση στο σχέδιο νόμου, έχουμε μόνον να επισημάνουμε γενικότερα, ως προς τον 3446. Είναι ένα θέμα το οποίο εδώ και χρόνια ταλανίζεται.

Όπως ξέρουμε, οι έλεγχοι στα φορτηγά, στους οδικούς μεταφορείς και στις επιβατικές μεταφορές, μπορούν να γίνουν με τα μικτά κλιμάκια ελέγχου, κάτι το οποίο προς το παρόν, αυτά τα κλιμάκια ελέγχου δεν τα πρότειναν, αλλά ούτε και λειτουργούσαν έως τώρα. Αυτό που πρέπει, λοιπόν, να βελτιώσουμε είναι να επανδρώσουμε αυτά τα κλιμάκια ελέγχου.

Ένα κλιμάκιο ελέγχου δεν ήταν μόνο για το ΚΟΚ, αλλά τα κλιμάκια ελέγχου είναι ευρύτερα και αποτελούνται όπως η έρευνά μας και όπως φέραμε τα στοιχεία, από όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., είναι από το τμήμα συγκοινωνιών, είναι από την ΑΑΔΕ, είναι από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και από το ΣΕΠΕ. Αυτοί αποτελούν ένα κλιμάκιο, γι' αυτό και ονομάζεται κλιμάκιο. Είναι ένα πολυσύνθετο όργανο. Αυτοί, λοιπόν, όταν απέχουν και είναι μόνον το Τμήμα Συγκοινωνιών συν την Αστυνομία, πράγματι οι έλεγχοι είναι ελλιπείς.

Δεν μπορούν να ελέγξουν ένα όχημα, που σήμερα γίνεται ένας κανιβαλισμός στην ελληνική αγορά από τα ξένα φορτηγά οχήματα, από και προς και εντός της εσωτερικής μας αγοράς. Όπως βλέπετε όλοι σας και παρακολουθείτε στους δρόμους, τεράστιος αριθμός ξένων οχημάτων και ιδιαίτερα και μόνον -θα έλεγα- βαλκανικών χωρών πόσο κυκλοφορούν έντονα, στους ελληνικούς δρόμους. Διότι, όλο το μεταφορικό έργο το κάνουν αυτοί.

Αυτό γιατί προκύπτει; Προκύπτει από δύο σημαντικούς παράγοντες. Στο ότι σήμερα, μπορούν και κάνουν υπερτιμολογήσεις ανέλεγκτα και έχουν και διπλά τιμολόγια στις χώρες τους. Αυτό συμβαίνει ιδιαίτερα με τους Έλληνες ιδιοκτήτες βουλγαρικών οχημάτων και όχι μόνον. Το ίδιο και με τις γειτονικές μας χώρες. Τους Αλβανούς, τους Τούρκους, τους Βορειομακεδόνες, τους Σέρβους και τα λοιπά.

Άρα, λοιπόν, η προσοχή σας σε αυτό πρέπει να είναι σημαντικότατη, εάν θέλουμε να έχουμε αύριο ελληνική μεταφορά και όλα αυτά τα άρθρα που φέρνετε, είναι πραγματικά απαλοιφές, δεν λένε τίποτα, δηλαδή χειροτερεύουν και δεν βελτιώνουν την κατάσταση. Θα πρέπει, λοιπόν, να καταργηθεί το σημείο όπου αναφέρεστε ότι του δίνεται το δικαίωμα, εντός πόσο ημερών, να πληρώσει το πρόστιμο του, για παράδειγμα, οποιοσδήποτε ξένος.

Ο Σέρβος θα σηκωθεί, θα φύγει, θα πάει να κάνει την δουλειά του -μια και του δίνεται αυτή η δυνατότητα- και στην συνέχεια θα πάει στη χώρα του.

Δεν υπάρχουν σήμερα, όπως ξέρετε, σε πολλά σημεία εισόδου και εξόδου της χώρας μας, τελωνειακοί έλεγχοι. Είναι αφύλακτοι, διότι έχουμε την σύνδεση με την Βουλγαρία, όπου είναι ελεύθερη η διακίνηση εμπορευμάτων και ατόμων, όπως και τα λιμάνια μας, η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα.

Άρα λοιπόν, δεν υπάρχει κανένας έλεγχος. Το όργανο μπορεί να τον γράψει για οποιαδήποτε παράβαση, θα τον χαιρετήσει -για παράδειγμα- ο Βούλγαρος ή ο Τούρκος και θα φύγει.

Για την αφαίρεση των πινακίδων. Να ξέρετε ότι, ήδη και στην Ελλάδα, στην χώρα μας, η αφαίρεση πινακίδων του οχήματος απαγορεύεται, βάσει του ν.4530/18, το άρθρο 29.

Απαγορεύεται να αφαιρούνται πινακίδες, από δημοσίας χρήσεως οχήματα. Παρ' όλα αυτά, καταγράφεται στο σχέδιο νόμου, η αφαίρεσή τους. Επίσης, απαγορεύεται ιδιαίτερα, να αφαιρούνται πινακίδες σε ένα ξένο όχημα. Τι γίνεται; Όπως γίνεται παντού. Αφαιρούνται μόνον τα έγγραφα τα οποία έχει, (ο οδηγός), η άδεια του, το δίπλωμα του, το διαβατήριό του και τα έγγραφα της μεταφοράς του. Θα πρέπει πρώτα, να πληρώσει το πρόστιμο, να αποκαταστήσει την ζημία του -όποια κι αν είναι- και μετά, να πάρει τα χαρτιά του και να φύγει. Αυτό συμβαίνει σε κάθε χώρα, εκτός της χώρας μας.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να κάνω μια διευκρίνιση σχετικά με το θέμα. Εάν σήμερα, παραδώσω πινακίδες, αλλά έχω υποχρεώσεις ως προς τον ασφαλιστικό μου φορέα, οι πινακίδες αυτές από την ημέρα που θα τις παραδώσω, ισχύει να μην τρέχουν οι υποχρεώσεις μου, απέναντι στον ασφαλιστικό φορέα; Αυτό είναι το άλλο μου ερώτημα.

΄Ένα άλλο θέμα. Εδώ στην διαβούλευση, είχαμε το θέμα του ΕΡΓΑΝΗ (Πληροφοριακό Σύστημα), για τον λόγο ότι πολλοί από εμάς, είμαστε μεμονωμένοι ή είμαστε πολύ μικρές επιχειρήσεις. Είναι κατακερματισμένος ο κλάδος των δύο και τριών αυτοκινήτων. Επίσης, οι μεταβολές σε εμάς είναι συνεχείς και πολλές, για παράδειγμα, λόγω του ότι δεν υπήρχε δυνατότητα φόρτωσης, λόγω του ότι υπήρχαν καιρικές συνθήκες και πάρα πολλοί άλλοι λόγοι.

Σήμερα, θέλετε να δηλώσουμε τον οδηγό μας, ακόμη πριν από την εκκίνηση του. Αυτό, λοιπόν, σε εμάς δεν μπορεί να εφαρμοσθεί. Είναι πρακτικά αδύνατον, να εφαρμοσθεί στους μεταφορείς. Αυτό, λοιπόν, θα πρέπει να το δείτε και να επαναφέρετε, όπως πολύ σωστά είχατε, σχετικά, αυτό το θέμα με το ΕΡΓΑΝΗ.

Η δήλωση του οδηγού να γίνεται στο τέλος της εβδομάδας. Γι' αυτό λέμε, ότι στο μικτό κλιμάκιο, πρέπει να συμμετέχει και το ΣΕΠΕ, το Σώμα Επιθεωρητών. Θα πρέπει όλοι να ελεγχόμεθα και αυτό ζητάμε.

Στην συνέχεια, εάν επιθυμείτε, ο κ. Πεζίκογλου θα μπορούσε να σας αναπτύξει το θέμα με τα τουριστικά λεωφορεία, επειδή η ΟΦΑΕ αποτελείται και από τα τουριστικά λεωφορεία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ωραία. Τον λόγο έχει ο κ. Πεζίκογλου.

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΕΖΙΚΟΓΛΟΥ (Αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ))**: Αξιότιμοι κύριε Πρόεδρε της Επιτροπής, αξιότιμοι εκπρόσωποι των φορέων, σας ευχαριστώ πολύ για την ευκαιρία που μου δίνετε, προκειμένου να σας παρουσιάσω, ως αντιπρόεδρος της ΟΦΑΕ τις προτάσεις μας επί του επεξεργασία νομοσχέδιου.

Από το 2013 και έπειτα, η ΟΦΑΕ εκπροσωπεί και τους ιδιοκτήτες τουριστικών λεωφορείων δημοσίας χρήσεως και εγώ, κατέχοντας την θέση του Αντιπροέδρου στο Δ.Σ. είμαι αρμόδιος για τα θέματα επιβατικών μεταφορών. Στόχος μας, με τις κάτωθι προτάσεις μας, επί των διατάξεων που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές, είναι η αποκατάσταση του υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά και η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική. Επί του άρθρου 33, του υπό επεξεργασία νομοσχέδιου με το οποίο καθορίζονται τροποποιήσεις του ν.2963/2001, Α268, για την οργάνωση και την λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, σύμφωνα με τον ΕΚ1370/2007, άρθρο 8, παράγραφος 2, ορίζεται ρητώς η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικώς ή οδικώς, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5, από τις 3 Δεκεμβρίου του 2019.

Κατά την διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη-μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε, να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα. Εντός των έξι μηνών που ακολουθούν το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη-μέλη, διαβιβάζουν στην Επιτροπή, έκθεση προόδου στην οποία περιγράφεται η εφαρμογή της σταδιακής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 5. Βάσει των εκθέσεων προόδου των κρατών-μελών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα απευθυνόμενα προς τα κράτη μέλη. Δυστυχώς, μέχρι σήμερα, όμως, η ελληνική Πολιτεία δεν έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα συμμόρφωσης με τις απορρέουσες από τον κανονισμό υποχρεώσεις του Ελληνικού κράτους, αλλά αντί αυτού, έχει προβεί σε ενέργειες κρατικής χρηματοδότησης και υφιστάμενων παροχών αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, σε παραβίαση της υποχρέωσης για σταδιακή ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού.

Ως εκ τούτου, προκύπτουν οι κάτωθι θέσεις της ΟΦΑΕ, ως προς το άρθρο 35, του υπό διαβούλευση νομοσχέδιου, το οποίο θα έπρεπε να αποτελεί ένα βήμα μπροστά προς την συμμόρφωση της χώρας μας και όχι ένα βήμα πίσω, καθιστώντας την σταδιακή ανάθεση ακόμα πιο μακρινή. Θα πρέπει να διευκρινιστεί και να οριστεί ξεκάθαρα ο σκοπός των ΚΤΕΛ ο οποίος είναι αποκλειστικά η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου υπεραστικών γραμμών και μόνον με τα υπεραστικά λεωφορεία και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να περιλαμβάνει οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών η οποία ανήκει στα τουριστικά λεωφορεία. Δηλαδή, τουριστικές εκδρομές, σχολικές εκδρομές, σύνδεση με σταθμούς αερολιμένων, λιμένων, transfer. Επιπλέον, τα ΚΤΕΛ έχουν τύχει ήδη, πολλάκις χρηματοδότησης από την Πολιτεία δημιουργώντας ένα σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των τουριστικών λεωφορείων. Οποιαδήποτε οικονομική ενίσχυση μόνον υπέρ των ΚΤΕΛ ενισχύει περαιτέρω τον αθέμιτο ανταγωνισμό, έναντι των τουριστικών λεωφορείων. Θα πρέπει επιτέλους, να επιδοτηθούν και τα δημοσίας χρήσεως τουριστικά λεωφορεία, για αντικατάσταση του στόλου με λεωφορεία νέας τεχνολογίας, πιο φιλικά προς το περιβάλλον και πιο ασφαλή.

Θα κλείσω λέγοντας, βάσει της ίσης και δίκαιης μεταχείρισης, θα πρέπει όλα τα δημοσίας χρήσεως λεωφορεία, υπεραστικά και τουριστικά, να έχουν τα ίδια τέλη κυκλοφορίας, τον ίδιο Φ.Π.Α, τις ίδιες ενισχύσεις, επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις προς αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Σας ευχαριστώ πολύ. Θα υποβάλουμε γραπτό υπόμνημα με τις θέσεις μας επί των διατάξεων του νομοσχεδίου που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές στην Επιτροπή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς. Να σας ενημερώσω ότι μαζί μας είναι και ο Γενικός Γραμματέας της ΟΣΜΕ, ο κ.Παντελεήμων τουρλής. Τον λόγο έχει ο κ. Αμπλάς.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστούμε για την πρόσκληση και την παρουσία της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, προκειμένου να εκθέσουμε τις απόψεις μας επί του παρόντος νομοσχεδίου.

Καλούμαστε σήμερα, κύριε Πρόεδρε, να καταθέσουμε τις απόψεις μας επί των διατάξεων ενός νομοσχεδίου για το οποίο δεν είχαμε, ως εκπρόσωποι των χιλιάδων εργαζομένων στη μεταφορά, ουδεμία πληροφόρηση και ενημέρωση για το περιεχόμενο του.

Ουδέποτε έχουμε κληθεί στο Υπουργείο Μεταφορών για το συγκεκριμένο ζήτημα, παρ' ότι το αίτημά μας για συνάντηση της Ομοσπονδίας, με τον κύριο Καραμανλή, τον νέο Υπουργό Μεταφορών έχει σταλεί και είναι ενεργό. Ως εκπρόσωποι των εργαζομένων θα αναφερθούμε και θέλουμε να εστιάσουμε την προσοχή σας επί των διατάξεων των συγκεκριμένων άρθρων του δευτέρου κεφαλαίου.

΄Αρθρο 33. Με το άρθρο 33, καταργείται στο σύνολό του ο ισχύων κανονισμός προσωπικού ΚΤΕΛ, Προεδρικό Διάταγμα 246/2006. Ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού των ΚΤΕΛ, ο οποίος με διάφορες παραλλαγές και τροποποιήσεις είναι σε ισχύ για πάνω από 60 χρόνια, αποτελεί σημαντικό εργαλείο διασφάλισης υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, αλλά και προστασίας της οδικής ασφάλειας για μια σειρά από λόγους. Όλοι αυτοί οι λόγοι και αυτές οι ρυθμίσεις, εξασφάλισαν και συνεχίζουν να εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία των ΚΤΕΛ και δεν επιτρέπουν παρεκκλίσεις σε βάρος της οδικής ασφάλειας. Τα χρονικά όρια εργασίας, ιδιαίτερα των οδηγών που προβλέπει ο Γενικός Κανονισμός Προσωπικού ΚΤΕΛ, αποτέλεσαν και αποτελούν μέχρι σήμερα ασπίδα έναντι της εργοδοτικής αυθαιρεσίας και των εργοδοτικών απαιτήσεων υπέρβασης του οκταώρου. Αποτελούν την ασπίδα της προστασίας της δημόσιας συγκοινωνίας, αποτελούν την ασπίδα προάσπισης του αγαθού της οδικής ασφάλειας και την ασπίδα, ασφαλούς μετακίνησης του επιβατικού κοινού.

Η απεμπόληση του δικαιώματος του καθήκοντος και της υποχρέωσης της Πολιτείας να θέτει τους κανόνες για την ασφάλεια της δημόσιας συγκοινωνίας, ταυτόχρονα με την ανάθεση στα επιμέρους ΚΤΕΛ κατάρτισης κανονισμού προσωπικού μετά από έγκριση των γενικών συνελεύσεων των μετόχων -διαδικασία η οποία δεν προβλέπεται στο εργατικό δίκαιο- θα έχει απροσμέτρητες αρνητικές επιπτώσεις, στην οδική ασφάλεια γεγονός το οποίο σύντομα θα αποδειχθεί.

Επαναφέρετε επίσης, κύριε Υπουργέ, την διάταξη μονομερούς μεταβολής των θέσεων εργασίας του προσωπικού των ΚΤΕΛ γεγονός το οποίο θα οδηγήσει εκ νέου σε δικαστικές διενέξεις για βλαπτική μεταβολή όρων εργασίας του προσωπικού, για καταχρηστικότητα, εμπάθεια και εκδικητικότητα της εργοδοσίας.

Επαναφέρεται επίσης, κύριε Υπουργέ, με το άρθρο 35 η δυνατότητα χρήσης της θέσης του πληρώματος από επιβάτη, υποκύπτοντας στις απαιτήσεις, στις πιέσεις και στα "καπρίτσια" της εργοδοσίας των ΚΤΕΛ, παραγνωρίζοντας, ότι η θέση αυτή δεν έχει τις προδιαγραφές ασφαλείας των άλλων θέσεων. Η θέση αυτή είναι πτυσσόμενη και σε περίπτωση ατυχήματος, η μία έξοδος η οποία λειτουργεί και ως έξοδος κινδύνου, αποκλείεται με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια των επιβατών.

Ταυτόχρονα, με την κατάργηση του κανονισμού προσωπικού, των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των κανόνων ασφαλείας της δημόσιας συγκοινωνίας, διαθέτετε κύριε Υπουργέ και δωρίζετε 45 εκατ. € προς τα ΚΤΕΛ, για την αντικατάστασή του στόλου αυτών των ιδιωτικών επιχειρήσεων, παραβλέποντας την δημόσια συγκοινωνία της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης που στενάζει από ελλείψεις λεωφορείων, ανταλλακτικών και προσωπικού.

Δεν τίθεται και πάλι, κανένας όρος υποχρεωτικής δρομολόγησης αυτού του στόλου των λεωφορείων αποκλειστικά στα ΚΤΕΛ, μέχρι και το ηλικιακό τους όριο και κανένας όρος μη δυνατότητας μεταβίβασης των καινούργιων αυτών λεωφορείων προς τρίτους, εκτός ΚΤΕΛ όπως στο παρελθόν έχει συμβεί.

Μπορεί βεβαίως, κύριε Υπουργέ, λόγω κατακραυγής και των αντιδράσεων, να αποσύρετε από το νομοθέτημα σας την σκανδαλώδη ρύθμιση της επέκτασης της παροχής της ισόβιας χορηγίας και προς τους αντιπροέδρους των ΚΤΕΛ της Κρήτης, αλλά η διάταξη που αφορά τους διατελέσαντες προέδρους των ΚΤΕΛ από το 1984 έως σήμερα -με 9 χρόνια παρακαλώ, προϋπηρεσίας- χορήγησης, ισόβιας χορηγίας από τα χρήματα των επιβατών παραμένει ενεργή και ως έχει, από το 2008 που η αντίστοιχη κυβέρνηση της Ν.Δ. καθιέρωσε.

Είναι αδιανόητο, κύριε Πρόεδρε, την σημερινή εποχή της κρίσης, η Πολιτεία να μοιράζει τα χρήματα των επιβατών προς τους προέδρους των ΚΤΕΛ. Δεν είναι δυνατόν και σήμερα ο Ελληνικός λαός θα πληροφορηθεί και το επιβατικό κοινό θα μάθει, ότι για κάθε εισιτήριο, καταβάλλει, πλέον της τιμής του, προσαύξηση 5% η οποία προορίζεται για υποδομές, αντικατάσταση του στόλου και απόκτηση περιουσιακών στοιχείων των μετόχων των ΚΤΕΛ. Ένα μεγάλο μέρος από αυτή την εισφορά κατευθύνεται στις τσέπες των προέδρων των ΚΤΕΛ, ως ισόβια χορηγία-σύνταξη, της οποίας το ύψος ανέρχεται περίπου στα 1500 € μηνιαίως. Θεωρούμε, επιτακτική την ανάγκη κατάργησης του σκανδαλώδους αυτού προκλητικού προνομίου της ισόβιας χορηγίας των προέδρων των ΚΤΕΛ.

Διαφωνούμε επίσης, κύριε Πρόεδρε, με τις διατάξεις του άρθρου 38 και την δυνατότητα εκχώρησης στις επιχειρήσεις ΚΤΕΛ του δημοσίου έργου της συγκοινωνίας, το οποίο σήμερα, εκτελείται από τον Ο.Α.Σ.Θ. και την Ο.ΣΥ..

Διαφωνούμε για την συρρίκνωση του δημόσιου έργου, για την απαξίωση των δημόσιων οργανισμών και την πορεία τους προς την κατεύθυνση της πλήρως ιδιωτικοποίησης, καθώς και για την εκτέλεση αυτού του έργου από τις επιχειρήσεις των ΚΤΕΛ, γνωστές για την συστηματική παραβατική συμπεριφορά, την καταπάτηση των κανόνων για την ασφάλεια της δημόσιας συγκοινωνίας και την ασέβεια προς τους εργαζόμενους και το επιβατικό κοινό.

Όσον αφορά την διάταξη του άρθρου 56, με την οποία τροποποιείται το άρθρο.82 του ν.4530/2018, προτείνουμε την σύσταση και λειτουργία δύο επιτροπών εκτίμησης της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών της αστικής συγκοινωνίας Αθήνας - Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, στις δύο αυτές περιοχές.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θεωρούμε όλα τα προαναφερόμενα θέματα, ως μείζονος σημασίας για το μέλλον της δημόσιας επιβατικής μεταφοράς της χώρας και ζητάμε να λάβετε υπόψη σας την γνώμη των εργαζομένων και να μην υιοθετείτε άκριτα τις εργοδοτικές απόψεις, οι οποίες όσον αναφορά τα ΚΤΕΛ, είναι εντελώς ασύμβατες με τον χαρακτήρα των ΚΤΕΛ ως μεταφορικών επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας και να αποσύρετε όλες τις αντεργατικές διατάξεις, με κυριότερη αυτή της κατάργησης του γενικού κανονισμού προσωπικού και βεβαίως, όλες όσες στρέφονται κατά της ασφάλειας, στις δημόσιας συγκοινωνίας. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε κύριε Πρόεδρε. Τον λόγο έχει ο κ. Σοφοκλής Φάτσιος, Πρόεδρος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ).

**ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΦΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ) :** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, είμαι ο Σοφοκλής Φάτσιος, όπως είπατε, Πρόεδρος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ). Εκπροσωπώ πάνω από 6.000 λεωφορειούχους και σας ευχαριστώ για την πρόσκλησή σας στη συζήτηση του σχεδίου νόμου για τα Υδατοδρόμια, στο οποίο περιέχονται διατάξεις που αφορούν και τις επιχειρήσεις μας.

Κυρίες και κύριοι, τα ΚΤΕΛ -την σημασία των οποίων γνωρίζετε όλοι- είτε έχετε υπάρξει εσείς χρήστες, είτε οι οικογένειές σας, είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις και μάλιστα, από το 2001 έχουν μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρείες και ενώ οι επιχειρήσεις αυτές έπρεπε να λειτουργούν με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, το κράτος τις ελέγχει σφικτά και μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις, επιβάλλει τόσο άδικες ρυθμίσεις, που δυσχεραίνει τη λειτουργία τους. Ειδικότερα, λοιπόν, επί του νομοσχεδίου, αναφέρομαι στη ρύθμιση της παραγράφου 4 του άρθρου 33, με την οποία προτείνεται, ότι η επιχείρηση μπορεί να αλλάξει θέση σε κάποιον εργαζόμενο, όταν οι ανάγκες το επιβάλλουν, χωρίς τη συγκατάθεσή του και βεβαίως, χωρίς μισθολογική μείωση. Με ποια λογική θα πρέπει ο εργαζόμενος να συμφωνήσει για αυτήν την αλλαγή; Σε ποια επιχείρηση υπάρχει ανάλογη ρύθμιση; Ακόμα και στον καθαρά δημόσιο τομέα, οι προϊστάμενοι αλλάζουν τη θέση στους εργαζόμενους, όταν οι ανάγκες το επιβάλλουν. Δηλαδή, τι θέλουμε; Να πληρώνει το ΚΤΕΛ εργαζόμενους χωρίς αντικείμενο εργασίας; Διότι, ο εργαζόμενος αρνείται να συγκατατεθεί στην αλλαγή θέσης. Επομένως, χαιρετίζουμε την ρύθμιση που προβλέπεται, την δυνατότητα αλλαγής θέσης οσάκις οι ανάγκες το επιβάλλουν, η οποία σημειωτέον ίσχυε ως προτεινόμενη και το 2018.

Δεύτερον. Ομοίως, συμφωνούμε απόλυτα με την κατάργηση του Κανονισμού του Προεδρικού Διατάγματος 246. Πρόκειται για ένα απαρχαιωμένο κείμενο, με διατάξεις που ανάλογες δεν ισχύουν σε καμία επιχείρηση. Πέραν των περιορισμών που εισήγαγε το Προεδρικό Διάταγμα του 2006, στην απόλυση όλου του προσωπικού με την καθιέρωση συγκεκριμένων λόγων και διαδικασίας, οι οποίοι λογίζονται καταργηθέντες πλέον, με την διάταξη του άρθρου 5, της πράξης 6 του Υπουργικού Συμβουλίου, στο ΦΕΚ Α΄ 38, που ρύθμιζε τα θέματα που όριζε ο νόμος 4046/2012.

Οι υπόλοιπες διατάξεις του εξακολουθούν να ισχύουν και αποτελούν οι περισσότερες εξ αυτών, αναχρονισμό σε σχέση με τη μορφή των ΚΤΕΛ, ως ανωνύμων εταιρειών, αφού περιορίζουν αισθητά την ευελιξία των διοικήσεων των ΚΤΕΛ τόσο στην αγορά εργασίας όσο και στην απαραίτητη μείωση των δαπανών λειτουργίας των ΚΤΕΛ ως επιχειρήσεων και την αύξηση της παραγωγικότητας αυτών. Με τον τρόπο αυτόν το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ εξομοιώνεται με αυτό των άλλων μεταφορικών επιχειρήσεων, στο οποίο δεν προβλέπεται η ρύθμιση θεμάτων εσωτερικής λειτουργίας από την Πολιτεία, πέρα από τις γενικές και ειδικές διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας.

Η ανάγκη κατάργησης του εν λόγω Κανονισμού, καθίσταται απαραίτητη, δεδομένου ότι επίκειται η διενέργεια διαγωνισμών για την παραχώρηση του συγκοινωνιακού έργου σε νέους παρόχους. Με ποια λογική, λοιπόν, θα πάει ένα ΚΤΕΛ να διεκδικήσει επί ίσοις όροις το έργο αυτό από κάποιον τρίτο, ο οποίος δεν κουβαλά τα βάρη των διαφόρων ρυθμίσεων που προβλέπει αυτός Κανονισμός; Είμαστε διατεθειμένοι μέσα σε τρεις μήνες να φτιάξουμε σε συνεργασία με τους εργαζόμενους τους οποίους θεωρούμε συνεργάτες, έναν νέο κανονισμό σύγχρονο, που θα εξυπηρετεί και τους ιδιοκτήτες και τους εργαζόμενους, πάντα σύμφωνα με την εργατική νομοθεσία. Εμείς με τους εργαζόμενους διατηρούμε για χρόνια εργασιακή ειρήνη. Είναι εργαζόμενοι από τους, πλέον, καλά αμειβόμενους και γι' αυτό το λόγο, η διακοπή της συγκοινωνίας σε οποιοδήποτε μέρος της χώρας δεν υφίσταται. Είναι λέξη άγνωστη για εμάς, η λέξη «απεργία».

Θέλω, επίσης, να ενημερώσω το Σώμα, ότι τα ΚΤΕΛ ελέγχονται από τους οικείους περιφερειάρχες και υπακούν στις εντολές τους οι οποίες πολλές φορές είναι και παράλογες. Όταν ένας περιφερειάρχης ζητήσει την εκτέλεση κάποιου δρομολογίου στο πιο απομακρυσμένο χωριό εμείς υπακούμε , χωρίς να εξετάζουμε τα οικονομικά κριτήρια.

Κατά καιρούς ακούγονται διάφορες φωνές, ότι τάχα τα ΚΤΕΛ επιδοτούνται για την εκτέλεση της συγκοινωνίας. Αυτό πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε. Τα ΚΤΕΛ καμία επιδότηση δεν λαμβάνουν από το κράτος πλην της αποζημιώσεως τους για την ασκούμενη από αυτό, κοινωνική πολιτική και μάλιστα, κατά πολύ μειωμένη και καθυστερημένη. Πιο συγκεκριμένα, τα έσοδα των ΚΤΕΛ για τις μετακινήσεις των φοιτητών που έχουν έκπτωση 50%, θα έπρεπε ετησίως να είναι στοιχεία ελεγμένα από ορκωτούς λογιστάς, στα 19.500.000 ευρώ, ενώ λαμβάνουν μόνον 7,5 εκατομμύρια ευρώ. από το Υπουργείο Παιδείας. Τα έσοδα για τα ΑμεΑ θα έπρεπε να είναι 8.600.000 εκατομμύρια ευρώ και λαμβάνουν μόνον 4.000.000 εκατομμύρια ευρώ. Τα έσοδα για τους πολύτεκνους θα έπρεπε να είναι 12.000.000 εκατομμύρια και λαμβάνουν μόνον 1.000.000 ευρώ.

Ας μην αναφερθώ στις απώλειες εσόδων των ΚΤΕΛ οι οποίες προέρχονται από τις μεταφορές των μαθητών. Παρ' όλα αυτά, εμείς αδιαμαρτύρητα εκτελούμε το έργο χωρίς να σταματήσουμε ούτε μια μέρα.

Συμφωνούμε, επίσης, με την εξίσωση των ποινών που προβλέπονται, όταν γίνεται υποκλοπή μεταφορικού έργου, ρύθμιση η οποία έχει θεσμοθετηθεί κυρίως για τα επιβατικά ιδιωτικής χρήσης και διαφορετικά για τα ταξί. Καθένας έπρεπε να εκτελεί το έργο που η Πολιτεία με νόμο του έχει παραχωρήσει. Σε διαφορετική περίπτωση, θα επικρατούν συνθήκες ζούγκλας.

Επίσης, χαιρετίζουμε τη ρύθμιση, για τη δυνατότητα εκπροσώπησης στις γενικές συνελεύσεις των μετόχων με εξουσιοδότηση για τις επιχειρήσεις των ΚΤΕΛ που δεν έχουν μετατρέψει σε Α.Ε..

Αυτά τα ΚΤΕΛ 4 και άλλα 4, είναι 8. Όλες οι άλλες ΚΤΕΛ Α.Ε. διέπονται από τον νόμο 2190 που είναι εφικτές οι εκπροσωπήσεις.

Επίσης, συμφωνούμε με την διάταξη του άρθρου 35, με την οποία επανέρχεται σε ισχύ η δυνατότητα χρήσης της εμπρόσθιας θέσης του οδηγού-εισπράκτορα στα υπεραστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ η οποία για να ανεξήγητους λόγους καταργήθηκε, καθώς εξυπηρετεί τους διερχόμενους επιβάτες σε περιόδους αιχμής και μόνον όταν δεν συνοδεύει το συγκεκριμένο δρομολόγιο δεδομένου ότι, σε όλα τα υπεραστικά δρομολόγια δεν υπάρχει εισπράκτορας και η θέση έμενε κενή. Υπάρχουν και λόγοι ασφαλείας. Το αυτοκίνητο είναι ασφαλισμένο για όλο το προσωπικό. Πέραν της ασφάλειάς μας που έχουμε στην ηλικία μας, υπάρχει και η αντασφάλιση του λεωφορείου με απεριόριστες καλύψεις.

Χαιρετίζουμε, επίσης, την διάταξη που παρέχει την δυνατότητα διάθεσης του υπόλοιπου ποσού των 2.351.000 ευρώ. Ακούστηκε κάτι και 45 εκατομμύρια. Τα 45 αυτά εκατομμύρια, δόθηκαν το 2012 και πληρώθηκαν για επιδοτήσεις των λεωφορείων αντικατάστασης το 2008 και το 2009. Δεν υπάρχουν αυτά τα 45 εκατομμύρια μέσα. Κακώς ακούγεται. Το υπόλοιπο είναι μόνον 2.331.000 ευρώ. Μην λέτε ό,τι θέλετε εδώ μέσα και δημιουργούμε εντυπώσεις.

Κυρίες και κύριοι, όσοι από σας κατάγεστε από επαρχία, έχετε διαπιστώσει τις επενδύσεις που έχουν γίνει στους σταθμούς. Οι περισσότεροι έχουν απομακρυνθεί από το κέντρο της πόλης και έχουν κατασκευαστεί σύγχρονα κτήρια με αίθουσες αναμονής, με μαγαζιά που εξυπηρετούν τους ταξιδιώτες ώστε να περνούν ευχάριστα και χωρίς ταλαιπωρία. Έχετε δει, νομίζω, τους καινούργιους σταθμούς τους Ηρακλείου, Σερρών, Θεσσαλονίκης και πολλών άλλων οι οποίοι αποτελούν κοσμήματα και όλα αυτά με δικά μας κεφάλαια. Οι δε επιδοτήσεις που κατά καιρούς δόθηκαν ήταν μηδαμινές, μπροστά στο τεράστιο κόστος αυτών των επενδύσεων. Μακάρι το κράτος να μας δώσει γρήγορα τη δυνατότητα να κατασκευάσουμε και το μεγάλο κεντρικό σταθμό των λεωφορείων στον Ελαιώνα.

Σας γνωρίζω δε, ότι ήδη, έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές μελέτες του Μετσόβιου Πολυτεχνείου και η τεχνολογική μελέτη της Grand Thornton. Από εδώ και μετά, θα πρέπει να πάρει την σκυτάλη το Υπουργείο Μεταφορών.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να εκφράσω και την πικρία του κλάδου μας για την απόσυρση της διάταξης, που είχε αναρτηθεί στη διαβούλευση περί λειτουργίας δεξαμενών για την ίδια χρήση.

Μάλιστα, όπως τροποποιήθηκε μετά τα σχόλια της διαβούλευσης, θα εκδίδετο απόφαση η οποία θα καθόριζε τους όρους και τις προϋποθέσεις.

Κυρίες και κύριοι, οι δεξαμενές αυτές υπήρχαν από το 2001. Το 2012 με τις διατάξεις του ν.4070 προεβλέφθη ο εφοδιασμός για την λειτουργία τους με ένα πιστοποιητικό ασφάλειας και με εισροές-εκροές.

Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις υγρών και αερίων καυσίμων, αδυνατούν να ανταποκριθούν στις προβλέψεις της υφιστάμενης διάταξης για έκδοση άδειας λειτουργίας αορίστου χρόνου πρατηρίου υγρών και αερίων καυσίμων ιδιωτικής χρήσης, λόγω κυρίως, των απαιτήσεων για τις χρήσεις γης.

Επισημαίνεται ότι, οι εγκαταστάσεις των ΚΤΕΛ βρίσκονται σε κεντρικές περιοχές της αστικής ζώνης, όπου υπάρχει αδυναμία έκδοσης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων, λόγω μη ικανοποίησης των όρων χρήσεως γης στις συγκεκριμένες περιοχές.

Κατά συνέπεια, θα έπρεπε να αχρηστευθούν στην πλειονότητά τους οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις και αερίων καυσίμων και να δημιουργηθούν νέες σε περιοχές ενδεχομένως, αρκετά μακριά από τους χώρους στέγασης και συντήρησης των λεωφορείων. Η εξέλιξη αυτή δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα στις δημόσιες τακτικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές. Για την διάταξη αυτή, ακούστηκαν τόσες υπερβολές που μόνον αυτό έπρεπε να προβληματίσει το υπουργείο, ότι κάποια συμφέροντα κρύβονται και όχι με ελαφρά τη καρδία να την αποσύρει.

Ακούστηκαν από διάφορες ομοσπονδίες και από άλλους κακόπιστους, ότι τάχα θα κάναμε λαθρεμπορία. Εδώ, θέλω να απευθύνω μια έκκληση. Στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σκοινί. Στα τόσα χρόνια λειτουργίας των ΚΤΕΛ, ποτέ δεν ακούστηκε η παραμικρή μομφή. Ενώ αντίθετα, για όσους μας κατηγορούν η παραβατικότητα τους είναι πολύ συχνή. Άλλωστε, τα ΚΤΕΛ είναι πολυμετοχικές εταιρίες και το θέμα της διαφάνειας είναι δεδομένο. Αλήθεια, τι είναι αυτές οι περιβόητες δεξαμενές; Είναι υπόγειες δεξαμενές που περιέχουν πετρέλαιο κίνησης για να εφοδιάζουμε τα λεωφορεία μας διότι, κάθε ΚΤΕΛ, με την αγορά μεγάλων ποσοτήτων, επιτυγχάνει καλύτερη τιμή.

Εκτός, όμως, από τα οικονομικά οφέλη που μπορεί να έχει μια επιχείρηση, η ύπαρξη δεξαμενών καλύπτει και τις λειτουργικές ανάγκες. Θέλω να φανταστείτε 5, 10, 15 λεωφορεία κάθε μέρα, να κυκλοφορούν μέσα στον αστικό ιστό της κάθε πόλης ψάχνοντας να βρουν πρατήριο και μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις στις 5 και 6 η ώρα το πρωί. Οι δεξαμενές αυτές έχουν συστήματα εκροών - εισροών και καταγράφονται καθημερινά οι ποσότητες του καυσίμου που χρησιμοποιεί κάθε λεωφορείο. Όλα αυτά, δημιουργήθηκαν με τη ρύθμιση, που η προηγούμενη πολιτική ηγεσία μας επέβαλε ότι μέχρι 31/12/2018 έπρεπε να εφοδιαστούμε με άδεια λειτουργίας ιδιωτικού πρατηρίου, γνωρίζοντας εκ των προτέρων, ότι το 95% των επιχειρήσεων αυτών δεν μπορούν να εφοδιαστούν με τέτοια άδεια.

Δεν μπορώ να μην επισημάνω, ότι η αντίστοιχη ρύθμιση ισχύει για τις μεταφορικές επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ. Αλήθεια, γιατί τέτοια διαφοροποίηση; Ποιους ενοχλούν τα ΚΤΕΛ; Αυτό μας προβληματίζει.

Εάν, κυρίες και κύριοι βουλευτές, αναγκαστούμε να αποσύρουμε τις δεξαμενές, τότε οι επιχειρήσεις μας θα περιέλθουν σε πολύ δυσχερή θέση, διότι θα αυξηθούν υπέρμετρα τα λειτουργικά μας έξοδα. Πρέπει όλοι να αναγνωρίσετε, ότι το εισιτήριο έχει παραμείνει σταθερό από το 2010 χωρίς να μας δοθεί καμία αύξηση παρ' όλο που οι οικονομικοί δείκτες έχουν αλλάξει.

Θα ήθελα να σας ενημερώσω, ότι τα ΚΤΕΛ είναι έτοιμα και πάλι να διεκδικήσουν το μεταφορικό έργο που επί τόσα χρόνια εκτελούν με το νέο θεσμικό πλαίσιο με συνέπεια και με όσο καλύτερους όρους μπορούν, γιατί εμείς έχουμε γίνει οι στενοί συγγενείς των κατοίκων των πόλεων και των χωριών της Ελλάδας μετά την πολύχρονη γνωριμία μας και έχουμε καταξιωθεί στη συνείδηση όλου αυτού του κόσμου δεδομένου, ότι το 80% της μεταφερομένων επιβατών στην Ελλάδα γίνεται με τα ΚΤΕΛ.

Τέλος, στέλνω ένα μήνυμα προς όλους, ότι τα ΚΤΕΛ απέδειξαν στα 67 χρόνια δράσης τους, ότι διαθέτουν και γνώση και ήθος και όραμα. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Παπαδομιχελάκης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος των ΚΤΕΛ Αττικής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΟΜΙΧΕΛΑΚΗΣ** (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος των ΚΤΕΛ Αττικής):

Με έχει καλύψει ως επί το πλείστον ο Πρόεδρος. Το μόνο που θα ήθελα να προσθέσω είναι ότι στη διάταξη που αφορά το ηλεκτρονικό εισιτήριο θεωρούμε, ότι οι τέσσερις μήνες για την υποχρεωτική εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου θα φανούν πολύ λίγοι στην πράξη. Η τηλεματική, όσον αφορά το ΚΤΕΛ Αττικής, υφίσταται και είναι απολύτως συμβατή με τον ΟΑΣΑ. Αυτό ήθελα να προσθέσω. ΄Ένα ακόμα, όσον αφορά τα καθυστερούμενα από την ειδική εισφορά προς τα αδύναμα ΚΤΕΛ, θα ήθελα, εάν μπορεί να ληφθεί υπόψη από την Επιτροπή, οι δόσεις, αντί για 30 να γίνουν 60.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Υπουργός και οι συνεργάτες του ακούνε τις παρατηρήσεις και ό,τι είναι δυνατόν θα ληφθεί υπόψη.

Το λόγο έχει ο κ. Καλλέργος Βουλγαράκης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ). Ήθελα να σας ενημερώσω ότι μαζί του είναι ο Αριστείδης Οφίδης, Αντιπρόεδρος και ο Μιχάλης Σακελαρίου, Γενικός Γραμματέας της ΠΟΑΣ.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (**Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών –ΠΟΑΣ): . Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε για την πρόσκληση. Ευχαριστώ και τον Υπουργό και όλους τους συμμετέχοντες κυρίους και κυρίες βουλευτάς.

Καταρχάς, πρέπει να πω και να τονίσω, ότι συμφωνούμε απόλυτα με αυτά που αναφέρθηκαν από το συνάδελφο, Πρόεδρο της Ομοσπονδίας των Υπεραστικών ΚΤΕΛ.

Η δική μας Ομοσπονδία εκπροσωπεί 34 αστικά ΚΤΕΛ σε όλη την Ελλάδα, εκτός από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Χαρήκαμε που είδαμε τις διατάξεις αυτές του νομοσχεδίου, δεδομένου ότι στην προηγούμενη περίοδο είχαν γίνει 14 τροποποιήσεις του κανονισμού λειτουργίας. Θεωρώ, ότι από το 2001 είμαστε ανώνυμες εταιρείες. Κάποια στιγμή, λοιπόν, πρέπει -ήρθε η ώρα- να μας αφήσετε, να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε σαν πραγματικές ανώνυμες εταιρείες.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει διατάξεις για το κόμιστρο, για τις υποδομές, για τα ΑμεΑ, για την μεταβολή των θέσεων εργασίας, την εκπροσώπηση των γενικών συνελεύσεων και προφανώς για τις οφειλές που αναφέρθηκε ο προηγούμενος συνάδελφό μου. Πρέπει να τονίσω εδώ, ότι από το 1,20 € που είναι αυτή τη στιγμή πανελλαδικά το εισιτήριο στα αστικά ΚΤΕΛ περίπου το 50% απευθείας πηγαίνει στο Ελληνικό Δημόσιο. Πώς πάει αυτό; Είναι το Φ.Π.Α 24% και 29% η φορολόγηση των μετόχων. Αυτό σημαίνει, ότι με τα 60 λεπτά αυτά πρέπει να λειτουργούμε τα ΚΤΕΛ και γνωρίζετε όλοι, ότι από το 1952 τα ΚΤΕΛ προσφέρουν ανελλιπώς στο κοινωνικό σύνολο. Δεδομένου, ότι μετά από ένα - δύο χρόνια θα έχουμε διενέργεια διαγωνισμών για το έργο, ήρθε η ώρα να λειτουργήσουμε και εμείς σαν πλήρεις ανώνυμες εταιρείες.

Εκείνο που δεν κατάλαβα και πρέπει να το πω, είναι, πως μπορούν τα ΚΤΕΛ να κάνουν υπέρβαση ωρών εργασίας όπως είπε ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας των Εργαζομένων δεδομένου ότι υπάρχει το οκτάωρο, το πενθήμερο και το οποίο ανελλιπώς εφαρμόζεται από όλα τα ΚΤΕΛ. Επίσης, ποια είναι αυτή η παραβατική συμπεριφορά η οποία αναφέρθηκε; Εγώ δεν καταλαβαίνω. Υπάρχει παραβατική συμπεριφορά από τα ΚΤΕΛ; Δεν υπάρχει κάτι τέτοιο. Επίσης, τα πρατήρια είναι ένα καίριο θέμα για τα ΚΤΕΛ, κύριε Υπουργέ. Είναι πραγματικά ζωτικής σημασίας για την συνέχιση της λειτουργίας και πρέπει να το επανεξετάσετε, για να μπορέσουν τα ΚΤΕΛ να λειτουργήσουν. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βουλγαράκη. Με τον κύριο Βουλγαράκη ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των εκπροσώπων των φορέων που προσεκλήθησαν. Τώρα θέλω να ρωτήσω τους εισηγητές μας ή τους συναδέλφους, εάν κάποιος θέλει κάποια ερώτηση σε κάποιον εκπρόσωπο φορέα.

Στο σημείο αυτό έγινε η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσίπρας Γεώργιος, Θραψανιώτης Εμμανουήλ, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Συνεχίζουμε με τους Εισηγητές. Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Δύο ερωτήσεις να κάνω. Η μία είναι στον κύριο Καφαντάρη, όσον αφορά τις μελέτες περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων. Εάν έχουν κάνει κάποια έρευνα; Αν έχουν ψάξει έναν τρόπο, ώστε οι μελέτες, όταν πρόκειται για Υδατοδρόμια, να εκδίδονται με έναν τρόπο ο οποίος είναι λιγότερο γραφειοκρατικός ή πως μπορεί μια μελέτη η οποία υπάρχει, περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων για την κατασκευή του τουριστικού λιμένα, να παρασύρει με κάποιον τρόπο και την μελέτη για το Υδατοδρόμιο, για την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Επίσης, δεν κατάλαβα αυτό που είπαμε για την σύνταξη των προέδρων των ΚΤΕΛ. Δεν θυμάμαι ποιος κύριος το ανέφερε. Θα ήθελα να καταλάβω, τι ακριβώς γίνεται με το θέμα αυτό. Είναι διπλή σύνταξη; Επιβαρύνει το εισιτήριο; Τι ακριβώς αφορά αυτό;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ας μην απαντηθεί ακόμη. Να γινουν οι ερωτήσεις παρακαλώ. Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Έχω κάποιες ερωτήσεις και διευκρινιστικές και πιο ουσιαστικές. Σε ό,τι αφορά την ΜΠΕ το έχω σημειώσει, εδώ, είχαμε πει ότι θα γίνει μια μελέτη για να αλλάξει κατηγορία. Φαντάζομαι, σε αυτό αναφέρεται και ο εκπρόσωπος της ΚΕΔΕ. Αν μπορέσει να μπει σε μια κατηγορία Β΄, που αναφέρεται μεν στο νομοσχέδιο, αλλά δεν πληροί τα χαρακτηριστικά, κύριε Υπουργέ. Ποια θα είναι αυτά;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας απαντήσω, ούτως ή άλλως, σε αυτό, γιατί υπάρχει, αυτή τη στιγμή, μία συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, όπου θα εκδοθεί αυτή η μελέτη για τις πρότυπες περιβαλλοντικές μελέτες.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Να ρωτήσω τον εκπρόσωπο της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Επειδή αναφέρθηκε μια σύγκρουση νόμων, σε ό,τι αφορά την παραχώρηση. Είναι ο Ν. 2971 περί αιγιαλού και ο άλλος για τις παραχωρήσεις. Τι εννοείτε; Γιατί είναι καθαρό, ότι στον αιγιαλό εφαρμόζεται ο ν. 2971 και σε οποιαδήποτε άλλη παραχώρηση, ο ν. 4389, νομίζω, περί παραχώρησης. Μόνο αυτό ήθελα από εσάς.

Για την ΥΠΑ-ΑΠΑ, μόνο μία παρατήρηση και, εάν θέλει, να μου απαντήσει ο νέος Διοικητής. Υποτίθεται ότι εδώ, σε αυτή τη δραστηριότητα, αρμοδιότητα θα είχε η ΑΠΑ όχι η ΥΠΑ. Θα ήθελα να μου διευκρινίσετε αυτό. Σε κάποια θέματα, όπως στα εγχειρίδια ασφαλείας, προφανώς είναι η ΥΠΑ στην έκδοση εγχειριδίων ασφαλείας. Στα υπόλοιπα είναι η ΑΠΑ;

Για τον εκπρόσωπο των Επιμελητηρίων των νήσων, μάλιστα κατάλαβα ότι αναφέρεται και στα Ιόνια, είπατε ότι δεν πετούν τα υδροπλάνα. Το ξέρουμε, είχα ασχοληθεί και προσωπικά, ειδικά με την Κέρκυρα, αλλά εκεί το θέμα δεν είναι ότι η άδεια ίδρυσης ήταν σε ιδιώτη, διότι υπήρχε παραχώρηση και σύμβαση του λιμένα με τον επενδυτή.

Το λέω αυτό και αν έχετε άλλη γνώμη να μου απαντήσετε, γιατί σε κάποια νησιά, είχαμε δώσει τότε μεγάλη σημασία να πετάξουν πιλοτικά τα πρώτα, δεν λειτούργησε η ίδια η εταιρεία, η αγορά δεν έφυγε ποτέ. Δηλαδή, δεν έφυγε επειδή απογοητεύτηκε, γιατί Κέρκυρα, Παξοί και Πάτρα μάλιστα με είχαν διαβεβαιώσει, ότι εάν έχουμε ένα μικρό δίκτυο βάζουμε πιλοτικά ένα υδροπλάνο για να δούμε πώς θα πάει. Μάλιστα, εγώ περίμενα να είναι σήμερα εδώ, για να τους τεθεί αυτό το ερώτημα. Γιατί δεν πέταξαν, ειδικά στα Ιόνια; Γιατί, τα άλλα είχαν προβλήματα.

Σε ό,τι αφορά στις Ομοσπονδίες των φορτηγών. Ένα μεγάλο θέμα είναι το καμποτάζ και πώς προφυλάσσεται. Ξέρετε πολύ καλά, για όλους το θέτω αυτό, ότι σε ό,τι αφορά στα μικτά κλιμάκια ελέγχου εγώ συμφωνώ.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω πως διάβασα ότι προβλεπόταν πληρωμή επιτόπου των προστίμων, αλλά απ' ό,τι βλέπω έχει φύγει. Αυτό είναι ένα θέμα, βεβαίως ξέρω τι θέλει μια οργάνωση με μηχανήματα κ.λπ., αλλά έχουν δίκαιο, ότι εάν φύγουν αυτοί οι ξένοι δεν τους βρίσκεις ποτέ.

Για την ΟΣΜΕ δεν έχω καμία ερώτηση.

Διευκρινιστικά, σχετικά με τις Επιτροπές Υγείας, είπατε να είναι δύο για να είναι μία στη Θεσσαλονίκη. Εντάξει. Ευχαριστώ.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, να πω ότι συμφωνώ απόλυτα με τη συνάδελφο, για το θέμα των μικτών κλιμακίων ελέγχου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτά θα τα πούμε αύριο, σήμερα κάνουν μόνο ερωτήσεις στους φορείς. Το λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Η πρώτη ερώτηση αφορά στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Εάν μπορεί να μας απαντήσει ο κ. Διοικητής, μπορεί να καλύψει τις ανάγκες για την ασφάλεια των πτήσεων, που θα προκύψουν από την ανάπτυξη των υδατοδρομίων και με ποιο τρόπο; Όσον αφορά στην εκπαίδευση του προσωπικού λειτουργίας, που θα μπορεί να εκπαιδευτεί και από άλλους πιστοποιημένους φορείς, εσωτερικού και εξωτερικού, εάν μετά από αυτή την εκπαίδευση απαιτείται κάποια άλλη καταγραφή, πιστοποίηση, εγγραφή σε κάποιες άλλες καταστάσεις.

Η επόμενη ερώτηση αφορά στους εκπροσώπους των εργαζομένων των Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, μιας και από τη Θεσσαλονίκη δεν έχουμε εκπρόσωπο. Παρακαλώ να μας πουν, εάν έχουν στοιχεία, ποια είναι η κάλυψη σήμερα των δρομολογίων, που απαιτούνται για να εξυπηρετηθεί ικανοποιητικά το κενό. Επειδή η λύση που προτάθηκε αφορά σε πόρους για να γίνουν συντηρήσεις, προμήθεια ανταλλακτικών και πρόσληψη προσωπικού, απ' ό,τι κατάλαβα, θα ήθελα να ρωτήσω, εάν αυτά τα αυτοκίνητα που διαθέτει ο Οργανισμός είναι αρκετά για να καλύψουν τις όποιες ανάγκες υπάρχουν σε δρομολόγια, δηλαδή εάν επαρκούν, όπως και το χρόνο που χρειάζονται για να συντηρηθούν, για να δούμε και πόσο άμεσα μπορεί να εξυπηρετηθεί το κενό.

Επίσης, εάν γνωρίζετε, εάν στον Οργανισμό Αθήνας, αλλά και Θεσσαλονίκης, επειδή δεν υπάρχει εκπρόσωπος του Οργανισμού της Θεσσαλονίκης, υπάρχει διαδικασία μίσθωσης μεταχειρισμένων λεωφορείων από τον ίδιο τον Οργανισμό και με ποιον τρόπο και αν μπορούν να μπουν αυτά στα δρομολόγια και τι θα σήμαινε αυτό, εφόσον συμβεί, για την παροχή των υπηρεσιών συγκοινωνιών προς τους πολίτες.

Σχετικά με τα μικτά κλιμάκια. θα τα πούμε στην Επιτροπή, πράγματι πιστεύω ότι θα πρέπει να εμπλουτιστούν και να λειτουργήσουν διαφορετικά και άμεσα, για να αποφευχθούν τα φαινόμενα, που ανέφεραν πριν και οι συνάδελφοι.

Μια ερώτηση προς τον κ. Πεζίκογλου, τον Αντιπρόεδρο της ΟΦΑΕ, που αφορά στα τουριστικά λεωφορεία, όπου προβλέπεται η αντικατάστασή τους με μεταχειρισμένα μέχρι πενταετίας. Να μας πει, εάν υπάρχει κάποιο πρόβλημα με τουριστικά λεωφορεία, μεταχειρισμένα, που βρίσκονται ήδη υπό παραγγελία και δεν είναι πενταετίας, αλλά είναι μεταχειρισμένα περισσότερης διάρκειας. Αν υπάρχουν τέτοιες περιπτώσεις και αν αυτό δημιουργεί κάποιο πρόβλημα.

Τώρα, σε σχέση με τα ΚΤΕΛ, αναφέρθηκαν πολλά και οι απόψεις των εργαζομένων και οι απόψεις του ΚΤΕΛ, δεν θα κάνω τοποθέτηση αυτή τη στιγμή. Νομίζω, θα δοθεί και η απάντηση και η διευκρίνιση που ζητήθηκε. Θα ήθελα, όμως, υπό τύπον ερώτησης να θέσω το εξής θέμα. Καταργείται το Προεδρικό Διάταγμα το 246 του 2006 και πάμε σε κανονισμούς εσωτερικής λειτουργίας του κάθε ΚΤΕΛ ξεχωριστά. Όμως, τα ΚΤΕΛ είναι ανώνυμες εταιρείες παρέχουν, όμως, δημόσιες υπηρεσίες και υπάρχουν και επιδοτήσεις και ενισχύσεις οι οποίες αναφέρονται και στο νομοσχέδιο. Θέλω να πω, μήπως θα έπρεπε να υπάρχει και ένα γενικό πλαίσιο, στο οποίο να υπακούουν οι εσωτερικοί κανονισμοί, ούτως ώστε να αποφευχθούν τα όποια προβλήματα και οι όποιες τριβές; Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει, ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.Θα ήθελα να καλωσορίσω και εγώ τους εκπροσώπους των φορέων σε αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο με μεγάλες αναπτυξιακές διαστάσεις στις διατάξεις του, που έχουν να κάνουν, βεβαίως, με τα υδροπλάνα και σ' αυτό θα σταθώ κυρίως, κύριε Υπουργέ, αφού σας συγχαρώ για την ταχύτητα με την οποία φέρατε το νομοσχέδιο. Θέλω να θυμίσω, ότι το προηγούμενο νομοσχέδιο ήρθε στη Βουλή και ψηφίστηκε δύο περίπου χρόνια μετά το τέλος της διαβούλευσης του, τον Σεπτέμβριο του 2016 και ψηφίστηκε το 2018.

Κύριε Πρόεδρε, ερωτήσεις θα κάνω, λέγοντας, όμως, ορισμένα πράγματα. Πιστεύω να προαχθεί ο διάλογος για ένα πολύ σημαντικό ζήτημα για τη χώρα, διότι δεν πρέπει να διαφεύγει κανενός το δεδομένο ότι η Ελλάδα είναι μια πολυνησιακή χώρα. ΄Όπως τα υδροπλάνα επέτυχαν στον Καναδά και την Φινλανδία. Είμαστε υποχρεωμένοι, κύριε Υπουργέ, να πετύχουμε και που πιστεύω και θα ήθελα τις απαντήσεις σας σε αυτό, έρχομαι τώρα στις ερωτήσεις, σε ό,τι αφορά την ταχύτητα των αδειοδοτήσεων. Έχουμε αντιστρέψει πλήρως το σχήμα, ενώ ο προηγούμενος νόμος έδινε την δυνατότητα αδειοδότησης σε κρατικούς φορείς αποκλειστικά, τώρα ερχόμαστε εδώ και γίνεται όλη η προετοιμασία από τους ιδιωτικούς φορείς και το κράτος έχει τον εποπτικό, ελεγκτικό ρόλο για την τελική αδειοδότηση.

Όμως, υπάρχει ο εξής κίνδυνος, κύριε Υπουργέ. Επειδή ήταν κάτι το οποίο ανέμεναν οι επενδυτές και υπάρχουν και αρκετές εταιρείες και υπάρχουν και υδατοδρόμια που είναι αδειοδοτημένα και άλλα που είναι προς αδειοδότηση και πολύ περισσότερα που περιμένουν να αδειοδοτηθούν, ενδεχομένως να προκύψει ένας όγκος δουλειάς. Ρωτώ και εσάς και τον κ. Δριτσάκο, από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αν μπορεί να υπάρξει μια πρόβλεψη στο νόμο, όπως μετά από πιέσεις είχε υπάρξει στο προηγούμενο νόμο του κ. Σπίρτζη, δηλαδή, οι ομαδικοί έλεγχοι ενόψει επιδοτήσεων κατά περιφέρεια.

Αυτή η Επιτροπή Ελέγχου, που θα είναι η τελική Επιτροπή πριν την αδειοδότηση, ενδεχομένως να χρειαστεί να κληθεί να πάει μία εβδομάδα στον Βόλο, την άλλη εβδομάδα στην Σκιάθο, την άλλη εβδομάδα στην Αλόννησο, την άλλη εβδομάδα στον Αγιόκαμπο και όπου εν πάση περιπτώσει έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον και έχουν αρχίσει οι διαδικασίες αδειοδότησης.

Αυτό σε ό,τι έχει να κάνει με το Ελληνικό Δημόσιο, μας φοβίζει λίγο από πλευράς χρόνων. Θα έπρεπε να υπάρχει δυνατότητα ομαδοποίησης τουλάχιστον, για τα υδατοδρόμια που από τους ιδιώτες θα είναι έτοιμα προς έλεγχο και αδειοδότηση. Νομίζω, ότι πρέπει μια τέτοια πρόβλεψη να υπάρχει. Άρα, κύριε Υπουργέ, να υπάρχει ταχύτητα στις αδειοδοτήσεις, γιατί εάν χρεοκόπησαν τα υδροπλάνα, ένας από τους βασικούς λόγους ήταν και οι καθυστερήσεις στην αδειοδότηση. Στον Βόλο, πέταξαν το 2010 περιμένοντας από το 2007, με αποτέλεσμα η εταιρεία, όταν πήρε την άδεια πτήσεων, την άδεια λειτουργίας να έχει ήδη χρεοκοπήσει. Πραγματικά θέλουμε να πιστεύουμε ότι αυτό το νομοσχέδιο θα πετύχει μεγάλες ταχύτητες χωρίς να γίνονται εκπτώσεις στην ασφάλεια και σε όλα τα υπόλοιπα ζητήματα. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αβδελάς.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**: Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Να καλωσορίσω κι εγώ τους παρευρισκόμενους που ήρθαν εδώ να μας βοηθήσουν και να βοηθηθούν και αυτοί παράλληλα. Έχουμε πάρα πολλές ερωτήσεις και απορίες, αλλά είναι προς το Υπουργείο. Δεν μου ακούστηκε κάτι καλά. Aπό τον εκπρόσωπο των ΚΤΕΛ ακούστηκε ότι δεν παίρνουν επιδότηση και από εδώ ζητάνε να παίρνουν και αυτοί επιδότηση. Τελικά παίρνουν ή δεν παίρνουν επιδότηση τα ΚΤΕΛ;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ**: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι των φορέων, ευχαριστώ πολύ για την ενημέρωση. Πρώτη ερώτηση προς τον Διοικητή της Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν έχω καταλάβει εάν έχει ιδρυθεί αυτή η ΑΠΑ. Πόσο ανεξάρτητη είναι αυτή η Αρχή, αν έχει στελεχωθεί και την εκπαίδευση του προσωπικού των υδατοδρομίων, ποιος θα την αναλάβει. Επίσης, εάν έχετε ως ΥΠΑ μελέτες που να δείχνουν πόσο θα αυξηθεί η κίνηση με τα υδατοδρόμια, όταν γίνουν.

Ως προς τα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ. Προβλέπουμε να πάρουμε λεωφορεία για τα ΑμεΑ; Κύριε Βουλγαράκη, είπατε προηγουμένως να μας αφήσετε να λειτουργήσουμε ως Α.Ε.. Τι εννοείτε με αυτό; Γιατί δεν υπάρχει ένα ενιαίο ΚΤΕΛ; Το ΚΤΕΛ σημαίνει Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων. Εν τη ενώσει η ισχύς. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ήθελα κι εγώ μια διευκρίνιση. Είπε ο κύριος Σκουλικίδης να μην παίρνουν τις πινακίδες για παραβάσεις, αλλά να παίρνουν τα υπόλοιπα χαρτιά. Υπάρχει διαφορά εάν πάρουν τις πινακίδες, εάν πάρουν και την άδεια; Η άδεια δεν είναι εκείνη που συνοδεύει τις πινακίδες; Έτσι κι αλλιώς ακινητοποιείται το αυτοκίνητο και με τις πινακίδες και με την άδεια.

Επίσης είπατε για τα ξένα μεταφορικά μέσα που όταν έρχονται στην Ελλάδα δεν πληρώνουν, παίρνουν μία κλήση για μία παράβαση και δεν τους ξαναβλέπεις. Όταν δικά μας, ελληνικών συμφερόντων, μεταφορικά μέσα βρίσκονται σε γειτονικές χώρες και μακρύτερα στην Ευρώπη, πώς ακριβώς γίνεται; Τι πρακτική κάνουν τα άλλα κράτη; Δηλαδή, εσείς πληρώνετε εκεί επί τόπου ή σας έρχεται μετά από ένα μήνα; Ποια είναι η πρακτική;

Αφού ολοκληρώσαμε, να κάνουμε ένα σύντομο κύκλο μόνον για ότι ερωτηθήκαμε. Ποιοι εκπρόσωποι φορέων θέλουν να πουν κάτι. Ρωτήθηκε ο κ.Καφαντάρης, ο κ.Αγγελόπουλος, ο κ.Δριτσάκος, ο κ.Σκιαδαρέσης, ο κ. Κενανίδης, ο κ.Βουλγαράκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κύριε Πρόεδρε, επειδή αναφέρθηκε ένα ζήτημα και προς τον κύριο Καφαντάρη που στην ουσία είναι αρμοδιότητας μεταξύ των Υπουργείων Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του δικού μας Υπουργείου. Θα το απαντήσει βέβαια και ο ίδιος, αλλά είναι κάτι το οποίο αφορά εμάς και άρα, κακώς απευθύνθηκε η ερώτηση προς τον κύριο Καφαντάρη. Επίσης, κάποιες ερωτήσεις που τέθηκαν προς τον κύριο Δριτσάκο, όσον αφορά τις ΑΠΑ και το οποίο δεν είναι βεβαίως, αρμοδιότητα της ΥΠΑ. Να πω ότι και αυτό το απάντησα χθες στη συνεδρίαση όσον αφορά τη διαδικασία, ότι πάμε στην δημιουργία της ΑΠΑ στους αμέσως επόμενους μήνες. Επίσης, αντιλαμβάνεστε, ότι τέθηκαν κάποια ερωτήματα, ειδικά προς τον κ. Δριτσάκο, σε έναν άνθρωπο, ο οποίος ανέλαβε πριν από τέσσερις ημέρες, άρα, νομίζω και με αυτό το σκεπτικό, είναι λογικό, ότι κάποια από αυτά ίσως να μην μπορούν να απαντηθούν πλήρως, αλλά μπορώ να τα καλύψω και εγώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είπα και νωρίτερα και αυτό ισχύει πάντα, ότι όταν γίνονται ερωτήσεις, δεν σημαίνει, ότι ο ερωτώμενος, σώνει και καλά, μπορεί να απαντήσει. Μπορεί και να μην έχει τα στοιχεία, να μη θέλει να απαντήσει, σκοπιμότητα κ.λπ. Κατανοητό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Οφείλω, όμως, να καταγραφούν και να υπάρχει και κατανόηση των συναδέλφων σε κάποια πράγματα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κάποια ερωτήματα που ετέθησαν σε διάφορους φορείς, όπως καλή ώρα λέτε στην ΥΠΑ, μπορεί να απευθύνονται στο υπουργείο. Στην αυριανή σας τοποθέτηση, επί των άρθρων, στη β΄ ανάγνωση, ή στην Ολομέλεια στο τέλος, τέλος εσείς θα δώσετε απαντήσεις στα ερωτήματα των συναδέλφων. Εμείς, σήμερα, τους φορείς έχουμε εδώ. Οι βουλευτές, θα συνεχίσουμε και αύριο και στη συνέχεια, δεν απαντάμε, ακούμε τους φορείς, τους ρωτάμε να μας πουν και να διευκρινίσουν, να τους ευχαριστήσουμε και εμείς συνεχίζουμε τη δουλειά μας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Απλώς, οφείλω, προκαταβολικά, αυτές τις παρατηρήσεις, για να καταγραφούν και να υπάρχει και κατανόηση από τους συναδέλφους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πολύ καλά κάνετε.Ενίσχυσα και εγώ διευκρινιστικά την παρέμβασή σας. Το λόγο έχει ο κ. Καφαντάρης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗΣ ( Γενικός Γραμματέας του Δ.Σ. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ)):** Να πω, ότι μιας και ρωτήθηκα από τον κ. Σιμόπουλο, για το θέμα της Μ.Π.Ε. με την Π.Π.Δ., την διαφορά ουσιαστικά. Είναι γνωστό, ότι η Μ.Π.Ε. είναι και κοστοβόρος για το δημοτικό λιμενικό ταμείο ό όποιον φορέα καλείται να τη δημιουργήσει, αλλά, πάνω απ' όλα, είναι ο χρόνος. Φανταστείτε, ότι η δική μας, στον Δήμο Πύλου - Νέστωρος, είναι πάνω από δυόμισι χρόνια οι καθυστερήσεις, που πέρασε τελικά στο περιφερειακό συμβούλιο, ενώ το άλλο, η Π.Π.Δ., ενώ έχει τα ίδια στοιχεία, είναι πιο μικρός ο χρόνος της αδειοδότησης και αυτό βοηθά στην εξέλιξη όλων των γεγονότων.

Παράλληλα, οφείλω να σας πω, για τους τουριστικούς λιμένες, που ειπώθηκε και αυτό, θα πρέπει, σε κάθε νέο τουριστικό λιμάνι ο οποίος γίνεται ή βγαίνει σε διαγωνισμό, κατασκευής στην αυτοδιοίκηση ή όποιος φορέας το φτιάχνει, να προβλέπεται και χώρος για τα υδατοδρόμια, διότι φανταστείτε μετά, όταν ερχόμαστε να δημιουργήσουμε στη πορεία αυτό, δημιουργούνται πολλά ζητήματα με τη χωροθέτηση κ.λπ.. Άρα, λοιπόν, είναι δύο βασικά σημεία τα οποία πρέπει να τα δείτε. Αυτό που θέλω να επισημάνω και εγώ, ακούστηκε και πριν είναι, ότι στα 10 € ο φόρος σπατόσημο το οποίο μπαίνει τουλάχιστον, ένα ποσόν να επιστρέφει, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, στην Αυτοδιοίκηση η οποία έχει την ευθύνη και του χώρου και των εγκαταστάσεων και γενικά της λειτουργίας. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ – ΙΑΣΩΝ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Σε σχέση με την ερώτηση της κυρίας Πέρκα, να απαντήσω, ότι το συγκεκριμένο των υδατοδρομίων είναι ένα ευρύ πεδίο διεπαφής μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι προτάσεις της Αρχής γίνονται με γνώμονα την ασφάλεια δικαίου, τόσο των υποψήφιων επενδυτών, όσο και του Ελληνικού Δημοσίου.

Όσον αφορά το θέμα της παραχώρησης χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα, είναι κατά κύριον λόγο τεχνικό. Υπάρχουν πολλαπλές επιλογές και ενδεχόμενα σε σχέση με τις παραχωρήσεις, με λεπτές τεχνικές διαφορές η καθεμία ή διαφορετικά πλαίσια για τους οργανισμούς λιμένων, το ΤΑΙΠΕΔ, φορείς τουριστικών λιμένων, παραχωρησιούχους από το Υπουργείο Οικονομικών, από τον νόμο περί Αιγιαλού, υποπαραχωρήσεις για δημοτικά λιμενικά ταμεία, οι λεγόμενες ήσσονες υποπαραχωρήσεις. Προς αυτό το λόγο, το έχουμε αναπτύξει και στις παρατηρήσεις που έχουμε στείλει γραπτώς, έχουμε επισημάνει, ότι θα πρέπει να διερευνηθεί και έχουμε συντάξει, έχουμε συμπεριλάβει στις απόψεις μας και μια γνωμοδότηση, την γνωμοδότηση 16 του 2019, για συναφές θέμα για τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου, έτσι ώστε να είναι σαφές τι μπορεί να προκύψει στο μέλλον και διακρίσεις που υπάρχουν. Μέσα αναλύεται όλο το νομικό πλαίσιο. Είμαι στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε άλλη διευκρίνιση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να τα συμπυκνώσω όλα και θα απαντήσω πολύ γρήγορα.

Οι αρμοδιότητες ΑΠΑ*-*ΥΠΑ δεν έχουν την πλήρη τους μορφή. Αυτή τη στιγμή, η ΥΠΑ λειτουργεί για όλα. Συγκεκριμένα, έχει την Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας, όπου με το Προεδρικό Διάταγμα 103/2010 και τα μετέπειτα σχέδια νόμου, όπου βάσει αυτού εφαρμόζεται ο ευρωπαϊκός Κανονισμός ο 549/2004 για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.

Στο διά ταύτα. Η ΥΠΑ, αυτή τη στιγμή, τα κάνει όλα. Έχει τη δυνατότητα, είναι πλήρως πιστοποιημένη, μέχρι να εφαρμοστεί ο νέος νόμος της ΑΠΑ.

Στη συνέχεια, αναφερθήκατε στα Εγχειρίδια. Τα Εγχειρίδια που αναγράφονται είναι το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίων, Πρόγραμμα Ασφάλειας των Υδατοδρομίων και το Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών. Εδώ διευκρινίζω, ότι η ΥΠΑ είναι πάροχος υπηρεσιών και εκπαίδευσης. Η ΑΠΑ, που τώρα είναι ενσωματωμένη μέσα στην ΥΠΑ, κάνει εποπτεία και έλεγχο, σύμφωνα με τους διεθνείς Κανονισμούς του ICAO, της EASA, του EUROCONTROL και τους λοιπούς.

Όσον αφορά στην ασφάλεια πτήσεων. Αυτή την στιγμή και χθες, αλλά και σήμερα, εκτέθηκαν τα θέματα των Υδατοδρομίων, όπου θεωρούμε υδατοδρόμιο, ένα αεροδρόμιο μέσα στη θάλασσα. Επομένως, οι όλες δραστηριότητες και όλες οι υπηρεσίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας είναι ικανή αυτή τη στιγμή, με τον ασφαλέστατο τρόπο, να διεκπεραιώνει, να διαχειρίζεται την όλη λειτουργία του εναέριου χώρου.

Από τη στιγμή που θα "ξεκολλήσει" από τη θάλασσα ή την υδάτινη επιφάνεια, από την λίμνη, είναι ένα αεροπλάνο, όπως είναι και τα ελικόπτερα σε μια άλλη τους μορφή μέχρι να προσθαλασσωθεί ή να πιάσει στο νερό. Επομένως, δεν συζητείται για ασφάλεια πτήσεως, που είναι για να διευκρινίσω το βασικότερο μέλημα όλων των φορέων, όλων ανεξαρτήτως.

Όσον αφορά στις πιστοποιήσεις που αναφέρθηκαν των άλλων φορέων πλην του Δημοσίου. Εδώ, εφαρμόζονται οι παγκόσμιοι κανονισμοί και οι ευρωπαϊκοί. Οποιοσδήποτε χρήστης είναι πιστοποιημένος. Ειδεμή, δεν γίνεται χρήστης. Είτε είναι δημόσιο, είτε είναι ιδιώτης. Δεν υπάρχει περίπτωση και δεν πετάει, διότι υπάρχουν μηχανισμοί ελέγχου και ασφάλειας, που τους ελέγχουν όλους. Ό,τι απογειώνεται, ελέγχεται. Ό,τι προσγειώνεται, ελέγχεται. Ομοίως και στις υδάτινες επιφάνειες.

Για την Επιτροπή Ελέγχων, που αναφέρθηκε. Εδώ, όπως αναφέρεται στο νομοσχέδιο, υπάρχει μια ομάδα ανθρώπων, οι οποίοι θα είναι πιστοποιημένοι να ελέγχουν. Βέβαια, σε αυτούς, ο νόμος προβλέπει και εφεδρικούς. Επομένως, θα λειτουργεί σε συνεχή βάση είτε με την κύρια ομάδα, είτε με τους εφεδρικούς. Για να διευκρινίσουμε, αυτοί οι άνθρωποι θα επενεργούν με κάποια δεδομένα, τα οποία είναι συγκεκριμένα, απλοποιημένα, σε check list και θα ξέρουν ότι θα πάνε να ελέγξουν αυτά. Βέβαια, θα είναι γνώστης και ο ελεγχόμενος, ότι θα έρθει να τους ελέγξει για τα συγκεκριμένα που απαιτούνται για να πάρει την άδεια, την λειτουργία.

Επίσης, ερωτηθήκαμε για τις μελέτες αύξησης της κίνησης. Αυτή τη στιγμή, δεν μπορούμε να σας απαντήσουμε, διότι θα πρέπει πρώτα να γίνουν οι μελέτες. Ίσως, σε μεταγενέστερο χρόνο να μπορέσουμε. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Σκιαδαρέσης από τον ΕΟΑΕΝ.

**ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ (Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ)**): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς να πω, διότι θα είναι αρκετοί που δεν θα το ξέρουν, ότι ο ΕΟΑΕΝ είναι ο Επιμελητηριακός Όμιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών. Εκπροσωπούμε 20 νησιωτικά Επιμελητήρια, 350.000 επιχειρήσεις.

Να ξεκινήσω από την ερώτηση της κυρίας Πέρκα. Δεν εννοούσα, κυρία Πέρκα, την τελευταία αδειοδότηση. Εννοούσα το 2008, εκείνη που είχε γίνει τότε, που είχαν έρθει οι Καναδοί και φύγαν οι άνθρωποι. Θα ήθελα να συμπληρώσω κάτι . Εγώ, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα, όσο το δυνατόν, να μπορέσουμε να είμαστε πολύ γρήγοροι στις αδειοδοτήσεις. Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα της χώρας, όχι μόνο σε αυτό το νομοσχέδιο. Το πρόβλημά μας, λοιπόν, είναι αυτό. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, δυστυχώς, το είπα και στον κύριο Διοικητή την προηγούμενη φορά που βρεθήκαμε, πριν δέκα μέρες και θα ήθελα να αλλάξει επί των ημερών του, για εμάς που πετάμε είτε ερασιτεχνικά, είτε επαγγελματικά, είναι υπηρεσία παρακώλυσης της αεροπορίας. Θα ήθελα, λοιπόν, να το δω επί των ημερών σας να αλλάζει αυτό το πράγμα και για να αλλάξει αυτό, πρέπει ο διοικητής να κάνει πολλή δουλειά εκεί μέσα και δεν ξέρω αν θα το καταφέρει.

Να περάσω σε ένα άλλο θέμα, που δεν το είπα πριν. Δεν είναι ακριβώς το δικό σας Υπουργείο, αλλά τους αυτοκινητιστές εσείς τους έχετε και θα ήθελα και την παρέμβασή σας. Εμείς θα κάνουμε και μια επαφή με τον Πρόεδρο του ΕΦΚΑ. Είχαμε ξαναδεί και τον προηγούμενο πριν τρία χρόνια, αλλά δεν καταφέραμε κάτι. Είναι ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα, κύριε Υπουργέ. Ένας αυτοκινητιστής, ο οποίος μέσα στην κρίση δεν είχε μεταφορικό έργο, δεν έχει κανέναν τρόπο και χρωστά στο ΕΦΚΑ, δεν έχει κανέναν τρόπο να πωλήσει το φορτηγό του, να πωλήσει την άδεια του φορτηγού του, να κλείσει την επιχείρησή του εάν δεν εξοφλήσει τα χρήματα που χρωστάει. Αυτό είναι πολύ σημαντικό πρόβλημα. Αυτοί οι άνθρωποι, όλα αυτά τα χρόνια, έχω περίπτωση που από το 2010 ο άνθρωπος χρεώνεται κάθε χρόνο ασφαλιστικές εισφορές χωρίς να έχει κανένα μεταφορικό έργο, γιατί πολύ απλά δεν μπορεί να κλείσει την επιχείρησή του, όπως όλοι οι άλλοι επιχειρηματίες. Θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικό και πρέπει να βοηθήσετε, ώστε να λυθεί αυτό το πρόβλημα.

Αυτό που ήθελα πάλι να πω, ότι είναι λάθος να θεωρούμε ότι ένα υδατοδρόμιο είναι αεροδρόμιο μέσα στη θάλασσα. Αυτό εξαρχής είναι λάθος. Δεν γίνεται πουθενά στον κόσμο. Μπορούμε να πάρουμε παράδειγμα τον Καναδά να δούμε τι συμβαίνει, είναι πολύ απλά τα πράγματα. Θα πρέπει, νομίζω να αντιγράφουμε και λίγο, παρά να προσπαθούμε εδώ να ανακαλύψουμε τον τροχό. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)):** Να κάνω μια παρέμβαση, κύριε Πρόεδρε. Αναφέρθηκε και το όνομά μου, μεταγενέστερα, εάν θα δυνάμεθα να ανταποκριθούμε. Θέλω να πω, πολύ απλά, ότι όλοι εκ του αποτελέσματος κρινόμεθα, το πρώτο.

Το δεύτερο, για το αεροδρόμιο μέσα στη θάλασσα. Θα πρέπει κάποια πράγματα να τα απλοποιούμε για να γινόμαστε κατανοητοί. Εάν θέλετε περαιτέρω λεπτομερείς διευκρινίσεις, ευχαρίστως να σας τις δώσω σε οποιονδήποτε είτε γενικά, είτε κατ' ιδίαν. Αλλά, δεν μπορούμε να χαρακτηριζόμεθα με μια φράση, ότι είναι αεροδρόμιο μέσα στη θάλασσα. Ο κόσμος γενικά που μας ακούει μόνον έτσι θα το καταλάβει, κατά την εκτίμησή μου. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Κενανίδης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ομοσπονδίας Φορτηγών αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Ευχαριστώ. Για την ερώτηση της κυρίας Πέρκα, εάν ισχύει η επιτόπου καταβολή ή όχι. Πράγματι, εάν σήμερα για κάποιες συγκεκριμένες παραβάσεις σου αφαιρέσουν τις πινακίδες, θα πρέπει να πας σε μια τράπεζα να καταβάλεις το ποσόν αυτό. Εάν, τώρα, έχουμε σαββατοκύριακο, αργίες και έχουμε ένα φορτίο ευπαθές, φρούτα, κρέατα ή οτιδήποτε καταλαβαίνετε ότι ένα όχημα δεν μπορεί να περιμένει δύο και τρεις μέρες ποτέ να ανοίξουν οι τράπεζες για να καταβάλει το πρόστιμο για μια σοβαρή παράβαση η οποία έχει γίνει.

Στο εξωτερικό ισχύει το εξής. Οποιαδήποτε παράβαση, την πιο μικρή παράβαση, σου αφαιρούνται τα στοιχεία γενικότερα τα προσωπικά τα δικά σου η άδεια οδήγησης σου, σου φαίνονται τα νομιμοποιητικά έγγραφα της μεταφορά σου και αφού, λοιπόν, καταβάλεις το πρόστιμο -όποιο και αν είναι αυτό- επιτόπου εκεί στον αστυνομικό ή πηγαίνοντας στο αστυνομικό τμήμα ή στο κλιμάκιο ό,τι και αν είναι αυτό, καταβάλλεται επιτόπου και φεύγεις. Δεν υπάρχει, δηλαδή, άλλος τρόπος. Ακινητοποιείται το όχημα.

Επίσης, εδώ παρακολουθούμε και ένα άλλο φαινόμενο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Κενανίδη, δεν πάτε στην τράπεζα. Το καταβάλλετε στο κλιμάκιο; Επιτόπου;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ομοσπονδίας Φορτηγών αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Ναι, βεβαίως, εκεί επιτόπου. Εάν έχεις χρήματα εκεί επιτόπου. Εάν δεν έχεις, σου παίρνει τα στοιχεία όλα, πηγαίνουν στις υπηρεσίες τους ο καθένας, σου δίνει τη διεύθυνση και το τηλέφωνο του, αφού είσαι παρκαρισμένος σε ένα parking, οποιοδήποτε parking. Δεν παίζει ρόλο. Εκεί που σε έχει πιάσει. Πας και σου λέει: «Πάρε μας, οπότε έχεις τα χρήματα ή οπότε τα βρεις να έρθεις και αφού αποκαταστήσεις την ζημιά σου, εάν παράδειγμα είσαι υπέρβαρος, θα κατεβάσεις το επιπλέον βάρος σου και αφού το δούμε, το ελέγξουμε και πληρώσεις το πρόστιμο σου, μετά φεύγεις». Αυτή είναι η διαδικασία που τηρείται σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες και όχι μόνο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εκεί δεν παθαίνει ζημιά το μεταφορικό προϊόν; Το προϊόν; Στην Ελλάδα παθαίνει μας είπατε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Ναι. Εδώ θέλω να πληρώσω αλλά δεν μπορώ, γιατί μου λέει ότι θα περιμένω την Τράπεζα την Δευτέρα, πότε θα ανοίξει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Στην Ελλάδα μόνο στην Τράπεζα μπορείτε να πληρώσετε;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ):** Ακριβώς

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θέλετε να πληρώνετε και στο κλιμάκιο, δηλαδή, επιτόπου.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Στο κλιμάκιο απαγορεύεται μόνο σε Τράπεζα και να φέρω το αποδεικτικό στοιχείο. Εμείς ζητάμε την επιτόπου καταβολή προστίμου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Άρα λοιπόν, και ο ξένος που λέτε ότι είναι στην Ελλάδα και δεν πληρώνει, δεν έχει τη δυνατότητα να πληρώνει αμέσως. Πρέπει να περιμένει πότε θα ανοίξουν οι Τράπεζες για να πληρώσουν.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Αυτός δεν πληρώνει ποτέ, φεύγει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Αυτό είναι το αποτέλεσμα. Αλλά και να θέλει να πληρώσει πρέπει να βρει τράπεζα ανοικτή. Άρα, το δύσκολο το κάνουμε πιο δύσκολο εμείς. Αυτά πρέπει να τα διευκρινίσουμε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Γιατί τα συνοδευτικά έγγραφα και όχι τις πινακίδες. Ξέρετε, ένα όχημα ανήκει σε μια εταιρεία και ο οδηγός μπορεί να έχει κάνει οποιαδήποτε παράβαση δεν του αφαιρείς το δικαίωμα το όχημα να το ακινητοποιήσει γι’ αυτούς τους λόγους .

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Δεν είπα δίπλωμα εγώ. Εγώ είπα άδεια κυκλοφορίας αυτοκινήτου και πινακίδες.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Πινακίδες όχι. Πουθενά δεν αφαιρούνται.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Αν δεν έχει την άδεια μπορεί να κυκλοφορήσει επειδή έχει πινακίδες; Δεν έχουν την ίδια αξία ένα αυτοκίνητο χωρίς άδεια μπορεί να κυκλοφορήσει έστω και αν έχει πινακίδες;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Μπορεί και θα σας πω γιατί. Ένας ξένος μπορεί να φύγει από τη χώρα μας και όπως γίνεται.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Να γυρίσει στον προορισμό του, το καταλαβαίνω.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Δηλώνει ότι έχει απώλεια των πινακίδων και βγάζει νέες πινακίδες. Αυτό γίνεται έξω και το έχουν θίξει αυτό ιδιαίτερα οι ελληνικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Βουλγαρία που σωρηδόν έχουν αλλάξει εταιρείες και πινακίδες. Γι’ αυτούς τους λόγους. Πράγματι στην χώρα μας αυτή τη στιγμή, όπως είπα, το άρθρο 29 στο ν. 4530/2018. Απαγορεύεται να αφαιρούνται οι πινακίδες δημοσίου οχήματος. Τα στοιχεία κυκλοφορίας απαγορεύεται να αφαιρούνται. Γι' αυτό το λόγο έρχεται σε αντίθεση το ένα με το άλλο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εγώ πάντως δεν κατάλαβα τι διαφορά έχει. Δεν επιμένω να αφαιρούνται, αλλά από τη στιγμή που σου έχει στερήσει την άδεια κυκλοφορίας τι να το κάνεις το αυτοκίνητο με τις πινακίδες.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ)):** Αν είναι μια παράβαση του οδηγού ο οποίος έχει κάνει οτιδήποτε παράβαση. Την άδεια κυκλοφορίας δεν την παίρνει κανείς. Την άδεια οδήγησης και τα έγγραφα του εμπορεύματος. Σχετικά με την καταβολή επιτόπου είναι σε όλες μα σε όλες τις χώρες και εάν δείτε ακόμη και με το Ι.Χ. σας, εάν ταξιδέψετε στο εξωτερικό οποιαδήποτε παράβαση πληρώνεται επιτόπου στα όργανα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ωραία, διευκρινίστηκε. Τον λόγο έχει ο κύριος Πεζίκογλου.

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΕΖΙΚΟΓΛΟΥ (Αντιπρόεδρος της ΟΦΑΕ)**: Όσον αφορά τα λεωφορεία, αυτή τη στιγμή το καθεστώς είναι για νέα κυκλοφορία λεωφορείου, μέχρι τώρα ήταν το Γιούρο 5. Από εδώ και πέρα, μέσω του νέου νόμου ότι για μια κυκλοφορία, θα είναι 5 ετών. Εμείς πιστεύουμε, ότι αυτό είναι καλό να υπάρχουν χρόνια και όχι Γιούρο 5 ή Γιούρο 6, γιατί μετά από μια πέντε ή έξι χρόνια φτάνει το αμάξι να είναι δεκαετίας και γίνεται παλιό. Ενώ, όταν μιλάει για νέα κυκλοφορία πενταετίας είναι καλό να υπάρχει αυτό γιατί θα έχουμε πάντα ένα πενταετίας αυτοκίνητο. Επίσης, για αντικατάσταση ενώ ήταν έως 26 ετών δηλαδή, μπορούσες να φέρεις για αντικατάσταση ένα λεωφορείο από το εξωτερικό έως και 26 έτη, τώρα γίνεται από 15 έτη και πάνω. Αυτό είναι καλό, πιστεύω ότι και τα δύο αυτά είναι θετικά. Καθώς επίσης, δίνουν και 3 μήνες περιθώριο μέχρι να γίνει η καινούργια νομοθεσία που είναι κάτι καλό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κύριος Άμπλας.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, ΟΣΜΕ):** Κάθε εισιτήριο που εκδίδεται στη χώρα αυτήν τη στιγμή, είτε από τα αστικά ΚΤΕΛ , είτε από τα υπεραστικά ΚΤΕΛ της χώρας, επιβαρύνεται με μια προσαύξηση της τάξεως του 5% πέραν της αξίας του εισιτηρίου, η οποία προορίζεται για τη δημιουργία υποδομών και την αντικατάσταση του στόλου. Ένα πολύ μεγάλο κομμάτι αυτής της εισφοράς που πληρώνουν οι επιβάτες πέραν της αξίας του εισιτηρίου, αυτή τη στιγμή και σύμφωνα με νομοθεσία του 2008, κατευθύνεται στις τσέπες των προέδρων των ΚΤΕΛ και μάλιστα, όσων έχουν συμπληρώσει το 60ο έτος της ηλικίας τους και ως προϋπηρεσία θεωρείται η εννεαετής προϋπηρεσία ως πρόεδροι των ΚΤΕΛ. Αυτό το θεωρούμε ως απαράδεκτο και ως σκανδαλώδη ρύθμιση και ζητούμε την κατάργησή της. Δεν δυνατόν τη σημερινή εποχή, την εποχή της κρίσης, που ο κόσμος στενάζει και υποφέρει, πρόεδροι των ΚΤΕΛ να λαμβάνουν σύνταξη των 1.500 ευρώ το μήνα από το υστέρημα του επιβατικού κοινού. Ζητάμε, λοιπόν, την άμεση κατάργησή της.

Επίσης, τέθηκε από τους εργοδοτικούς φορείς το θέμα της παραβατικότητας και της παραβατικής συμπεριφοράς. Αυτό αποδεικνύεται , κύριε Πρόεδρε, εαν ανατρέξει το Υπουργείο Μεταφορών στις καταγγελίες που έχει αποστείλει η Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, όπως επίσης και στο Υπουργείο Εργασίας και αντίστοιχα υπάρχουν οι απαντήσεις από τους υπηρεσιακούς παράγοντες.

Επίσης, όσον αφορά το θέμα που έθεσαν ξανά οι εργοδοτικοί φορείς για την άγνωστη λέξη στα ΚΤΕΛ περί απεργίας, τους ενημερώνουμε σήμερα εδώ τους ίδιους, αλλά και το Υπουργείο Μεταφορών και το Σώμα, ότι από τις 4/2/2006, σήμερα θα εξαγγείλει εικοσιτετράωρη πανελλαδική απεργία η Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος στα ΚΤΕΛ και τη μεταφορά. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Σιορίκης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΙΟΡΙΚΗΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Εργαζομένων του ΟΑΣΑ):** Όσο αφοράν σε ερώτηση του κ. Γκόκα, αν κατάλαβα, σε τι ποσοστό εκτελείται σήμερα το προγραμματισμένο έργο.

Πράγματι, σήμερα είναι προγραμματισμένο το συγκοινωνιακό έργο για 2.150 βάρδιες στα λεωφορεία και 295 βάρδιες στα τρόλεϋ. Χρειάζονται 1.040 με 1.050 λεωφορεία και 135 με 140 τρόλεϋ. Πράγματι, υπάρχει μια μείωση του συγκοινωνιακού έργου περίπου 10% και ένα 10% καλύπτεται με τα δεδουλευμένα ρεπό. Πραγματικά οι εργαζόμενοι δουλεύουν 26 και 27 ημέρες για να ανταπεξέλθει έστω στο 90% του συγκοινωνιακού έργου.

Κύριε Υπουργέ, η απαξίωση θα φέρει την αδυναμία όταν, όμως, έχουν να γίνουν προσλήψεις 13 με 14 χρόνια, όταν έχουν να αγοραστούν λεωφορεία, τα τελευταία το 2009, βέβαια θα μειωθεί το συγκοινωνιακό έργο και μετά θα δηλώσουμε ότι υπάρχει αδυναμία εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου, ώστε να βρούμε και ένα «παράθυρο», ώστε να δοθεί συγκοινωνιακό έργο σε άλλους φορείς και συγκεκριμένα στα ΚΤΕΛ που αναφέρατε το δρομολόγιο.

Το ενδεχόμενο αδυναμίας των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών πρέπει να εξαλειφθεί από το νομοσχέδιο και πρέπει να δείτε ποιοι είναι οι λόγοι που θα μειωθεί το συγκοινωνιακό έργο και ποιοι έχουν την ευθύνη, γιατί βλέπουμε ότι, αν δοθούν χρήματα και έγινε μια προσπάθεια φιλότιμη από το Υπουργείο και δόθηκαν χρήματα στον ΟΑΣΑ, όμως δεν ξέρω αν έχει εμπιστοσύνη στη διοίκηση κάτω για να αγοραστούν ανταλλακτικά. Η ροή είναι τέτοια που καθιστά αδύνατο να βγουν 150 λεωφορεία έξω, που θα υπάρχει αυτήν τη στιγμή το 95% μέχρι το 100% να εκτελείται το προγραμματισμένο συγκοινωνιακό έργο. Εδώ χρειάζεται μια προσπάθεια με σοβαρότητα και υπευθυνότητα και ένας σωστός σχεδιασμός από πλευράς διοίκησης και ΟΑΣΑ και εσείς να παρακολουθείται πάνω από το Υπουργείο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Φάτσιος.

**ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΦΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ))** : Για να ξεκαθαρίσουμε το θέμα της χορηγίας θα πω το εξής. Το 2003 θεσμοθετήθηκε αυτό το πράγμα και μπήκε μια φορά στο εισιτήριο το 5%, το οποίο από τότε έχει αποσβεστεί τελείως. Έχουμε να πάρουμε αύξηση εισιτηρίου από το 2010 μέχρι σήμερα και είναι ψευδές, ότι κάθε μέρα το εισιτήριο που κόβει είναι για αυτή τη δουλειά. Για να σας πληροφορήσω αυτή τη στιγμή από αυτή τη χορηγία παίρνουν 5 Πρόεδροι μόνο σε όλη την Ελλάδα και παίρνουν 1000 € μόνο και αυτό είναι από χρήματα δικά μας. Απλά, σας εξηγώ, γιατί ακούγονται τρελά πράγματα.

Δεύτερον, σχετικά με την επιδότηση δεν υπάρχει επιδότηση και έχω πει κατά καιρούς που ακούγονται αυτά τα πράγματα, ότι δεν επιδοτούνται τα ΚΤΕΛ σε καμία περίπτωση. Επιδοτείται μόνο η κοινωνική πολιτική που ασκεί η πολιτεία εις βάρος των ΚΤΕΛ και σας είπα κάποια νούμερα. Το 2019 με επίσημα νούμερα ορκωτών λογιστών στις Α.Ε. μεταφέρθηκαν οι φοιτητές με 50% και το κόστος ήταν 19,5 εκατ. και εμείς με τη σύμβασή μας πήραμε μόνο 7 εκατ.. Από τα ΑμΕΑ ήταν 8.600.000 και πήραμε μόνο 4 εκατ. και από τους πολύτεκνους ήταν 12 εκατ. και πήραμε μόνο ένα εκατομμύριο. Αυτή είναι η αλήθεια. Όσο για την απεργία δεν υπάρχει απεργία στα ΚΤΕΛ, 500 άτομα εκπροσωπούν τα ΚΤΕΛ. Ουδέποτε έχουν κάνει τα ΚΤΕΛ, γιατί το 95% είναι ιδιοκτήτες. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αβδελάς.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**: Κύριε Πρόεδρε, δεν κατάλαβα. Από εδώ ζητάνε να παίρνουν επιδοτήσεις, όπως παίρνουν τα ΚΤΕΛ. Τα ΚΤΕΛ λένε ότι δεν παίρνουν επιδοτήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το συμπέρασμα θα το βγάλετε εσείς, δεν μπορεί να σας βοηθήσει κανείς. Καθένας λέει την άποψή του και εσείς θα καταλάβετε τι ακριβώς λέμε. Το λόγο έχει ο κ. Σκούλος.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΚΟΥΛΟΣ (Γενικός Γραμματέας του Συνδικάτου Εργαζομένων στον ΟΑΣΑ)**: Θέλω να κάνω μια παρατήρηση απλά. Αν αυτή η διαμάχη που παρατηρούμε τόση ώρα να γίνεται μεταξύ των ΚΤΕΛ μπορούν αυτοί, να προσφέρουν συγκοινωνιακό έργο παίρνοντας γραμμές από την ΟΣΥ, η οποία με νόμο του ΣΥΡΙΖΑ …

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Δεν σας καλέσαμε να πείτε την άποψή σας για αυτό τώρα. Αφήστε το.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΚΟΥΛΟΣ (Γενικός Γραμματέας του Συνδικάτου Εργαζομένων στον ΟΑΣΑ)**: Όχι, πρέπει να πούμε την άποψή μας, γιατί εμείς θα απολογηθούμε στον κόσμο. Απολογούμαστε στους εργαζόμενους οι οποίοι βάζουν πλάτη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εσείς μπορείτε να την πείτε όπου θέλετε, αλλά όχι εδώ.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΚΟΥΛΟΣ (Γενικός Γραμματέας του Συνδικάτου Εργαζομένων στον ΟΑΣΑ)**: Άρα, πρέπει, λοιπόν, να δούμε με ποιον τρόπο γίνεται αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εντάξει. Καταλαβαίνω τι λέτε, όλοι καταλαβαίνουμε, αλλά δεν χρειάζεται να το πείτε εδώ. Αυτό λέω.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΚΟΥΛΟΣ (Γενικός Γραμματέας του Συνδικάτου Εργαζομένων στον ΟΑΣΑ)**: Νομίζω, ότι καλό είναι να ακούγονται όλες οι απόψεις και όλες οι σκέψεις, μήπως βελτιώσουμε κάποια πράγματα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Όχι εδώ, εδώ κάνουμε άλλη δουλειά. Κατανοητό, όμως. Το λόγο έχει ο κ. Βουλγαράκης.

**ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ))**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Επειδή πολύς λόγος έγινε για τη χορηγία των Προέδρων, όπως είπε ο συνάδελφος των υπεραστικών είναι ελάχιστοι οι Πρόεδροι που παίρνουν , αλλά πρέπει να λάβετε υπόψη σας ότι εμείς οι αυτοκινητιστές είμαστε δεμένοι με το συγκεκριμένο αυτοκίνητο που έχουμε και μπορώ να σας διαβεβαιώσω η ηλικία μου είναι πάνω από 70 και ο συνάδελφος είναι πάνω από 70, πληρώνω 50, περίπου, χρόνια το Ταμείο Ασφάλισης και λάβετε υπόψη σας ότι ένας Πρόεδρος για να πάρει αυτή τη χορηγία δεν μπορεί να παίρνει δύο συντάξεις. Εάν παίρνει τη χορηγία πρέπει να είναι ενεργό μέλος του ΚΤΕΛ, διαφορετικά δεν δικαιούται να πάρει, γι' αυτό είναι και τόσο μικρός ο αριθμός. Άρα θεωρώ ότι κάνουμε λάθος συζήτηση και δεν θα έπρεπε.

Από κει και πέρα ο κ. Λογιάδης έκανε κάποιες ερωτήσεις σχετικά με τα ΑμΕΑ. Μπορώ να διαβεβαιώσω και εσάς και όποιον μας ακούει, ότι από τα 1.000 λεωφορεία των αστικών ΚΤΕΛ τα 900 περίπου είναι προσβάσιμα στα άτομα με κινητικά προβλήματα. Παρά το ότι ο νόμος προβλέπει μόνο 10% εμείς είμαστε ακριβώς το ανάποδο, στο 90%. Επίσης, ελέχθη από έμενα και έγινε παρατήρηση από τον κ. Λογιάδη, να μας αφήσετε να δουλέψουμε σαν Α.Ε.. Μετά από ένα με δύο χρόνια θα μπούμε στη διαδικασία των διαγωνισμών του έργου των ΚΤΕΛ. Εάν είμαστε ασφυκτικά ελεγχόμενοι, όπως είμαστε μέχρι τώρα, αρκεί να σας πω ότι το αστικό ΚΤΕΛ για να προσλάβει μόνιμο οδηγό, θα πρέπει να πάρει την έγκριση του δημάρχου το αστικό ΚΤΕΛ και το υπεραστικό ΚΤΕΛ του Περιφερειάρχη. Είναι δυνατόν να μου υποδείξουν ποιον πρέπει να πάρω; Δεν είναι δυνατόν αυτά τα πράγματα; Είναι ο Κανονισμούς που ζητήσαμε και ο κ. Υπουργός, ευτυχώς, το δέχτηκε και καταργείται. Δεν είναι δυνατόν να λειτουργούμε υπό τέτοια καθεστώτα.

Να σημειώσω, επίσης, ότι ο δήμαρχος της κάθε πόλεως μας πρέπει να εγκρίνει το εισιτήριο που ενέκρινε ο Υπουργός. Έχουμε το φαινόμενο αυτή τη στιγμή που συζητάμε στην Πάτρα, ο δήμαρχος από το 2010 που είχε αλλάξει τότε το εισιτήριο να μην έχει εγκρίνει ακόμα το εισιτήριο του αστικού ΚΤΕΛ Πατρών, με αποτέλεσμα να κινδυνεύει ο συνάδελφός μας στην Πάτρα δηλαδή, αν ο οποιοσδήποτε τον κατηγορήσει θα βρεθεί εκτεθειμένος και θα πάει φυλακή. Είναι δυνατόν να λειτουργούμε με τέτοια πράγματα, έλεος. Αφήστε μας, λοιπόν, να λειτουργήσουμε σαν Α.Ε..

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η αστική συγκοινωνία στην Πάτρα είναι δημοτική;

**ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Προέδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών):** Όχι βέβαια, είναι αστικό ΚΤΕΛ και είναι το μεγαλύτερο αστικό ΚΤΕΛ της Ομοσπονδίας μου με 110 ή 120 λεωφορεία και, όμως, ο δήμαρχος αρνείται διότι ο Κανονισμός προβλέπει, ότι πρέπει λέει για το εισιτήριο, ενώ το εγκρίνει ο Υπουργός και έχουμε ένα εισιτήριο σε όλη την Ελλάδα, να υπογράψει ο δήμαρχος αλλιώς δεν ισχύει το εισιτήριο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κατανοητό, «κάνουν μνημόσυνο με ξένα κόλλυβα».

**ΚΑΛΛΕΡΓΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Προέδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών):** Για αυτό ζητάμε, λοιπόν, να μας αφήσετε ήσυχους να δουλέψουμε, όπως εμείς ξέρουμε. Όσον αφορά την απεργία δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, μακάρι να κάνουν τρεις μήνες απεργία, όχι μέρες, μήνες. Πρέπει να ξέρετε ότι αυτό μας εξυπηρετεί, όχι, γιατί ελέχθη σαν απειλή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τώρα για να έρθω σε αυτό που σχολίασε νωρίτερα ο Γραμματέας. Όλοι καταλαβαίνουμε, ότι υπάρχει μια ιδιότυπη σύγκρουση. Εμείς σας καλούμε εδώ, να ακούσουμε τις απόψεις και της μιας και της άλλης πλευράς. Ο καθένας, προφανώς, βγάζει συμπέρασμα, αλλά δεν χρειάζεται, έχετε ώρες και άλλους χώρους να κάνετε αυτή την αντιπαράθεση. Εδώ σας καλούμε να συμβάλετε εποικοδομητικά στην καλύτερη νομοθέτηση των εκπροσώπων σας. Άρα, εμείς θέλουμε να δώσετε την πιο ρεαλιστική, την πιο πλήρη εικόνα, για να ξέρουν και εμείς τι γίνεται. Επιθυμεί κάποιος από τους φορείς κάτι να συμπληρώσει

Άρα, στο σημείο αυτό, αφού ευχαριστήσω όλους τους φορείς πραγματικά που ήρθαν και παραμείνατε και μέχρι το τέλος της συνεδρίασης, βοηθώντας έτσι την καλύτερη επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις» ολοκληρώνεται η συνεδρίασή μας. Ο κύριος Υπουργός θα τοποθετηθεί αύριο, όπως τον παρεκάλεσα.

Καλή συνέχεια σε όλους και σας ευχαριστούμε.

Υπενθύμιση στους συναδέλφους, αύριο στις 11:00΄, η 3η συνεδρίαση στην Αίθουσα της Γερουσίας.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Αβδελάς Απόστολος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**