**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, 28 Ιανουαρίου 2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 12.20΄, 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. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης, ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Δημήτριος Οικονόμου, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Ακτύπης Διονύσιος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαντάς Περικλής, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Καββαδάς Αθανάσιος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Παπαχριστόπουλος Αθανάσιος, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσώτης Χρήστος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η συνεδρίαση της Επιτροπής μας, με αντικείμενο την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Παρευρίσκονται από την πλευρά της Κυβέρνησης ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης και ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Δημήτριος Οικονόμου.

Πριν δώσω τον λόγο στους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές, σας προτείνω έναν κατάλληλο προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων.

Η πρόταση του προεδρείου είναι, στην προσπάθεια μας να συνδυάσουμε συνεδριάσεις και άλλων επιτροπών, αύριο, Τετάρτη, στις 12.00΄, να έχουμε την ακρόαση των φορέων εδώ, στην Αίθουσα 223. Δεν μπορούμε νωρίτερα, διότι ως γνωστόν, στην Ολομέλεια έχουμε προς επεξεργασία τις κυρώσεις που ψηφίσαμε στην Επιτροπή μας.

Την Πέμπτη, 30 Ιανουαρίου, ώρα 11.30,΄ προτείνεται να διεξαχθεί η συζήτηση επί των άρθρων. Την Τρίτη, 4 Φεβρουαρίου, ώρα 10.00΄, πάμε για την δεύτερη ανάγνωση για να μπορεί το νομοσχέδιο, εάν η Κυβέρνηση θέλει και εάν η Διάσκεψη Προέδρων το αποφασίσει, να μπορεί μάλλον την επόμενη εβδομάδα να μπει στην Ολομέλεια.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα εάν γίνεται αντί για τις 11.30΄ να ξεκινήσουμε στις 11.00' .

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Υπάρχουν ταυτόχρονες συνεδριάσεις άλλων Επιτροπών και προσπαθούν οι συνεργάτες μας να βρουν κενές αίθουσες.

Είπαμε καταρχάς για τις 11.00΄. Μάλλον δεν μας εξυπηρετεί το 11.00΄. Αφήστε, όμως, να το εξετάσουμε. Εάν εκτιμήσει η γραμματεία, ότι μπορεί να ξεκινήσει στις 11.00΄, να το κάνουμε, αλλιώς θα πάμε στις 11.30΄. Πρέπει να υπάρχει συνδυασμός συνεννοήσεων.

Τέλος, την Τρίτη, 4 Φεβρουαρίου το πρωί, θα διεξαχθεί η δεύτερη ανάγνωση όπως αναφέραμε.

Λοιπόν, συμφωνήσαμε στη διαδικασία. Συνεχίζουμε για να εντοπίσουμε και να καλέσουμε τους εκπροσώπους των φορέων που θα έρθουν αύριο. Οι εισηγητές παρακαλώ να προτείνετε φορείς. Εάν δεν είστε έτοιμοι, τότε να παρακαλέσω για να μη χάνουμε χρόνο, να μας δώσει ο κάθε εισηγητής κατά την διάρκεια των εισηγήσεων των δύο πρώτων συναδέλφων, γραπτώς, ποιους προτείνετε και θα σας ανακοινώσουμε στην πορεία, ποιους θα καλέσουμε. Παρακαλώ να προσέλθετε με τις προτάσεις σας στο προεδρείο.

Πριν εισέλθουμε στην κανονική ροή της συνεδρίασης, έχει ζητήσει το λόγο ο κ. Κατρίνης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Πριν ξεκινήσουμε, κύριε Πρόεδρε, θέλω να επαναλάβω και να επαναφέρω στην μνήμη όλων των συναδέλφων, το αίτημα το οποίο είχαμε κάνει και είχε γίνει καθολικά αποδεκτό από την Επιτροπή κι από εσάς προσωπικά, για την ειδική συνεδρίαση της Επιτροπής για την ενημέρωση από τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών, τον κ. Καραμανλή για τον οδικό άξονα Πάτρα-Πύργος.

Το λέω αυτό, διότι είχε γίνει αποδεκτό και από εσάς κι από την Επιτροπή. Στο μεσοδιάστημα, μεσολάβησε μια ενημέρωση του υπουργού σε συναδέλφους της Συμπολίτευσης και θέλω να το επαναφέρω το αίτημα, να με ενημερώσετε, εάν έχετε επικοινωνήσει με τον υπουργό, εάν το έχει κάνει αποδεκτό και εάν επίκειται συνεδρίαση της Επιτροπής και με ποια σύνθεση.

Είχαμε ζητήσει να κληθούν και οι φορείς της Αυτοδιοίκησης των δύο Νομών, Ηλείας και Αχαΐας. ΄Εχουμε κάποια εξέλιξη σε αυτό; Συγγνώμη, το επαναφέρω, επειδή είχε γίνει αποδεκτό και από εσάς κι από την Επιτροπή ομόφωνα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι μόνον έγινε αποδεκτό, αλλά πρέπει να σας ενημερώσω, ότι η Επιτροπή μας, την ίδια κιόλας ημέρα, έστειλε γραπτώς υπόμνημα στον κύριο υπουργό, προκειμένου να ορίσει ημερομηνία σύγκλησης της Επιτροπής μας. Άρα, είναι σε εξέλιξη.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Δεν υπάρχει κάποια απάντηση μέχρι στιγμής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι, δεν έχουμε απάντηση, μέχρι στιγμής.

Αντίθετα, με την ευκαιρία αυτού, να σας πω, ότι έχουμε απάντηση και έχουμε προσδιορίσει για την συζήτηση που ζητήσαμε να γίνει για την ενημέρωση, από τον κ. Ζαββό, τον Υφυπουργό, προσδιορίστηκε για την Τετάρτη, 5 Φεβρουαρίου, ώρα 11:00`. Είναι η κοινή Επιτροπή, Παραγωγής και Εμπορίου και Οικονομικών, όπου θα υπάρξει ενημέρωση και συζήτηση για τα κόκκινα δάνεια, το Σχέδιο ΗΡΑΚΛΗΣ κ.λπ..

Ένα άλλο αίτημα που υπήρξε από συναδέλφους για τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης, έχει προσδιορισθεί σχετικά με την κοινή αγροτική πολιτική, έχει προσδιοριστεί στις 14 Φεβρουαρίου.

Η μόνη εκκρεμότητα που έχουμε και κρατάμε και πιστεύω ότι θα το ρυθμίσουμε τις επόμενες ημέρες, είναι μόνον με το Υπουργείο Υποδομών το οποίο είναι θέμα προγράμματος του υπουργού. Πολιτικά δηλαδή, είναι λυμένο.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Θα μου επιτρέψετε να πω, ότι είναι και θέμα επιλογής του υπουργού, διότι ο υπουργός κάλεσε βουλευτές της συμπολίτευσης, τους ενημέρωσε προφορικά. Δεν γνωρίζω, για ποιον λόγο δεν έρχεται στη Βουλή, να ενημερώσει. Θέλω να πιστεύω, ότι είναι λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων και όχι για κάποιον άλλο λόγο πολιτικής φύσεως.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν νομίζω ότι κάλεσε ο Υπουργός. Προσήλθαν, πιθανόν, συνάδελφοι που θέλησαν και ζήτησαν ενημέρωση. Αυτή την ενημέρωση ο Υπουργός δεν μπορεί να την αρνηθεί από κανέναν συνάδελφο είτε είναι στη συμπολίτευση είτε είναι στην Αντιπολίτευση. Εγώ, νομίζω, ότι αυτό έκανε ο Υπουργός και είμαι σίγουρος γι' αυτό.

Κύριε Υφυπουργέ, θέλετε κάτι, να πείτε σε αυτό;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ναι, απλώς, για να μην μένουν εντυπώσεις, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς, ο Υπουργός έχει έρθει πάμπολλες φορές στη Βουλή και είχε απαντήσει και σε Επίκαιρες Ερωτήσεις για το συγκεκριμένο ζήτημα, αλλά σας λέω ότι έχει κάνει αποδεκτό και το αίτημα αυτό. Περιμένουμε να προσδιοριστεί μια ημερομηνία.

Το λέω, για να μην υπάρχει καμία παρανόηση και ξέρετε πολύ καλά, κύριε συνάδελφε, ότι για το θέμα αυτό έχουν κατατεθεί τόσες Επίκαιρες Ερωτήσεις και Επίκαιρες Επερωτήσεις και έχει προσέλθει και ο Υπουργός και έχει δώσει απαντήσεις. Παρ΄όλα αυτά σας λέω ότι βεβαίως και θα έρθει για να ενημερώσει την επιτροπή.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Πολύ σύντομα να πω, ότι εγώ δεν αμφισβητώ το ότι έχουν δοθεί απαντήσεις.

Εδώ, όμως, υπάρχει ένα επίσημο ομόφωνο αίτημα της Επιτροπής. Μόλις το στείλατε, εσείς, κύριε Πρόεδρε, αυθημερόν, μετά από δύο ημέρες έγινε αυτό που σας είπα. Δηλαδή, η ενημέρωση του Υπουργού προς συγκεκριμένους Βουλευτές και αυτοδιοικητικούς στο Υπουργείο Υποδομών. Εμείς δεν κληθήκαμε. Εγώ, για παράδειγμα, δεν κλήθηκα, όπως και άλλοι Βουλευτές της Αντιπολίτευσης.

Άρα, δεν ξέρω αν υπάρχει off the record ενημέρωση. Εμείς θέλουμε επίσημη απάντηση από τον Υπουργό, πότε θα έρθει στη Βουλή για να ενημερώσει για τους σχεδιασμούς του για τον Οδικό ' Αξονα Πάτρα - Πύργος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είμαι σίγουρος -και έτσι γίνεται πάντα- εάν κάποιοι Βουλευτές και κάποιοι αυτοδιοικητικοί θέλουν, από κοινού, να επισκεφθούν τον Υπουργό και να ενημερωθούν, ο Υπουργός ορίζει κάποιο ραντεβού. Αυτά γίνονται.

Είναι άλλο πράγμα αυτή η ενημέρωση που έγινε -δεν είναι θέμα προτίμησης, όταν κάποιοι θέλουν να πάνε- και εσείς εάν ζητήσετε αύριο από τον Υπουργό να πάτε στο γραφείο του και να ενημερωθείτε, προφανώς, θα το έχετε.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Μην είστε τόσο σίγουρος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Για τον συγκεκριμένο Υπουργό είμαι πάρα πολύ σίγουρος. Δεν έχει αρνηθεί τίποτα και το λέω αυτό, βλέποντας τον τρόπο που ανταποκρίθηκε, όπως και ο κύριος Ζαββός και ο κύριος Βορίδης για να είμαι δίκαιος. Αμέσως ανταποκρίθηκαν.

Εν πάση περιπτώσει, είναι κατανοητό ότι είπατε. Είδατε ότι δεν αφήνουμε τίποτα. Τα «τρέχουμε» όλα γρήγορα.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Θερμή παράκληση να επαναλάβετε το αίτημα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα λυθεί και αυτό. Κύριε Παππά, θέλατε κάτι;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Μία υπενθύμιση, κύριε Πρόεδρε, σε σχέση με την συνεδρίαση της Επιτροπής μας για το Σχέδιο ΗΡΑΚΛΗΣ.

Η ουσία της ξεχωριστής αυτής συνεδρίασης, κάτι το οποίο δεν είχαμε τον χρόνο να το κάνουμε, επειδή το σχέδιο αυτό πέρασε και ψηφίστηκε με την διαδικασία του κατεπείγοντος, αφορά κυρίως, σε ένα αίτημα της ΓΣΕΒΕΕ -ενός κομματιού της οργανωμένης επιχειρηματικότητας- να γίνει η ακρόαση των αρμοδίων.

Βεβαίως, οι εξυπηρετητές δανείων όπως και οι τράπεζες πρέπει να είναι παρούσες και βεβαίως να κληθούν οι εκπρόσωποι της οργανωμένης επιχειρηματικότητας που κατέθεσαν το αίτημα.

Διευκρινιστικά το λέω για τα Πρακτικά, να μην θεωρηθεί ότι το κατατεθειμένο αίτημα στο οποίο και η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ και η Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κινήματος Αλλαγής έχουν ανταποκριθεί και βεβαίως χαιρόμαστε που ακούμε ότι διατίθεται και ο Υπουργός, θα καλυφθεί με μία επανάληψη, απλώς, μια συνεδρίασης που είχαμε κατά την συζήτηση του νομοσχεδίου.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ**: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να το διευκρινίσω από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλό είναι να το διευκρινήσετε εσείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Κατρίνης

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Εμείς, λοιπόν, από το Κίνημα Αλλαγής προσυπογράψαμε πρώτοι το αίτημα της ΓΣΕΒΕΕ το οποίο ζητούσε μία ενημέρωση για το Σχέδιο «Ηρακλής» σε μία συγκεκριμένη οπτική και ζητήσαμε στο δικό μας, τουλάχιστον, αίτημα να κληθούν και οι εκπρόσωποι των εταιρειών διαχείρισης και απόκτησης των απαιτήσεων, προκειμένου να μας ενημερώσουν για τους τρόπους, την στρατηγική και το μοντέλο που έχουν «υιοθετήσει» μέχρι στιγμής και τα αποτελέσματα και τι θα κάνουν από εδώ και πέρα, διότι γνωρίζετε πολύ καλά τι επίκειται με την απελευθέρωση των πλειστηριασμών και την άρση της προστασίας της πρώτης κατοικίας.

Άρα, θεωρούμε, ότι για να βγει ένα ουσιαστικό συμπέρασμα και να γίνει μία αποτελεσματική συζήτηση στην Επιτροπή παρουσία και του Υπουργού, θα πρέπει να κληθούν πέρα από τους εκπροσώπους της επιχειρηματικότητας και οι εκπρόσωποι των ιδρυμάτων και των πιστωτικών και των εταιριών στις οποίες μεταβιβάζονται αυτά τα δάνεια, για να ενημερωθεί, επιτέλους, η Βουλή τι θα γίνει το επόμενο διάστημα και ιδιαίτερα μετά την 1η Μαΐου του 2020.

Είναι ολοκληρωμένο το αίτημα και θέλουμε σε αυτό η Επιτροπή να ανταποκριθεί. Όχι μόνον να γίνει μία ενημέρωση από τον Υπουργό για το Σχέδιο «Ηρακλής». Αυτό είναι η μία πτυχή του αιτήματός μας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επίσης σε αυτό το θέμα «χτυπάτε πόρτα ανοιχτή». Είχαμε γραπτώς το αίτημα της ΓΣΕΒΕΕ. Επικοινώνησε μαζί μας η Ένωση Επιμελητηρίων και ζήτησαν να παραβρεθούν.

Ως Πρόεδρος της Επιτροπής, είχα στο μυαλό μου με τους συνεργάτες μας, να καλέσουμε, τουλάχιστον, αυτούς τους δύο φορείς οι οποίοι εζήτησαν να έρθουν. Πιθανόν, στην πορεία προς την συνεδρίαση να προέκυπτε και ένας τρίτος και ένας τέταρτος που θα ήθελε να παρευρεθεί και να κάνει και μία μικρή παρέμβαση, γιατί, τουλάχιστον, εδώ δεν είμαστε τυπολάτρες.

Αυτό, όμως, που λέτε σήμερα είναι λίγο διαφορετικό. Λέτε να έρθουν κάποιοι άλλοι. Εσείς το ζητήσατε, αλλά εμείς δεν καλούμε αυτούς τους εκπροσώπους. Εμείς καλούμε τον Υπουργό, το πολιτικό πρόσωπο να δώσει απαντήσεις. Εάν, ο κύριος Υπουργός θέλει να συνοδεύεται και να έρθουν και εκείνοι, εγώ θα το αναφέρω, καλώς να έρθουν. Εγώ δεν έχω αντίρρηση καμία. Αν θέλει να αναλάβει όλο το «φορτίο» της ενημέρωσης ο ίδιος, ας το αναλάβει ο ίδιος.

Πάντως, εάν θέλετε κάποιους επιπλέον, εκτός από την Ένωση Επιμελητηρίων, την ΓΣΕΒΕΕ που είπα εγώ και κάποιον άλλον, για να μην χάνουμε χρόνο, δώσετε τώρα εδώ σε εμάς και άλλους φορείς, ώστε να συμπεριλάβουμε και αυτούς στην πρόσκληση.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ. Εμείς, θεωρούμε, ότι είναι μείζονος σημασίας να έρθει ο σύνδεσμος αυτών των εταιρειών και να ενημερώσει επισήμως την Βουλή για το τι προτίθεται να κάνει στη διαχείριση των τιτλοποιήσεων και των δανείων που έχουν μεταφερθεί. Όχι μόνον στο Σχέδιο ΗΡΑΚΛΗΣ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το καταλάβαμε, κύριε Κατρίνη.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Άρα, λοιπόν, δεν είναι απλώς ένας φορέας που παρίσταται. Είναι επίσημη ενημέρωση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε συνάδελφε ακούστε με**.** Εμείς, μεταφέραμε το αίτημα στον κύριο Υπουργό. Πρέπει να πω, ότι το δέχθηκε αμέσως. Του ζήτησα, επίσης, να καλέσει την σύγκληση της Επιτροπής, να την ζητήσει ο ίδιος, πράγμα που έγινε.

Τώρα, σχετικά με το ποιοι θέλετε να παρευρεθούν -εκτός από αυτούς που είπα- δώστε μου ονόματα φορέων ώστε να επικοινωνήσω ξανά μαζί του, να το θέσω. Είναι κατανοητό το τι είπατε εσείς, το τι είπα εγώ. Από κει και πέρα, όμως, την τελική απόφαση θα την πάρει ο Υπουργός ο οποίος συγκαλεί την Επιτροπή, αποδεχόμενος να ενημερώσει για αυτό το θέμα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, εάν μου επιτρέπετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ορίστε, κύριε Παππά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ**: Κύριε Πρόεδρε**,** Θα σας έλεγα να ενημερώσετε τον Υπουργό, ότι δεν είναι στην διακριτική του ευχέρεια, διότι υπάρχει σχετικό εδάφιο του Κανονισμού της Βουλής το οποίο επιτρέπει και στην μειοψηφία, να ζητήσει συγκεκριμένη ακρόαση φορέων.

Την δική σας στάση την εκλάβαμε -καλώς πιστεύω- ως μία θεσμική στάση η οποία ανταποκρίνεται στο αυτονόητο αίτημα για διαφάνεια. Το Δημόσιο, θα βάλει 12 δισ. ευρώ εγγυήσεις. Ουδείς θα κρυφτεί πίσω από τον κ. Ζαββό.

Εδώ πέρα, είναι η εθνική αντιπροσωπεία και υποχρεούνται όλοι, όσοι κάνουν δουλειές με τα χρήματα του ελληνικού λαού, να έρχονται και να λογοδοτούν.

Σας ευχαριστώ που το προσυπογράφεται. Να μεταφέρετε στον κ. Ζαββό, ότι η αποδοχή του αιτήματος σημαίνει, ότι θα έρθουν εδώ οι εξυπηρετητές δανείων και οι τράπεζες. Ειδάλλως, θα πρόκειται περί απόρριψης του αιτήματος και θα αναγκαστούμε και οι της Αντιπολίτευσης να ακολουθήσουμε τον δρόμο που προβλέπει ο Κανονισμός της Βουλής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχετε, κατά το ήμισυ δίκιο και διευκρινίζω το εξής. Προφανώς, η Αντιπολίτευση έχει δικαίωμα να προτείνει κ.λπ., όταν έχουμε νομοθετικό έργο. Σε αυτού του είδους τις συνεδριάσεις, θα το διευκρινίσουμε, αλλά εγώ ξέρετε δεν κολλάω στο τυπικό, τι λέει ο Κανονισμός. Εγώ θέλω να συνεννοηθώ πρώτα με τον κύριο Υπουργό. Πιθανόν να μην υπάρχει πρόβλημα και η κουβέντα που γίνεται να είναι περιττή. Εάν υπάρξει διαφορετική άποψη θα σας ενημερώσω στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής μας. Ας το τελειώσουμε εδώ, όμως, τώρα.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Πάντως, για το τυπικό του θέματος, κύριε Πρόεδρε. Στο αίτημα της ΓΣΕΒΕΕ, το οποίο κάνετε εσείς αποδεκτό και το μεταφέρετε στον Υπουργό για να έρθει να ενημερώσει τη Βουλή, ζητείται η παρουσία των εκπροσώπων των εταιρειών απόκτησης και διαχείρισης απαιτήσεων.

Εάν κάνετε αποδοχή του αιτήματος της ΓΣΕΒΕΕ, είναι μέσα στο αίτημα της ΓΣΕΒΕΕ να έρθουν αυτοί να ενημερώσουν την Βουλή. Όχι στην ευχέρεια του Υπουργού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Γι' αυτό είπα, κύριε Κατρίνη και τελειώνουμε εδώ, ότι η συζήτηση πιθανόν να είναι περιττή. Όμως, όταν δεν το έχω συνεννοηθεί ο ίδιος με τον κ. Ζαββό, δεν έχω το δικαίωμα να σας μεταφέρω την άποψη του. Θα την διευκρινίσω την άποψή του, θα διευκρινίσω το όλο θέμα και θα σας ενημερώσω στις επόμενες συνεδριάσεις. Αυτό είπα. Δεν έχουμε διαφορετική προσέγγιση, δεν διαφωνούμε. Να συνεννοηθούμε. Απλά, εγώ, δεν μπορώ να πω, ότι θα γίνει έτσι, χωρίς να έχω συνεννοηθεί με τον καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργό, τον Υπουργό που θα έρθει να μας ενημερώσει.

Πάμε στη συζήτησή μας τώρα. Μπορεί και αύριο και μεθαύριο, αφού έχουμε κάθε μέρα σχεδόν συνεδρίαση, τις επόμενες ημέρες, δηλαδή Θα σας ενημερώσω αφού το διευκρινίσω.

Τελειώνουμε εδώ και ξεκινάμε με τους Εισηγητές μας, με πρώτο τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Στράτο Σιμόπουλο, τον συνάδελφο τον κ. Σιμόπουλο.

Κύριε Σιμόπουλε, έχετε τον λόγο για 12 λεπτά.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της πλειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ. Κύριε πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο θα μπορούσαμε να το χωρίσουμε σε πέντε τομείς.

Ο πρώτος, ο ευκολότερος κατά την γνώμη μου, αφορά στα υδατοδρόμια και περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες απλοποιούν την διαδικασία αδειοδότησης και λειτουργίας. Πρόκειται για μια εξαιρετικά βελτιωμένη θα έλεγα, έκδοση του νόμου 4568/2018 η οποία έχει στον πυρήνα της την πεποίθηση της Κυβέρνησης, ότι η ανάπτυξη μπορεί να προέλθει κυρίως από την επιχειρηματικότητα και την απλούστευση των διαδικασιών.

Γι' αυτόν τον λόγο επανέρχεται -όπως είχαμε θεσμοθετήσει το 2013- η δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίων από ιδιωτικούς φορείς και γι’ αυτό θεσμοθετείται η δυνατότητα έκδοσης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, ενώ επεκτείνεται η δυνατότητα αδειοδότησης σε τουριστικούς λιμένες, ποτά και σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Σε συνδυασμό, μάλιστα, με την απλοποίηση του καθορισμού των πεδίων των υδατοδρομιων και τη διαδικασία προσθαλάσσωσης, αποθαλάσσωσης , το παρόν σχέδιο νόμου φιλοδοξεί να αποτελέσει κινητήριο μοχλό περαιτέρω ανάπτυξης του τουρισμού με την αύξηση της επισκεψιμότητος και σε απομακρυσμένες περιοχές της χώρας.

Φυσικά με το νομοσχέδιο δίνεται η δυνατότητα συνδυασμού προσπαθειών του Δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Μειώνονται διαδικασίες που απαιτούν ΚΥΑ ή πολυμελείς επιτροπές, όπου τα μέλη τους, φυσιολογικά, θα έβαζαν ανούσια θέματα για να επιβεβαιώσουν το ρόλο τους.

Είχα μια αντίστοιχη εμπειρία ως μέλος της κυβέρνησης Σαμαρά. Για παράδειγμα, εκπρόσωπος της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εργων στην ΕΣΑΛ για τους τουριστικούς λιμένες είχε ζητήσει μελέτη κυματικής διείσδυσης σε λιμένα που είχε οπλισμένο σκυρόδεμα στην προκυμαία αγνοώντας, ότι αυτό απαιτείται, όταν δεν υπάρχει οπλισμένο σκυρόδεμα. Προφανώς, λοιπόν και δεν απαιτείται μία πολυμελείς επιτροπή αντιστοιχεί με την ΕΣΑΛ, όπως την ξέραμε εδώ και πολλά χρόνια.

Δίνουμε, λοιπόν, μεγάλη ευελιξία στον τρόπο υλοποίησης με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ίδρυση υδατοδρομίων από δήμους, την κατασκευή από τους ίδιους, αλλά την λειτουργία τους από ιδιώτες. Επίσης, θα μπορεί να τα ιδρύει ένας δήμος, να κατασκευάζει τις εγκαταστάσεις ένας ιδιώτης και να το λειτουργεί ο ιδιώτης. Η δυνατότητα υπαγωγής, μάλιστα, της δημιουργίας υδατοδρομιων στις στρατηγικές επενδύσεις, στηρίζει ακόμα περισσότερο την δραστηριοποίηση στον συγκεκριμένο τομέα.

Στο νομοσχέδιο επίσης, καταβάλλεται προσπάθεια, ώστε να καθορισθεί πλήρως η διαδικασία έκδοσης αδειών, η μεταβίβαση αυτών και διευκολύνεται η παρακολούθηση της ορθής λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Επιδιώκοντας η Κυβέρνηση τη θεσμοθέτηση των εκπαιδευομένων , θεσμοθετεί την δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού, όχι μόνον από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και από άλλους πιστοποιημένους φορείς, ενώ η εκπαίδευση μπορεί να γίνεται και εκτός Αθηνών.

Ο δεύτερος τομέας αφορά σε ρυθμίσεις των οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με μια σειρά διατάξεων που πατάσσουν την δυνατότητα λαθρεμπορίου, είναι φιλοπεριβαλλοντικές και διευκολυντικές για τους επαγγελματίες του κλάδου. Έτσι, διευκολύνουν τους επαγγελματίες του κλάδου απαλλάσσοντας, συγκεκριμένα, τους αυτοκινητιστές μέσω της ασφαλιστικής κάλυψης επαγγελματικού κινδύνου -που πια στην Ελλάδα είναι διαδεδομένη- να προσκομίζουν εγγυητική επιστολή, ενώ η άδεια παραμένει σε ισχύ ακόμη και εάν το όχημα, έχει από χαρακτηρισθεί. Λογικό είναι, άλλωστε, αφού πλέον δεν είναι κλειστός ο αριθμός χορήγησης των αδειών για τα φορτηγά δημόσιας χρήσης.

Πολύ σημαντική παρέμβαση αποτελεί και το άρθρο 30, με το οποίο βελτιώνεται εν μέρει η σύνθεση των μικτών κλιμακίων ελέγχου και εναρμονίζεται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Συγκεκριμένα, οι δήμοι δεν συμμετέχουν πλέον στα κλιμάκια, δίνεται η δυνατότητα για επιτόπου είσπραξη των προστίμων, κατηγοριοποιούνται τα πρόστιμα, μειώνεται το προσωρινό διάστημα κυκλοφορίας του οχήματος του οποίου αφαιρέθηκαν τα στοιχεία κυκλοφορίας, παρέχεται η δυνατότητα ελέγχου του ταχογράφου και δίνεται η δυνατότητα ρύθμισης θεμάτων που αφορούν στην εκπαίδευση και πιστοποίηση των ελεγκτών της Υπηρεσίας Μεταφορών.

Στο σημείο αυτό, να τονίσω ότι η Κυβέρνηση είναι ανοιχτή να βελτιώσει ακόμη περισσότερο το ζήτημα και την λειτουργία των μικτών κλιμακίων ελέγχου.

Παράλληλα, απεγκλωβίζεται από την δαμόκλεια σπάθη της φορολογικής ενημερότητας η δυνατότητα αποχαρακτηρισμού ή αντικατάστασης ενός φορτηγού ή λεωφορείου, δημόσιας χρήσης. Τομή αποτελεί πλέον και η δυνατότητα να μπορεί ένας φορέας να εκμισθώνει αναρίθμητα οχήματα δημόσιας χρήσης.

Με το άρθρο 37, αυστηροποιούνται τα κριτήρια έγκρισης θέσης σε λειτουργία των τουριστικών λεωφορείων δημοσίας χρήσης, με βάση τον αριθμό πλαισίου και καθορίζονται τα χρονικά όρια είτε πρόκειται για θέση σε λειτουργία για πρώτη φορά είτε για αντικατάσταση.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει και διατάξεις που αφορούν στα ταξί, με σκοπό την καλύτερη νομοθέτηση, τον καθορισμό των προστίμων και τον τρόπο λειτουργίας των εταιρειών διαμεσολάβησης.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει επίσης, ρυθμίσεις για τα ΚΤΕΛ οι οποίες εξομοιώνουν το ρυθμιστικό πλαίσιο εσωτερικής λειτουργίας με τις υπόλοιπες μεταφορικές εταιρείες, δίνουν την δυνατότητα κινητικότητας του εργατικού προσωπικού και διευκολύνουν τις διαδικασίες εκπροσώπησης σε γενικές συνελεύσεις, όπως και την αποπληρωμή των εισφορών.

Σημαντική είναι και η διάταξη του άρθρου 38 η οποία ουσιαστικά ξεπερνά την πιθανότητα προσφύγων και δίνει την δυνατότητα στον ΟΑΣΑ και τον ΟΣΕΘ στην Θεσσαλονίκη, να προχωρούν σε απευθείας διαπραγμάτευση χωρίς διαγωνισμό δηλαδή, με τα οικεία ΚΤΕΛ για την εκχώρηση γραμμών. Επιπρόσθετα, θεσμοθετείται η διαδικασία χωροθέτησης για τις στάσεις, αφετηρίες, σταθμεύσεις κ.λπ., όλων των επιβατικών οχημάτων δημόσιας χρήσης.

Μεγάλη επανάσταση αποτελεί ο τρίτος τομέας. Η θέσπιση δηλαδή, της προσωρινής άδειας οδήγησης η οποία θα απελευθερώσει από την ομηρία του κράτους, δεκάδες χιλιάδες συμπολίτες μας. Είναι μέτρο το οποίο συνδυασμένο με σύγχρονες ψηφιακές εφαρμογές, θα απαλλάξει και τις Διευθύνσεις Μεταφορών από πολύ μεγάλο, γραφειοκρατικό βάρος.

Ο τέταρτος τομέας, περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες υποστηρίζουν τη λειτουργία του Υπουργείου και των εποπτευομένων φορέων, όπως είναι ο Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης, το Ινστιτούτο Αντισεισμικών Κατασκευών στη Θεσσαλονίκη, η ΕΡΓΟΣΕ, ο ΟΣΕ και η ιδιωτικοποιημένη πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και η Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και όπως θέμα καταβολής των ενοικίων του, στα πολλά κτήρια που διαθέτει.

Ο τελευταίος τομέας, περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις. Ξεχωρίζω δύο.

Πρώτον, την εισαγωγή των προϋποθέσεων και των συντεταγμένων κυρώσεων στους υπαιτίους, όταν επέρχεται εξαιτίας τους διακοπή κυκλοφορίας στο πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο της χώρας.

Δεύτερον, το άρθρο 55, που περιλαμβάνει λεπτομερείς ρυθμίσεις με κανόνες και διαδικασίες για την ανάκληση συντελεσμένων απαλλοτριώσεων σε ακίνητα με απαλλοτρίωση για δημόσια ωφέλεια, αλλά χωρίς να έχουν ακόμη χρησιμοποιηθεί.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Σιμόπουλε.

Θα συνεχίσουμε με την Εισηγήτρια της Μειοψηφίας, την κυρία Πέρκα. **ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριεΠρόεδρε.

**Ξ**εκινάμε κάθε φορά, μάλλον, με το ίδιο σκεπτικό και λέγοντας την ίδια παρατήρηση περί κακής νομοθέτησης. Δηλαδή, πάλι μας ήρθαν τελευταία στιγμή άρθρα καινούργια, πάλι τροποποιήθηκαν άρθρα, υπάρχουν διατάξεις που έχουν καταργηθεί.

Η αιτιολογική έκθεση δεν συμβαδίζει σε κάθε άρθρο με το άρθρο. ΄Ολο αυτό ήρθε την Παρασκευή, μέχρι σήμερα έπρεπε να συγκρίνουμε αυτό που ήταν στη διαβούλευση, τις αλλαγές που έγιναν, να δούμε τα καινούργια άρθρα, να δούμε βεβαίως και τις τροπολογίες οι οποίες έχουν και ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Δεν νομίζω, ότι είναι πολύ καλό το παράδειγμα της νομοθέτησης.

Σε ό,τι αφορά, λοιπόν, το πρώτο κομμάτι που έχει να κάνει με τα υδατοδρόμια. Εγώ θα υπενθυμίσω, ότι μετά από πολλά χρόνια προσπαθειών η κυβέρνηση που κατάφερε να κάνει έναν νόμο πιο σωστό και να προχωρήσει, διότι υπήρχε ο νόμος του 2013, ήταν η δική μας η κυβέρνηση και είχα την τιμή να είμαι η Γενική Γραμματέας στο αρμόδιο Υπουργείο, να έχω ασχοληθεί προσωπικά με αυτόν τον νόμο.

Εδώ, θα κάνω μια γενική παρατήρηση, ότι προβλέπεται την άδεια ίδρυσης να μπορεί να την έχει και ιδιώτης και το Δημόσιο. Αυτή είναι η διαφορά με τον νόμο που είχαμε εμείς, όπου εκεί η άδεια ίδρυσης έπρεπε να είναι στον δημόσιο φορέα, μπορεί να έχει άδεια λειτουργίας ο ιδιώτης -αυτό προβλεπόταν ούτως ή άλλως- βεβαίως, μπορεί να υπάρχει κοινή άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας. Πριν προχωρήσω να κάνω -άσχετα εάν πρέπει να είναι η άδεια ίδρυσης στον δημόσιο ή στον ιδιωτικό φορέα- ένα γενικό σχόλιο. Πρέπει να υπάρχει μια στρατηγική της χώρας που θα χωροθετηθούν τα υδατοδρόμια, πως θα εξυπηρετούνται, πως θα έχουμε οικονομίες κλίμακας, πως θα μπορεί πέρα από την βιομηχανία της κρουαζιέρας να εξυπηρετηθεί, πιθανόν και η αεροδιακομιδή. Εμείς, είχαμε ξεκινήσει και θα παρουσιάσουμε έναν χάρτη, όπου δείχνει ακριβώς αυτόν τον σχεδιασμό. Δεν θεωρούμε ότι πρέπει να γίνεται με την λογική first cab first send δηλαδή, όποιος ιδιώτης κάνει πρώτος αίτηση, παίρνει την άδεια. Αυτό είναι το πρώτο σχόλιο.

Το δεύτερο σχόλιο και πολύ σημαντικό, είναι το εξής: Ωραία, κάνατε την αλλαγή και επιτρέψατε την άδεια ίδρυσης να την έχει ένας ιδιώτης, όμως, δεν προβλέψατε στο υπόλοιπο κομμάτι του νομοσχεδίου για την άδεια αυτή η οποία γίνεται επ' αόριστον. Εάν ένας ιδιώτης πάει και δεσμεύσει ένα μέρος και χωροθετήσει ένα υδατοδρόμιο, πρέπει να ακούσετε, κύριε Υπουργέ, είναι πολύ σημαντικό αυτό που σας λέω. Πήρατε το σχέδιο νόμου που είχαμε εμείς, αλλάξατε την άδεια ίδρυσης να την έχει και ιδιώτης. Δεν φροντίσατε, όμως, εφόσον την έχει ιδιώτης, ότι πρέπει κάπως να ανακαλείται η άδεια ίδρυσης η οποία είναι επ' αόριστον. Επίσης, δεν υπάρχει η πρόβλεψη στην άδεια λειτουργίας, ότι εάν δεν έχει δυόμισι χρόνια πτητικής λειτουργίας ο ιδιώτης, επίσης να ανακαλείται. Αυτό έχει απαλειφθεί. Αυτά είναι πολύ σοβαρά πράγματα, σκεφτείτε και για θέματα ανταγωνισμού, το αναφέρω. Κάποιος δηλαδή, μπορεί να πάει να δεσμεύσει έναν χώρο παίρνοντας μια άδεια ίδρυσης επ' αόριστον συν του ότι, ο εξοπλισμός για το υδατοδρόμιο προβλέπεται να πάει στην άδεια λειτουργίας άρα, δεν ξοδεύει και τίποτα, το αφήνει εκει και το κλείσαμε. Λοιπόν, αυτό είναι πολύ βασικό. ΄Εχει πολλά τέτοια. Εγώ θεωρώ ότι, είναι λίγο πρόχειρη αυτή η νομοθέτηση. Ποτά και τουριστικοί λιμένες. Καμία αντίρρηση. Εδώ, όμως, έχουμε το εξής θέμα. Ξέρουμε ότι στους τουριστικούς λιμένες, spots κ.λπ., υπάρχει χωροθέτηση η οποία είναι με προεδρικό διάταγμα και υπάρχει και μία επιτροπή λιμένων, όπου συμμετέχουν δέκα (10) υπουργεία για να μπορέσει να τροποποιηθεί αυτή η χωροθέτηση. Εάν, λοιπόν, πας να κάνεις ένα υδατοδρόμιο στο Κόστα Ναβαρίνο θα πω για παράδειγμα, είναι ένα spot μεγάλο που ξέρουμε, θα πρέπει πάλι να γίνει μια επαναχωροθέτηση. Αυτό πρέπει να αναφέρεται κάπου. Δηλαδή, δεν δίνεται άδεια, έτσι απλά. Ξέρω και καταλαβαίνω και το είχαμε βιώσει, ότι όταν πας να βάλεις ένα καινούργιο μεταφορικό μέσον να λειτουργήσει, προκύπτουν πάρα πολλά νέα προβλήματα. Εδώ, όμως, το νομοσχέδιο δεν το πάει ένα βήμα μπροστά. Εγώ, θεωρώ, ότι σε πολλά το πάει και ένα βήμα πιο πίσω. Λέμε για τις λίμνες. Είναι πολύ θετικό. Γνωρίζετε, ότι είμαι και Βουλευτής της Φλώρινας με τις έξι λίμνες, όμως, όταν καταργούμε τους φορείς διαχείρισης των λιμνών με άλλα νομοσχέδια, δεν καταλαβαίνω ποιος θα είναι ο φορέας αντίστοιχα με το λιμενικό, που είναι στους λιμένες τους κανονικούς.

Δεν έχω πολύ χρόνο, αλλά θα πω και το εξής: Ο νόμος που εμείς είχαμε, είχε και κάποιες ελάχιστες απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις. Αυτό, είναι μια οριζόντια παρατήρηση. Παντού παραπέμπετε θέματα τέτοια, σε υπουργικές αποφάσεις. Εγώ, θεωρώ, ότι ελάχιστες απαιτήσεις πρέπει να περιγράφονται στον νόμο.

Επίσης, μείωση απόκρισης των υπηρεσιών. Δεν μπορεί να μειωθεί. Ξέρουμε όλοι τις δυνατότητες που έχουν οι υπηρεσίες, δεν έχει κανένα νόημα αυτό.

Για τα περιβαλλοντικά, μένουν ακριβώς τα ίδια. Περιγράφετε, βέβαια, μια κατηγορία β΄, αλλά πουθενά δεν περιγράφετε για ποια υδατοδρόμια. Δηλαδή, ποια είναι τα χαρακτηριστικά που μπορούν να πάνε στην β’ κατηγορία.

Εδώ, να υπενθυμίσω, ότι εμείς είχαμε ξεκινήσει μια μελέτη για μία αντιμετώπιση όλου αυτού του προβλήματος με την περιβαλλοντική αδειοδότηση και ρωτάμε να μάθουμε και που βρίσκεται για την κατηγοριοποίηση.

Αυτά σε γενικές γραμμές, έχω κι άλλες παρατηρήσεις αλλά νομίζω, ότι τα πιο σοβαρά ήταν αυτά.

Συνεχίζω στο υπόλοιπο νομοσχέδιο το οποίο επαναλαμβάνω, πάει να ρυθμίσει μια πολύ δύσκολη αγορά, όπως είναι η αγορά των μεταφορών με πάρα πολλούς εμπλεκόμενους που όταν πειράξεις κάτι από την μία (πλευρά), ενοχλεί την άλλη. Επομένως, θα έχει και πολύ ενδιαφέρον η ακρόαση των φορέων και εδώ, αποσπασματικά, πολύ περιληπτικά, τα άρθρα 28 και 29 δεν ρυθμίζουν το θέμα, απλά πάλι με εξουσιοδοτική διάταξη πάει στον Υπουργό.

Στα μεικτά κλιμάκια, είμαστε πολύ θετικοί. Πιστεύουμε, όμως, ότι για να ελέγχεται το μεταφορικό έργο και η υποκλοπή, μάλλον, του μεταφορικού έργου, διότι όπως συχνά λέμε, το θέμα με τους μεταφορείς μας δεν είναι πώς θα μοιραστεί η πίττα, είναι και αυτό, αλλά είναι αυξήσουμε την πίττα.

Ξέρουμε πολύ καλά, ότι ούτε το καμποτάζ τηρείται ακριβώς επειδή δεν υπάρχουν πολλοί έλεγχοι, επομένως, απλώς εδώ λέμε, ότι πρέπει εδώ οπωσδήποτε να μπει και ένας υπάλληλος της ΑΑΔΕ για να ελέγχει και αυτό το κομμάτι.

Για τα ΚΤΕΛ, γίνεται μια απότομη και βίαιη αλλαγή. Υπάρχει, βέβαια ένα σκεπτικό και στην Αιτιολογική Έκθεση ότι πρόκειται για Α.Ε., αλλά εδώ να υπενθυμίσω ότι τα ΚΤΕΛ δεν είναι μια Α.Ε., είναι ειδικού σκοπού.

Έχει ένα μονοπώλιο και όταν καταργείται το Π.Δ. και γίνεται Εσωτερικός Κανονισμός σε κάθε ΚΤΕΛ, θα έχουμε και απολύσεις εργαζομένων. Δηλαδή, για άλλη μια φορά αυτή η Κυβέρνηση θα συνδέσει την θητεία της με απολύσεις εργαζομένων, μία άλλη αλλαγή με την οποία διαφωνούμε βεβαίως, είναι η μη συμφωνία του εργαζόμενου για την μεταβολή της θέσης εργασίας του και βεβαίως, για την εκπροσώπηση στις συνεδριάσεις των Γενικών Συνελεύσεων. Αυτά, όμως, θα τα ακούσουμε και θα επανέλθουμε.

Σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις θεμάτων ΟΑΣΑ, ΟΣΕΘ κ.λπ., δεν ξέρω γιατί έχει αφαιρεθεί αυτό που είχαμε εμείς, ότι μπορεί να συμμετέχουν πέρα από τα ΚΤΕΛ και ΟΑΣΘ, ΟΤΑ Α΄ και Β΄ βαθμού.

Δεν έχουμε τέτοια πολλά παραδείγματα, αλλά είναι καλό να έχουμε στο μέλλον. Θέλω, δηλαδή, να πω ότι υπήρχε στον νόμο η πρόβλεψη, ότι σε περιοχές αρμοδιότητας ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ επιτρέπεται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια μόνον από τα ΚΤΕΛ, ενώ με τον ν.4568, εκτελούνταν και από ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού και από ειδικό μεταφορέα. Λέω, λοιπόν, ότι η δημοτική συγκοινωνία, επειδή έχει πια «ανοίξει», είναι ένα πράγμα που πρέπει να επανέλθει και να προωθηθεί.

Συνεχίζω, ξανά έχουμε την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, μια άλλη παρατήρηση την οποία έπρεπε να κάνω στο κομμάτι που αφορά στα υδατοδρόμια. Όπου λέει Υ.Π.Α. (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), έπρεπε να λέει Α.Π.Α. (Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας). Έχουν περάσει 7 μήνες και ακόμα δεν έχει ιδρυθεί αυτή η Ανεξάρτητη Αρχή και σε άλλη συνάντηση με τον κύριο Υπουργό, πάλι το ίδιο πρόβλημα είχαμε.

Εδώ, να υπενθυμίσω, ότι για την Διοίκηση της ΑΠΑ η δική μας κυβέρνηση είχε προχωρήσει και η Επιτροπή είχε φτάσει σε συμπεράσματα και ήταν έτοιμη να μπει στην αρμόδια Επιτροπή στην Βουλή για να επιλεγεί ο Διοικητής ΑΠΑ, ξαναγίνεται άλλη επιτροπή και εδώ βλέπω, ότι αλλάζουν και τα προσόντα τα οποία, είναι στο γενικό πλαίσιο της αριστείας -που είναι πολύ αφηρημένα- δεν προβλέπονται κάποια συγκεκριμένα στοιχεία για αυτά, γνώση και εμπειρία σε αυτά τα θέματα, υψηλή επιστημονική κατάρτιση και μόνον το λεκτικό δεν προϊδεάζει για κάτι πολύ συγκεκριμένο. Προφανώς, είναι «φωτογραφικό», αλλά εν πάση περιπτώσει, θα θέλαμε και μια απάντηση εάν θα γίνει ποτέ αυτή η Αρχή.

Στα μηχανήματα έργου. Πάλι μια γενική παρατήρηση, κύριε Υπουργέ. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι ένα κείμενο εύχρηστο, ένα κείμενο που βγαίνει από μια επιτροπή, προΐσταται ο νομικός σύμβουλος του κράτους, πρέπει ο κάθε πολίτης, ο κάθε οδηγός να έχει πρόσβαση.

Δεν μπορεί να γίνονται ρυθμίσεις που θα περνούν στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας τέτοιου τύπου, για τα μηχανήματα έργου, για παράδειγμα. Εδώ μια πρώτη παρατήρηση που έχω να κάνω πρώτη, είναι ότι καταργείται η αυτοψία του υπαλλήλου και ανατίθεται σε ιδιωτικό φορέα η πιστοποίηση και μάλιστα, κάθε πέντε χρόνια, δηλαδή επιβαρύνεται με επιπλέον κόστος η επιχείρηση.

Πάμε τώρα, στο θέμα της «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.». Εδώ, θα κάνω και εγώ ένα σχόλιο δεικτικό, το εξής: Μας είχατε πει πάρα πολλά για το Γραφείο Πρωθυπουργού στην Θεσσαλονίκη, το διατηρείτε, είναι εκεί κυρία Αντωνίου, ωραία.

Μας είπε πάρα πολλά ο κ. Μπακογιάννης -έχουμε και το video- για την «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.», τι κακό πράγμα είναι και πώς δεν εξυπηρετεί τίποτα, εδώ τον βλέπω ότι γίνεται και Πρόεδρος. Ωραία, αυτό ήταν το σχόλιο.

Εμείς είχαμε Πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο τον ίδιο, τον κ.Μπελαβίλα, εδώ ο διευθύνων σύμβουλος είναι άτομο εγνωσμένου κύρους και πρόεδρος είναι ο δήμαρχος της πόλης, ο οποίος απλά ήταν ενάντια στην ανάπλαση.

Ο οργανισμός, η τροποποίηση του κανονισμού ΟΑΚ, λέει για υψηλά προσόντα, τελικά βλέπουμε απόφοιτος ανώτατης σχολής και παίρνει την αρμοδιότητα από την αποκεντρωμένη. Τέλος πάντων, έχω πολλά σχόλια τέτοιου τύπου, νομίζω ότι θα έχουμε την ευκαιρία και στην συζήτηση με τους φορείς.

Πραγματικά, πρέπει να σχολιάσω, κύριε Οικονόμου, κύριε Υπουργέ, τις τροπολογίες για το «Ελληνικό». Την μία τροπολογία δεν θα την σχολιάσω, στο άρθρο 66, διότι είναι η δαπάνη κατασκευής για τα Ο.Υ.Κ. (Διοίκηση Υποβρύχιων Καταστροφών), το έχουμε αντιμετωπίσει το θέμα. Την 68, απλώς επαναλαμβάνετε την κακή νομοθέτηση. Ήρθε μια π.ν.π., δεν προέβλεπε χρονοδιάγραμμα, ήρθε μία διάταξη να την διορθώσει, ξανάρχεται άλλη μία να την ξαναδιορθώσει. Το επιτελικό κράτος επιβεβαιώνεται. Παρ' όλα αυτά, αυτό είναι πταίσμα μπροστά στο επόμενο άρθρο, είναι το άρθρο 68.

Κύριε Υπουργέ, αυτό το άρθρο, όπως είναι, έχει έρθει και σε εμένα, όταν ήμουν υπεύθυνη του «Ελληνικού», ακριβώς το ίδιο, δεν έχει διαφορά. Τι είχαμε κάνει, λοιπόν; ΄Οχι διότι είμαστε κατά της επένδυσης, διότι είμαστε υπέρ της επένδυσης. Διότι, όταν δεν έχεις ασφάλεια Δικαίου, όταν δεν ακολουθείς την νομοθεσία της χώρας και την κοινοτική νομοθεσία, οποιαδήποτε ενέργειά σου, πολύ εύκολα, πέφτει στο ΣτΕ, πολύ εύκολα ξαναπάς πίσω. Έχουμε έναν νόμο περί αυθαιρέτων. Αντί να πάμε με τον νόμο περί αυθαιρέτων- επίπονη εργασία, εγώ θα το παραδεχθώ, εμένα με κούρασε, αλλά είχαμε προχωρήσει- αυτό έπρεπε να συνεχίσετε. Ήταν επίπονη, διότι έπαιρνε τις τρεις κατηγορίες, η μία θα ήταν τα διατηρητέα, με τον νόμο περί αυθαιρέτων και τα λοιπά, η δεύτερη τα διατηρούμενα τα οποία κάποια χρόνια θα έπρεπε να διατηρηθούν και μάλιστα, εκεί θα το κάναμε -το είχαμε συμφωνήσει, έχω και τα e-mail που έχουν συμφωνηθεί- με μπρος- πίσω και συμβιβασμούς, αλλά πάντα με τον νόμο. Βεβαίως, αντί να κατεδαφίζονταν αμέσως να έχουν και πέντε χρόνια παράταση, αυτή ήταν η διάταξη.

Τώρα ad hoc, δεν υπάρχει ο νόμος περί αυθαιρέτων, αλλά γίνεται μία διάταξη ad hoc, τα νομιμοποιεί όλα, οριζοντίως και δεν υπάρχει η διαδικασία έγκρισης κατεδάφισης. Εκεί, είχαμε και Συμβούλια ΚΑΣ και ΚΣΝΜ και ένα σωρό, άλλα αυτό επέχει και άδεια κατεδάφισης. Υπάρχει βέβαια μια διαπιστωτική πράξη, αλλά ακούστε τώρα το παράδοξο. Δεν την βγάζει ο αρμόδιος Υπουργός, την βγάζει ο Υπουργός Ανάπτυξης την διαπιστωτική πράξη η οποία δεν ξέρω καν εάν περνάει, διότι από το Γραφείο «Ελληνικού», απ' ό,τι φαίνεται, παίρνονται αρμοδιότητες. Εδώ λέει, καταργείται από την διαδικασία έκδοσης άδειας κατεδάφισης το γραφείο «Ελληνικού» και θα εκδώσει την διαπιστωτική πράξη.

Συνεχίζουμε, όμως. Προβλέπονται και κάποιες κατεδαφίσεις πριν την μεταβίβαση των μετοχών. Εδώ τώρα, έχουμε δύο ενδεχόμενα ή θα κάνει δωρεά για εντυπωσιασμό και θα πούμε μπήκαν οι μπουλντόζες στο «Ελληνικό». Ακούστε, μας είπε ο κ. Μητσοτάκης πριν γίνει Πρωθυπουργός, ότι εγώ σε μία εβδομάδα θα το τελειώσω, σε εφτά ημέρες θα μπουν μπουλντόζες. Παραδώσαμε ένα έργο σε σχέση με αυτό που παραλάβαμε κατά 80% τελειωμένο, αυτή ήταν η εκκρεμότητα την οποία είχαμε μεθοδεύσει, δύο κοινές υπουργικές αποφάσεις οι οποίες ήταν ήδη στο συμβούλιο, μία που είχε βγει, δηλαδή είχαν δουλευτεί ένα χρόνο και έναν διαγωνισμό στο καζίνο ο οποίος για να βγει με αυτήν τη σύμβαση που παραλάβαμε, είχε πάρα πολλή δουλειά και ήταν στον αέρα.

Τι έμενε, λοιπόν; Η διανομή η τελευταία πράξη, να τελειώσει ο διαγωνισμός και έφυγαν οι επενδυτές. Εάν γίνονταν με εμάς όλα αυτά, τι θα ακούγαμε! Τώρα, έχουν περάσει 7 μήνες, φυσικά οι μπουλντόζες δεν πήγαν, εγώ το κατανοώ και χαίρομαι πάρα πολύ όταν καταλαβαίνει ο καθένας την δυσκολία που έχει αυτό το έργο, αλλά πέστε μου αυτές οι κατεδαφίσεις που είναι στην περιοχή του πάρκου και στην περιοχή του καζίνο, πως θα γίνουν; Διότι, τις κατεδαφίσεις -σύμφωνα με την σύμβαση- έχει υποχρέωση να τις κάνει ο επενδυτής, διότι όπως ξέρουμε, είναι πολύ μεγάλο έργο η κατεδάφιση και έχει και πολύ κόστος.

Εδώ τώρα ή θα κάνει μια δωρεά ο επενδυτής για να φανεί ότι ξεκινάει το Ελληνικό - τάχα - με κάποιες κατεδαφίσεις ή θα τις χρεωθεί το Ελληνικό Δημόσιο και δεν θέλω να το πιστέψω, ότι μπορεί να γίνει αυτό. Πάντως, εγώ, σας λέω ειλικρινά και εάν θέλετε να σας το δείξω, έχω στα χέρια μου την ρύθμιση που φέρνετε εσείς σήμερα, ως πρόταση της «Λάμδα» τους οποίους, όμως, είχα πείσει να μας αφήσουν να δουλέψουμε παραπάνω, αλλά θα έχουμε ασφάλεια δικαίου και αυτή η απόφαση δεν θα πέσει ποτέ πουθενά. Ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα, ένα σχέδιο νόμου αποτελούμενο από τέσσερα μέρη. Τρία μέρη με συγκεκριμένα αντικείμενα, αλλά διαφορετικά μεταξύ τους και ένα μέρος με διάφορες διατάξεις. Υπάρχουν 70 άρθρα, 15 από τα οποία, δεν υπήρχαν στη διαβούλευση. Το κύριο θέμα και αυτό το αναφέρω, για τον τρόπο με τον οποίο έρχονται τελικά στην Επιτροπή τα νομοσχέδια, ξεκινούν με άλλες προθέσεις, με καλά χρονοδιαγράμματα, αλλά καταλήγουμε στο τέλος με μια πίεση χρόνου πάντα.

Για τα υδατοδρόμια, που αποτελεί το κύριο θέμα του νομοσχεδίου, προϋπήρξαν οι διατάξεις του νόμου 4146/2013 και ο νόμος 4568/2018, στα πρώτα 32 άρθρα του. Ωστόσο, η πρώτη απόπειρα έγινε το 2003 από την τότε κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τον Υπουργό, τον κ. Βερελή.

Στην συνέχεια, είχαμε την πρώτη λειτουργία στα Ιόνια Νησιά, αλλά για πολλούς και διάφορους λόγους, η δραστηριότητα σταμάτησε. Ο τομέας αυτός των αερομεταφορών παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον που μπορεί να ενισχύσει σημαντικά την διευκόλυνση μετακινήσεων με μεγάλη μείωση του απαιτούμενου χρόνου και από σημεία που δεν έχουν πρόσβαση σε αεροπορικά δρομολόγια ή σε ακτοπλοϊκές γραμμές, κυρίως σε νησιά.

Όμως, μπορεί αυτός ο τομέας να συμβάλει καθοριστικά στην ενίσχυση του τουρισμού, δίνοντας νέες δυνατότητες και δημιουργώντας ένα ενδιαφέρον πλαίσιο τουριστικών μετακινήσεων και πρόσβασης σε διάφορους ελκυστικούς προορισμούς.

Μέχρι σήμερα, η όλη διαδικασία ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων είναι στάσιμη, βρίσκεται σε τέλμα. Φαίνεται ότι υπάρχουν αγκυλώσεις που καθηλώνουν την εξέλιξη, επομένως, κάποια πράγματα πρέπει να αλλάξουν. Η γραφειοκρατία είναι πάντα ένα σοβαρό πρόβλημα, αλλά στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν είναι μόνον η γραφειοκρατία. Υπάρχουν και άλλα που είναι γνωστά, λίγο ή πολύ.

Θα θέλαμε, κύριε Υπουργέ, να ακούσουμε κάποια στοιχεία και κάποιες εκτιμήσεις για την όλη κατάσταση που υπάρχει σήμερα και να εξετάσουμε τις νέες διατάξεις στη συνέχεια μιας και όλοι θα θέλαμε να υπάρξει η επιθυμητή ανάπτυξη σε αυτό τον τομέα. Κάποια, όμως, στοιχεία θα μας βοηθούσαν περισσότερο. Δηλαδή, πόσες άδειες ίδρυσης έχουν δοθεί, εάν υπάρχουν άδειες λειτουργίας προφανώς από προηγούμενες διατάξεις του ν.4568/2018 και ποιοι είναι οι φορείς που ζήτησαν άδεια. Επίσης, πόσο επηρέασε μέχρι σήμερα, η απουσία ιδιωτών από τη διαδικασία ίδρυσης των υδατοδρομίων ή οι περιορισμοί στην χωροθέτηση των υδατοδρομίων;

Είναι γεγονός, ότι η τελευταία νομοθετική πρωτοβουλία με τον ν.4568/2018 της κυβέρνησης του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., κάθε άλλο παρά εξομάλυνε το ισχύον τότε νομικό καθεστώς και ενώ έπρεπε να κινηθεί σε θετικό στρατηγικό πλαίσιο για αναπτυξιακή προοπτική, στην πράξη, ουδέποτε επιλύθηκαν τα όσα γραφειοκρατικά προβλήματα προϋπήρχαν και υπήρξαν και στην συνέχεια, προέκυψαν ως πραγματικότητα και έτσι, ο νόμος αυτός κατ΄ουσίαν έμεινε ανενεργός.

Η γραφειοκρατία αποτέλεσε, πράγματι, το κυριότερο εμπόδιο για την δημιουργία ενός αναπτυξιακού και φιλικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος, ενώ και η λήψη και η επι μακρόν καθυστέρησις για λήψη πρωτοβουλιών από την απερχόμενη κυβέρνηση, αποθάρρυνε σημαντικά και νέες επενδύσεις στον τομέα αυτό, αλλά και πάγωσε τις ήδη υπάρχουσες πρωτοβουλίες.

Παράλληλα υπάρχουν και άλλα εμπόδια που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη αυτού του τομέα ιδιαίτερα στις νησιωτικές περιοχές, όπου είναι γνωστό ότι υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων.

Σήμερα, με το νομοσχέδιο που φέρνει η Κυβέρνηση προς συζήτηση, παρατηρούμε ότι δίνεται το δικαίωμα -όπως προαναφέρθηκε στο άρθρο 5 του νομοσχεδίου- σε ιδιώτες να συμμετέχουν στο επενδυτικό πλαίσιο γεγονός που θεωρούμε ότι κινείται προς την σωστή κατεύθυνση, όπως προέβλεπε και ο νόμος 4146/2013.

Ωστόσο, πρέπει να επισημάνουμε ότι είναι πολύ πιθανό να δημιουργηθούν και πάλι προβλήματα εφαρμογής, λόγω χρονοβόρων γραφειοκρατικών πρακτικών, αφού παρόλο που αρμόδιο για την έγκριση και αποδοχή ενός φακέλου αδειοδότησης θα είναι το ΤΕΜ, για να μπορέσει να ολοκληρωθεί ο φάκελος, εξακολουθούν να εμπλέκονται πολλές υπηρεσίες και απαιτείται η κοινοποίηση του κατά το άρθρο 9, σε πλήθος δημοσίων υπηρεσιών.

Φυσικά, αναφέρονται στο νομοσχέδιο απαιτήσεις, εγκαταστάσεις και υποδομές των υδατοδρομίων, με σκοπό κυρίως, την ασφάλεια των μεταφορών επιβατών και φορτίων. Τίθεται, βέβαια, ένα θέμα σχετικά με την προϋπόθεση της πολεοδομικής άδειας που θα πρέπει να υπάρχει για τη δημιουργία κτιριακών εγκαταστάσεων στους λιμένες της χώρας, αφού οι περισσότεροι δεν διαθέτουν συντελεστές δόμησης. Ένα ζήτημα το οποίο μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα.

Ένα άλλο ζήτημα επίσης, είναι αυτό της προστασίας του περιβάλλοντος και του οικοσυστήματος και αναφέρομαι κυρίως στα υδατοδρόμια που αναμένεται να λειτουργήσουν σε λίμνες. Εκεί χρειάζεται ένα πλαίσιο ελέγχου, ώστε να μην διαταραχθεί η ομαλή λειτουργία του οικοσυστήματος. Να γίνουν, βεβαίως, τα υδατοδρόμια με τις προϋποθέσεις που θα προστατεύουν από προβλήματα εκπομπών ρύπων. Όπως επίσης, δεν πρέπει να επηρεαστεί αρνητικά η λειτουργία των τουριστικών λιμένων, των Περιοχών Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και των σύνθετων τουριστικών καταλυμάτων, με τους κατάλληλους ελέγχους.

Ένας άλλος κίνδυνος που πρέπει να αποφύγουμε, είναι η υπερβολή στη χωροθέτηση και αδειοδότηση των υδάτινων πεδίων. Όχι των υδατοδρομίων, των υδάτινων πεδίων. Πρέπει να περιοριστούν αυστηρά στην προσωρινή και έκτακτη χρήση που προβλέπεται. Τέλος, η δυνατότητα ενιαίας αδειοδότησης, ίδρυσης και λειτουργίας μπορεί υπό προϋποθέσεις να μειώσει τον χρόνο ολοκλήρωσης αυτής της διαδικασίας και είναι θετικό ότι η επιθεώρηση γίνεται στην φάση της άδειας λειτουργίας.

Έχουμε κάποιες παρατηρήσεις για την συζήτηση επί των άρθρων, όσον αφορά στην Επιτροπή Επιθεώρησης των Υδατοδρομίων, στον έλεγχο των φορέων που θα εκπαιδεύουν προσωπικό για τη λειτουργία τους, αλλά και για την κατάργηση του Κέντρου Παρακολούθησης και Ελέγχου των Πτήσεων, διότι ένα από τα προβλήματα, αποτελεί η ασφάλεια πτήσεων και ιδίως αυτών του εξωτερικού.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει τη δυνατότητα να καλύψει αυτές τις ανάγκες για αυτές τις πτήσεις; Μήπως τελικά έχουμε πρόβλημα στην ασφάλεια είτε με τη μείωση των μελών της Επιτροπής Επιθεώρησης είτε με την κατάργηση του Κέντρου Παρακολούθησης;

Αυτά και θα πούμε περισσότερα επί των άρθρων, όσον αφορά στα υδατοδρόμια.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου ρυθμίζονται, τροποποιούνται και επικαιροποιούνται διατάξεις σχετικά με τις άδειες λειτουργίας οδικών μεταφορικών επιχειρήσεων και των αντίστοιχων αδειών κυκλοφορίας των οχημάτων τους, ώστε να ρυθμιστούν θέματα σχετικά με τον λειτουργικό εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των οδικών μεταφορών, αλλά και ρυθμίσεις που αφορούν τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές με λεωφορεία.

Τα θέματα αυτά, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών της αγοράς, του εμπορίου, των παραγωγών, των βιομηχανικών και λοιπών δραστηριοτήτων, αλλά και με τα θέματα οδικής ασφάλειας σε πρώτη αξιολόγηση.

Έχουμε αρκετές παρατηρήσεις, αλλά θα τα δούμε αναλυτικά στην κατ’ άρθρον συζήτηση όπως για παράδειγμα, το θέμα των μικτών κλιμακίων ελέγχου και την διαδικασία των προστίμων και φυσικά, το δικαίωμα της μίσθωσης των οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 32, για τα ανάριθμα οχήματα.

Με τις ρυθμίσεις γενικά όσον αφορά στην οργάνωση και λειτουργία των ΚΤΕΛ, επιχειρείται ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και των δομών, με σκοπό την διευκόλυνση των εργαζομένων και των πολιτών.

Από την άλλη μεριά, όμως, σ' αυτές του δημοσίου χαρακτήρα ως προς την εξυπηρέτηση του κοινού κατά τα άλλα οργανισμούς ανωνύμων εταιρειών, με την θέσπιση του εσωτερικού ελέγχου που δεν θα έπρεπε βεβαίως, να αντίκειται στις διατάξεις περί ανωνύμων εταιρειών, υπάρχει ένας προβληματισμός. Έχουμε τις ενστάσεις και τις αντιρρήσεις μας σχετικά με την κατάργηση του Προεδρικού Διατάγματος 246/2006 και την δυνατότητα ύπαρξης ενός εσωτερικού κανονισμού που μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ως προς το νομικό καθεστώς, τον τύπο των εργασιακών σχέσεων και βεβαίως, την διασφάλιση των εργαζομένων και την προστασία του εργασιακού τους επιπέδου.

Υπάρχει αβεβαιότητα και ανασφάλεια για τους εργαζόμενους, αφού όλα μπορούν να αλλάξουν με αποφάσεις έξω από ένα γενικό πλαίσιο, όπως ήταν το προεδρικό διάταγμα.

Ως προς την ανάθεση δρομολογίων από τον ΟΑΣΑ και τον ΟΣΕΘ, δηλαδή τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, στα οικεία ΚΤΕΛ, αλλά και σε ΚΤΕΛ από άλλες περιφερειακές ενότητες. Εδώ προκύπτουν πολλά ζητήματα. Με τι είδους οχήματα, ποιων προδιαγραφών, ιδιαίτερα στα αστικά δρομολόγια, θα συντελεστεί το έργο; Αν τα ΚΤΕΛ πρόκειται να μισθώσουν μεταχειρισμένα οχήματα, γιατί να μην γίνει αυτό από τους ίδιους τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης; Επίσης, η διάρκεια της ανάθεσης των 2 ετών προσωρινού χαρακτήρα, δεν διασφαλίζει ότι δεν μπορεί να επαναλαμβάνεται, εάν οι ανάγκες το επιβάλλουν.

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να ρωτήσω κύριε Υπουργέ, σε ποιο στάδιο βρίσκεται ο διαγωνισμός για την προμήθεια των νέων λεωφορείων, που ήδη έχετε προαναγγείλει. Βεβαίως, αναγνωρίζουμε ότι, είναι τραγική η κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης, όπως κληροδοτήθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση. Αλλά, να μην πάμε στο άλλο άκρο. Μπορούμε να ενισχύσουμε τους οργανισμούς στον χώρο αρμοδιότητας τους, με τρόπο και με πόρους που αντιστοιχούν για τις συγκοινωνίες και να αξιοποιηθούν οι υποδομές τους που υπάρχουν, οι κτηριακές, οι τεχνικές, τα αμαξοστάσια, τα συνεργεία και κυρίως, το ικανό και καταρτισμένο προσωπικό, τεχνικοί, οδηγοί κ.τ.λ..

Στο τρίτο μέρος του νομοσχεδίου, σχετικά την διαδικασία χορήγησης προσωρινής άδειας οδήγησης από υποψήφιους οδηγούς είναι θετικό, ειδικά μετά τις καθυστερήσεις και την ταλαιπωρία που υπέστησαν οι πολίτες το τελευταίο εξάμηνο, μετά την αλλαγή που έγινε με τον νόμο στο τέλος του καλοκαιριού για τις διαδικασίες απόκτησης της άδειας οδήγησης.

Όσον αφορά στην λειτουργία και στελέχωση των Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας και Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, έχουμε παρατηρήσεις για τις διατάξεις αυτές, τις οποίες θα πούμε στην κατ' άρθρον συζήτηση βεβαίως και κάποιους προβληματισμούς.

Έχουμε έναν προβληματισμό στο άρθρο 55 σχετικά με την ανάκληση συντελεσμένης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ακινήτου. Με ποιες οικονομικές προϋποθέσεις θα γίνεται αυτό; Αυτή η διάταξη, θέλει κάποιες διευκρινίσεις.

Όσον αφορά την εταιρία "Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.", θεωρούμε ότι για την Αθήνα, την πρωτεύουσα που ανήκει σε όλους, θα πρέπει η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου να αντιστοιχεί στην σημασία των αναπλάσεων που καθορίζουν τη φυσιογνωμία αυτής της πόλης, το μέλλον της και την ανταγωνιστική της θέση.

Θεωρούμε ότι, στην Διοίκηση θα πρέπει να εκπροσωπούνται και άλλοι φορείς, να μην είναι μόνο υπουργεία και η πλειοψηφία του δήμου. Να είναι το Τεχνικό Επιμελητήριο, Επιστημονικοί Σύλλογοι π.χ. αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων χωροτακτών, με αποφασιστικό ρόλο. Δεν κατάλαβα γιατί χρειάζεται αυτή η σαφής αναφορά, να μην υπάρχει εκπρόσωπος των εργαζομένων φυσικά να συμμετέχει και η αντιπολίτευση, με τα μέλη που θα αντιστοιχούν στην πραγματική της δύναμη μέσα στο δημοτικό συμβούλιο.

Φυσικά, η προκήρυξη αυτών των θέσεων, θα μπορούσε να γίνει με αξιοκρατικά κριτήρια, όπως έχουμε προτείνει και για τους γενικούς γραμματείς των υπουργείων. Το Δ.Σ. πρέπει να εξυπηρετεί την προοπτική αυτής της πόλης και τίποτε άλλο. Η λειτουργία της εταιρίας αφορά πολλά και εμβληματικά έργα, όπως για παράδειγμα το Ελληνικό που συζητάμε και σήμερα ή τα Ολυμπιακά ΄Εργα.

Προς το παρόν θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση στο άρθρο 65 και τις αυστηρές κυρώσεις που προβλέπετε. Ναι, να υπάρχουν κυρώσεις, αλλά να υπάρχει όμως, πρώτα απ' όλα σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης που να λειτουργεί. Λίγο ως πολύ, είναι γνωστόν τι μπορεί να συμβεί εάν υπάρξει μια διακοπή από ατύχημα ή καιρικές συνθήκες. Το θέμα είναι, συντονισμός υπάρχει; Στην περίπτωση της Μαλακάσας δυστυχώς, τίποτα δεν λειτούργησε σωστά. Αποτέλεσμα ήταν η απίστευτη ταλαιπωρία χιλιάδων πολιτών και ελπίζω να μην ψάχνουμε στο τέλος, μόνον για εξιλαστήρια θύματα. Παράδειγμα το 1 εκατομμύριο ευρώ κύρωση είναι πολύ μεγάλο πρόστιμο και πρέπει να μπει υπό προϋποθέσεις που πραγματικά θα πρέπει να αντανακλούν στο μέγεθος του προβλήματος, αλλά και της πραγματικής ευθύνης.

Σε σχέση με τις διατάξεις των άρθρων 66 και 67, σχετικά με την αξιοποίηση και διαχείριση των πόρων που θα προκύψουν από την πώληση του πρώτου μέρους της «Ελληνικό Α.Ε.» και τους οποίους διαχειρίζεται ως αρμόδιο το ΤΑΙΠΕΔ, οφείλουμε να πούμε ότι, προβλέπεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν.3986/2011, που προέβλεπε την χρήση των πόρων για την αποπληρωμή του δημοσίου χρέους, θα δοθούν για την χρηματοδότηση της μετεγκατάστασης της μονάδας υποβρυχίων αποστολών. Αυτό είναι θετικό.

Όσον αφορά στο άρθρο 67, στην νομιμοποίηση των αυθαιρέτων χώρων με τον τρόπο που γίνεται με τις διαπιστωτικές πράξεις του Υπουργού Ανάπτυξης, πράγματι μπορεί να προκύψουν θέματα αρμοδιοτήτων και αντί να επιταχύνουμε την κατεδάφιση που θέλουμε να προχωρήσουν οι εργασίες γρήγορα και να προχωρήσει αυτή η επενδυτική δραστηριότητα για την ανάπλαση του Ελληνικού, να μην βρεθούμε προ εκπλήξεων. Εδώ, θα χρειαστεί να κάνουμε περισσότερη συζήτηση και φυσικά η εταιρία LAMDA, θα προχωρήσει τις εργασίες, λέει, όπως αναφέρεται στο άρθρο πριν από την μεταβίβαση των μετοχών από την «Ελληνικό Α.Ε.». Πώς θα γίνουν αυτές οι εργασίες; Θα επωμιστεί δηλαδή, το κόστος εάν κάτι που το απευχόμαστε, στραβώσει;

Βέβαια, οι ρυθμίσεις αυτές έρχονται να καλύψουν ένα δείγμα καθυστερήσεων για τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που εμποδίζουν την έναρξη της επένδυσης, αλλά οι κίνδυνοι εξακολουθούν δυστυχώς και θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρούμε ότι το νομοσχέδιο εμπεριέχει διατάξεις που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό των μεταφορών και επιχειρούν να τονώσουν την αναπτυξιακή προοπτική τους ιδιαίτερα στο θέμα της λειτουργίας των υδατοδρομίων και γι' αυτό οφείλουμε όλοι να συμβάλουμε, ώστε να ξεπεραστούν τα όποια εμπόδια σε αυτή την φιλική επενδυτική προοπτική. Οι επιπτώσεις είναι θετικές και στο τουριστικό σκέλος της οικονομίας, αλλά θα βοηθήσουν και τις μετακινήσεις πολιτών μικρών νησιωτικών περιοχών, χωρίς άλλες άσκοπες για τις αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

Γι΄ αυτό, στο πρώτο μέρος που αφορά στα υδατοδρόμια, είμαστε θετικοί επί της αρχής. Συνολικά, όμως, επιφυλασσόμεθα και για την συζήτηση με τους φορείς και για τις μετέπειτα συζητήσεις, διότι στα υπόλοιπα μέρη του νομοσχεδίου έχουμε πολλά σημεία, πολλά άρθρα στα οποία δεν είμαστε σύμφωνοι ή έχουμε επιφυλάξεις και γι' αυτό συνολικά επί της αρχής επιφυλασσόμεθα, παρ' ότι στο πρώτο μέρος, επαναλαμβάνω, είμαστε θετικοί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον συνάδελφο, τον κ. Γκόκα. Αγαπητοί συνάδελφοι, πριν περάσουμε στην κυρία Μανωλάκου να πω ότι, κάνοντας μία σύνθεση των προτάσεων σας για τους φορείς, σχεδόν ικανοποιώντας όλα όσα ακούστηκαν, να καλέσουμε την ΕΝΠΕ, την ΚΕΔΕ, την ΠΟΑΥΣ, την ΠΣΧΕΜ, την ΟΦΑΕ, την ΟΣΜΕ, την Ένωση Μαρίνων, το ΤΕΕ, τη ΡΑΛ.

Κύριε Γκόκα, τα σωματεία εργαζομένων Αθήνας και Θεσσαλονίκης, δεν ξέρω, πώς εμπλέκονται εδώ;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Σε σχέση με διατάξεις του νομοσχεδίου που τους αφορούν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν ξέρω, εσείς πώς το αξιολογείτε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Εμείς τους προτείνουμε πάντως.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε με τους υπόλοιπους φορείς, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, το Λιμενικό Σώμα, την ΠΟΕΙΑΤΑ (Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών, Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων), την ΕΟΑΕΝ (Επιμελητηριακός ΄Ομιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών). Είναι περίπου 15 φορείς. Νομίζω ότι είναι ικανοποιητικά. Σχεδόν ό,τι είπατε είναι για να μην υπερβούμε τους 15 φορείς.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κομμάτος, η κυρία Μανωλάκου.

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

Το πολυνομοσχέδιο, δεν φέρνει κάποιο καινούργιο αντικείμενο. Είναι συνέχεια της πολιτικής μεταφορών και της προηγούμενης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Ίσως να περιέχει ή να απλοποιεί ορισμένες διαδικασίες ωστόσο, ο στόχος είναι ένας και ενιαίος. Εξασφάλιση νέων κερδοφόρων πεδίων για τους επιχειρηματικούς ομίλους προσαρμοσμένους βέβαια, στην καπιταλιστική ανάπτυξη που οραματιζόσαστε και οι δύο και στις νέες απαιτήσεις που δημιουργεί η αύξηση του τουρισμού.

Φυσικά, το θέμα των υδατοδρομίων, αν και υπήρξε νομοθέτηση από το 2013 και δόθηκαν και περισσότερες διευκολύνσεις και με τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ το 2018 στους επιχειρηματικούς ομίλους, δεν "περπάτησε" διότι, υπάρχει αφ' ενός ανταγωνισμός και με τους ακτοπλόους, αλλά και οι επιχειρηματίες επενδυτές θέλουν ακόμα περισσότερα και εσείς τους τα δίνετε, προκειμένου να εξασφαλίσουν μεγαλύτερο και ευκολότερο κέρδος.

Βεβαίως, μας δημιουργούν ορισμένα ερωτηματικά. Σε περίπτωση που πάρουν τις άδειες, εάν ο ιδιώτης δεν λειτουργήσει το υδατοδρόμιο, όμως, θα έχει δεσμεύσει υδάτινες εκτάσεις και βυθούς σε μια περίοδο που, αν θέλετε και στην ευρύτερη περιοχή, μυρίζει μπαρούτι και αυτό είναι ένα μεγάλο ερωτηματικό. Δηλαδή, αν δεν υπάρχει η λειτουργία τι θα γίνεται; θα έχει δεσμευμένες υδάτινες περιοχές; Σε ό,τι αφορά την κατασκευή των υδατοδρομίων. Εμείς λέμε καθαρά ότι δεν ξεκινά από κοινωνικές ανάγκες, αλλά από ανάγκες επένδυσης συσσωρευμένων κεφαλαίων για να συνεχίσουν να κερδοφορούν.

Γι' αυτό εξάλλου, επεκτείνεται η ίδρυση και η λειτουργία τους ακόμα και σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια και εδώ υπάρχει ένα ερωτηματικό. Πόσο ασφαλές είναι αυτό, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος, όταν μάλιστα, για την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης κατά την χορήγηση άδειας, μειώνετε στον αρχικό φάκελο τον αριθμό δικαιολογητικών κυρίως μάλιστα, αυτά που αφορούν το πρόγραμμα ασφάλειας και το σχέδιο έκτακτων αναγκών. Δηλαδή, τα ζητάτε μετά και με εκπτώσεις.

Επίσης, στο άρθρο 13 καταργείται η δημιουργία του κέντρου παρακολούθησης υδατοδρομίου για την εποπτεία της υδάτινης περιοχής, του υδατοδρομίου. Μας ανησυχεί, την στιγμή που αυξάνεται ο αριθμός των ζευγών κινήσεων στις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται και έτσι δεσμεύονται ακόμα μεγαλύτερες υδάτινες εκτάσεις και περιοχές. Στο ερώτημα, εάν χρειάζονται υδατοδρόμια και υδροαεροπλάνα εμείς έχουμε τοποθετηθεί από την αρχή, έχουμε απαντήσει ναι. Ναι, ως συμπληρωματικά στις θαλάσσιες μεταφορές που και αυτές, όμως, πρέπει να αναπτυχθούν και να καλύπτουν όλο τον χρόνο, τις ανάγκες για να μην ξεμένουν απομακρυσμένα νησιά.

Υπάρχει σχεδιασμός, όχι τώρα με την νέα Κυβέρνηση και με την προηγούμενη του ΣΥΡΙΖΑ, όπου τα υδατοδρόμια αυτά θα αναπτύσσονταν για να ικανοποιήσουν τέτοιες λαϊκές ανάγκες νησιωτών; Όχι, βέβαια. ΄Όχι. Γιατί; Γιατί, η πολιτική και ο σχεδιασμός σας είναι το κέρδος του επιχειρηματία και μόνο. Θα φτιαχτούν εκεί που θα εξυπηρετείται το κέρδος του καπιταλιστή, με την άδεια της εκμετάλλευσης και λειτουργίας που θα έχει.

Συνεπώς, ο στόχος βεβαίως, δεν είναι αποσπασμένος από την συνολικότερη πολιτική που ακολουθεί η σημερινή κυβέρνηση και βέβαια, είναι συνέχεια και της προηγούμενης του ΣΥΡΙΖΑ γι’ αυτό, μαζί θα ψηφίσετε πάρα πολλά άρθρα ανεξάρτητα το τι θα γίνει στο τελικό. Στο επίκεντρο, λοιπόν και ζητούμενο για εσάς είναι η ικανοποίηση των αναγκών του κεφαλαίου, η ικανοποίηση των αναγκών των μονοπωλιακών ομίλων και γι' αυτό η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών θυσιάζεται στον βωμό του καπιταλιστικού κέρδους.

Ήδη και εσείς και οι προηγούμενοι, έχετε παραχωρήσει περιουσιακά στοιχεία που ανήκουν στο κοινωνικό σύνολο, να τα λυμαίνονται επιχειρηματικοί όμιλοι από λιμάνια, αεροδρόμια, δρόμους, παραλίες και συνεχίζετε.

Τώρα, σε ό,τι αφορά στο Δεύτερο Κεφάλαιο, που αναφέρεται κυρίως στα φορτηγά. Βέβαια, είναι στα πλαίσια ούτως ή άλλως της λεγόμενης απελευθέρωσης των οδικών μεταφορών. Όμως, από τις τροποποιήσεις που κάνετε στον νόμο 3387 του 2010, έχει περάσει περίπου μια δεκαετία. Άρα, υπάρχει μια συσσωρευμένη εμπειρία. Όμως, να σας πω ότι αυτή η εμπειρία είναι αρνητική για την μεγάλη πλειοψηφία των αυτοαπασχολουμένων μικροιδιοκτητών Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης για τους περισσότερους και εδώ έχει ενδιαφέρον να δούμε και στατιστικά στοιχεία. Για τους περισσότερους υπήρξε σημαντική μείωση του εισοδήματός τους, με παράλληλη υπερχρέωση σε εφορία, τράπεζες, ασφαλιστικά ταμεία. Όπως, επίσης, ένα σημαντικό τμήμα τους αναγκάστηκε να διακόψει την δραστηριότητά του βεβαίως, φορτωμένο με χρέη.

Τα άρθρα που τροποποιείτε είναι αρκετά. Διορθώνουν ορισμένες δυσλειτουργίες, όμως, δεν αλλάζει η ουσία του. Οι ρυθμίσεις αφορούν την διαδικασία αντικατάστασης οχημάτων, την μεταβατική περίοδο εξίσωσης επαγγελματικών αδειών, την παροχή εναλλακτικών λύσεων για την εξασφάλιση της οικονομικής επιφάνειας που απαιτείται για την χορήγηση άδειας οδικού μεταφορέα που προβλέπεται και στην ευρωπαϊκή Οδηγία.

Κατά την γνώμη μας, είναι μικρομπαλώματα. Δεν αλλάζουν την ουσία της πολιτικής την οποία προωθείτε όλες οι κυβερνήσεις και εσείς και οι προηγούμενοι που στόχο έχει την συγκέντρωση του μεταφορικού έργου σε βάρος μικρών αυτοαπασχολουμένων.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να πω λίγα λόγια για τα ΚΤΕΛ. Βεβαίως, στην κατ’ άρθρον συζήτηση θα πούμε και περισσότερα. Ολοκληρώνονται ορισμένες «ατέλειες» να πω, που είχαν μείνει από τους προηγούμενους μήνες σχετικά με κόμιστρο, έλεγχο, διοίκηση και εποπτεία ανθρώπινου δυναμικού, προσλήψεις, μετακινήσεις σε ΚΤΕΛ, αλλά και στην αστική συγκοινωνία.

Καταρχάς να πω ότι, για την πλειοψηφία των δημόσιων συγκοινωνιών είναι άθλιες, παιδεύεται ο κόσμος. Κύριε Υπουργέ, θα ήταν καλό να κάνετε μια βόλτα, να μπείτε μέσα στον κόσμο διότι, όλα τα παράπονα και την πίεση την δέχονται οι οδηγοί και το προσωπικό χωρίς να φταίνε, αλλά φταίνε οι πολιτικές όλων των κυβερνήσεων που απαξιώνουν ακριβώς, ό,τι έχει ανάγκη ο λαϊκός κόσμος για φθηνές και συχνές δημόσιες συγκοινωνίες.

Βεβαίως, μέσα από τις τροποποιήσεις ορισμένων άρθρων, "λύνετε" και τα χέρια και στην εργοδοσία να μπορεί να χειρίζεται, έτσι όπως την βολεύει, το εκάστοτε ΚΤΕΛ στη διαχείριση του προσωπικού του και βέβαια, ταυτόχρονα, στην ίδια κατεύθυνση απελευθέρωσης της δυνατότητας μεταφορικού έργου δίνεται στον ΟΣΑ, στον ΟΣΕ και φυσικά στο ΚΤΕΛ.

Επίσης, μπορεί να συστήνετε Ειδική Επιτροπή Οριστικής Εκτίμησης Ικανότητας Οδηγών με σκοπό την οριστική απομάκρυνσή τους από την ειδικότητα του οδηγού. Όμως, καθόλου δεν αναφέρεστε σε πραγματικά προβλήματα, όπως είναι η βιολογική καταπόνηση των εργαζομένων οδηγών στα χρόνια της προϋπηρεσίας τους, στην ιατρική πρόληψη που προφανώς δεν είχαν κατά την διάρκεια της εργασίας τους και τα αίτια της σωματικής βλάβης.

Επίσης, θέλω να αναφερθώ σε τρία άρθρα, που είναι προς το τέλος, διότι έχω ερωτηματικά. Στο άρθρο 65, πάτε να καλύψετε ένα νομοθετικό κενό και οι κυρώσεις στις περιπτώσεις διακοπής της κυκλοφορίας στο πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο της χώρας. Θέλω να πιστεύω, ότι δεν συμπεριλαμβάνετε περιπτώσεις από συμβολικές κινητοποιήσεις εργαζομένων. Ας πούμε ένα εργοστάσιο, όπου οι εργαζόμενοι έχουν να πληρωθούν μήνες και είναι μπροστά στην εθνική οδό, βεβαίως , η διαμαρτυρία θα βγει στο δρόμο. Σας το λέω δηλαδή, γιατί γίνεται ή οι αγροτικές κινητοποιήσεις. Οι αγρότες δεν μπορούν να πάνε να διαδηλώσουν στα χωράφια τους, δεν γίνεται. Πρέπει κάπου να συγκεντρωθούν και η κάθε κυβέρνηση να εισπράξει τη διαμαρτυρία και το αίτημα. Το λέω επειδή δημιουργείται και μια επιτροπή που θα βγάζει ένα πόρισμα. Πρέπει να υπάρχει διατύπωση πιο ξεκάθαρη που δεν περιλαμβάνει τέτοιες περιπτώσεις. Πρέπει να το δείτε ή να κάνουμε διατυπώσεις.

Στο άρθρο 66, είναι για την Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος (ΜΥΑ/ΛΣ) και την μετεγκατάσταση της. Όμως, αυτή η Μονάδα είχε εξαιρεθεί της αυτοδίκαιης περιέλευσης στην εταιρεία Ελληνικό Α.Ε.. Το λέω, διότι περιέχεται ακριβώς αυτή η έκφραση, ότι είχε εξαιρεθεί να περάσει στην Ελληνικό Α.Ε. και στην αιτιολογική έκθεση. Τότε γιατί γίνεται μετεγκατάσταση και δεν παραμένει, είναι ένα ερώτημα.

Τέλος, για το άρθρο 67. Γράφουν σήμερα και οι εφημερίδες, έχουν τις ίδιες απορίες. Κοιτάξτε, για τα έξοδα κατεδάφισης κτηρίων στο Ελληνικό ουσιαστικά, με αυτό το άρθρο θα βαρύνετε τους Έλληνες φορολογούμενους αν και στην σύμβαση ήταν καθαρό, ότι οι δαπάνες θα βάρυναν τον επιχειρηματικό όμιλο.

Εδώ, υπάρχει ανακολουθία. Δηλαδή, είστε πολύ απλόχεροι προς τον επιχειρηματικό όμιλο την στιγμή που υπάρχουν πολλαπλές ανάγκες σε σχολεία, σε νηπιαγωγεία. Βιάζεστε να μπουν οι μπουλντόζες που είχε υποσχεθεί ο κύριος Γεωργιάδης και πληρώνετε τα έξοδα στον επενδυτικό όμιλο. Εμείς, το θεωρούμε απαράδεκτο και ζητάμε να αποσυρθεί. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ την κυρία Μανωλάκου. Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσουμε με τα περιθώρια ανάπτυξης των υδατοδρομίων τα οποία είναι κατά την άποψή μας πολύ περιορισμένα, οπότε δεν πρέπει να περιμένουμε κάτι ιδιαίτερο.

Σε κάποιες περιπτώσεις, ίσως να έχουν θετικές προοπτικές, εάν συνδυαστούν με τις υπάρχουσες λιμενικές και αεροπορικές εγκαταστάσεις για τον περιορισμό του κόστους λειτουργίας τους. Εντούτοις, ίσως μειώσουν τα έσοδα των μικρότερων λιμανιών και αεροδρομίων, με δεδομένο πως το τέλος ανά επιβάτη τοποθετείται στα 10 ευρώ στο άρθρο 19, όταν στα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας έχει καθοριστεί στα 12 ευρώ έως την 1η Νοεμβρίου του 2024, όπου θα μειωθεί στα 3 ευρώ.

Φυσικά, δεν γνωρίζουμε τυχόν προβλήματα που θα δημιουργηθούν, επειδή δεν υπάρχει προηγούμενη εμπειρία ούτε εγκαταστάσεις. Στα επιμέρους άρθρα ολόκληρου αυτού του κεφαλαίου, θα αναφερθούμε την επόμενη φορά.

Στο Δεύτερο κεφάλαιο, που αφορά ρυθμίσεις οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, οφείλουμε να τονίσουμε ξανά πως τα τελευταία χρόνια έχουν μεταναστεύσει πολλές μεταφορικές εταιρίες στην Βουλγαρία ενώ εκτιμάται πως 8.000 έλληνες μεταφορείς, συμμετέχουν σε εταιρείες με έδρα την συγκεκριμένη χώρα.

Προφανώς, για φορολογικούς κυρίως λόγους καθώς επίσης για χαμηλότερες εισφορές, τέλη και ασφάλεια οχημάτων. Ενώ, ένα ανάλογο φαινόμενο διαπιστώνεται στην Σερβία, στα Σκόπια και στην Αλβανία. Πρόκειται για συνολικά 15.500 φορτηγά τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα και στην Ελλάδα γεγονός που σημαίνει πως όλα αυτά μαζί, αφαιρούν σημαντικά έσοδα από την οικονομία μας επιδοτώντας τις γειτονικές χώρες.

Επομένως, όταν νομοθετούμε οφείλουμε να γνωρίζουμε τις απώλειες εσόδων και θέσεων εργασίας για την Ελλάδα οι οποίες είναι επώδυνες υπό τις συνθήκες της κυλιόμενης χρεοκοπίας που βιώνουμε. Σχετικά με τα άρθρα του Δευτέρου κεφαλαίου, δεν έχουμε κάτι ιδιαίτερο από το άρθρο 28 έως το άρθρο 31. Στο άρθρο 32, όμως, που αφορά την μίσθωση ανάριθμων οχημάτων, έχουμε την εντύπωση πως προετοιμάζεται η εισαγωγή λεωφορείων EURO 5 από την Γερμανία από την οποία αποσύρονται, όπως και αυτοκινήτων, έτσι ώστε να ταξινομηθούν και να χρησιμοποιηθούν ίσως, από εταιρείες ενοικίασης.

Είναι σωστό αυτό; Πάντως, η VOLKSWAGEN ανακοίνωσε πρόγραμμα για την αντικατάσταση των EURO 4 και 5 με κίνητρο ανταλλαγής από 500 ευρώ έως 7.000 ευρώ.

Εδώ δεν μπορούμε να μην υπενθυμίσουμε ξανά το γεγονός ότι η χώρα μας δεν έχει διεκδικήσει αποζημιώσεις για το σκάνδαλο ρύπων της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας-για την απάτη καλύτερα της αυτοκινητοβιομηχανίας- τόσο σε κρατικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο καταναλωτών, ενώ έχουμε καταθέσει επανειλημμένα Ερωτήσεις χωρίς καμία σοβαρή απάντηση πόσο μάλλον όταν η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, είναι υπέρ των μέτρων του κινήματος της κλιματικής αλλαγής, όπου οι αποζημιώσεις θα μπορούσαν να διατεθούν σε κίνητρα για την αγορά νέων καθαρών αυτοκινήτων και όχι να μετατραπεί η Ελλάδα σε νεκροταφείο αυτών που αποσύρει η Γερμανία, στηρίζοντας την χώρα που μας καταδίκασε στα μνημόνια.

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

Εν προκειμένω διαπιστώσαμε στην διαβούλευση πως υπάρχει προβληματισμός για τον ανταγωνισμό μεταξύ των τουριστικών συγκοινωνιών των ΚΤΕΛ, που έχουν και δημοτικές συγκοινωνίες και των ιδιωτικών εταιρειών.

Με κριτήριο το παράδειγμα του ΟΑΣΘ, έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις σχετικά με το πώς θα λειτουργήσουν στην πράξη τα εξής. Πρώτον, η επιχορήγηση των ΚΤΕΛ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων με 45 εκατομμύρια ευρώ στην παράγραφο 3, για αγορά λεωφορείων έως το 30% της αξίας στα καινούργια ή το 10% τα μεταχειρισμένα.

Δεύτερον, ο καθορισμός του κομίστρου με βάση τα έξοδα και την κίνηση. Σε κάποιες περιπτώσεις ίσως είναι ανάγκη, κατά την άποψή μας, να καθορίζεται διοικητικά το κόμιστρο, όπου δεν υπάρχει μεγάλη κίνηση. Τρίτον, το αποθεματικό με τις εισφορές του 3% και 5% επί του κομίστρου για αγορά λεωφορείων, κάτι που δεν ξέρουμε αν επαρκεί, ειδικά εάν πρέπει να αυξηθεί ο στόλος.

Στο άρθρο 37, στις ρυθμίσεις για τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία, τοποθετείται ως όριο ηλικίας τους τα 27 έτη λειτουργίας. Έχει σημειωθεί και στην διαβούλευση, ότι σε επαρχιακές περιοχές σε αντίθεση με τις τουριστικές οι οποίες απευθύνονται σε άλλα δεδομένα κίνησης και εισοδημάτων, ίσως να μην υπάρχει οικονομική δυνατότητα αντικατάστασης των παλαιότερων αυτοκινήτων. Μήπως θα πρέπει να υπάρξει, λοιπόν, κάποια αναφορά σε αυτές τις περιπτώσεις, μέσω ενδεχομένως επιχορηγήσεων άγονων γραμμών ή άλλων μέτρων;

Το κόστος αγοράς νέων λεωφορείων ή μεταχειρισμένων υπερβαίνει τα 100.000 ευρώ, αν δεν κάνω λάθος, ενώ έχει καταστραφεί η εγχώρια παραγωγή όπως της ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ της ΒΙΑΜΑΞ και λοιπά, τοποθετούνται επιπλέον περιορισμοί όσον αφορά τα μεταχειρισμένα, τα οποία πρέπει να είναι από το εσωτερικό ή από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ως πέντε έτη. Γιατί; Ενδεχομένως, να είναι πιο φθηνά τα λεωφορεία δεκαετίας ή ίσως από τρίτες χώρες.

Στο άρθρο 39, που αναφέρεται σε ρυθμίσεις για τα επιβατικά οχήματα Δημοσίας Χρήσης, στην παράγραφο 2 και στο εδάφιο 3α΄ αναφέρεται πως για την έκδοση άδειας σε αλλοδαπό, ο οποίος πρέπει να ξέρει και ελληνικά και ιστορία, αρκεί το διαβατήριο. Δεν θα πρέπει να προστεθεί και άδεια παραμονής, για να αποφευχθεί η έκδοση άδειας σε παρανόμους;

Συνεχίζοντας στο τρίτο κεφάλαιο που αφορά την προσωρινή άδεια οδήγησης, άρθρα 42 έως 48, ουσιαστικά απαιτείται άδεια για όλες σχεδόν τις κατηγορίες των μηχανοκίνητων. Εν προκειμένω, επειδή υπάρχουν πια νέες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα ηλεκτρικά πατίνια και τα ηλεκτρικά ποδήλατα που αναπτύσσουν σημαντικές ταχύτητες, θα πρέπει να διευκρινιστεί τι σημαίνει μοτοποδήλατο σε σχέση με το ηλεκτρικό ποδήλατο.

Επιπλέον, πώς θα εφαρμοστεί πρακτικά ο νόμος με τα ενοικιαζόμενα σε τουρίστες, δηλαδή εάν δεν απαιτείται στις χώρες τους άδεια για τέτοιες μικρές κατηγορίες, ίσως να μην έχουν και να μην μπορούν να νοικιάσουν.

Τέλος, πιστεύουμε ότι θα πρέπει να μπει κάποια τάξη με τα ενοικιαζόμενα πατίνια στις πόλεις, τόσο όσον αφορά τη χρήση, όσο και τη στάθμευσή τους, ειδικά στην Αθήνα που δεν έχει αρκετό χώρο και δρόμους αποκλειστικής κυκλοφορίας.

Στο Τέταρτο κεφάλαιο, στα άρθρα 49 έως 51, ελπίζουμε πως θα βοηθήσουν στη στελέχωση των αεροδρομίων, έτσι ώστε να μην υπάρχουν καθυστερήσεις. Έχω σημειώσει μερικές. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Airhelp, μόνο το 47% των πτήσεων από τη Μύκονο είναι ακριβείς στην ώρα τους, από τη Σαντορίνη το 56% και από την Αθήνα το 60%, καταλαμβάνοντας την πρώτη, την τέταρτη και την έβδομη θέση όσον αφορά τις καθυστερήσεις μεταξύ των σημαντικότερων ευρωπαϊκών αεροδρομίων.

Στα άρθρα 52 και 53 δεν έχουμε κάτι ιδιαίτερο, ενώ το άρθρο 54 αφορά τα πρατήρια υγρών καυσίμων σε ισόγεια και τους περιορισμούς λειτουργίας. Μήπως μπορεί να υπάρξει κάποιο κίνητρο εδώ για τη μετατροπή τους σε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε περιπτώσεις που διακόπτεται η λειτουργία τους; Το σχετικό δίκτυο στην Ελλάδα είναι πολύ περιορισμένο, με λιγότερα από 100 σημεία σε ολόκληρη τη χώρα, ενώ η καθυστέρηση που υπάρχει με την απαγόρευση του ΔΕΔΔΗΕ να συμμετάσχει στην αγορά, δεν θα βοηθήσει καθόλου. Πού είναι εδώ, αλήθεια, η περιβαλλοντική ευαισθησία της κυβέρνησης;

Για τα άρθρα 55 έως 57 δεν έχουμε κάτι, αλλά στο άρθρο 58 που αφορά ρυθμίσεις θεμάτων σιδηροδρομικών μεταφορών, θέλουμε να σημειώσουμε πως πρόκειται για την επαναδραστηριοποίηση των σταθμών της Πελοποννήσου, που κακώς είχαν κλείσει με τα μνημόνια. Υπάρχει αλήθεια εδώ η πρόθεση να χρησιμοποιηθούν σε δημοτικό ή τουριστικό επίπεδο, οπότε λογικά θα πρέπει να αδειοδοτηθούν;

Στο άρθρο 65 που αναφέρεται στην διακοπή κυκλοφορίας στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο αναρωτιόμαστε, εάν έχει σχέση με το θέμα της διερεύνησης διακοπής κυκλοφορίας και προστίμου που αφορά το πρόσφατο περιστατικό με την χιονόπτωση στην Μαλακάσα, επειδή φαίνεται ότι είναι αναδρομικό.

Στο άρθρο 67 για τις ρυθμίσεις στα υφιστάμενα κτήρια και τις εγκαταστάσεις εντός του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγ. Κοσμά διαπιστώνουμε, ότι το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού έγινε Μητροπολιτικός Πόλος.

Επομένως, δεν υπάρχει πια πάρκο και οδηγούμαστε σε τσιμεντοποίηση με αντιπαροχή. Εν προκειμένω, αναρωτιόμαστε πότε θα υπάρξει ένα τελικό σχέδιο με τις συνολικές χρήσεις γης και όχι περιοδικές τροπολογίες ή δημοσιεύματα στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Γίνονται, αλήθεια, αποσπασματικά και ανάλογα με τις συζητήσεις που διεξάγονται με τους επενδυτές; Είναι δυνατόν; Από το τοπογραφικό, πάντως, στο παράρτημα δεν φαίνεται τι θα γκρεμιστεί ακριβώς και τι όχι, εκτός εάν εμείς δεν το έχουμε καταλάβει.

Τελευταίο παράδειγμα κακοδιαχείρισης είναι οι κατηγορίες της Hard Rock για τα συμφέροντα που την απέκλεισαν από το διαγωνισμό για το καζίνο.

Κλείνοντας, έχει αναφερθεί πως η LAMDA Development του κ. Λάτση θα αποκτήσει το 30% της έκτασης στο Ελληνικό, ενώ το 70% θα παραμείνει στο Υπερταμείο (Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.). Ισχύει, αλήθεια, κάτι τέτοιο; Εάν ναι, τότε το τίμημα που έδωσε ή θα δώσει θα είναι για το 30% ή θα μειωθεί; Τι θα κάνει το Υπερταμείο με το70%; Θα το πουλήσει; Θα χτίσει;

Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε την 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, Ακτύπης Διονύσιος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαντάς Περικλής, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Καββαδάς Αθανάσιος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Παπαχριστόπουλος Αθανάσιος, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσώτης Χρήστος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Βιλιάρδο.

Ο ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, κύριος Ηλίας-Κρίτων Αρσένης, ζήτησε να τοποθετηθεί στην τρίτη συνεδρίαση.

Συνεπώς, θα περάσουμε τώρα να κάνει μια τοποθέτηση ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κύριος Οικονόμου, για θέματα της αρμοδιότητάς του και για ό,τι ακούστηκε.

Στην συνέχεια, θα πάρουν τον λόγο οι συνάδελφοι που έχουν ζητήσει και θα κλείσει, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κεφαλογιάννης.

Τον λόγο έχει ο κ. Οικονόμου.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να αρχίσω από την τελευταία παρατήρηση - την οποία δεν κατάλαβα πολύ- για τις χρήσεις γης κ.λπ..

Οι χρήσεις γης έχουν καθοριστεί πλήρως με τις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που εκδόθηκαν το καλοκαίρι και με το Σ.Ο.Α. που είχε εκδοθεί πριν περίπου ένα χρόνο σε προκαταρκτικό επίπεδο. Με τις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις του καλοκαιριού, έχουν οριστικοποιηθεί πλήρως, δηλαδή δεν διαφοροποιούνται οι χρήσεις.

Επίσης, δεν τίθεται θέμα κατάργησης του Μητροπολιτικού Πάρκου. «Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού- Αγίου Κοσμά» ονομάζεται αυτή η περιοχή εδώ και δέκα χρόνια. Είναι η συνολική ονομασία της περιοχής αυτής. Μέρος της ανάπτυξης του Ελληνικού είναι το «Μητροπολιτικό Πάρκο». Δεν είναι κάτι διαφορετικό. Είναι ένα υποσύνολο το οποίο είναι εδώ και δέκα χρόνια το ίδιο.

Να γυρίσω τώρα στο άρθρο 66, γιατί αυτά που είπα προηγουμένως αφορούσαν στο άρθρο 67. Ειπώθηκε, ότι είχε εξαιρεθεί από τη μεταφορά η εγκατάσταση των βατραχανθρώπων και επομένως, γιατί φέραμε τη συγκεκριμένη ρύθμιση; Φέραμε τη συγκεκριμένη ρύθμιση διότι δεν ήταν λογικό, μέσα στο παράκτιο μέτωπο μιας μεγάλης αστικής ανάπλασης να έχεις ναυτικές βάσεις. Γι' αυτό. Μπορεί να μην είχε εξαιρεθεί, αλλά δεν ήταν καλή επιλογή.

Θεωρούμε, ότι είναι καλύτερη επιλογή να πάει σε μια θέση στην οποία θα έχει συνέργειες με άλλες ομοειδείς δραστηριότητες και δεν θα βρίσκεται δίπλα σε μια μαρίνα, σε περιοχές με κατοικία κ.λπ., δηλαδή τις δραστηριότητες που προβλέπονται στο άρθρο 68.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Θα μείνει στο Δημόσιο, κύριε Υπουργέ ή θα περάσει στην «Lamda Development»;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Ούτως ή άλλως ήταν συνυπολογισμένη η έκταση μέσα στο 70/30 το οποίο δεν έχει αλλάξει. Δεν έχει αλλάξει, παραμένει το ίδιο.

Να επανέλθω στο άρθρο 67. Συγγνώμη που ξεχάστηκα και δεν αναφέρθηκα στην αρχή.

Πρώτα-πρώτα το καλοκαίρι, όταν ανέλαβε η Κυβέρνηση, δεν είχε οριστικοποιηθεί το 80% των διαδικασιών και σχεδιασμών που απαιτούνταν για την υλοποίηση της επένδυσης του Ελληνικού. Ασφαλώς και δεν υπήρχαν αυτά. Επί παραδείγματι δεν είχε γίνει η διανομή. Αυτό από μόνο του είναι τεράστιο πράγμα. Δεν είχε γίνει το Καζίνο.

Μένοντας, όμως, στα αντικείμενα του Υπουργείου Περιβάλλοντος και οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις πλην μίας η οποία ήταν προβληματική, αυτή η γνωστή η οποία αναθεωρήθηκε, οι υπόλοιπες δεν είχαν εκδοθεί. Είχε βέβαια υπάρξει επεξεργασία στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, σωστά. Εγώ το έχω πει επανειλημμένα, ήταν σε σωστή κατεύθυνση, δεν έφεραν καμιά ανατροπή, αλλά όχι ότι ήταν τελειωμένες. Για να τελειώσουν μπορεί να απαιτούνταν ακόμα άλλοι πέντε μήνες. Δεν είχαν φτάσει, δηλαδή οι επεξεργασίες στο σημείο που μπορείς να γυρίσεις ένα κουμπί και να λήξει.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ(ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Δεν είχαν πάει στο Κεντρικό Συμβούλιο;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Είχαν πάει στο Κεντρικό Συμβούλιο, αλλά δεν είχαν συστηθεί στο Κεντρικό Συμβούλιο σε βάθος. Υπήρχαν πάρα πολλά ζητήματα τα οποία είχαν μείνει ανοιχτά και αν κρίνουμε από άλλες περιπτώσεις θα μπορούσε αυτή η «ιστορία» να κρατήσει άλλους πέντε με έξι μήνες. Δεν ήταν καθόλου δεδομένο. Στο στάδιο, δηλαδή στο οποίο είχε φτάσει η επεξεργασία των Κ.Υ.Α. δεν ήταν δεδομένο ότι θα είχαμε τελειώσει σε δύο μήνες.

Όσον αφορά τη συγκεκριμένη ρύθμιση, για τις καταθέσεις, είπατε ότι - δεν ξέρω αν επιτρέπεται να απευθύνομαι προσωπικά, εν πάση περιπτώσει - σας είχε έρθει η ίδια ρύθμιση, ακριβώς από την «Lamda Development». Εγώ δεν την βρήκα, αλλά θα την ήθελα αν υπάρχει. Πραγματικά θέλω να μου την φέρετε, όπως και τα e-mail που είπατε, αν θυμάμαι καλά. Αλλά, εν πάση περιπτώσει είτε υπήρχε και δεν την είδαμε είτε την ξαναφτιάξαμε, είναι η ρύθμιση που θεωρούμε εμείς ότι λύνει με σωστό τρόπο το θέμα. Ποιο είναι το θέμα; Για να κατεδαφίσεις ένα οποιοδήποτε κτήριο, αυτό πρέπει να είναι νόμιμο ή να έχει τακτοποιηθεί με το νόμο των αυθαιρέτων. Στο Ελληνικό υπάρχουν σχεδόν γύρω στα 1000 κτίσματα που έχουν κατασκευαστεί σε διαφορετικές εποχές από διαφορετικούς φορείς και με διαφορετικές διαδικασίες. Το τι είναι νόμιμο, τι είναι ημινόμιμο από όλα αυτά και τι είναι αυθαίρετο είναι μια ιστορία η οποία για να ξεκαθαριστεί χρειάζονται τρία χρόνια.

Εάν είχε ξεκαθαρίσει αυτή η διαδικασία, δηλαδή το τι ακριβώς είναι κάθε ένα από αυτά τα 950 κτίσματα, αν είχε ξεκαθαρίσει το καθεστώς τους και εάν είχε ξεκινήσει η διαδικασία με το νόμο των αυθαιρέτων για την τακτοποίηση αυτών που ήταν αυθαίρετα, δεν θα υπήρχε κανένας λόγος να έρθει η σημερινή ρύθμιση. Αυτά, όμως, δεν είχαν γίνει, εμείς δεν βρήκαμε τίποτα τέτοιο. Άρα, σε αυτό το στάδιο έπρεπε να ακολουθήσουμε μια διαδικασία, η οποία δεν έπρεπε να αποκλίνει από τη συνήθη νομοθεσία των αυθαιρέτων, διότι θα χρειαζόντουσαν τρία χρόνια ακόμη και δεν είχε γίνει η συγκεκριμένη επεξεργασία. Όσον αφορά, όμως, την νομιμότητα αυτής της διαδικασίας, διότι ειπώθηκε από δυο Αγορητές, ότι υπάρχει ζήτημα από το Συμβούλιο Επικρατείας, εμείς το έχουμε επεξεργαστεί πλήρως, το έχουμε εξετάσει με έγκριτους νομικούς και δεν θεωρούμε ότι υπάρχει κανένα τέτοιο πρόβλημα. Φυσικά πάντα μπορεί να υπάρξει ένα πρόβλημα, όμως εμείς δεν θεωρούμε ότι υπάρχει, αλλιώς θα φέρναμε μια ρύθμιση για την οποία θεωρούμε ότι υπάρχει πρόβλημα με το Συμβούλιο της Επικρατείας; Επίσης, δεν βλέπω γιατί να υπάρχει πρόβλημα, ούτε παραβιάζεται καμιά κοινοτική νομοθεσία.

Όσον αφορά δε, την διαφοροποίηση από το νόμο των αυθαιρέτων, πάλι με νόμο γίνεται. Είναι μια πάγια διαδικασία με έναν νόμο μπορείς να τροποποιήσεις έναν άλλον νόμο, δεν είναι κάτι περίεργο. Εάν μείνουμε, όμως, επί του θέματος της ουσίας, η σημερινή νομοθεσία για τις κατεδαφίσεις είναι το λιγότερο προβληματική, απαιτεί για ένα κτίσμα το οποίο δεν είναι νομιμοποιημένο, να το νομιμοποιήσεις πρώτα για να το γκρεμίσεις μετά. Αυτό είναι μια γραφειοκρατία η οποία απαιτεί χρόνο, κόπο και δεν έχει κανένα νόημα. Εμείς προσπαθούμε, ούτως ή αλλιώς γενικότερα όχι μόνον για την περίπτωση του Ελληνικού, να την απλοποιήσουμε αυτή τη διαδικασία. Υπάρχουν περιπτώσεις παραλογισμών. Φυσικά έχει μια λογική, υπάρχει κάποια βάση στην αφετηρία, να μην γλιτώσει αυτός που είχε κάνει το αυθαίρετο τα πρόστιμα κ.λπ. , αλλά είναι ένα ερώτημα, εάν αξίζει τον κόπο να μπεις σε μια τέτοια βαριά διαδικασία, να χάσεις τόσο χρόνο για να γκρεμίσεις αυτό όπου νομιμοποίησες.

Εν πάση περιπτώσει, αυτό το προσπαθούμε με έναν άλλο νόμο που θα φέρουμε αργότερα και πιάνει γενικότερα αυτά τα θέματα, στην συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, δεν υπήρχε ούτε χρόνος ούτε δυνατότητα πια να πάμε με την κανονική διαδικασία.

Προφανώς, βέβαια και το λέει σαφώς εξαιρούνται τα διατηρητέα από το ΚΑΣ και το ΚΣΝΜ, φυσικά ό,τι είναι διατηρητέο προφανώς θα περάσει από ΚΑΣ και ΚΣΝΜ ή ακόμη και από το ΚΕΣΕΑ όσα απαιτείται, όσα δεν έχουν τέτοιες υποχρεώσεις θα πάνε με τη διαδικασία που προβλέπεται εδώ.

Γιατί γίνεται όλο αυτό; Διότι το Δημόσιο πουλάει στην ΛΑΜΔΑ, ο πωλητής για να μπορεί να κάνει μεταβίβαση πρέπει να μην έχει εκκρεμότητες σε σχέση με τη νομιμότητα των ακινήτων του.

Δυστυχώς, αυτό δεν έχει ξεκαθαρίσει τόσα χρόνια και έπρεπε να ξεκαθαρίσει τώρα, αλλιώς δεν θα μπορούσε να γίνει μεταβίβαση. Πώς θα γινόταν με κτίσματα τα οποία δεν είναι τακτοποιημένα ή τουλάχιστον δεν έχουν αυτό το οποίο κάνουμε εμείς σήμερα, να θεωρούνται νόμιμα εξ ορισμού; Άρα, αυτός είναι ο λόγος και είναι προφανής και απλώς, αλλιώς θα σήμαινε ότι θα πάμε 3 χρόνια πίσω.

Όσον αφορά στο ερώτημα ποιος θα πληρώσει, προφανώς θα πληρώσει η ΛΑΜΔΑ. Φυσικά θα πληρώσει η ΛΑΜΔΑ, δεν αναφέρει πουθενά αυτή η ρύθμιση ότι η ΛΑΜΔΑ απαλλάσσεται από την υποχρέωση που έχει. Δεν μπαίνουμε σε αυτό το θέμα, η υποχρέωση παραμένει.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ(Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Θα ήθελα να κάνω μόνον αυτή την ερώτηση, αυτά τα οποία προβλέπεται να κατεδαφιστούν πριν την μεταβίβαση των μετοχών, εκεί ξέρουμε ότι θα κατεδαφίσει το Ελληνικό Δημόσιο άρα, να τα πληρώσει, αυτά θα πάνε τύπου δωρεάς, για να φανεί κιόλας, λέω εγώ, ότι μπήκαν οι μπουλντόζες, ενώ δεν θα γίνει μεταβίβαση;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Αυτό το λέτε εσείς, εγώ δεν το λέω. Εγώ λέω ότι, όποια υποχρέωση έχει η ΛΑΜΔΑ, θα καλυφθεί από την ΛΑΜΔΑ και δεν πρόκειται να καλυφθεί από το Ελληνικό Δημόσιο. Το πώς θα γίνει με τα πριν και τα μετά θα το δούμε, έχουμε κάποιες σκέψεις, αλλά σίγουρα, διότι αυτό είναι η ουσία δεν χαρίζουμε στην ΛΑΜΔΑ κάτι το οποίο θα έπρεπε να το πληρώσει. Αυτό είναι βέβαιο, θα πληρώσει η ΛΑΜΔΑ για αυτά που θα έπρεπε να πληρώσει ούτως ή αλλιώς. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, τον κύριο Οικονόμου, για τις διευκρινίσεις τις οποίες έδωσε και τώρα θα περάσουμε στον κατάλογο των ομιλητών.

Τον λόγο έχει ο κ. Βολουδάκης.

**ΜΑΝΟΥΣΟΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θέλω να αναφερθώ σε ένα συγκεκριμένο άρθρο του νομοσχεδίου, για την ακρίβεια, θέλω να αναφερθώ σ' αυτά που το έπρεπε να υπήρχαν μαζί με το άρθρο αυτό.

Στο άρθρο 64, κάνετε αναφορά σε μια αναγκαία πράγματι τροποποίηση του καταστατικού του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης και πολύ σωστά. Όμως, για τον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης, υπάρχει η πολιτική δέσμευση της Κυβέρνησης, πριν τις εκλογές μάλιστα, η οποία επιβεβαιώθηκε και διά των χειλέων του Υπουργού, του κυρίου Καραμανλή, ότι θα επανέλθουν οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης τις οποίος αφαίρεσε ο ΣΥΡΙΖΑ επί υπουργίας κυρίου Σπίρτζη.

Συγκεκριμένα, ότι θα επανέλθει η αρμοδιότητα επί του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης η οποία βεβαίως, συνδέεται και με ένα ζήτημα που έχει προκύψει μετά, όταν ο κ. Σπρίτζης δημιούργησε και μια νέα υπηρεσία προκαλώντας πρόσθετη σύνθεση στο ποιος χειρίζεται τι, στο οδικό δίκτυο της Κρήτης.

Ξέρω, μου έχετε πει, κύριε Υφυπουργέ και εσείς και ο Υπουργός, ποιο είναι το σκεπτικό και γιατί περιμένετε να φέρετε στο αμέσως επόμενο διάστημα τη ρύθμιση που θα λύνει οριστικά το ζήτημα.

Αυτή την στιγμή, όμως, έχουμε μια δέσμευση που πρέπει να υλοποιηθεί και πρέπει ξεκάθαρα και από το Βήμα αυτό να τοποθετηθείτε. Το ζήτημα του ΒΟΑΚ, ξέρετε πολύ καλά ότι είναι αυτό που απασχολεί πιο πολύ από οτιδήποτε άλλο τους Κρητικούς αυτή την στιγμή και ξέρετε επίσης, ότι ο κόσμος όταν δει, η κοινή γνώμη όταν δει νέα ρύθμιση που αφορά τον ΟΑΚ και δεν είναι ολόκληρη, λύνει μόνο ένα θέμα του Δ.Σ. και ορθώς, αλλά δεν λύνει και τα υπόλοιπα, προφανώς αυτό δημιουργεί ανησυχίες.

Ξέρετε ότι, η σύγχυση των αρμοδιοτήτων είναι υπεύθυνη και σε ένα βαθμό για κάποιες από τις καθυστερήσεις που βλέπουμε στην αποκατάσταση των ζημιών στο οδικό δίκτυο της Κρήτης διότι για παράδειγμα, με την καταστροφή που έγινε στα μεγάλα χωράφια πέρυσι τον Φεβρουάριο, ξεκίνησε ο Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης τις μελέτες και δύο μήνες μετά, ο τότε Υπουργός Υποδομών- τον Φεβρουάριο του 2019, μετά το τέλος του Μαρτίου- αποφάσισε ότι «όχι πρέπει το Υπουργείο να κάνει τις μελέτες», καθυστέρησε αυτή η δουλειά, ακόμα δεν έχει κλείσει γιατί μεταξύ των άλλων υπάρχει και μια ασυνεννοησία μεταξύ των υπηρεσιών.

Πρέπει, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να πάρετε θέση άμεσα γι' αυτό. Δεν αμφισβητώ την πρόθεση της Κυβέρνησης, θέλω να είμαι ξεκάθαρος γιατί άλλωστε έχει εκφραστεί σε υψηλότατο επίπεδο, είχαμε και την δέσμευση του σημερινού πρωθυπουργού που μετέφερε ο τότε Γραμματέας του κόμματος, όταν έγινε η αλλαγή της νομοθεσίας επί Σπίρτζη, είχαμε και πιο πρόσφατα την διαβεβαίωση του Υπουργού Υποδομών, ότι η αρμοδιότητα επί του ΒΟΑΚ θα επιστρέψει στον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης ο οποίος θα ενισχυθεί μάλιστα, αλλά, πρέπει ξαναλέω, αυτό να γίνει άμεσα.

Περιμένουμε την θέση σας για να μπορέσει επιτέλους, το Οδικό Δίκτυο της Κρήτης να έχει την αντιμετώπιση που πρέπει και από την κρατική μηχανή. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Βαρεμένος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με κωδικό τρόπο θα μιλήσω.

Κύριε Υπουργέ, για τα υδατοδρόμια. Διάρκεια ζωής των αδειών, προκειμένου, λέω εγώ, να αποφευχθεί το εμπόριο αδειών. Αυτός ο "αεριτζιδισμός" που κατά καιρούς έχει ακμάσει στην Ελλάδα και με αφορμή άλλα θέματα, πρέπει να απομακρυνθεί.

Εγώ, βρίσκω αυτό τον τρόπο να προτείνω. Έχετε έναν καλύτερο εσείς; Θα μπορούσα να τον ακούσω. Αλλά, πρέπει να αποφευχθεί το φαινόμενο.

Δεύτερον. Ο Κανονισμός των ΚΤΕΛ. Επαφίεται πλέον στους μετόχους. Κοιτάξτε να δείτε, οι Κανονισμοί περιέχουν ορισμένα πράγματα, ας το πω έτσι, κανονιστικά δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή, το οποίο δεν πρέπει να επαφίεται μόνο στην θέληση των μετοχών. Δεν είναι σωστό αυτό, δηλαδή, να γίνει.

Τρίτον, ως προς τις απολύσεις χωρίς τη συναίνεση του εργαζόμενου, η οποία έχει θεσπισθεί από την Κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Υπήρξαν περιπτώσεις- και υπάρχει απόδειξη περί αυτού, διότι έχουν προσφύγει οι εργαζόμενοι στα δικαστήρια και έχουν δικαιωθεί- ότι υπάρχουν περιπτώσεις εκδικητικών απολύσεων, που πολλές φορές έχουν να κάνουν με τις ίδιες τις σχέσεις των μετόχων, καμιά φορά. Πρέπει να υπάρξει κάτι επ` αυτού, γιατί το καταργείτε;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν το καταργούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Γιατί καταργείτε τη διάταξη που είχε εισαχθεί για τη μεταφορά μίσθωσης των ταξί στην Αθήνα, εκτός περιφέρειας;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν το καταργούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Το καταργείτε, ξέρετε ότι υπάρχει και μια τροπολογία από πλευράς Βουλευτή της Ν.Δ..

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Άλλη είναι η διάταξη, να σας την εξηγήσω, δεν καταργείται.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Ποινικοποιείται η μεταφορά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ξέρετε καλά ελληνικά, άλλο «καταργείται», άλλο «ποινικοποιείται».

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Η προηγούμενη διάταξη λέω, που είχε εισαχθεί επί ΣΥ.ΡΙΖ.Α., αυτό λέω, ποινικοποιείται η μεταφορά, για να μείνουμε στην ουσία. Δηλαδή, θα υποστούν την ανυπολόγιστη και ανυπόφορη ζημιά τα ΚΤΕΛ εξ αυτού του ανταγωνισμού; Γιατί το ποινικοποιείτε; Υπάρχει τρόπος και σας λέω ότι υπάρχει και μια τροπολογία, που θα μπορούσαμε να την κάνουμε εμείς αλλά, επειδή ξέρουμε τις προκαταλήψεις σας τουλάχιστον, κάνετέ την δεκτή εκείνη.

Τελειώνω με την ανάπλαση. Στα πλαίσια μιας τοξικής, μηδενιστικής, προεκλογικής προπαγάνδας, η Ν.Δ. είπε τα απίθανα για να αποδημήσει τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Δεν θα ανατρέξω σε παραδείγματα, όπως για παράδειγμα το ότι ερχόμαστε και καταργούμε και γκρεμίζουμε ένα Υπουργείο, το Προσφυγικό, το περιπλανούμε πρώτα από τη Αστυνομία, μετά το αναθέτουμε στον Στρατό και ξανακάνουμε τον κύκλο της ανευθυνότητας για να καταλήξουμε να επανιδρύσουμε το Υπουργείο που είχαμε βρει. Εδώ στην "Ανάπλαση" ο κ. Μπακογιάννης έσχιζε τα ιμάτιά του και ήταν «κατά» και έρχεται τώρα να γίνει πρόεδρος. Να σας πω κάτι, εκεί υπήρχε ένας άνθρωπος, που η πολιτική του τοποθέτηση φυσικά δεν σας αρέσει, ο κ.Μπελαβίλας τον οποίο, εάν δεν τον είχε η Ελλάδα, έπρεπε να τον ανακαλύψει και όχι μόνον να παίζουμε τα πολιτικά παιχνίδια κάθε φορά που εναλλάσσονται οι κυβερνήσεις.

Έπρεπε να τον ανακαλύψει και τουλάχιστον, καταργείτε αυτόν και αντί αυτού βάζετε αυτόν που θέλετε, κρατήστε τουλάχιστον κάποιες από τις ιδέες και τα οράματά του. Δεν είναι και κακό να υπάρχει κάτι τέτοιο, συγκεκριμένες προτάσεις και οράματα. Δεν αρκεί μόνο η επικοινωνία και το life-style.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βαρεμένο, τον λόγο έχει ο κ. Φόρτωμας.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Μιλάμε για το τρίτο νομοθετικό πλαίσιο μέσα σε επτά χρόνια. Το νομοθετικό πλαίσιο μπήκε το 2013, το 2018 ο κ. Σπίρτζης μετά από δύο χρόνια καθυστέρησης έφερε το νομοθετικό αυτό πλαίσιο, το οποίο, μας ταλάνισε πολύ και δημιούργησε πάρα πολλά προβλήματα.

Ερχόμαστε σήμερα, με το υφιστάμενο νομοσχέδιο που συζητάμε, να μιλήσουμε για τα υδατοδρόμια για τα οποία φυσικά και με το παρόν νομοσχέδιο δίνεται η δυνατότητα να διαχειριστούν την υποδομή και ιδιώτες. Δίνεται, λοιπόν, η όλη δυνατότητα άδειας ίδρυσης και από τους ιδιώτες και όχι μόνον από τους δημόσιους φορείς. Απλοποιούμε τις διαδικασίες, την άδεια ίδρυσης και την άδεια λειτουργίας.

Υπάρχει, λοιπόν, διαχωρισμός της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας, με τη δυνατότητα να μπορεί κάποιος να πάρει και την άδεια ίδρυσης και την άδεια λειτουργίας, ώστε να μπορεί κάποιος την άδεια ίδρυσης χωρίς να έχει ήδη διασφαλίσει την υποδομή κτιρίων και τον εξοπλισμό.

Φυσικά, απλοποιούμε τις πολλές γραφειοκρατικές διαδικασίες με λιγότερες Υπουργικές Αποφάσεις για να μπορέσει να εφαρμοστεί και ο νόμος, κυρίως ως προς τα ζητήματα προδιαγραφών κτηρίων και εξοπλισμού.

Επίσης, φέρνουμε λιγότερους περιορισμούς ως προς το που μπορούν να λειτουργήσουν υδατοδρόμια και εδώ, θέλω να κάνω κάποιες παρατηρήσεις. Επιτρέπεται να συνδεθεί και με τον υφιστάμενο λιμένα, σημαντικό ενόψει και της δυνατότητας ανάθεσης σε ιδιώτη.

Επομένως, σε Λιμάνια μικρότερων νησιών αν δεν μπορεί να το διαχειριστεί ο φορέας διαχείρισης δηλαδή, ο δήμος ή το Λιμενικό Ταμείο, μπορούμε να το αναθέσουμε σε κάποιον ιδιώτη. Φυσικά, διασφαλίζεται ρητά το νομοθετικό πλαίσιο αυτό και απαγορεύεται να λειτουργήσουν υδατοδρόμια σε σημαίνοντα σημεία δηλαδή, σε σημεία που αποδεικνύεται ότι τίθενται ζητήματα ασφάλειας για πλοία και τους λουόμενους, κοντά σε λουτρικές εγκαταστάσεις και σε ενάλιους χώρους αρχαιολογικούς.

Όμως, θεωρώ ότι είναι μείζον και για λόγους κοινωνικής, αλλά κυρίως εθνικής πολιτικής και η υποχρέωση της πολιτείας να κατασκευαστούν υδατοδρόμια ενδεχομένως, από την Περιφέρεια ή από τα Λιμενικά Ταμεία εάν όχι από τον ιδιώτη, υποχρεωτικά κυρίως για τις μικρές νησιωτικές απομακρυσμένες γεωγραφικά περιοχές.

Νομίζω, ότι θα πρέπει σε αυτό το σημείο να δούμε τις δυνατότητες που υπάρχουν ίσως από το ΠΔΕ κυρίως, κάποια εξασφάλιση χρηματοδότησης, αν όχι, από τον Δημόσιο φορέα, από τον δήμο και από τα Λιμενικά Ταμεία, κυρίως για τις νησιωτικές περιοχές για λόγους κοινωνικής και εθνικής πολιτικής να γίνουν αυτά τα έργα.

Για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, το μείζον για όλα αυτά είναι η απλοποίηση των διαδικασιών και η μείωση της όλης γραφειοκρατίας. Απλοποιείται το νομοθετικό πλαίσιο με την κατάργηση των πολλών διαδικασιών, ώστε να είναι ευκολότερη η αδειοδότηση των επιχειρήσεων που κάνουν τις μεταφορές, αλλά και η λειτουργία τους να είναι πιο ανταγωνιστική.

Φυσικά, αυτό συμβαίνει ενόψει και των εγκαταστάσεων εμπορευματικών σταθμών κοντά σε Λιμένες. Ενόψει αυτού μπορεί να ενισχυθεί η όλη ανταγωνιστικότητα ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων, αφαιρώντας τους το βάρος της όλης γραφειοκρατίας. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Υφυπουργός

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών Και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πριν αναφερθώ στις βασικές κατευθύνσεις του νομοσχεδίου και βεβαίως, αφού απαντήσω και στις παρατηρήσεις των συναδέλφων, θα ξεκινήσω με μια απάντηση επί τυπικών θεμάτων που τέθηκε στην αρχή της συζήτησης από την κυρία Πέρκα, όσον αφορά την κακή νομοθέτηση του νομοσχεδίου.

Θα ήθελα να θυμίσω, ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, με εξαίρεση ίσως τέσσερα με πέντε άρθρα που προστέθηκαν αργότερα, είχε βγει σε δημόσια διαβούλευση επί 15 ημέρες. Όλοι οι φορείς και βεβαίως και οι πολίτες είχαν το δικαίωμα να κάνουν σχόλια, όπως και τοποθετήθηκαν επί πολλών άρθρων και μάλιστα -κάτι που δεν συμβαίνει και πολύ συχνά- πολλές από αυτές τις παρατηρήσεις υιοθετήθηκαν και γι' αυτό άλλαξαν και κάποια άρθρα ή ενδεχομένως, αποσύρθηκαν και κάποιες διατάξεις που ενδεχομένως, δεν ήταν προς την πλέον ορθή κατεύθυνση.

Το αυτονόητο γεγονός, ότι έχουμε όλο τον χρόνο με την τακτική κανονική διαδικασία εντός της Επιτροπής με την κλήση των φορέων αύριο, με την συζήτηση επί των άρθρων και επί της διαδικασίας της δεύτερης συζήτησης νομίζω, ότι αυτό μας δίνει το δικαίωμα και την ευχέρεια να πούμε ότι τουλάχιστον, επί των διατάξεων του νομοσχεδίου γίνεται μια κανονική συζήτηση και έχουμε την δυνατότητα να τοποθετηθούμε όλες οι πολιτικές δυνάμεις και σε λεπτομέρειες τις επόμενες συνεδριάσεις, κάτι που θα γίνει και στην Ολομέλεια.

Σε συνέχεια, όσον αφορά επί του νομοσχεδίου. Νομίζω, όπως ειπώθηκε και από πολλούς συναδέλφους, ειδικά το μέρος του νομοσχεδίου που αφορά στα υδατοδρόμια, έρχεται να δώσει λύση στο ζήτημα της σύνδεσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων.

Αυτό είναι κάτι το οποίο ξέρετε πολύ καλά, ότι η ελληνική κοινωνία το έχει κατ’ επανάληψη θέσει επί τάπητος τα τελευταία τουλάχιστον, δεκαπέντε χρόνια και δυστυχώς, έχουμε δει, ότι δεν είχαμε το αποτέλεσμα το οποίο θα θέλαμε τόσο για την ελληνική κοινωνία, αλλά βεβαίως και για την ελληνική οικονομία.

Εμείς, πραγματικά, πιστεύουμε σε αυτό το μέσον, διότι λόγω και των γεωγραφικών συνθηκών της χώρας μας είναι κάτι το οποίο θεωρούμε, ότι έχει τεράστια δυνατότητα ανάπτυξης.

Επίσης, είναι κάτι το οποίο πέρα από το εμπορικό του σκέλος, μπορεί να δώσει λύσεις και σε πάρα πολλά άλλα ζητήματα όπως για παράδειγμα την αεροκομιδή κάποιων ασθενών από κάποια νησιά τα οποία δεν έχουν πρόσβαση αυτή την στιγμή ή ακόμα απ' όσο γνωρίζω και σε θέματα πυρόσβεσης, αν γίνει μια αντίστοιχη μετατροπή.

Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι τα αντίστοιχα Canadair είναι ένα είδος, ας πούμε, υδροπλάνου.

Βεβαίως, ξέρετε πολύ καλά, ότι θεωρούμε απαραίτητη αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία την οποία αυτή την στιγμή εισάγουμε και θα εξηγήσω και τους λόγους.

Ο νόμος ο οποίος είχε ψηφιστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση ο ν. 4568 / 2018, στην ουσία δεν διευκόλυνε στο ελάχιστο την λειτουργία και την ίδρυση των υδατοδρομίων. Για την ακρίβεια, επί του ισχύοντος νόμου στην ουσία δεν εκδόθηκε ούτε μία άδεια νέου υδατοδρομίου. Ο βασικός λόγος για τον οποίον δεν εκδόθηκε είναι ότι, πρώτον, εκκρεμούσε η έκδοση δέκα υπουργικών ή Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων.

Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι όταν δεν εκδοθούν αυτές οι υπουργικές αποφάσεις ή Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, στην ουσία, ο νόμος είναι ανενεργός. Επί ενάμιση χρόνο, λοιπόν, δεν είχε εκδοθεί ούτε μία από αυτές άρα, υπήρξε μια τεράστια κωλυσιεργία και θα έλεγα, ότι το να ψηφίζουμε νόμους, αλλά να μην προχωράμε στην έκδοση των κανονιστικών διατάξεων είναι στην ουσία ένα κενό γράμμα.

Ένας δεύτερος και εξίσου σημαντικός, όμως, λόγος που κρίνουμε σκόπιμη την αναθεώρηση του νομοθετικού υφιστάμενου πλαισίου, είναι στην ουσία, διότι επέτρεπε μόνον σε έναν φορέα, στο Ελληνικό Δημόσιο, να προχωρήσει στην άδεια ίδρυσης των υδατοδρομίων.

Έτσι, λοιπόν, φορείς, όπως για παράδειγμα, ο ΟΛΠ, ο ΟΛΘ, σήμερα δεν θα μπορούσαν να ιδρύσουν υδατοδρόμια. Επίσης, δεν θα μπορούσαν να έχουν πάρει άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, μαρίνες, που έχουν παραχωρηθεί, για παράδειγμα, στο πλαίσιο αποκρατικοποιήσεων, σε ιδιώτες.

Επίσης, δεν θα μπορούσαν να αδειοδοτηθούν μεγάλοι οργανισμοί λιμένων, σε περίπτωση που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες, πριν λάβουν την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου.

Επίσης, πολύ σημαντικό αυτό, το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο έθετε σε κίνδυνο τα ήδη υφιστάμενα και αδειοδοτημένα υδατοδρόμια της χώρας που είναι, Παξοί, Κέρκυρα και Πάτρα τα οποία είχαν αδειοδοτηθεί με τον προηγούμενο νόμο δηλαδή, με τον 4146/2013, καθώς ο υφιστάμενος νόμος του 2018, προέβλεπε την ανάκληση των αδειών αυτών και την προσαρμογή του στον νόμο του 2018.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτοί είναι κάποιοι από τους βασικούς λόγους, για τους οποίους εμείς κρίναμε ότι πρέπει να προχωρήσουμε στην αναθεώρηση του υφιστάμενου πλαισίου. Βεβαίως, υπάρχουν και άλλοι, κρυμμένοι κυριολεκτικά στις διατάξεις του σημερινού νόμου, που είναι δύσκολο να αντιληφθεί κανείς, εάν δεν είναι αρκετά εξοικειωμένος με τη διοικητική πρακτική του Ελληνικού Δημοσίου.

Εμείς, αυτό το οποίο από την πρώτη στιγμή που είχαμε την τιμή να αναλάβουμε την τύχη του Υπουργείου κάναμε, ήταν μια νοητική άσκηση, σχετικά με το τι χρειάζεται κάποιος προκειμένου να κάνει μια αίτηση, να λάβει άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου και τι χρειάζεται σε όλα τα υπόλοιπα στάδια.

Επειδή, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω, ότι μια εικόνα είναι ίση με χίλιες λέξεις, θα καταθέσω στα πρακτικά ένα σχεδιάγραμμα σχετικά με το τι χρειάζεται με το υφιστάμενο σχέδιο προκειμένου κάποιος να λάβει μια άδεια ίδρυσης. Θα διανεμηθεί και στα μέλη της Επιτροπής. Αυτή είναι μια διαδικασία κατά την οποία κάποιος κάνει την αίτηση και αυτή είναι η τελική απόφαση.

Αυτό, εάν το δείξετε σε οποιονδήποτε επενδυτή, θα φύγει τρέχοντας. Είναι 42, εάν έχω μετρήσει καλά, διοικητικές πράξεις με αποτέλεσμα όλο αυτό το πράγμα, να είναι στην ουσία δύσχρηστο.

*(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός καταθέτει στη Γραμματεία της Επιτροπής το εν λόγω έγγραφο)*

Νομίζω, ότι αυτός είναι και ένας από τους βασικούς λόγους δηλαδή, δεν εκδόθηκαν κανονιστικές πράξεις που απαιτούντο, με συνέπεια μέχρι και σήμερα, δεν έχουμε καμία νέα άδεια δηλαδή, περίπου ενάμιση χρόνο, με το υφιστάμενο καθεστώς. Που παρεμβαίνουμε με τον νέο νόμο, για τα υδατοδρόμια. Καταρχάς, δημιουργούμε ένα πολύ πιο απλό πλαίσιο αδειοδότησης.

Πρώτον, με λιγότερα δικαιολογητικά, όσον αφορά το στάδιο ίδρυσης και το στάδιο λειτουργίας, με μείωση των υπουργικών αποφάσεων στο 50%, δηλαδή, πέντε υπουργικές αποφάσεις, λιγότερες από αυτές που προέβλεπε το υφιστάμενο καθεστώς.

Επίσης, είμαι στην ευχάριστη θέση να σας πω ότι, ήδη τα σχέδια αυτών των υπουργικών ή Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων, είναι έτοιμα. Έχουμε προχωρήσει ένα βήμα μπροστά στο δευτερογενές δίκαιο, έχουμε ετοιμάσει αυτά τα σχέδια, ώστε όταν ψηφιστεί ο νόμος, όταν εκδοθεί στο ΦΕΚ, να μπορούμε να τρέξουμε πολύ γρήγορα τις διαδικασίες και στο δευτερογενές δίκαιο, να μην περιμένουμε αυτό το οποίο είδαμε στο προηγούμενο καθεστώς.

Δεύτερον, αντιμετωπίζουμε ένα πάρα πολύ κρίσιμο ζήτημα το οποίο αφορά τον συντονισμό των συναρμόδιων υπουργείων. Με το υφιστάμενο καθεστώς, η επιτροπή η οποία θα εξέταζε όλες τις αιτήσεις ήταν δεκαμελής και κάθε υπουργείο που ορίζει ο νόμος έπρεπε να ορίσει και έναν εκπρόσωπο.

Εμείς την κάναμε τετραμελή, διότι θεωρούμε ότι, μια ολιγομελής επιτροπή συνεδριάζει πολύ πιο γρήγορα, τα μέλη της συγκροτούνται πολύ πιο εύκολα λόγω του μικρού αριθμού και βεβαίως, περιορίζονται όλες αυτές οι διοικητικές διαδικασίες και το κόστος μετακίνησης όλων αυτών, προκειμένου να συνεδριάσουν.

Για τον λόγο αυτό, επειδή θα είναι μια μικρή επιτροπή η οποία θα αποτελείται από τα μέλη τα οποία αναφέρονται μέσα στο άρθρο και τα συναρμόδια υπουργεία, το κόστος θα βαρύνει μόνον το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και όχι την υπηρεσία από όπου προέρχεται το κάθε μέλος. Επίσης, εισάγουμε ένα νέο ορισμό για την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου, σύμφωνα με τον οποίο δεν απαιτείται η κατασκευή και προμήθεια εξοπλισμού για την χορήγηση της. Αυτό, λοιπόν, έχει ως συνέπεια, ότι για την χορήγηση αυτής, δεν θα απαιτείται επιθεώρηση, με αποτέλεσμα να προχωρά πολύ πιο άμεσα η έκδοση της σχετικής άδειας.

Τι σημαίνει αυτό στην πράξη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Σημαίνει ότι, ο ενδιαφερόμενος επενδυτής με την απόκτηση της άδειας ίδρυσης επιτρέπεται να προβεί στις προβλεπόμενες από τον νόμο ενέργειες, για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και βεβαίως, εάν επιθυμεί και στην προσθήκη του απαραίτητου εξοπλισμού.

Αυτό με την σειρά του, ευνοεί όλους εκείνους τους δημόσιους φορείς οι οποίοι, ενώ κατέχουν την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου και δεν επιθυμούν την λειτουργία αυτού, στην ουσία να προβούν σύντομα στις απαραίτητες ενέργειες της διαγωνιστικής διαδικασίας, για τη λειτουργία του υδατοδρομίου.

Πιστεύουμε, ότι με αυτό τον τρόπο επιταχύνεται και η όλη διαδικασία, όσον αφορά την αδειοδότηση.

Ένα άλλο σημείο είναι ότι, εκτός από τη δυνατότητα χορήγησης της άδειας ίδρυσης ή άδειας λειτουργίας, προβλέπεται επιπλέον η ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Βεβαίως, γίνεται αντιληπτό ότι και εδώ σκοπός αυτής της εισαγωγής της ρύθμισης, είναι το να επιταχυνθεί η διαδικασία αδειοδότησης, για όσους επιθυμούν να προβούν και στην άδεια ίδρυσης και στην άδεια λειτουργίας, ταυτόχρονα.

Επίσης, παρέχεται μια ευελιξία στους δημόσιους φορείς, που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στην λειτουργία του υδατοδρομίου με μια ενιαία διαγωνιστική διαδικασία. Ένα επιπλέον στοιχείο είναι ότι, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, καθώς δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων εκτός των λιμένων και λιμνών και σε περιοχές τουριστικών λιμένων, όπως είναι μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, σε ΠΟΤΑ, δηλαδή, περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης, αλλά ακόμα και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Νομίζω ότι, παρέλκει να αναφερθώ στο πόσο παραγωγικός και αναπτυξιακός είναι αυτός ο τρόπος, μέσω του οποίου δίνεται αυτή η δυνατότητα.

Επίσης, ένα νέο στοιχείο είναι ότι, αποτυπώνουν τις προϋποθέσεις και τους όρους κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία, που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων.

Αυτή η διάταξη έρχεται, προκειμένου να διευκολύνει την επισκεψιμότητα περιοχών με ιδιαίτερο γνωστικό ενδιαφέρον, αλλά βεβαίως και να εξυπηρετήσει επείγουσες περιπτώσεις, όπως αυτές που ανέφερα προηγουμένως, την αεροδιακομιδή ασθενών.

Έρχομαι πολύ γρήγορα στο δεύτερο κεφάλαιο, που ρυθμίζει τα ζητήματα των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Ο σκοπός είναι, η καλύτερη και ταχύτερη οργάνωση των επιχειρήσεων και εξυπηρέτηση των επαγγελματιών του κλάδου.

Θα ήθελα να σταθώ και να αναφερθώ, κυρίως, στο άρθρο 34, με το οποίο ανοίγουμε στην ουσία την αγορά της χρονομίσθωσης, για τους επαγγελματίες ιδιοκτήτες οχημάτων δημόσιας χρήσης -περιλαμβάνει βεβαίως τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα ταξί-, όπου ο στόχος είναι να πάμε σε μια ανανέωση του στόλου.

Νομίζω, κανείς δεν θα διαφωνήσει σε αυτή την αίθουσα ότι, δυστυχώς, όλοι αυτοί οι φορείς έχουν ένα στόλο ιδιαίτερα γερασμένο. Σε κάποιους από αυτούς δεν μπορούμε να παρέμβουμε με έναν τρόπο, αν θέλετε, επιδότησης διότι, ξέρετε πολύ καλά, ότι υπάρχουν περιορισμοί βάσει του κοινοτικού πλαισίου, αλλά δίνουμε μια νέα δυνατότητα μέσω της χρονομίσθωσης τουλάχιστον, να μπορέσει κάποιος ο οποίος δεν έχει τη δυνατότητα αγοράς αυτοκινήτου, να μπορεί να προχωρήσει μέσω αυτού του τρόπου στην ανανέωση του οχήματος.

Βεβαίως, θέτουμε κάποιες προϋποθέσεις, όπως η μίσθωση του οχήματος να αφορά οχήματα κατηγορίας τουλάχιστον, όπως EURO 5 ακριβώς για να περάσουμε το μήνυμα, ότι δεν πάμε σε παλαιούς τύπους οχημάτων οι οποίοι και περιβαλλοντικά είναι πεπαλαιωμένοι και βεβαίως, δεν θέλουμε να δώσουμε το λανθασμένο μήνυμα στην αγορά ή μεταγενέστερης οδηγίας από Euro 5 και το συμφωνητικό να γνωστοποιείται στις φορολογικές αρχές κατά την κείμενη νομοθεσία.

Επίσης, αναφέρθηκε ότι προχωράμε πράγματι και σε διαδικασίες για την εξασφάλιση του μικρού μέσου όρου ηλικίας των εισερχομένων στον τουριστικό κλάδο λεωφορείων, ορίζοντας τα μεταχειρισμένα τουριστικά λεωφορεία, ότι δεν θα υπερβαίνουν την ηλικία των πέντε ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου.

Θέλουμε, λοιπόν, να εισάγονται τουριστικά λεωφορεία στην Ελλάδα, αλλά να μην έρχονται -αυτό που έχει ακουστεί κατά καιρούς και θα μου επιτρέψετε την έκφραση- τα «σαπάκια» της Ευρώπης στην Ελλάδα.

Επίσης, ορίζουμε ότι το όριο ηλικίας των 27, μετά από το οποίο τα λεωφορεία αποσύρονται δεν θα υπολογίζεται πλέον με βάση την ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας στην ημεδαπή ή αλλοδαπή, αλλά σύμφωνα με το έτος κατασκευής του πλαισίου και καταλαβαίνετε το νόημα πίσω από αυτό.

Ενδεχομένως, ονομαστικά φαινόταν 27 ετών, αλλά πολλές φορές το λεωφορείο ήταν πολύ πιο παλαιό από αυτό το οποίο εμφανιζόταν.

Θα ήθελα να κάνω μια ιδιαίτερη αναφορά στο Τρίτο Κεφάλαιο και ιδιαίτερα στην καθιέρωση της προσωρινής άδειας οδήγησης. Νομίζω, ότι εδώ εισάγουμε μια καινοτομία, η οποία "λύνει" τα χέρια σε πάρα πολλές περιπτώσεις συνανθρώπων μας οι οποίοι έδιναν εξετάσεις για άδεια οδήγησης και περίμεναν τρεις και τέσσερις μήνες προκειμένου να λάβουν την άδεια και να μπορούν να κυκλοφορούν το όχημα τους.

Στην ουσία, με αυτό τον τρόπο θα μπορεί ήδη από την επομένη ο πολίτης να οδηγεί το αυτοκίνητό του είτε εκτυπώνοντας την προσωρινή άδεια είτε, όταν προχωρήσουμε και σε συνεργασία με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής με κάποιον τρόπο εφαρμογής ακόμη και από το κινητό του, να μπορεί να εφαρμόζει αυτό το πράγμα και να έχει την άδεια οδήγησης.

Θεωρούμε, ότι με αυτό τον τρόπο όχι μόνον γλιτώνουμε τους πολίτες από μια ταλαιπωρία, όχι μόνον «χτυπάμε» την γραφειοκρατία αλλά, κακά τα ψέματα, πολλές φορές χτυπάμε και τη διαφθορά, διότι είχαν παρατηρηθεί και τέτοιου είδους φαινόμενα. Κάποιοι να παίρνουν πιο γρήγορα το δίπλωμα και κάποιοι άλλοι όχι.

Βεβαίως, θα έχουμε την δυνατότητα και αύριο στην συνεδρίαση με τους φορείς, αλλά κυρίως στη συνεδρίαση επί των άρθρων να κάνουμε συζήτηση.

Κύριε Πρόεδρε, έχω σημειώσει κάποιες γενικές παρατηρήσεις από τους συναδέλφους και θα ήθελα να αναφερθώ επιγραμματικά.

Για το άρθρο 49, αναφέρθηκε, η κυρία Πέρκα, για το θέμα της ΑΠΑ και είπατε ότι θέτουμε γενικά κριτήρια. Ακριβώς, θέτουμε, κυρία συνάδελφε, γενικά κριτήρια, διότι θεωρούμε ότι δυστυχώς, η προηγούμενη διάταξη…

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):**  Τα ίδια είχε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**:Όχι, δεν είχε τα ίδια. Αν θυμάστε πολύ καλά, περιείχε και μια αναφορά, ότι πρέπει να είχε εμπειρία στην ουσία διοικητή ΥΠΑ. Ήταν σχεδόν φωτογραφικό.

Εμείς το ανοίγουμε αυτό και πράγματι με μια διαδικασία ανοικτή, με μια διαδικασία όπου θα υπάρχει μια επιτροπή, που ξέρετε πολύ καλά, ότι είναι και μέλη της ΕΑΖΑ, του ευρωπαϊκού οργανισμού, θα είναι ανοιχτή για τον οποιοδήποτε να επιλεγεί.

Βεβαίως, η ΑΠΑ (Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας) θα προχωρήσει και πρέπει να προχωρήσει γιατί είναι υποχρέωση της χώρας μας και το ξέρετε πολύ καλά και όπου χρειάζεται θα γίνει η αντίστοιχη προσαρμογή, αλλά σας λέω ρητώς, ότι θα προχωρήσουμε άμεσα και είναι κάτι που για να μη σας πω το επόμενο δίμηνο, το επόμενο τρίμηνο θα έχει ολοκληρωθεί.

Όσον αφορά την Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε., νομίζω, είναι ξεκάθαρο για ποιο λόγο πρέπει να βρίσκεται ο Δήμος Αθηναίων μέσα από την στιγμή που αφορά τον συγκεκριμένο δήμο και βεβαίως, κάτι το οποίο ήταν παράλειψη και της προηγούμενης αναφοράς είναι, ότι είχε εκτός και το Υπουργείο Περιβάλλοντος κάτι το οποίο μπαίνει με την συγκεκριμένη ρύθμιση.

Ο κ. Γκόκας, ο συνάδελφος από το ΚΙΝΑΛ, αναφέρθηκε για τις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Πράγματι η κατάσταση, κύριε συνάδελφε, δεν είναι καλή. Έχω κατ' επανάληψη, αναφερθεί σε συγκεκριμένους αριθμούς όσον αφορά τον κυκλοφορούν στόλο της Θεσσαλονίκης, θα το αναφέρω για μια ακόμη φορά. Τον Αύγουστο κυκλοφορούσαν 213 λεωφορεία, όταν χρειαζόμαστε περίπου 450 με 500, προκειμένου να καλύψουμε το συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης τουλάχιστον, σε απόλυτο βαθμό.

Προχωρήσαμε σε ένα πολύ γρήγορο πρόγραμμα συντήρησης, περίπου 100 λεωφορείων όπου δυστυχώς, λόγω της παλαιότητας αντιλαμβάνεστε, ότι πολλά από αυτά βγαίνουν εκτός λειτουργίας και αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε περίπου στα 280 με 290, ανάλογα τη μέρα που κυκλοφορούν.

Με τις ρυθμίσεις που περνάμε τώρα δίνουμε την δυνατότητα στην ουσία, ένα μεγάλο μέρος του συγκοινωνιακού έργου να το πάρουν και τα ΚΤΕΛ. Να τονίσω, ότι με αυτή η διαδικασία, δεν ανακαλύπτουμε τον τροχό.

Είναι κάτι το οποίο υπήρχε και προηγουμένως και ο ΟΑΣΘ και επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ είχε κάνει χρήση αυτού της της διάταξης, με έναν διαφορετικό τρόπο και είχε δώσει και ένα μέρος και στα ΚΤΕΛ. Εντός 15 ημερών, περίπου 100 με 120 λεωφορεία θα μπουν στην κυκλοφορία. Άρα, θα πλησιάσουμε έναν αριθμό περίπου, στα 380 με 400. Επίσης, προβλέπεται και η εισαγωγή περίπου 100 λεωφορείων, μέσω leasing, περίπου τον Ιούνιο. Άρα, θα καλύψουμε σε έναν πρώτο βαθμό, σχεδόν το σύνολο του συγκοινωνιακού έργου.

Ταυτόχρονα, όμως, μιας και αναφερθήκατε στο διαγωνισμό και θέλετε να σας ενημερώσω, προχωράμε σε έναν διαγωνισμό μέχρι τον Απρίλιο ή Μάϊο που θα έχει βγει στον αέρα, όσον αφορά τα λεωφορεία, τόσο σε Αθήνα, όσο και σε Θεσσαλονίκη.

Όπως έχει πει και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής κατ’ επανάληψη, θα περιλαμβάνουν και ένα πολύ μεγάλο αριθμό ηλεκτροκίνητων λεωφορείων. Αυτή την στιγμή περιμένουμε τις μελέτες των δύο συγκοινωνιακών φορέων για να καθορίσουμε και τους τύπους, αλλά βεβαίως και τον αριθμό αυτών.

Ο λόγος που πάμε σε ένα διαγωνισμό καινούργιο, ξέρετε πολύ καλά είναι, ότι τον Αύγουστο βγήκε η απόφαση της Αρχής Προδικαστικών Προσφυγών η οποία στην ουσία, ακύρωνε τον προηγούμενο διαγωνισμό που είχε ξεκινήσει η προηγούμενη κυβέρνηση και δυστυχώς, βρεθήκαμε αυτή τη στιγμή σε αυτό το κενό και γι' αυτό το λόγο προχωράμε και σε αυτές τις βραχυπρόθεσμες ή μεσοπρόθεσμες λύσεις, μέχρι να αρχίσουμε να παραλαμβάνουν τα νέα λεωφορεία τα οποία όπως αντιλαμβάνεστε, εάν βγει ο διαγωνισμός Απρίλιο ή Μάϊο, θα χρειαστεί σίγουρα μέχρι το τέλος του 2021 για να μπορούμε να μιλάμε για παραδόσεις νέων λεωφορείων.

Άρα, όλες αυτές οι λύσεις είναι η μεσοπρόθεσμα με το τέλος του 2021, ακριβώς, για να μην μείνει η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη χωρίς λεωφορεία.

Για το άρθρο 56 και για τους οδηγούς. Ο λόγος για τον οποίο γίνεται αυτή η αλλαγή και περνάμε σε αυτή τη διαδικασία της δευτεροβάθμιας επιτροπής είναι ότι, κατά τα ψέματα ακόμα και εάν αύριο με έναν μαγικό τρόπο, είχαμε 1000 λεωφορεία καινούργια στην Αθήνα δυστυχώς, έχουμε έλλειψη στους οδηγούς.

Ο βασικός λόγος που έχουμε έλλειψη στους οδηγούς μεταξύ άλλων, είναι ότι πάρα πολλοί από αυτούς τους εργαζόμενους για διάφορους λόγους, κυρίως ιατρικούς, είναι σε άλλες ειδικότητες και εκκρεμούν πάρα πολλές αιτήσεις.

Για την ακρίβεια, έχουν εντοπιστεί 242, αλλά είναι και κάποιες άλλες που θα μπουν σε μια διαδικασία ακριβώς για να περάσουν από μια δευτεροβάθμια επιτροπή να δούμε, εάν πράγματι, αυτοί οι άνθρωποι έχουν όντως αυτό το πρόβλημα ή ενδεχομένως, δεν υπάρχει αυτό το πρόβλημα και θα πρέπει να επανέλθουν στη θέση για την οποία είχαν προσληφθεί δηλαδή, οδηγοί και όχι σε κάποιες διοικητικές θέσεις.

Για το άρθρο 65, για τις απεργίες, στο οποίο αναφέρθηκε η κυρία Μανωλάκου, σας το λέω ρητά και κατηγορηματικά. Δεν υπάρχει καμία πρόθεση της Κυβέρνησης να περιορίσει το δικαίωμα στη όποια απεργία. Σε καμία περίπτωση. Εάν χρειάζεται κάποια τροποποιήση στην διατύπωση και αναφέρομαι στο θέμα των εθνικών οδών και του δευτερεύοντος δικτύου, απλώς το λέω για να διασκεδάσω την οποιαδήποτε αμφιβολία ή εντύπωση υπάρχει.

Ο κύριος Βιλιάρδος από την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ, αναφέρθηκε στην ηλεκτροκίνηση. ΄Εχουμε κατ΄επανάληψη αναφερθεί τόσο εγώ όσο και το συναρμόδιο Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος σε συγκεκριμένα μέτρα τα οποία θα ληφθούν.

Αυτό το οποίο μπορώ να σας πω είναι ότι εντός του επόμενου τριμήνου-τετραμήνου, θα παρουσιασθεί και ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Ως Κυβέρνηση, έχουμε ως κεντρική πολιτική μας να ενισχύσουμε το θέμα της ηλεκτροκίνησης, σε όλους τους τομείς.

Άρα, σε αυτό το ζήτημα νομίζω, ότι θα παρουσιαστεί και ένα ολοκληρωμένο σχέδιο και πιστεύω, ότι θα καλυφθεί πάρα πολύ το συγκεκριμένο ζήτημα.

Ο συνάδελφος κύριος Μανούσος Βολυδάκης αναφέρθηκε στην μεταφορά αρμοδιοτήτων του ΟΑΚ. Κατ' αρχάς να κάνουμε έναν διαχωρισμό. Όπως είναι τώρα, αυτή τη στιγμή, το θέμα του ΒΟΑΚ και θέλω να το πω αυτό για να μην κρύβονται κάποιοι και νομίζω ότι αντιλαμβάνεστε σε ποιους θα αναφερθώ, το θέμα συντήρησης του ΟΑΚ ανήκει στην Περιφέρεια και είναι ξεκάθαρο, όπως είναι τώρα τα δεδομένα.

Άρα, εάν υπάρχουν για παράδειγμα κάποια ζητήματα όπως πράγματι οι περσινές καταστροφές στις οποίες αναφερθήκατε, υπήρχε όντως μια κωλυσιεργία, πέρα από το "μπαλάκι" μεταξύ υπουργείου και ΒΟΑΚ υπήρχε επίσης, μια προσπάθεια από πλευράς κάποιων να μεταφέρουν την ευθύνη και αλλού.

Επίσης, θα έλεγα και μια ανεπάρκεια και μάλιστα υπάρχει και ένα έγγραφο που δίνει το "μπαλάκι" πάλι πίσω στο υπουργείο που λέει, ότι εμείς δεν μπορούμε να το συντηρήσουμε, δώστε μας κάποιο κονδύλι για να κάνετε και τις μελέτες. Είναι νέα δέσμευση της Κυβέρνησης. Το λέω και ρητά ότι, βεβαίως, θα ενισχυθεί ο ΟΑΚ, διότι πιστεύουμε ότι μπορεί να επιτελέσει τον αναπτυξιακό ρόλο για τον οποίο και δημιουργήθηκε.

Προχωράμε στην διάταξη αυτή, προκειμένου να μπορεί να ορίζεται και ο πρόεδρος. Να είναι στέλεχος εγνωσμένου κύρους και να μπορεί να «τρέξει» και τον Οργανισμό και η δέσμευση η οποία υπάρχει και μετεκλογικά και προεκλογικά από την Κυβέρνηση, θα γίνει. Απλώς, θα πρέπει να είναι ολοκληρωμένη. Να ξέρουμε ποιες αρμοδιότητες μεταφέρονται για να μην υπάρχει αυτό το γνωστό «μπαλάκι» πάνω κάτω. Όλες αυτές, οι οποίες έχουν εξαγγελθεί, θα μεταφερθούν. Ούτως ή άλλως, ξέρετε πολύ καλά ότι τις επόμενες ημέρες ο Πρωθυπουργός θα κατέβει στην Κρήτη και θα κάνει συγκεκριμένες ανακοινώσεις και ιδίως για το θέμα του Αεροδρομίου Καστελίου. Είμαι βέβαιος ότι θα κάνει και αναφορά στο θέμα του ΒΟΑΚ ή ακόμα και του ΟΑΚ.

Ο συνάδελφος κ. Βαρεμένος αναφέρθηκε για τα ταξί. Για να το ξεκαθαρίσουμε. Το συγκεκριμένο άρθρο, το άρθρο 36, δεν αλλάζει κάτι όσον αφορά στην κατάργηση. Γίνεται στην ουσία μια εξομοίωση αυτών που ίσχυαν και για άλλους μεταφορείς. Δηλαδή, τι λέμε. Λέμε ότι, όποιος υποκλέπτει μεταφορικό έργο από κάποιον άλλον --κάποιοι το ονομάζουν πειρατεία- θα πρέπει να έχει κάποιες κυρώσεις. Αυτή την στιγμή, τι υπάρχει; Εάν, για παράδειγμα, τα ΚΤΕΛ κλέψουν μεταφορικό έργο από τα ταξί, υπάρχει ποινική διάταξη. Αν κάποιος άλλος μεταφορέας κλέψει μεταφορικό έργο από τα ταξί ή από τα ΚΤΕΛ, έχει ποινική κύρωση. Για τα ταξί δεν υπάρχει ποινική.

Αυτό το οποίο αναφέρεστε, δεν έχω δει την τροπολογία που λέτε ή μάλλον αυτό το οποίο υπαινιχθήκατε εσείς, είναι κάτι διαφορετικό το οποίο το εξετάζουμε κατά πόσον μπορεί να «νομιμοποιηθεί» μια πρακτική που γίνεται στην ελληνική επαρχία. Αλλά, εάν δείτε την διάταξη του 36 στην ουσία λέει, ότι όλοι οι μεταφορείς εάν υποκλέπτουν έργο από τον άλλον, τιμωρούνται με αυτήν την ποινική διάταξη. Δεν εισάγουμε κάτι καινούργιο σε σχέση με αυτό. Αυτό το οποίο υπαινίσσεσθε, είναι κάτι το οποίο εξετάζουμε και θα τοποθετηθώ γι' αυτό σε επόμενη συνεδρίαση.

Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι λίγο-πολύ έχω καλύψει τις παρατηρήσεις. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό. Τον λόγο έχει ζητήσει ο κ. Βολουδάκης. Ορίστε παρακαλώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-ΜΑΝΟΥΣΟΣ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ**  Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, καταρχάς, πολύ ορθώς είπατε αυτά που είπατε για το ζήτημα της συντήρησης του ΒΟΑΚ. Πραγματικά, είναι ξεκάθαρα της Περιφέρειας. Αυτό στο οποίο αναφέρθηκα, δηλαδή η σύγχυση αρμοδιοτήτων, οι καθυστερήσεις εξ αυτού του λόγου κ.λπ., ήταν σύγχυση που δημιουργήθηκε στο διάστημα Φεβρουαρίου-Απριλίου 2019 και το λέω προς αποφυγή παρεξηγήσεων από όποιον μας ακούει. Το ανέφερα ως παράδειγμα του τι μπορεί να προκύψει από το γεγονός ότι δεν έχουμε ξεκαθαρίσει τις αρμοδιότητες.

Ακούω και σημειώνω με ικανοποίηση αυτό που είπατε για την τήρηση της προεκλογικής μας δέσμευσης και της μετεκλογικής. Απλώς, θα ήθελα να πω και πάλι προς αποφυγήν παρανοήσεων το εξής.

Είπατε, ότι θα ενισχυθεί ο ΟΑΚ και ότι θα επανέλθουν οι αρμοδιότητες. Απλώς να δούμε πώς θα γίνει κ.λπ.. Θέλω να πω, ότι είναι κάτι πάρα πολύ απλό και ξεκάθαρο. Η αρμοδιότητα επί του ΒΟΑΚ είχε δοθεί επί της δικής μας Κυβερνήσεως του 2013 στον Οργανισμό Ανάπτυξης Κρήτης. Αφαιρέθηκε με μια διάταξη των δύο τριών γραμμών, από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, επί Υπουργίας Σπίρτζη. Αυτή την διάταξη των δύο τριών γραμμών πρέπει να καταργήσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Γκόκας θέλει να προσθέσει κάτι. Παρακαλώ, κύριε Συνάδελφε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής (ΚΙΝ.ΑΛ.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Για άλλο σκοπό ήθελα να κάνω την ερώτηση, αλλά θα συμπληρώσω λίγο τον συνάδελφο, σε σχέση με το ΒΟΑΚ.

Πράγματι, υπήρχε αυτή η αναφορά στην αρμοδιότητα για τον ΒΟΑΚ από τον ΟΑΚ. ΄Εχουμε κάνει και εμείς από την πλευρά μας πρόταση, ο ΟΑΚ με την Περιφέρεια Κρήτης να αναλάβουν, ώστε να μπορέσουν να επιταχύνουν την κατασκευή και του βόρειου δυτικού άξονα. Αυτό είναι δική μας πρόταση. Δεν είπα ότι είναι δικιά σας.

Όμως, η ερώτησή μου είναι διευκρινιστική προς τον κύριο Υπουργό. Είπατε ότι 100 με 120 αυτοκίνητα θα μπουν άμεσα στα δρομολόγια. Προφανώς, αυτά είναι αυτοκίνητα του ΚΤΕΛ. Υπάρχουν αυτή τη στιγμή αυτά τα αυτοκίνητα; Πρώτον.

Δεύτερον, είπατε ότι 100 άλλα αυτοκίνητα, μέσω leasing, θα μπουν σε λίγο διάστημα, αλλά από ποιόν; Από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών ή από τα ΚΤΕΛ πάλι και αυτά;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε συνάδελφε, όσον αφορά στο πρώτο σας ερώτημα, πράγματι υπάρχουν τα λεωφορεία αυτά από τα ΚΤΕΛ και εντός των επόμενων 15 ημερών θα μπουν στο συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης.

Όσον αφορά στη δεύτερη διαδικασία, αφορά μια διαδικασία που έχουμε ορίσει χρονικά τον Ιούνιο, μέσω leasing. Την όλη διαδικασία θα την «τρέξει» ο ΟΑΣΘ και είναι αυτός, ο οποίος θα καθορίσει τους όρους του leasing και το πώς θα δοθούν αυτά τα λεωφορεία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής)**: Ο ΟΑΣΘ θα τα προμηθευτεί, δηλαδή, μέσω leasing. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ολοκληρώθηκε η συζήτηση. Αύριο έχουμε τη συνεδρίαση με την ακρόαση φορέων τις 12.00΄ στον ίδιο χώρο, στην αίθουσα 223. Σας ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Οικονόμου Ιωάννης, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Φόρτωμας Φίλιππος, Βαρεμένος Γεώργιος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τζανακόπουλος Δημήτριος, Γκόκας Χρήστος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

Τέλος και περί ώρα 14.40.΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**