**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, 30 Ιανουαρίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 11:20, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης 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» (3η συνεδρίαση).

Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Ιωάννης Κεφαλογιάννης 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, Καλαφάτης Σταύρος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τσίπρας Γεώργιος, Μπάρκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η συνεδρίαση της Επιτροπής μας, 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.

Πριν πάμε στη συζήτηση επί των άρθρων, θα ερωτηθούν οι Εισηγητές για τις θέσεις των κομμάτων επί της αρχής. Η Ν.Δ. δια του Εισηγητή της κ. Σιμόπουλου.

**ΕΥΣΤΑΤΙΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ψηφίζω υπέρ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο ΣΥΡΙΖΑ, διά της κυρίας Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Θα κρατήσουμε μια επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

Ο κ. Γκόκας για λογαριασμό του ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ ΑΛΛΑΓΗΣ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ ΑΛΛΑΓΗΣ):** Θα τοποθετηθούμε συνολικά επί της αρχής του νομοσχεδίου στην Ολομέλεια. Στο πρώτο μέρος που αφορά τα υδατοδρόμια, από τώρα λέμε ότι είμαστε θετικοί, αλλά συνολικά θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το συγκρατώ πολιτικά, κρατάω όμως σαν ψήφο, κ. Γκόκα, τη θέση της επιφύλαξης για την Ολομέλεια.

Η κυρία Μανωλάκου, για λογαριασμό του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε):** Καταψηφίζουμε, κ. Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ψηφίζετε κατά.

Ο κ. Βιλάρδος για λογαριασμό της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επιφύλαξη επί της αρχής.

Λόγω της Επίκαιρης Ερώτησης του Ειδικού Αγορητή κ. Αρσένη, από το ΜέΡΑ25 θα εκφράσει τη θέση ο κ. Λογιάδης. Παρακαλώ κ. Λογιάδη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Επί της αρχής είμαστε κατά. Στα άρθρα θα μιλήσουμε στην Ολομέλεια, διότι βλέπω ότι στο νομοσχέδιο αυτό που έχει τίτλο «Ρυθμίσεις για τα υδατοδρόμια», περιλαμβάνονται και άλλες διατάξεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επί της αρχής, λοιπόν, ψηφίζετε κατά.

Άρα, με βάση τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις» γίνεται δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

 Πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη, ο κ. Κατρίνης ζήτησε τον λόγο για μια παρέμβαση.

 **ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Ευτυχώς εδώ στην Επιτροπή έχουμε καθιερώσει ένα πλαίσιο δημοκρατικής λειτουργίας - και αυτό οφείλεται σε εσάς, κύριε Πρόεδρε - και συζητάμε όλα τα θέματα ανοιχτά.

 Έχουμε αφήσει σε εκκρεμότητα από προχθές, το θέμα της προαναγγελθείσας συνεδρίασης της επόμενης Τετάρτης, παρουσία του κ. Ζαβού, μάλιστα αναφέρθηκε και στην Επιτροπή Οικονομικών από τον κ. Καλογιάννη, που θα είναι κοινή με την Παραγωγής και Εμπορίου. Δεν έχει διασαφηνισθεί, εάν πέραν του κ. Ζαβού θα κληθούν και εκπρόσωποι της Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών και των funds, μέσω της επίσημης ένωσης που έχουν. Το λέω αυτό, γιατί θεωρούμε ότι είναι αναπόσπαστο τμήμα της συζήτησης.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, θα κληθούν. Το λύσαμε το θέμα αυθημερόν. Επικοινωνήσαμε με τον κ. Ζαβό, νομίζω ότι το είπα σε κάποια από τις συνεδριάσεις και αν δεν το έχω πει, είναι παράλειψη δική μου, το θέμα έχει λυθεί επί της ουσίας, θα συνεννοηθείτε με την Γραμματεία της Επιτροπής μας, για να επιβεβαιώσουμε, ότι όντως μιλάμε όλοι για τους συγκεκριμένους φορείς. Να μην μιλάμε για φορείς γενικά και εννοούμε άλλα ο καθένας μας.

 **ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Τρεις είναι ουσιαστικά. Για να καταγραφεί στα Πρακτικά, είναι η Ένωση Ελληνικών Τραπεζών, οι Ενώσεις των Εταιριών Διαχείρισης των δανείων και οι Ενώσεις Δανειοληπτών Καταναλωτών τις οποίες αφορά άμεσα το κομμάτι των δανείων.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, κύριε Παππά, έχετε τον λόγο.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Καταρχάς, θα ήθελα να σημειώσω και εγώ, ότι είναι πολύ θετικό ότι υπάρχει ανταπόκριση, η δική σας άμεση κινητοποίηση και η ανταπόκριση από το Υπουργείο. Νομίζω, θα ήταν λειτουργικό να έχουμε τον πλήρη κατάλογο, για να συνεννοηθούμε, ότι όλοι καταλάβαμε το ίδιο, διότι το αίτημα ήταν η ακρόαση των συγκεκριμένων φορέων.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον κατάλογο θα τον επιβεβαιώσουμε και θα τον επισημοποιήσουμε σήμερα, σε συνεννόηση με όλους.

 Τους φορείς τους καλεί η Επιτροπή και όχι το Υπουργείο. Εγώ, εν τω μεταξύ για την πιο αποτελεσματική παρουσία του κ. Υφυπουργού στην Επιτροπή, έχω προγραμματίσει μια συνάντηση σήμερα το απόγευμα, για να δούμε τα διαδικαστικά και πως θα τα τοποθετήσουμε ούτως ώστε, να δοθούν απαντήσεις ή δυνατόν εφ' όλης της ύλης για θέματα που αφορούν συμπολίτες μας. Άρα, την έχουμε προετοιμάσει και την προετοιμάζουμε καλά.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Θα σας δώσουμε και το σημείωμά μας με την πρότασή μας.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, εάν έχετε και κάποιους άλλους. Φαντάζομαι, ότι τους ίδιους εννοούμε πια όλοι, αλλά για καλό και για κακό ας τους καταγράψουμε, για να μπούμε στην τελική ευθεία και να τους καλέσουμε.

Επειδή είπα εχθές, ότι καλούμε φορείς οι οποίοι απαξιώνουν να έρθουν στη Βουλή, ας είμαστε όλοι μας, λίγο πιο προσεκτικοί. Όταν καλούμε φορείς να κάνουμε μια επικοινωνία, θέλει να έρθει; ΄Εχει ενδιαφέρον για το νομοσχέδιο;

**ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Εάν καλέσει η επιτροπή, υποχρεούται.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής**): Ακούστε με.Δεν υποχρεούταικανένας τελικά.Τι να κάνουμε; Ποινή θα του βάλουμε; Εχθές, πέντε-έξι φορείς δεν ήρθαν. Να είμαστε προσεκτικοί από όλες τις πολιτικές δυνάμεις, ώστε όταν καλούμε, να ξέρουμε ότι καλούμε ανθρώπους που θέλουν να έρθουν, θέλουν να συνεισφέρουν, να μην απαξιώνουν την διαδικασία την οποία εμείς υπηρετούμε.

**ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Δεν θα το επιτρέψει αυτό η εθνική αντιπροσωπεία. Υποχρεούνται να παραστούν και θα λάβουμε και τα κατάλληλα μέτρα.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ**: Κύριε Πρόεδρε, εάν μου επιτρέπετε νομίζω, ότι με την δική σας θετική διάθεση και την πρωτοβουλία το γεγονός ότι πολύ εγκαίρως η επιτροπή αποφασίζει να καλέσει για ένα πολύ σημαντικό ζήτημα όλους τους εμπλεκόμενους θεσμικούς εκπροσώπους και εφόσον αυτό βγήκε στη δημοσιότητα, ότι η επιτροπή θα καλέσει στη Βουλή τους εκπροσώπους των τραπεζών των funds, την ΓΕΣΕΒΕ ( Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνών Ελλάδος), των δανειοληπτών, θεωρώ ότι δεν θα έχουμε αυτά τα ατυχή περιστατικά να απαξιώνουν να έρθουν στη Βουλή, να ενημερώσουν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν ομιλώ για αυτούς που θα καλέσουμε για την επόμενη συνεδρίαση, ομιλώ για αυτούς που καλούμε στο νομοθετικό έργο. Ομιλώ για την χθεσινή παρουσία. Προφανώς τους καλούμε και θέλουμε να έρθουν, αλλά εάν κάποιος δεν έρθει, να του βάλουμε ποινή; Πολιτικά κρινόμαστε όλοι και αυτοί.

Επισημοποιούμε σε λίγο τον κατάλογο των εκπροσώπων που θα καλέσουμε για την επόμενη Τετάρτη 5 Φεβρουαρίου. Τώρα, προχωράμε στην συζήτηση επί των άρθρων του νομοσχεδίου που προανήγγειλα. Για δέκα θα πω περίπου λεπτά. Εάν κάποιος συνάδελφος θέλει να τοποθετηθεί με το τέλος των εισηγητών, μπορεί να γραφτεί.

Τον λόγο έχει ο κ.Σιμόπουλος

 **ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (**Εισηγητής της Πλειοψηφίας). Κύριε πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, καταρχάς συμφωνώ στο προηγούμενο θέμα, ότι πρέπει να έρθουν οι εκπρόσωποι των funds και των ελληνικών τραπεζών.

 Είναι σημαντικό, διότι ερωτώμεθα όλοι οι βουλευτές για το θέμα αυτό και είναι σημαντικό να ξεκαθαρίσουμε πολλές πτυχές του.

 Πάμε τώρα στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο περιλαμβάνει πολλά άρθρα σε διαφορετικούς τομείς. Όπως έχουμε πει, ο πρώτος τομέας αφορά στα Υδατοδρόμια.

 Στο άρθρο 1, προσπαθούμε να δώσουμε ευελιξία στον τρόπο έκδοσης των αδειών, δίνοντας την δυνατότητα να υπάρχει ταυτόχρονα και άδεια ίδρυσης μαζί με άδεια λειτουργίας.

Στο άρθρο 2, περιγράφονται όσο το δυνατόν καλύτερα όλες οι απαραίτητες εγκαταστάσεις των Υδατοδρομίων.

Στο άρθρο 3, πάλι απλοποιούμε την διαδικασία και εκεί νομοθετείται, ότι για τις διακρατικές πτήσεις δεν χρειάζεται η ΚΥΑ η οποία υπήρχε στον προηγούμενο νόμο, ενώ ταυτόχρονα, επεκτείνεται η δυνατότητα ίδρυσης Υδατοδρομίων σε ΠΟΤΑ και τουριστικούς λιμένες.

Στο άρθρο 4, αναφερόμαστε στην δυνατότητα να υπάγονται οι συγκεκριμένες επενδύσεις στις στρατηγικές.

Στο άρθρο 5 το οποίο είναι πολύ σημαντικό, δίνουμε την δυνατότητα και σε ιδιώτες να μπορούν να ιδρύουν τα Υδατοδρόμια.

Στο άρθρο 6, αναφέρουμε την Υπηρεσία, ουσιαστικά, Αδειοδότησης των Υδατοδρομίων.

Στο άρθρο 7, καθορίζουμε επακριβώς τον τεχνικό φάκελο που πρέπει να υπάρχει, ώστε να δίνεται η άδεια ενός Υδατοδρομίου.

Στο άρθρο 8, τις απαιτήσεις της αδείας, τα παράβολα, τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Στο άρθρο 9, την ακριβή διαδικασία εξέτασης αυτών των αιτήσεων.

Εκείνο το οποίο κάνουμε με το άρθρο 10, ορίζουμε την διάρκεια ισχύος των αδειών, την τροποποίηση των στοιχείων των αδειών και την διαδικασία ανάκλησης των αδειών.

 Επίσης, εάν για ένα διάστημα δεν υπάρχει πτητικό έργο για οποιοδήποτε λόγο, δεν ανακαλείται η άδεια.

 Στο άρθρο 11, συστήνουμε την επιτροπή για την αδειοδότηση η οποία είναι τετραμελής πλέον, ενώ με το άρθρο 12, απαγορεύεται η υπεκμίσθωση και καθορίζονται οι διαδικασίες μεταβίβασης των αδειών.

Στο άρθρο 13, αναφερόμαστε στο τρόπο της παρακολούθησης της εύρυθμης λειτουργίας του υδατοδρομίου, ενώ στα άρθρα 14, 15, 16,17 και 18, κάποιες άλλες διατάξεις οι οποίες έχουν να κάνουν για παράδειγμα, με την ασφάλιση του υδατοδρομίου, με τα τιμολόγια, όπου εκεί καθορίζουμε και είναι εξαιρετικά σημαντικό, ότι ο κατάλογος να είναι ελεύθερος, να μην καθορίζεται, δηλαδή, με διοικητικές πράξεις, ενώ στο άρθρο 19, βάζουμε ένα τέλος ανά επιβάτη 10 ευρώ.

Στο άρθρο 20, καθορίζουμε την εκπαίδευση του προσωπικού, τον τρόπο, όπου εκεί δίνουμε την δυνατότητα να εκπαιδεύονται και από πιστοποιημένους φορείς και όχι μόνον από την ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) και βέβαια, να γίνεται αυτή η πιστοποίηση και εκτός Αθηνών. Να μην αναγκάζουμε, όπως γίνεται πολλές φορές σε άλλες περιπτώσεις, οι εκπαιδευόμενοι να έρχονται αναγκαστικά στην Αθήνα.

Στο άρθρο 24, διευκολύνουμε την προσθαλάσσωση και την αποθαλάσσωση σε περιοχές απομακρυσμένες με τουριστικό ενδιαφέρον, κάτι το οποίο μπορεί να αυξήσει τον τουρισμό μας και σε απομακρυσμένες περιοχές, ενώ περιγράφεται και ένας τρόπος, πως θα χρησιμοποιούνται τα υδατοδρόμια για εξυπηρέτηση επειγουσών καταστάσεων, όπως είναι οι αεροκομιδές. Βέβαια, έχουμε και μεταβατικές διατάξεις, διότι υπάρχουν κάποιες άδειες οι οποίες ακόμη δεν έχουν εκδοθεί.

Τώρα, όσον αφορά στη δεύτερη ομάδα. Είναι η ομάδα η οποία αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές. Εκεί, θεωρώ, στο άρθρο 28, μία σημαντική μεταβολή η οποία επέρχεται και αφορά την δυνατότητα αντί να δίνουν μετρητά ή εγγυητικές, ώστε να πάρουν την νέα άδεια για τα φορτηγά, να μπορούν να καλύπτονται με ασφάλιση επαγγελματικού κινδύνου οι επαγγελματίες, μια ασφάλιση η οποία πλέον, έχει διαδοθεί και στην χώρα μας.

Στο άρθρο 30, γίνεται μια προσπάθεια να διευκολυνθούν τα μικτά κλιμάκια ελέγχου. Θα γίνει ακόμα μεγαλύτερη η προσπάθεια και καλύτερη, κατηγοριοποιούνται τα πρόστιμα.

Στο άρθρο 31, επίσης, επιφέρουμε μια τροποποίηση η οποία είναι σημαντική για τους επαγγελματίες. Έως σήμερα, όταν κάποιος ήθελε να καταθέσει την άδεια, δηλαδή να σταματήσει πιθανώς για οποιονδήποτε λόγο να λειτουργεί το φορτηγό, να είναι επαγγελματίας, έπρεπε να έχει πληρώσει τις ασφαλιστικές εισφορές, χρειαζόταν ασφαλιστική ενημερότητα.

Αυτό τώρα δεν χρειάζεται και νομίζω, ότι βοηθούμε πάρα πολύ τους επαγγελματίες με τον τρόπο αυτόν.

Με το άρθρο 32, δίνεται η δυνατότητα να υπάρχουν εταιρείες ουσιαστικά ή κάποιες άλλες εταιρείες να εισάγουν, βέβαια πάντα, φιλοπεριβαλλοντικά φορτηγά ή λεωφορεία και να μπορούν να τα μισθώνουν.

Στο άρθρο 33, έχουμε τροποποιήσεις του ν.2963/2001 μέσα από τον οποίο ουσιαστικά, εναρμονίζουμε, με την γενικότερη εργατική νομοθεσία, ό,τι διέπει τα ΚΤΕΛ.

Επιτρέπεται η κινητικότητα, ο κανονισμός λειτουργίας δεν επιβάλλεται με διοικητικές πράξεις, επιτρέπεται η εκπροσώπηση με εξουσιοδότηση στα διοικητικά συμβούλια και βέβαια, διευκολύνεται η πληρωμή των ληξιπρόθεσμων εισφορών.

Στο άρθρο 36, έχουμε μία ρύθμιση η οποία αυστηροποιεί το πλαίσιο για την υποκλοπή έργου. Αφορά, βέβαια, τα αγοραία κυρίως αυτά που συνηθίσαμε να λέμε αγοραία ταξί.

Στο άρθρο 37, περιλαμβάνουμε επίσης, πολλές φιλοπεριβαλλοντικές διατάξεις, ώστε να μπορεί να αντικατασταθεί ο «γηρασμένος» στόλος των λεωφορείων.

 Στο άρθρο 38, περιλαμβάνουμε αυτή την ρύθμιση η οποία θα επιτρέψει χωρίς νομικά προβλήματα να εκχωρούνται από τον ΟΑΣΘ και από τον ΑΣΕΘ, από τον ΟΑΣΑ και από τον ΟΣΕΘ. Δηλαδή, για να καταλάβουν όσοι δεν γνωρίζουν, αυτό αφορά τον τελευταίο, τον ΟΑΣΘ, δρομολόγια, γραμμές στα ΚΤΕΛ. Έχουμε, επίσης ρυθμίσεις που βοηθούν στη διαμεσολάβηση στην μεταφορά επιβατών από τα ταξί.

 Στο άρθρο 42, γίνεται μια μεγάλη -θεωρώ για τους πολίτες- «επανάσταση». Η έκδοση της προσωρινής άδειας οδήγησης η οποία ουσιαστικά, θα αποδεσμεύσει από τα δεσμά του κράτους δεκάδες χιλιάδες πολίτες. Έχουμε βέβαια και διατάξεις οι οποίες αλλάζουν τις προδιαγραφές για τον Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Το λέω κάπως έτσι ώστε, να καταλάβουν οι συνάδελφοι.

 Έχουμε επίσης και διάφορα άλλα άρθρα τα οποία εγώ, θεωρώ εξαιρετικά σημαντικά, όπως είναι η θέσπιση κανόνων και διαδικασιών για τις συντελεσμένες απαλλοτριώσεις.

 Ξέρουμε ότι, υπάρχουν χιλιάδες ακίνητα σε όλη την χώρα που έχουν απαλλοτριωθεί, αλλά δεν έχουν χρησιμοποιηθεί από το κράτος. Διευκολύνουμε με τον τρόπο αυτό να προχωρήσουν να επανακτηθούν πιθανόν, από τους παλαιούς ιδιοκτήτες, βέβαια καταβάλλοντας τιμήματα από το κράτος, από το ΤΑΙΠΕΔ, από οποιονδήποτε φορέα να μπορέσουν να δημοπρατηθούν.

 Επίσης, στα πρατήρια τα οποία βρίσκονται, αυτό που λέμε under building, κάτω από κτήρια των υγρών καυσίμων, δίνουμε δυνατότητα περίπου ενάμιση χρόνο να προσαρμοσθούν στην νομοθεσία. Έχουμε επίσης διατάξεις οι οποίες ουσιαστικά, νομιμοποιούν τα κτήρια που έχει αγοράσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και με τον τρόπο αυτό να μπορέσει να προχωρήσει άμεσα σε επενδύσεις.

 Κάτι αντίστοιχο γίνεται και με το άρθρο, το οποίο βοηθά το Ελληνικό να προχωρήσει στις κατεδαφίσεις, ενώ δίνουμε την δυνατότητα και στην ΕΡΓΟΣΕ της οποίας τα λειτουργικά έξοδα καλύπτονται με το 4% από τα έργα που εκτελεί από το ΕΣΠΑ, να μπορεί να χρηματοδοτείται και από άλλα έργα τα οποία εκτελεί.

 Έχουμε, επίσης, την τροποποίηση του καταστατικού του ΟΑΚ, όπου πρέπει να επανέλθουν και άλλες αρμοδιότητες. Ένα άρθρο σημαντικό, με το οποίο δίνεται η δυνατότητα να επιβάλλονται κυρώσεις για όσους παρακωλύουν το πρωτεύον ή το δευτερεύον δίκτυο και δημιουργούν μεγάλα προβλήματα, όπως είναι π.χ. η έλλειψη αλυσίδων ή χιονοελαστικών που δημιούργησε πρόσφατα μεγάλο πρόβλημα στο οδικό δίκτυο από την Μαλακάσα μέχρι την Αθήνα.

 Προσπάθησα να είμαι όσο το δυνατόν πιο συνοπτικός και πιο αναλυτικός, κύριε Πρόεδρε. Ελπίζω να τα κατάφερα. Ευχαριστώ πολύ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τα καταφέρατε. Ευχαριστούμε πολύ. Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα, για δέκα λεπτά.

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

Τα γενικότερα τα είπαμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής μας.

Σε ό,τι αφορά τα υδατοδρόμια ούτως ή άλλως είμαστε υπέρ της χρήσης αυτού του μέσου και καταλαβαίνουμε τις δυσκολίες που έχει, όταν μπαίνει ένα νέο μεταφορικό μέσον μπαίνει στην αγορά. Θα τα πούμε κατ’ άρθρον, ορισμοί, εγκαταστάσεις υδατοδρομίων και λοιπά.

Υπάρχει ένα θέμα, διότι στις προϋποθέσεις κατόχων αδειών υδατοδρομίου όπου είναι και η διαφοροποίηση από τον προηγούμενο νόμο τον δικό μας, όπου δίνεται η δυνατότητα να δοθεί και σε ιδιώτη η άδεια ίδρυσης.

Είναι το άρθρο 5. Είχαμε ζητήσει στην προηγούμενη Επιτροπή αυτό το σημείο να προσεχθεί ιδιαίτερα, διότι, εάν και εφόσον υπάρχει ιδιώτης, θα έπρεπε, κάπως, με κάποιον τρόπο να προβλέπεται η ανάκληση της άδειας και ο χρόνος, διότι το επ’ αόριστον σημαίνει δεσμεύω μια θέση, πιθανόν και για ανταγωνιστικούς λόγους.

Δεν ξέρω, εάν το έχετε συμπεριλάβει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας απαντήσω. Έχει ήδη ληφθεί υπόψιν και θα σας πω τις σκέψεις.

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

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 6 για την Υπηρεσία Αδειοδότησης Υδατοδρομίων. Εμείς θεωρούμε, ότι πρέπει να έχει τον ρόλο το ΤΕΜ *(Τομέας Εναέριων Μεταφορών)* της Υπηρεσίας Μιας Στάσης, διευκολύνει πάρα πολύ.

Στη διαβούλευση, δεν υπήρχε. Εδώ, βλέπω ότι, είναι κάπως πιο βελτιωμένο.

Για τον τεχνικό φάκελο. Θα προτιμούσαμε να υπάρχουν μέσα και η οριζοντιογραφία και η κάτοψη υποδομών, υπεύθυνη δήλωση μηχανικών με νομιμότητα εγκαταστάσεων. Να είναι, δηλαδή, πιο πλήρης. Κατά τα λοιπά, δεν έχουμε πρόβλημα.

Είναι η διάρκεια ισχύος, που είπαμε, πρέπει να την προσέξουμε.

Για την Επιτροπή, είναι πιο ολιγομελής και έτσι μπορεί να είναι πιο ευέλικτη. Όμως, σε σημαντικές περιοχές, θα μπορούσε -λέμε- να είναι και κάποιος ακόμα, όπως για παράδειγμα, η Ελληνική Αστυνομία, όταν υπάρχει θέμα. Αναφέρομαι στο άρθρο 11.

Προσπερνώ τα άρθρα που δεν έχουμε πρόβλημα, όπως η μεταβίβαση άδειας, η υποχρέωση φορέα λειτουργίας, όροι εκτέλεσης πτήσεων.

Επίσης, μια άλλη παρατήρηση η οποία αφορά και στους ορισμούς. Σε ό,τι αφορά τους τουριστικούς λιμένες, θα θέλαμε να προστεθεί, να τηρούνται οι προϋποθέσεις των ειδικών διατάξεων που αφορά στους τουριστικούς λιμένες και το λέω αυτό, επειδή εκεί, όπως είπαμε, υπάρχει χωροθέτηση με Π.Δ., θα πρέπει να γίνεται επαναχωροθέτηση για να συμπεριληφθούν τα υδατοδρόμια.

Αυτές ήταν οι παρατηρήσεις στο κομμάτι αυτό, που αφορά στα υδατοδρόμια.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο, που είναι οι ρυθμίσεις οδικών και εμπορευματικών μεταφορών.

Εδώ λέμε, ότι τα άρθρα 28 και 29 θα τα ξαναδούμε. Όμως, στην πραγματικότητα δεν ρυθμίζει. Η αλήθεια είναι, ότι υπάρχει μια πανσπερμία διατάξεων στον χώρο των μεταφορών. Κάποια στιγμή μάλλον, πρέπει να γίνει ένας καινούργιος νόμος, να ξαναμπούν τα πράγματα στη θέση τους, διότι και αυτό εδώ αποσπασματικά, δεν φαίνεται να λύνει θέματα.

Αντίθετα, για το άρθρο 30 λέμε, ότι είναι πολύ θετικό άρθρο. Τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου πρέπει να δουλέψουν. Θα προτείναμε και εμείς, όπως ακούσαμε και από τους φορείς, την προσθήκη και ενός εκπροσώπου της ΑΑΔΕ για να ελέγχει το φορτίο και το μεταφορικό έργο πέρα από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Θα επαναφέρουμε μια πρόταση η οποία κατά καιρούς έρχεται, αλλά ποτέ δεν θεσμοθετείται. Είναι η επιτόπου πληρωμή του προστίμου, ώστε τα αλλοδαπά αυτοκίνητα να μην διαφεύγουν και μετά ψάχνεις να τα βρεις, αλλά δεν τα βρίσκεις ποτέ. Γνωρίζω, ότι υπάρχει μια διοικητική δυσκολία, αλλά νομίζω, ότι είναι καιρός να μπουν μπροστά τέτοιες ρυθμίσεις.

Στο άρθρο 31. ΄Εχει φορείς κοινωνικής ασφάλισης, δεν έχουμε κάτι ιδιαίτερο.

Με το άρθρο 32 συμφωνούμε βέβαια, διότι λύνει αυτό το θέμα με τις μισθώσεις το οποίο αφορά αρκετούς επιχειρηματίες, ώστε να μην αναγκάζονται να ξαναγοράζουν για λίγο.

Ερχόμαστε στο άρθρο 33 το οποίο έχει πάρα πολλά προβλήματα. Τα είπαμε και την προηγούμενη φορά, θα τα επαναφέρουμε. Καταργείται ένα Προεδρικό Διάταγμα και μπαίνει ένας εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας στο ΚΤΕΛ. Αυτό ανοίγει την πόρτα και για απολύσεις εργαζομένων, αλλά και για μεταφορά και μετακίνηση χωρίς την σύμφωνη γνώμη. Δεν διαφωνούμε εάν υπάρχει μεταφορά και μετακίνηση των εργαζομένων, αλλά θα έπρεπε να υπάρχει, τουλάχιστον, η σύμφωνη γνώμη.

Η εκπροσώπηση στις Γενικές Συνελεύσεις των μετόχων δια αντιπροσώπου και αυτό είναι προβληματικό. Αυτό το άρθρο , γενικώς είναι προβληματικό.

Στο άρθρο 34, επιτρέπει την μετακίνηση με αστική συγκοινωνία, συμφωνούμε, μεταξύ Άκτιου και Πρέβεζας. Σε ό,τι αφορά την χρήση εμπρόσθιας θέσης από επιβάτη υπάρχουν διάφορες απόψεις. Εδώ, θα κρατήσουμε μια επιφύλαξη, θα δούμε. Διενέργεια μεταφορικού έργου. Είναι το άρθρο 36 που έχει ανατεθεί σε άλλον φορέα ή επαγγελματική ομάδα. Εδώ, είναι η επιβολή προστίμων που εξομοιώνεται. Θα το δούμε. Είναι μάλλον, προς την σωστή κατεύθυνση. Οι ρυθμίσεις του άρθρου 37 για τα τουριστικά λεωφορεία είναι θετική ρύθμιση, διότι πραγματικά ανανεώνει τον στόλο και προβλέπει να μην έχουμε γερασμένο στόλο.

Για το άρθρο 38 είχαμε ξαναπεί, ότι η μεταφορά, γενικώς το να μεταφέρεις τις αστικές μετακινήσεις από τους αρμόδιους φορείς, όπως είναι ο ΟΑΣΑ και ο ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη, είναι προβληματικό. Βεβαίως, εδώ υπάρχει μια κατάσταση διαμορφωμένη, θα λέγαμε, τουλάχιστον, μπορεί να είναι και ΟΤΑ άλφα και βήτα βαθμού. Στο άρθρο 39, δεν έχουμε πρόβλημα. Είναι οι ρυθμίσεις για επιβατηγά δημόσιας χρήσης, όταν γίνεται συνένωση να μην μπορεί να επανέλθουν στην προηγούμενη κατάσταση. Λύνει ένα θέμα στο χώρο.

Για το άρθρο 41 είχαν οριστεί κάποιες μέγιστες αποστάσεις για τις πιάτσες των ταξί, οι οποίες είχαν έναν ορθολογισμό ούτως ώστε να διευκολύνεται και η κυκλοφορία στα αστικά κέντρα. Εδώ καταργούνται βλέπουμε οι μέγιστες αποστάσεις και υπάρχει ένα πρόβλημα. Καταλαβαίνουμε ότι είναι δύσκολο να εφαρμοστεί ακριβώς αλλά μερικά πράγματα πρέπει να εισάγονται και να προσπαθούμε να τα υλοποιούμε. Σε ό,τι αφορά το κεφάλαιο για την προσωρινή άδεια οδήγησης είναι ένα καλό μέτρο και εξυπηρετεί πάρα πολύ τον πολίτη που θα πάρει μια άδεια για να κυκλοφορήσει, όμως υπάρχει ένα σημείο που μας προβληματίζει μήπως ακριβώς γεμίσει η αγορά με πλαστές άδειες. Το χαρτί είναι πολύ εύκολο να γίνει. Κάπως έπρεπε να προβλεφθεί. Βέβαια ποινές έχει για να διασφαλιστεί αυτό. Για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας στο άρθρο 49 έχουμε και εδώ πρόβλημα. Θα ξαναπώ τα ίδια. Εδώ βλέπουμε ότι δεν έχουμε δημιουργήσει την ΑΠΑ η προηγούμενη κυβέρνηση είχε φτάσει τη διαδικασία με αναγνωσμένου κύρους Επιτροπή με μέχρι να φτάσει στην Βουλή για να τοποθετηθεί ο καινούργιος διοικητής. Εδώ τώρα το επαναφέρουμε και αλλάζουμε και τα προσόντα στα οποία εγώ δεν βλέπω ουσιαστικές διαφορές και θεωρώ ότι μπορεί να υπάρχει κάτι φωτογραφικό, με την έννοια αυτή έχουμε ένα πρόβλημα.

Το άρθρο 53 έχει κάποιες πρόσθετες απαιτήσεις για την έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας επιβατικών οχημάτων και λέμε ότι και αυτό ακόμη είναι ένα άλλο παράδειγμα της κατάργησης διατάξεων που παρότι θέλουν βελτίωση. Δηλαδή, μερικά από αυτά που λέμε ότι θα έπρεπε να γίνουν αλλιώς καταλαβαίνουμε ότι χρήζουν βελτίωσης αλλά πρέπει να αντιμετωπιστούν πιο αποτελεσματικά. Για την Ιατρική Επιτροπή, επειδή πραγματικά ξέρουμε ότι πραγματικά δεν έχει λειτουργήσει ουδέποτε στο παρελθόν, θα συμφωνήσουμε. Βεβαίως και η παρατήρηση που έγινε πάλι από τη συζήτηση με τους φορείς να υπάρχει και στη Θεσσαλονίκη νομίζω ότι θα διευκόλυνε τη Βόρεια Ελλάδα. Τα μηχανήματα έργου ξανατοποθετούμαστε πρώτον, δεν ξέρω αν έχει διορθωθεί αυτό ότι δεν πρέπει να μπαίνουν στον ΚΟΚ που είναι ένα κείμενο που πρέπει να είναι εύχρηστο για τον πολίτη, να μπαίνουν διατάξεις όπως ας πούμε μηχανήματα έργου. Δεν είναι καλή νομοθέτηση αυτό.

Αυτός ο περιοδικός έλεγχος που γίνεται από πιστοποιημένο φορέα παίρνει ύλη από το Δημόσιο και επομένως σε αυτό θα συμφωνήσουμε. Επίσης, βλέπουμε και μια χαριστική διάταξη που είναι να έχουν εξοφληθεί τα τέλη των προηγούμενων δέκα ετών, τη στιγμή που για όλα τα οχήματα ξέρω ότι περίπου είναι 20 τα έτη που απαιτούνται.

Για την ανάπλαση της Αθήνας το σχόλιο είναι, βεβαίως, ότι ο Δήμαρχος της Αθήνας, που ήταν κατά της ανάπλασης – και έχουμε και συνεντεύξεις σχετικές – τώρα τον βλέπουμε ξαφνικά να γίνεται πρόεδρος με αυτήν τη διάταξη. Στο ΒΟΑΚ γίνεται η αντικατάσταση του εκπροσώπου της αποκεντρωμένης από εγνωσμένου κύρους, ο οποίος τελικά είναι απόφοιτος ανώτατης σχολής. Αυτό είναι το υψηλών προσόντων.

Στις ρυθμίσεις για το Ελληνικό, σε ό,τι αφορά το άρθρο 66, δεν έχει πρόβλημα. Είναι μια ρύθμιση που θα έπρεπε να γίνει. Θα συμπληρώσω μόνο ότι 69 φορές, δημόσιοι και ιδιωτικοί, που ήταν μέσα στο Ελληνικό, ενώ έπρεπε να έχουν μετακινηθεί από το 2012, μετακινήθηκαν όλοι από εμάς. Για τον ΟΥΚ υπήρχε η πρόβλεψη 10 μήνες μετά τη μεταβίβαση των μετοχών. Δηλαδή, υπήρχε ο χρόνος να γίνει μετά η μεταφορά.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 67. έχουμε πολύ σοβαρό πρόβλημα με αυτό. Νομιμοποιούνται ad hoc με διάταξη όλα τα αυθαίρετα που υπάρχουν μέσα στο χώρο. Δεν πάνε σύμφωνα με τον νόμο περί αυθαιρέτων. Θα έλεγα εγώ να έχουν και ασφάλεια δικαίου. Εμείς είχαμε κάνει μια επίπονη δουλειά, αλλά εκείνη ήταν πολύ ασφαλής, γιατί πηγαίναμε περί αυθαιρέτων. Είχαμε κατηγοριοποιήσει τα ακίνητα σε διατηρητέα, διατηρούμενα και προς κατεδάφιση. Εδώ αυτό γίνεται μια διαπιστωτική πράξη – αυτό έχει ένα οξύμωρο – την οποία υπογράφει ο Υπουργός Ανάπτυξης – δεν έχει αρμοδιότητα – η οποία, όμως, περνάει και κρίνεται από το Γραφείο Ελληνικού, το οποίο ανήκει στο Υπουργείο Οικονομικών, το οποίο, όμως, δεν θα ξέρει περαιτέρω το φάκελο για τα αυθαίρετα. Δηλαδή όταν έρθει η ώρα να συγκριθούν οι περιορισμοί που προβλέπονται από το προεδρικό διάταγμα και την ΚΥΑ σε σχέση με τη δόμηση – υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί – δεν θα μπορεί να ελεγχθεί αυτό, διότι και τα αυθαίρετα νομιμοποιούνται με βάση την κάλυψη και όχι τη δόμηση. Θεωρούμε ότι είναι απαράδεκτο αυτό το άρθρο και έχει προβλήματα.

Το επόμενο που αφορά στο Ελληνικό είναι, πράγματι, ένα παράδειγμα πολύ κακής νομοθέτησης. Ήρθε μια ΠΝΠ απαράδεκτη, πήγατε να τη διορθώσετε με μια διάταξη και τώρα χρειάζεται μια δεύτερη διάταξη, για να διορθωθεί ότι τα κοινόχρηστα δεν μπορούν να πάνε στον ιδιώτη, διότι εκ του νόμου προορίζονται για το Δημόσιο. Κρατώ επιφύλαξη για όσα δεν έχω τοποθετηθεί.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ)**: Όπως αναφέραμε στην πρώτη εισήγησή μας, θα επικεντρωθούμε σήμερα, στο θέμα των υδατοδρομίων, αλλά μόνον σε εκείνα τα επιμέρους άρθρα στα οποία έχουμε κάποιες παρατηρήσεις, επιπλέον στα άρθρα 35 και 50.

Στο άρθρο 2 για τις εγκαταστάσεις υδατοδρομίων, δεν αναφέρονται στο παρόν νομοσχέδιο η αδειοδότηση των ειδικών εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη συντήρηση των υδροπλάνων, ειδικές κατασκευές ραμπών στις προβλήτες για τη ρυμούλκησή τους σε περίπτωση βλαβών, εννοώ σε απρογραμμάτιστη συντήρηση, οι ενδεδειγμένοι χώροι συντήρησης εντός των εγκαταστάσεων των υδατοδρομίων, οι διαδικασίες διαχείρισης και περισυλλογής των ελαιολιπαντικών και υδραυλικών, καθώς επίσης των καυσίμων από διαρροές εξαιτίας εργασιών συντήρησης στα πλαίσια της εφαρμογής της νομοθεσίας για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Εκτός αυτού η ασφάλεια της χώρας από «ανεπιθύμητους» επιβάτες που έρχονται κατευθείαν από προορισμούς του εξωτερικού δεν επιτυγχάνεται με τις αναφερόμενες υποδομές των υδατοδρομίων, ειδικά σε ιδιωτικά υδατοδρόμια, αφού οι υπηρεσίες ασφαλείας, ο εξοπλισμός, τα μέσα επιτήρησης και ελέγχων δεν είναι σε θέση ή δεν μπορούν να αντικαταστήσουν αυτούς που υπάρχουν στα διεθνή αεροδρόμια της χώρας, λόγω της περιορισμένης έκτασης ανάπτυξης των εγκαταστάσεων των υδατοδρομίων, της ανεπαρκούς επιτήρησης και της φύλαξης μιας ανοιχτής θαλάσσιας ζώνης.

Η μοναδική ενδεδειγμένη λύση είναι να μην επιτρέπονται πτήσεις υδροπλάνων από και προς στο εξωτερικό, αλλά μόνον πτήσεις εσωτερικού, όπου ο συνοριακός έλεγχος έχει ήδη πραγματοποιηθεί από τις καθορισμένες πύλες εισόδου της χώρας, όπως είναι τα λιμάνια και τα διεθνή αεροδρόμια που τηρούν τα πρότυπα ασφαλείας.

Επιπλέον, δεν αναφέρεται πουθενά με ποιους όρους δόμησης σε λιμένες θα κατασκευαστούν υποστηρικτικές εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων, αφού δεν έχουν καθορισθεί νομοθετικά, εξ όσων γνωρίζουμε, οι χρήσεις γης σε λιμένες.

Στο άρθρο 6 τώρα, στην Υπηρεσία Αδειοδότησης Υδατοδρομίων δυστυχώς, και σε αυτό το νομοσχέδιο η Υπηρεσία Αδειοδότησης δεν διασφαλίζει την αποφυγή χρονοβόρων γραφειοκρατικών διαδικασιών, αφού στην αδειοδότηση και λειτουργία εμπλέκονται πλήθος Υπηρεσίες του Δημοσίου, ενώ η εν λόγω Υπηρεσία δεν λειτουργεί αυτόνομα και ανεξάρτητα από την έγκριση άλλων σχετικών Δημοσίων Υπηρεσιών.

Το σωστό θα ήταν να θεσμοθετηθεί πρώτα από όλα ένας ενιαίος ψηφιακός χάρτης της χώρας με τις απαγορευμένες περιοχές δημιουργίας υδατοδρομίων, έτσι ώστε ο ενδιαφερόμενος επενδυτής να γνωρίζει από την αρχή σε ποια υδάτινη περιοχή μπορεί να επενδύσει στην κατασκευή υδατοδρομίων χωρίς να μεσολαβούν δεκάδες εγκρίσεις από άλλες Υπηρεσίες, όπως από το Λιμενικό, από τις Ένοπλες Δυνάμεις, από την Υδρογραφική Υπηρεσία και πολλές άλλες.

Στο άρθρο 7 τώρα, στον τεχνικό φάκελο του υδατοδρομίου δεν γίνεται καθόλου αναφορά στον τύπο του υδροπλάνου, το οποίο θα εξυπηρετεί το εκάστοτε υδατοδρόμιο που θα προσθαλασσώνεται, δηλαδή, τα τεχνικά και πτητικά χαρακτηριστικά του υδροπλάνου, όπως είναι το μέγεθος, η ιπποδύναμη, τα συστήματα αεροναυτιλίας, ο τύπος κινητήρα, το ωφέλιμο φορτίο κ.λπ.. Είναι άλλες οι απαιτήσεις υποστήριξης ενός υδατοδρομίου για μικρά υδροπλάνα και άλλες για μεγάλα.

Στο παρόν νομοσχέδιο θα έπρεπε να λαμβάνεται υπ' όψιν η κατηγοριοποίηση των υδροπλάνων ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του υδροπλάνου, αλλά και με βάση την επιβατική κυκλοφορία, μια κατηγοριοποίηση ανάλογη με αυτές που ισχύουν και για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα κατηγοριοποίησης αεροδρομίων.

Στο άρθρα 11, στην Επιτροπή Υδατοδρομίων – επιθεωρήσεις Υδατοδρομίων δεν υπάρχει πρόβλεψη στην Επιτροπή Επιθεωρήσεων όσον αφορά έναν εκπρόσωπο από το Σώμα Επιθεωρητών Περιβάλλοντος, αφού η τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας αποτελεί βασικό στοιχείο για την έγκριση του τεχνικού φακέλου στα πλαίσια της αδειοδότησης υδατοδρομίων.

Στο άρθρο 19, στα τέλη λειτουργίας υδατοδρομίου προτείνουμε να απαλλάσσονται από το ειδικό τέλος όλοι οι Έλληνες μόνιμοι κάτοικοι των ακριτικών νησιών του Αιγαίου.

Στο άρθρο 24 «υδάτινα πεδία» ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο αναφέρει, ότι δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 6 ζεύγη όσον αφορά, δηλαδή, την προσθαλάσσωση και την αποθαλάσσωση κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας.

Για ποιο λόγο, αλήθεια, υπάρχει αυτός ο αυθαίρετος, κατά την άποψή μας, περιορισμός πτήσεων;

Το συγκεκριμένο γεγονός προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών ή ακόμα και των αεροπορικών εταιρειών, καθώς επίσης των εταιριών που εκμεταλλεύονται τα υδροπλάνα.

Στο άρθρο 35 «τροποποίηση του ν. 2963/2001 για την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία» διευκολύνεται και μάλιστα θεσμοθετημένα η διακίνηση λαθραίων καυσίμων, ενώ δημιουργούνται οι προϋποθέσεις αύξησής τους παρά το ότι όλες οι κυβερνήσεις ισχυρίζονται πως προσπαθούν να περιορίσουν το λαθρεμπόριο και τη νοθεία καυσίμων.

Εν προκειμένω, δίνεται η δυνατότητα στα γήπεδα των εγκαταστάσεων των ΚΤΕΛ και των τουριστικών λεωφορείων να εγκαθίστανται ανεξέλεγκτα, χωρίς καμία απολύτως έγκριση ή έκδοση άδειας λειτουργίας από κανέναν φορέα, δεξαμενές καυσίμων απεριόριστης χωρητικότητας. Προφανώς, κάτι τέτοιο θα αποτελέσει το πρώτο βήμα, έτσι ώστε να υπάρχει αντίστοιχα απελευθέρωση και στις υπόλοιπες ιδιωτικές εγκαταστάσεις, για παράδειγμα των μεταφορικών εταιριών, των βιομηχανικών, βιοτεχνικών και όλων των άλλων εμπορικών επιχειρήσεων διαθέτουν οχήματα. Η Πυροσβεστική Υπηρεσία αρνείται να εκδώσει πιστοποιητικά πυροπροστασίας σε εγκαταστάσεις αποθήκευσης καυσίμων, όπως οι παραπάνω, οι οποίες δεν διαθέτουν έγκριση από κανέναν αρμόδιο φορέα.

Στο άρθρο 50, τροποποιήσεις του νόμου 84/2018 «Οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας», αναφέρεται πως ο Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να είναι, γενικά και αόριστα, κάτοχος πτυχίου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, δηλαδή κάποιος που έχει πτυχίο από το Τμήμα Θεατρικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Αθηνών ή έχει διοικήσει το Κρατικό Θέατρο θα μπορούσε να ανταπεξέλθει με το παραπάνω γνωστικό αντικείμενο σπουδών και, μάλιστα, ως επικεφαλής. Δε θα έπρεπε να απαιτείται πτυχίο σχετικό με την αεροπορική τεχνολογία και την αεροπορική επιστήμη, όπως για παράδειγμα, πιλότου, αεροναυπηγού, μηχανικού ή κάτι ανάλογο;

Κλείνοντας, θα θέλαμε να γνωρίζουμε εάν θα επιβαρυνθεί το δημόσιο για το «Ελληνικό» με κόστη που δε μας είναι γνωστά και δεν εμπεριέχονται στην αρχική σύμβαση. Εάν τυχόν συμβαίνει κάτι τέτοιο, τότε με ποια ακριβώς, για ποια έργα και πότε.

Ευχαριστώ πολύ.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Βιλιάρδο.

 Το λόγο έχει για ένα λεπτό ο κ. Σιμόπουλος.

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

Για τα μηχανήματα έργων θέλω να πω ότι το άρθρο 57 είναι σημαντικό. Σήμερα, επειδή η συγκεκριμένη υπηρεσία αδυνατεί να προχωρήσει γρήγορα τις διαδικασίες για έγκριση τύπου, υπάρχουν μηχανήματα τα οποία περιμένουν να εισαχθούν και να πωληθούν από τους εκατοντάδες επιχειρηματίες του κλάδου, πέντε και έξι μήνες. Με το άρθρο αυτό δίνεται η δυνατότητα η τεχνική επάρκεια να πιστοποιείται από ιδιωτικούς φορείς, κάτι που είναι πολύ σημαντικό επίσης. Έως σήμερα, ενώ υπήρχε πολύ αργή και δύσκολη διαδικασία για να πάρει έγκριση τύπου, από εκεί και πέρα δεν υπήρχε ουδείς έλεγχος της επάρκειας τους, όπως γίνεται σε άλλα οχήματα, δηλαδή δεν περνούσαν από ΚΤΕΟ. Καθιερώνεται, λοιπόν, κάθε πέντε χρόνια να υπάρχει περιοδικός έλεγχος, κάτι που επίσης είναι σημαντικό, ενώ πια θεσμοθετείται και η ψηφιακή αποθήκευση των δεδομένων.

Όσον αφορά για το «Ελληνικό» που είπε ο κ. Βιλιάρδος, να απαντήσω ότι ο αρμόδιος Υφυπουργός εχθές είπε ότι τα έξοδα των κατεδαφίσεων θα τα αναλάβει, με κάποιο τρόπο, ο επενδυτής και, επίσης, αυτό το οποίο είπε για τις δεξαμενές και τα ΚΤΕΛ, απ’ ότι ξέρω έχει αποσυρθεί.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Σιμόπουλο.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής κ. Γκόκας.

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

 Με το νομοσχέδιο που συζητάμε, στο πρώτο μέρος επιχειρείται να διευκολυνθεί και να επιταχυνθεί η διαδικασία για την αδειοδότηση και λειτουργία των υδατοδρομίων. Το βλέπουμε θετικά, απλά έχουμε να κάνουμε κάποιες παρατηρήσεις και επισημάνσεις σε ορισμένα άρθρα.

Είναι θετικό ότι συμμετέχει πλέον και ο ιδιωτικός τομέας. Προβλέπονται στο άρθρο 3 οι όροι πραγματοποίησης πτήσεων και άλλες παράμετροι που αφορούν στη λειτουργία των υδατοδρομίων σε σχέση με την ασφάλεια. Υπάρχει, όμως, μια αναφορά και ένα πρόβλημα σχετικά με τη μη ύπαρξη όρων δόμησης στα περισσότερα λιμάνια. Πρέπει κάπως να αντιμετωπιστεί. Προβλέπεται η έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων, αλλά να μην πάμε ξανά σε χρονοβόρες διαδικασίες. Είναι κάτι που πρέπει να προσεχθεί.

Όσον αφορά το άρθρο 10, σχετικά με την αόριστη χρονική διάρκεια των αδειών, πραγματικά, σε σχέση με την άδεια ίδρυσης ήθελα να κάνω μια παρατήρηση. Είναι λογικό να υπάρχει κάποιος χρόνος και κάποιες παρατάσεις εάν χρειάζεται και αν τεκμηριώνονται, διότι, διαφορετικά, δεσμεύεται επ’ άπειρον κάποιος χώρος.

Στο άρθρο 11, σε σχέση με τις επιθεωρήσεις που μειώνεται ο αριθμός των μελών, ναι μεν, υπάρχει μια ευελιξία, όμως, να μην είναι σε βάρος του ολοκληρωμένου ελέγχου. Για παράδειγμα, σε κάποια περίπτωση, ενδεχομένως, να πρέπει να υπάρχει ο εκπρόσωπος της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας ή κάποιας άλλης Υπηρεσίας λόγω της ιδιαιτερότητας του καθενός Υδατοδρομίου. Θα πρέπει να υπάρχει μια ευελιξία.

Στο άρθρο 16 αναφέρθηκα και στην προχθεσινή μου τοποθέτηση. Σχετικά με τις απαγορεύσεις κάποιων δραστηριοτήτων και στέκομαι ιδιαίτερα στην επεξεργασία στις ιχθυοκαλλιέργειες που πρέπει να απέχουν 8 χιλιόμετρα από τα Υδατοδρόμια. Εδώ, μπορεί να υπάρξει κάποιο πρόβλημα σε πολύ γειτονικά νησιά, σε περιοχές που θα χρειαστεί να λειτουργήσουν γειτονικά αεροδρόμια και θα πρέπει να το εξετάζουμε υπό το πρίσμα της μη παρεμπόδισης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, δηλαδή, το πώς θα χωροθετούνται τελικά τα Υδατοδρόμια.

Σε σχέση με τα υδάτινα πεδία, εξυπηρετούνται περισσότερα σημεία, προφανώς, κυρίως, στα νησιά, όπου δε μπορούν να αναπτυχθούν οι υποδομές Υδατοδρομίων. Όμως, θα πρέπει να διευρυνθεί η χρήση με τη δυνατότητα εκτέλεσης πτήσεων και με αεροσκάφη που δεν εκτελούν τακτική πτήση από υδάτινο πεδίο σε υδάτινο πεδίο.

Στο δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου, σε σχέση με το άρθρο 28, μια παρατήρηση μόνο. Υπάρχει μια αντίφαση μεταξύ Αιτιολογικής Έκθεσης και του νόμου. Δίνεται το δικαίωμα ύπαρξης δεξαμενών καυσίμων στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων για τις εταιρείες φορτηγών. Εκεί, θα λειτουργούν απλά δεξαμενές ή θα έχει το χαρακτηριστικό πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης; Η Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται σε πρατήριο υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης, ο νόμος αναφέρει απλά μια δεξαμενή.

Η σύσταση των μικτών κλιμακίων ελέγχου που προβλέπει συγκεκριμένα πρόσωπα, προφανώς, έχουν σπουδαίο ρόλο να επιτελέσουν και πρέπει να θεσπιστεί και η επιτόπια επιβολή προστίμου, αλλά θεωρούμε και εμείς, ότι θα πρέπει να διευρυνθεί η σύνθεση με μέλη και από άλλες υπηρεσίες, έστω και κατά περίπτωση. Για παράδειγμα, από την ΑΑΔΕ ή υπηρεσίες δημόσιας υγείας και ελέγχου τροφίμων για κάποιες συγκεκριμένες μεταφορές.

Στο άρθρο 33 επιχειρείται ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και των υποδομών που αφορά στα συγκοινωνιακά μέσα, λεωφορεία, αστικά και υπεραστικά. Προβλέπονται υποδομές, κτιριακές εγκαταστάσεις, τεχνολογικές αναβαθμίσεις. Εδώ, υπάρχει και το δικαίωμα αντικατάστασης οχημάτων. Υπάρχουν τελικά ενισχύσεις για υποδομές και εξοπλισμό, αλλά και αντικατάσταση - ανανέωση λεωφορείων, όπως μάλιστα αναφέρονται στην εσωτερική παράγραφο 5, του άρθρου 12, της παραγράφου 3. Όμως, παράλληλα, θεσπίζεται η κατάργηση του Προεδρικού Διατάγματος 246/2006, με θέσπιση εσωτερικών κανονισμών λειτουργίας για κάθε τοπική διοίκηση ΚΤΕΛ. Είπαμε ότι είναι μεν, Ανώνυμες Εταιρείες, θα πρέπει να υπακούουν όλα αυτά στις κείμενες διατάξεις των Ανωνύμων Εταιριών. Έχουμε ένα προβληματισμό για το θέμα της εκπροσώπησης των μετόχων, αλλά έχουμε βασικές ενστάσεις και αντιρρήσεις, διότι, αυτή η διάταξη δημιουργεί ένα προβληματικό πλαίσιο, όσον αφορά στις εργασιακές σχέσεις, στη διασφάλιση των εργαζομένων και στην προστασία του εργασιακού τους επιπέδου.

Υπάρχει αυτή η αβεβαιότητα και η ανασφάλεια. Είπαμε τα ΚΤΕΛ είναι Ανώνυμες Εταιρίες, αλλά εκτελούν δημόσιες υπηρεσίες για το κοινό. Έχουν παράλληλα ένα συγκεκριμένο πλαίσιο αντιμετώπισης από την πολιτεία, όπως προαναφέρθηκε και θεωρούμε ότι μετά από 60 χρόνια θα πρέπει να εξακολουθεί να υπάρχει ένα γενικό πλαίσιο, στο οποίο να προσαρμόζονται οι κανόνες λειτουργίας του κάθε ΚΤΕΛ.

Στο άρθρο 34, προβλέπεται η σύνδεση του αεροδρομίου του Ακτίου με την πόλη της Πρέβεζας. Είναι πράγματι θετικό, γιατί υπάρχει ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση τουριστική και η απόσταση μεταξύ Ακτίου και Πρέβεζας είναι πολύ μικρή, τρία- τέσσερα χιλιόμετρα. Απλά το πρόβλημα ήταν ότι μέχρι τώρα ήταν σε διαφορετικούς νομούς

Με το άρθρο 35 και τη χρήση της εμπρόσθιας θέσης από επιβάτη. Εδώ να το δούμε κύριε Υπουργέ, εάν πράγματι πληρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλείας για τον επιβάτη που θα καταλάβει αυτή τη θέση. Έχουμε έναν προβληματισμό και θα πρέπει να δούμε μήπως πρέπει να υπάρχουν κάποιες αυξημένες προδιαγραφές αυτής της θέσης. Άλλο να κάθεται ένας επαγγελματίας και άλλο ένας επιβάτης.

Σε σχέση με τα πρόστιμα του άρθρου 36, θα το δούμε. Υπάρχουν κάποιες διαφωνίες στο θέμα της ποινής φυλάκισης των έξι μηνών. Θα το δούμε όμως και στη συνέχεια της συζήτησης.

Στο άρθρο 37, σχετικά με την αντικατάσταση παλαιών οχημάτων και κυκλοφορία νέων οχημάτων μεταχειρισμένων ή μεταχειρισμένων με έτος κατασκευής εντός πενταετίας.

Τώρα, έχουμε μια ένσταση στη σκοπιμότητα της πενταετίας. Άλλο η αναβάθμιση κατηγορίας εκπομπών να είναι π.χ. κατηγορίας EURO6, αλλά γιατί να μην είναι και πέρα της πενταετίας. Εννοείται ότι υπάρχουν και πρέπει να γίνονται οι κατάλληλοι τεχνικοί έλεγχοι για όλα τα οχήματα. Γιατί υπάρχουν και διαφορετικές απόψεις από αυτές που ακούστηκαν χθες στην ακρόαση των φορέων, από άλλους φορείς που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον κλάδο που δεν συμφωνούν με αυτή τη διάταξη και υπάρχουν και προβλήματα σε εξέλιξη παραγγελιών οχημάτων, που είναι πέρα της πενταετίας.

Στο άρθρο 38, ως προς την ανάθεση δρομολογίων από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στα οικεία ΚΤΕΛ, αλλά και σε ΚΤΕΛ από άλλες περιφερειακές ενότητες. Είπαμε ότι υπάρχουν διάφορα θέματα, σχετικά με τα οχήματα και τις προδιαγραφές των οχημάτων αυτών για να εκτελέσουν ιδιαίτερα αστικά δρομολόγια.

Και φυσικά, αναφερθήκαμε στην δυνατότητα οι ίδιοι οι Οργανισμοί να μισθώσουν μεταχειρισμένα ΚΤΕΛ και φυσικά με την ενίσχυση των Οργανισμών, όπως ακούστηκε και στην ακρόαση των φορέων, μπορεί να αξιοποιηθούν οχήματα που είναι ακινητοποιημένα με κατάλληλες συντηρήσεις, παράλληλα και με μίσθωση μεταχειρισμένων. Βεβαίως, κατανοούμε το πρόβλημα, πρέπει να βρεθούν οι λύσεις, πρέπει το κοινό να εξυπηρετηθεί, αλλά πρέπει και το συγκοινωνιακό έργο που έχει αυτό το δημόσιο χαρακτήρα να παραμείνει στους Οργανισμούς Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Και φυσικά, απορούμε πως έρχεται σήμερα αυτή η διάταξη, όταν η Ν.Δ. έχει καταψηφίσει την αντίστοιχη διάταξη με το άρθρο 54, του νόμου 4568 του ΄18.

Για το τρίτο μέρος, έχουμε πει ότι είναι θετική η ρύθμιση για τις προσωρινές άδειες οδήγησης μετά την ταλαιπωρία που είχαν υποστεί οι συμπολίτες μας στην πρώτη φάση της έκδοσης αδειών, που είχαν ήδη καθυστερήσει.

Προχωρώ στο 4ο μέρος, στο άρθρο 49. Ορίζονται τα προσόντα Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν ξέρω αν αυτή η αλλαγή συνιστά προσαρμογή προσόντων σε κάτι που μπορεί να έχει σχέση με αυτή τη θέση μελλοντικά, αλλά εκείνο που είναι ουσιαστικό είναι η ανάγκη για ολοκλήρωση της συγκρότησης και λειτουργίας στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων αυτής της Επιτροπής.

Τώρα στο άρθρο 54, θα ήθελα να δούμε και στις επόμενες συζητήσεις μέχρι την Ολομέλεια την δυνατότητα μιας παράτασης συνολικά της λειτουργίας για όλα τα πρατήρια των περιπτώσεων με απαγορευτικές χρήσεις, ανεξάρτητα από το στάδιο προσαρμογής του οποίου βρίσκονται ή διαδικασιών για τις απαιτήσεις ασφάλειας που προβλέπονται. Να λυθεί δηλαδή μια και καλή το πρόβλημα για όλα τα πρατήρια, δίνοντας αυτό το εξάμηνο και τη δυνατότητα σε όλους να λειτουργούν μέχρι τότε και μέχρι τότε να λάβουν τα μέτρα που πρέπει. Σχετικά με το άρθρο 55, θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση μόνο. Πώς ορίζονται αυτές οικονομικές προϋποθέσεις για την ανάκτηση απαλλοτριωθέντων ακινήτων; Αλλά, δεν έχουμε αντίρρησή, καταρχήν, σε αυτή τη διάταξη.

 Στο άρθρο 56, θεωρούμε ότι θα ήταν θετικό να συσταθούν δύο επιτροπές. Μία για την Αθήνα και μία για τη Θεσσαλονίκη, για τις ιατρικές εξετάσεις των οδηγών.

 Για το άρθρο 59, είπαμε και στην τοποθέτηση μας στην πρώτη συνεδρίαση, ότι για την εταιρεία αυτή θεωρούμε ότι σε σχέση με το ρόλο και τις αρμοδιότητες που έχει και το έργο που θα πρέπει να προκύπτει από τη λειτουργία της, η σύνθεση της να αντιστοιχεί σε όλη αυτή την σημασία των αναπλάσεων που είναι στην ευθύνη της και που καθορίζουν τη φυσιογνωμία της πόλης και το μέλλον της.

 Άρα, κατά τη γνώμη μας, θα πρέπει με αποφασιστικό λόγο να υπάρχουν στη διοίκηση εκπρόσωποι και από άλλους φορείς. Δηλαδή, να μην είναι μόνο τα Υπουργεία και η πλειοψηφία του Δήμου και η Περιφέρεια Αττικής και το Τεχνικό Επιμελητήριο και οι επιστημονικοί σύλλογοι, όπως οι αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι- χωροτάκτες.

 Φυσικά, το Δ.Σ. πρέπει να εξυπηρετεί αυτή καθαυτή την προοπτική της πόλης. Και εννοείται, ότι συνδέεται τη λειτουργία της με πολλά εμβληματικά έργα, όπως για παράδειγμα, ήταν τα ολυμπιακά έργα ή τώρα το ελληνικό και ότι προκύψει για το μέλλον, διότι οι πόλεις δεν επεκτείνονται, απ' ό,τι ξέρουμε, απαιτούν μια διαχείριση που το έργο της ανάπλασης είναι πολύ σημαντικό.

 Στο άρθρο 60, προβλέπεται κατά παρέκκλιση του νόμου για την κινητικότητα των δημοσίων υπαλλήλων και δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό να μετακινεί δικηγόρους που τελούν σε καθεστώς πάγιας αντιμισθίας.

 Σε αυτό, κύριε Υπουργέ, είμαστε αντίθετοι, γιατί η διάταξη προβλέπει διαδικασία κατά παρέκκλιση κάθε γενικής και ειδικής διάταξης. Οι υφιστάμενες διατάξεις αναφέρονται σε μετατάξεις και μεταφορές μόνο εντός των φορέων της γενικής κυβέρνησης, όχι στους εκτός και το άρθρο 33 του ν. 4482/17, αφορά σε υπαλλήλους, μια ιδιότητα που δεν έχουν οι δικηγόροι που υπηρετούν με πάγια αντιμισθία.

 Εδώ φαίνεται, ότι υπάρχει μια καταστρατήγηση των κανόνων δεοντολογίας στη δημόσια διοίκηση και μια ευνοϊκή μεταχείριση έναντι των υπαλλήλων. Δεν ξέρω, θα μεταφέρονται και τα τυχόν προνόμια που έχουν στους φορείς εκτός κυβέρνησης, όταν θα παίρνουν κάποια άλλη θέση; Γι' αυτό, σε αυτό το άρθρο, δεν συμφωνούμε.

 Στο άρθρο 64, σε σχέση με τα προσόντα του προέδρου της ΟΑΚ Α.Ε, αυτή η διάταξη αντικαθιστά τον γενικό γραμματέα αποκεντρωμένης διοίκησης με έναν πρόεδρο. Είναι ένα θέμα, ένας προβληματισμός. Αλλά, ο μεγαλύτερος προβληματισμός είναι τι γίνεται με τις αρμοδιότητες αυτής της εταιρίας και εάν θα μπορέσουν να συνδεθούν σε συνεργασία με την περιφέρεια Κρήτης και με το έργο του βόρειου οδικού άξονα Κρήτης.

 Στο άρθρο 65, υπάρχει αυστηροποίηση των κυρώσεων. Είναι πάρα πολύ αυστηρές, αλλά όπως είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση, αυτό που έχει σημασία είναι να υπάρχει σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης, το οποίο λίγο ως πολύ επειδή είναι γνωστό τι μπορεί να συμβεί για να υπάρξει διακοπή, θα πρέπει να είναι ολοκληρωμένο αλλά κυρίως να υπάρξει ο συντονισμός.

 Είχαμε το παράδειγμα της Μαλακάσας με την απίστευτη ταλαιπωρία που ήταν φανερή η έλλειψη του συντονισμού.

 Για το άρθρο 66, είπαμε ότι μεταφέρεται η μονάδα υποβρυχίων αποστολών στο Σκαραμαγκά με χρηματοδότηση που θα εκταμιευθεί από το ΤΑΥΠΕΔ. Δεν θα πάνε στην εξυπηρέτηση του δημόσιου χρέους, αλλά θα πάμε στην κατασκευή αυτού του έργου. Θεωρούμε ότι καλώς γίνεται.

 Στο άρθρο 67, με τις διαπιστωτικές πράξεις για τους αυθαίρετους χώρους εντός του ελληνικού, ούτως ώστε να προχωρήσουν μετά οι κατεδαφίσεις, υπάρχει ένα ζήτημα αρμοδιοτήτων, γιατί γίνεται από τον Υπουργό Ανάπτυξης. Όλο αυτό το πλαίσιο φαίνεται προβληματικό.

 Τώρα, το ότι η εταιρία ΛΑΜΔΑ θα προχωρήσει στις εργασίες πριν την μεταβίβαση των μετοχών, να προχωρήσει, αλλά αρκεί εκ των υστέρων να μην υπάρχουν οικονομικές απαιτήσεις. Ελπίζουμε ότι θα λυθεί με τον καλύτερο τρόπο. Κάτι είπε ο κ. Οικονόμου προχθές. Βέβαια, οι ρυθμίσεις αυτές αποτελούν ένα δείγμα των καθυστερήσεων, που υπάρχουν και των εκκρεμοτήτων που υπάρχουν και που συνιστούν καθυστέρηση στην υλοποίηση της επένδυσης και δεν αναφέρομαι και στις ενστάσεις που εκκρεμούν.

Τέλος, στο άρθρο 68 από ό,τι είδαμε η απαλοιφή αυτών των εδαφίων θέλουμε, να πιστεύουμε ότι γίνεται επειδή το περιεχόμενό τους καλύπτεται από το άρθρο 30 του νόμου 4638, διαφορετικά θα ήταν λίγο μετέωρο αυτό το άρθρο χωρίς αυτές τις αναφορές. Ας μας το διευκρινίσετε, όταν τοποθετηθείτε, κ. Υπουργέ.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Χρήστο Γκόκα.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε., κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με την ομιλία του κ. Υπουργού επιβεβαιώνεται η ταχύτητα, που θέλει, να τρέξει με προσφορές και εκπτώσεις τη διευκόλυνση των επιχειρηματικών ομίλων, να αποκτήσουν ακόμα υψηλότερη κερδοφορία και να συγκεντρώσουν κι άλλη κρατική περιουσία και πλούτου.

Το σύνολο του νομοσχεδίου για τα άρθρα του είναι στα πλαίσια της πολιτικής της Κυβέρνησης, αλλά και των άλλων αστικών κομμάτων, δηλαδή, της απελευθέρωσης συνολικά των μεταφορών που υλοποιείται με συνέπεια και συνέχεια κι από την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και αποσκοπεί στη συγκέντρωση και συγκεντροποίηση στον κλάδο των μεταφορών. Βεβαίως το αποτέλεσμα είναι γνωστό. Ήδη υπάρχουν, απλώς, θα ενταθεί. Δηλαδή, οι εναπομείναντες αυτοαπασχολούμενοι να περιοριστούν ακόμη πιο δραστικά μέχρι την εξαφάνισή τους.

Από την αρχή θα ήθελα, να ξεκαθαρίσω τη θέση του Κ.Κ.Ε.. Εμείς, λέμε, ότι για να ικανοποιηθούν οι πραγματικές ανάγκες μετακίνησης του λαού σε όλη την επικράτεια, χρειάζεται η δημιουργία ενός ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών με κεντρικό σχεδιασμό, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες μετακίνησης και όχι με γνώμονα την κερδοφορία των κοινοπραξιών κι επιχειρηματικών ομίλων. Μόνο έτσι μπορούν, να εξασφαλισθούν απρόσκοπτες φθηνές, σύγχρονες, ασφαλείς, 365 μέρες το χρόνο μεταφορές που θα καλύπτουν τις λαϊκές ανάγκες.

Ξέρουμε ότι η θέση μας αυτή είναι σε αντίθεση με την πολιτική των αστικών κομμάτων. Ξέρουμε ότι για να υλοποιηθεί, θέλει κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής και η οικονομία να αλλάξει χέρια, δηλαδή, να εξυπηρετεί, πραγματικά, τις ανάγκες του λαού και όχι το κέρδος των καπιταλιστών. Ήθελα, να το διευκρινίσω, γιατί κι από αυτή τη σκοπιά κρίνουμε νομοσχέδιο.

Επιλεκτικά, θα μιλήσουμε για ορισμένα άρθρα, γιατί δεν είναι δυνατόν, να πούμε για όλα. Στο κεφάλαιο για τα Υδατοδρόμια συνεχίζετε από εκεί, που σταμάτησε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Είναι ένας νέος τομέας κερδοφορίας. Πηγάζει από τις απαιτήσεις, που δημιουργεί η αύξηση του τουρισμού και όχι η ανάγκη εξυπηρέτησης απομακρυσμένων νησιών ή η αεροδιακομιδή κάποιο ασθενών από νησιά που δεν έχουν πρόσβαση. Δεν αμφισβητούμε τις προθέσεις ότι θα εξυπηρετηθούν και τέτοιες ανάγκες, όμως η παροιμία λέει ότι «κοντά στο βασιλικό ποτίζεται και η γλάστρα». Αυτό θα γίνει.

Να σας πω, όμως, ότι δημιουργείται το ερώτημα, πως και για τα απομακρυσμένα νησιά δεν υπάρχει υποδομή, πάλι δε θα μπορούν, να εξυπηρετηθούν κι ούτε πάει κανείς, να φτιάξει υδατοδρόμιο μόνο για τέτοιες ανάγκες, αλλά μόνο για το κέρδος. Το λέω, γιατί μπορεί να θέλετε, να εξυπηρετηθούν, αλλά εάν δεν υπάρχουν υποδομές, δε θα γίνει.

Στο άρθρο 3 επεκτείνεται η ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων ακόμα και σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, όπως λέτε «για να ενισχυθεί το τουριστικό προϊόν». Όμως, δεν πήραμε απάντηση, πόσο ασφαλές είναι αυτό για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος, όπως κι από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) δεν υπήρξαν ξεκάθαρες απαντήσεις. Είπαν ότι «θα το προσπαθήσουν», αυτό καταλάβαμε.

Βεβαίως, και με τον προηγούμενο νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, ακόμα και σε περιοχή Natura 2000 μπορούσαν, να φτιάξουν, εάν συμφωνούσε το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μόνο τότε θα μπορούσε, να δημιουργηθεί υδατοδρόμιο και, βεβαίως, δεν θεωρούμε δύσκολο, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, να δίνει τέτοιες άδειες, εδώ έδωσε για ανεμογεννήτριες.

Φυσικά, για όλα αυτά ο επενδυτής δεν θα βάλει και άφθονο χρήμα από την τσέπη του, γιατί μπορεί να ακούμε επενδύσεις, αλλά είναι και εκ του ασφαλούς. Γιατί, η δημιουργία υδατοδρομίων έχει ενταχθεί στις στρατηγικές επενδύσεις, θα έχει χρηματοδότηση από κοινοτικά προγράμματα, από εθνικούς πόρους, από αναπτυξιακούς νόμους κ.λπ.. Στο άρθρο 8, σχετικά με την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης κατά τη χορήγηση άδειας ίδρυσης. Μειώνετε τον αριθμό των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου και κυρίως δεν απαιτούνται αυτά που έχουν να κάνουν με το πρόγραμμα ασφάλειας, αυτό μας ανησυχεί. Εσείς, βεβαίως, το παρουσιάζετε ως πλεονέκτημα, γιατί βάζετε μπροστά την ταχύτητα, όμως δεν ιεραρχείτε τις ανάγκες των ανθρώπων, αλλά έτσι είναι βάζετε μπροστά το καπιταλιστικό κέρδος, τι να κάνουμε, διαφωνούμε. Στο άρθρο 13 καταργείται η δημιουργία του Κέντρου Παρακολούθησης Υδατοδρομίου για την εποπτεία της υδάτινης περιοχής του υδατοδρομίου. Στο άρθρο 24 αυξάνεται ο αριθμός των ζευγών κινήσεων στις αεροπορικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται. Δηλαδή, δίνεται έξι σε κάθε εταιρεία, όταν το νούμερο αυτό πριν ήταν 6 για όλες τις εταιρείες μαζί. Έτσι δεσμεύονται ακόμα μεγαλύτερες υδάτινες εκτάσεις, αλλά θα χρειαστεί και έλεγχος στο κομμάτι της ασφάλειας.

Στο Κεφάλαιο 2, θέλω να θυμίσω ότι η ψήφιση του ν.4387/2010 έχει βρει αντίθετη την πλειοψηφία του κλάδου και κυρίως των αυτοαπασχολούμενων ιδιοκτητών φορτηγών δημόσιας χρήσης, γιατί προωθεί τον εκτοπισμό των μικρών αυτοαπασχολούμενων του κλάδου και θεσπίζει μέτρα, που ευνοούν τη συγκέντρωση του μεταφορικού έργου στα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα. Η αντίθεση της πλειοψηφίας του κλάδου είχε τότε εκφρασθεί και με πολυήμερες κινητοποιήσεις, μαζικά συλλαλητήρια, απεργίες, ακόμη και την κατάληψη εθνικού οδικού δικτύου. Βεβαίως, επιβεβαιώθηκαν για αυτή την αντίδρασή τους, γιατί πολλοί εκτοπίστηκαν. Στο άρθρο 28 επαναδιατυπώνονται τα άρθρα 2,4 και 5 του ν.3887/2010 με την εισαγωγή επιμέρους ρυθμίσεων. Διορθώνουν, βεβαίως ορισμένες δυσλειτουργίες, που προέκυψαν, χωρίς όμως να αλλάζει την ουσία και το στόχο της συγκεντροποίησης. Το άρθρο 29 αφορά σε άδειες ταξινόμησης φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, σε υδατοκαλλιεργητικές επιχειρήσεις και έκδοση αδειών Φ.Ι.Χ. σε φυσικά και νομικά πρόσωπα.

Το άρθρο 30, τροποποιεί μια σειρά διατάξεων του ν.3446/2006, που αφορούν ρυθμίσεις της κυκλοφορίας οχημάτων. Αφορά κυρίως τροποποιήσεις διαδικαστικού χαρακτήρα, που σχετίζονται με τα μικτά κλιμάκια ελέγχου κυκλοφορίας οχημάτων οδικών μεταφορών και σε προσαρμογή με μεταγενέστερες διατάξεις, ενώ προχωρά σε αλλαγές στο εύρος των προστίμων για παραβάσεις οχημάτων οδικών μεταφορών. Εμείς λέμε, ότι συνολικά δεν αλλάζει ουσιαστικά το πνεύμα και τις ρυθμίσεις του προηγούμενου νόμου, ενώ με την παράγραφο 4 προσαρμόζεται στους κανονισμούς της Ε.Ε. για τον έλεγχο και την παραπομπή οχημάτων σε συνεργείο για έλεγχο ταχογράφου.

Το άρθρο 31 τροποποιεί διατάξεις του ν.4611/2019, σχετικά με τη ρύθμιση οφειλών σε φορείς κοινωνικής ασφάλισης κ.λπ.. Προβλέπονται ορισμένες αλλαγές, σχετικά με το αποδεικτικό της ασφαλιστικής ενημερότητας για μεταβίβαση αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, που προβλέπουν και όλοι οι προηγούμενοι νόμοι, ωστόσο έχουν δημιουργήσει τεράστιο πρόβλημα σε χιλιάδες αυτοαπασχολούμενους, που είναι φορτωμένοι με χρέη και δεν μπορούν να μεταβιβάσουν άδεια.

Με τις προτεινόμενες αλλαγές δεν αντιμετωπίζεται το πρόβλημα στο σύνολό του. Πρόκειται για ημίμετρο που θα συνεχίσει να κρατάει εγκλωβισμένους πολλούς αυτοαπασχολούμενους, που δεν έχουν άλλη λύση από τη μεταβίβαση. Στο άρθρο 32, είναι μέτρο στα πλαίσια απελευθέρωσης αγοράς-μίσθωσης οχημάτων δημόσιας χρήσης. Ανάριθμα ονομάζονται τα οχήματα, που δεν έχουν ακόμα εφοδιαστεί με αριθμό κυκλοφορίας. Με βάση τον νόμο δίνεται η δυνατότητα μίσθωσης εισαγωγής οχημάτων, που δεν έχουν ακόμα προμηθευθεί αντίστοιχο αριθμό κυκλοφορίας. Είναι ένα μέτρο που διευκολύνει και τους εισαγωγείς, αλλά και τους μισθωτές που κατά τεκμήριο είναι μεγάλες εταιρείες και δεν αφορά αυτοαπασχολούμενους. Θα ήθελα να πω για το άρθρο 36, ενοποιούνται τα πρόστιμα στους οδηγούς ή ιδιοκτήτες οχημάτων που ασκούν μεταφορές, που έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή όταν εισπράττονται μεγαλύτερα του αναγραφόμενου πρόστιμα.

Το άρθρο 40, αφορά δύο άρθρα λειτουργίας των εταιριών ηλεκτρονικής τηλεφωνικής διαμεσολάβησης υπηρεσιών ατομικής μεταφοράς. Στην πράξη η Ν.Δ. κρατά αυτούσια τα άρθρα επιβεβαιώνοντας, ότι το κράτος έχει συνέχεια και σε αυτό το επίπεδο. Η μόνη διαφοροποίηση αφορά τη διαμεσολάβηση μέσω ταξί. Η εταιρία διαμεσολάβησης αντί να εκδίδει δύο διαφορετικά φορολογικά στοιχεία εκδίδει ένα μόνο προς τον νέο οδηγό και στη συνέχεια υποχρεώνεται ο οδηγός, να εκδίδει απόδειξη προς τον πελάτη. Θεωρούμε ότι είναι επουσιώδης η διαφορά στα περισσότερα από αυτά, επειδή είναι καθαρά διαχειριστικά, θα εκφραστούμε το παρόν.

Θα ήθελα να πω για το άρθρο 33, επειδή αφορά τα ΚΤΕΛ διευκολύνει τις διαδικασίες προσλήψεων/απολύσεων στο προσωπικό του ΚΤΕΛ, μετακινήσεων, αλλαγή ειδικότητας του. Γενικά λύνει τα χέρια στην εργοδοσία να μπορεί να χειρίζεται, όπως βολεύει το εκάστοτε ΚΤΕΛ στη διαχείριση του προσωπικού του και βέβαια, υπάρχουν και οι ξεχωριστές ρυθμίσεις για τις επιδοτήσεις, για ανανέωση οχημάτων, για την διευκόλυνση αγοραπωλησίας. Με λίγα λόγια, η προϋπόθεση της συναίνεσης του εργαζομένου στα ΚΤΕΛ για τη μεταβολή της ειδικότητας του η οποία θεσμοθετεί, ουσιαστικά, τον εργαζόμενο να κάνει όλες τις δουλειές, ανάλογα όπως βολεύει την εταιρία. Βέβαια, διευρύνονται και τα καινούργια προνόμια των επιχειρήσεων του ΚΤΕΛ και των διοικήσεων, όμως, είναι στα πλαίσια απελευθέρωσης των μεταφορών, γι’ αυτό «κτυπιούνται» εργασιακά δικαιώματα. Εγώ θα ήθελα να θυμίσω τα αιτήματα που έχουν για ανθρώπινα ωράρια επταήμερο, πενταήμερο, 35ωρη εβδομαδιαία εργασία, μισθούς που να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες, αλλά και σύνταξη για όσους εργάζονται οδηγοί και ειδικότερα στα βαριά και ανθυγιεινά στα 55 για τους άνδρες και 50 για τις γυναίκες.

Στο άρθρο 56, είπα και στην προηγούμενη συνεδρίαση, βεβαίως, αυτές οι διατάξεις προβλέπονται και από τον προηγούμενο νόμο που ψήφισε ο ΣΥΡΙΖΑ, τον Οκτώβρη του 2018, όμως συστήνεται Ειδική Επιτροπή οριστικής εκτίμησης ικανότητας οδηγών, με σκοπό την οριστική απομάκρυνση τους από την ειδικότητα αυτή. Δεν αναφέρεστε καθόλου στη βιολογική καταπόνηση των εργαζομένων οδηγών στα χρόνια προϋπηρεσία τους, στην πρόληψη για την ιατρική που προφανώς δεν είχαν κατά τη διάρκεια της εργασίας τους, αλλά και στα αίτια της σωματικής βλάβης. Βασικό ζήτημα που προκύπτει και αυτό το τονίζουμε, ότι δεν διασφαλίζει τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων που η Επιτροπή θα τους κρίνει σαν ανίκανους προς εργασία οδηγούς.

 Στο άρθρο 65, καλά κάνατε κ. Υπουργέ και το διευκρινίσατε. Βεβαίως υπήρχε νομικό κενό, ήταν και τα προβλήματα που προέκυψαν από το χιόνι στη Μαλακάσα, όμως πρέπει να υπάρξει και τεχνητή βελτίωση στη διατύπωση, για να μην μπερδεύει αυτή την επιτροπή που φτιάχνετε. Να μην βάζουν δηλαδή, πρόστιμα του ενός εκατομμυρίου ευρώ σε διαμαρτυρόμενος απεργούς, γιατί δεν είχαν να πληρωθούν ή για οποιαδήποτε λόγο. Δεν πάει κανείς στον εθνικό δρόμο γιατί «έτσι του κάνει κέφι».

Τώρα, για το άρθρο 66 και 67 τοποθετηθήκαμε.

Να πω, ότι για το Ελληνικό ξαναδιάβασα προσεκτικά και τα Πρακτικά. Αυτό που καταλαβαίνω και εάν θέλετε να μας διορθώσετε, στο όνομα ότι πρέπει να παραδοθεί «καθαρό» από παρανομίες το Ελληνικό στον επενδυτή, βάζετε μπουλντόζες με λεφτά, ουσιαστικά, του κρατικού Προϋπολογισμού, δηλαδή του λαού. Άρα, ο επιχειρηματικός όμιλος θα μειώσει τις δαπάνες του. Δηλαδή, είναι μια μορφή επιδότησης.

Σε αρκετά άρθρα θα εκφράσουμε με το παρόν, γιατί είναι διαχειριστικά και απλοποιούν διαδικασίες. Όμως ο τελικός στόχος είναι ο ίδιος, είναι η απελευθέρωση, συγκέντρωση και συγκεντροποίηση στον κλάδο των μεταφορών. Θα διευκολύνουν κέρδη επιχειρηματικών ομίλων, θα δυσκολέψουν και θα παιδέψουν τη ζωή στις μετακινήσεις των λαϊκών στρωμάτων, που «κακά τα ψέματα» και τα εισιτήρια είναι ακριβά, αλλά και αργοπορούν σε πολλές περιπτώσεις.

Θα εκφράσουμε με το κατά στο σύνολο του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε., την κυρία Μανωλάκου.

 Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Κρίτων-Ηλίας Αρσένης.

 **ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής Του ΜέΡΑ25):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να ζητήσω συγγνώμη από τους πολίτες για την απουσία μου από την πρωτολογία της συζήτησης επί της αρχής, αλλά και τη διαβούλευση, για λόγους υγείας, αλλά τώρα είμαι σε θέση να εκφραστώ σε αυτό το κομμάτι της παρέμβασης, το οποίο είναι πολύ ουσιαστικό, την κατ' άρθρο συζήτηση.

 Η καρδιά του νομοσχεδίου είναι ότι ξαφνικά, η άδεια ίδρυσης των υδατοδρομίων η οποία μέχρι στιγμής ανήκει στο Δημόσιο, θα μπορεί να δίνεται και σε ιδιώτη. Η άδεια λειτουργίας και πριν ανήκε στο Δημόσιο, σε ΣΔΙΤ ή σε ιδιωτικό φορέα. Αυτό που είναι εντυπωσιακό με αυτό που γίνεται, είναι ότι υπάρχει μια πλήρης έλλειψη ελέγχου και σχεδιασμού για το που θα ανοίγονται υδατοδρόμια.

 Δηλαδή, δεν υπάρχει ένα χωροταξικό, δεν θα υπάρχει ένας έλεγχος για την διάρθρωση, για τον χάρτη των υδατοδρομίων και για τα προβλήματα συσωρευτικά, για τις αλληλοκαλύψεις ή οποιοδήποτε άλλο ζήτημα που θα προκαλούν. Σε μια χώρα χωρίς χωροταξία, θα πάμε το ζήτημα της έλλειψης χωροταξίας στα άκρα.

Τι θα γίνει με τις ΑΕΠΟ των λιμανιών, όπου δεν υπάρχουν; Στο άρθρο 2, για τις εγκαταστάσεις, όλα παραπέμπονται σε Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις με πολύ λίγες προδιαγραφές. Ενώ στο άρθρο 13, στην ουσία καταργείται η δημιουργία του κέντρου παρακολούθησης υδατοδρομίου, για την εποπτεία της υδάτινης περιοχής του υδατοδρομίου.

Υπάρχουν και άλλα προβλήματα. Θα αναφερθώ σε ένα τοπικό ζήτημα. Αυτήν τη στιγμή στο Φαληρικό Δέλτα, η Περιφέρεια σχεδιάζει και θέλει να χωροθετήσει το μεγάλο υδατοδρόμιο της Αθήνας, σε συνδυασμό με το λιμάνι και την προβλήτα της κρουαζιέρες. Αυτή τη στιγμή, λόγω της κρουαζιέρας, η επιβάρυνση για τον Πειραιά είναι συγκλονιστική. Η επιβάρυνση για την υγεία των πολιτών στον Πειραιά είναι συγκλονιστική, εξού και οι αντιδράσεις για τι νέες 7 θέσεις κρουαζιέρες. Υπάρχουν κάποιες δηλώσεις που τελικά μπορεί να γίνουν δύο, αλλά σε κάθε περίπτωση η προβλήτα για τις 7 θα κατασκευαστεί. Έχουμε τη διεύρυνση αυτής της επιβάρυνσης, μαζί θα βάλουμε και την επιβάρυνση από το υδατοδρόμιο. Μια παντελής έλλειψη χωροταξίας και μια παντελής έλλειψη των προβλημάτων που δημιουργούνται από αυτές τις αποφάσεις, των ιδιωτικών πλέον φορέων.

Όσον αφορά στο άρθρο 65 για τις κυρώσεις σε περίπτωση διακοπής της κυκλοφορίας, συμφωνούμε πάρα πολύ, ότι πρέπει να υπάρχει οπωσδήποτε μια διευκρίνιση, ότι αυτά αφορούν όταν υπάρχει διακοπή κυκλοφορίας λόγω ευθύνης του διαχειριστή και όχι για κάποια κινητοποίηση που όπως ξέρουμε πολλές φορές εύλογα χρειάζεται να γίνει. Επίσης, όσον αφορά τα ΚΤΕΛ και πάλι εδώ πέρα βλέπουμε ότι πλέον οι εργαζόμενοι είναι απροστάτευτοι στα χέρια των ιδιοκτητών των λεωφορείων . Αλλά επιτρέψτε μου να περάσω στο μεγάλο ζήτημα αυτού του νομοσχεδίου και αυτό δεν είναι τα Υδατοδρόμια και τα δωράκια που γίνονται σε πολύ μικρούς επιχειρηματίας ή μεγάλους.

 Έχουμε το θέμα του ελληνικού που είναι το μεγάλο δώρο σε έναν μεγάλο επιχειρηματία. Για την ακρίβεια έχουμε κάτι απροκάλυπτο, η κυβέρνηση είχε πει ότι είναι έργο σημαντικό εμβληματικό για αυτήν το Ελληνικό και ότι μόλις πάρει την εξουσία θα μπουν οι μπουλντόζες. Ένα εξάμηνο μετά δεν μπήκε καμία μπουλντόζα και προσπαθεί να αλλάξει αυτή την εικόνα, έστω και με χρήματα των Ελλήνων πολιτών,ωστε να μπουν κάποιες μπουλντόζες. Ο λόγος που δεν προχωρά το έργο είναι η χρηματική υσπραγή της label…, θα σας θυμίσω την οικονομική κατάσταση όταν έκανε την προσφορά για το ελληνικό. Είχε ζημιές 51εκατ. € ίδια κεφάλαια μόλις 330 εκατομμύρια ευρώ, δανειακές υποχρεώσεις 593 εκατομμυρίων ευρώ, από τις οποίες τα 327 μακροπρόθεσμες, καθώς και 189 ακίνητα προσημειωμένα για το δάνειο. Σε αυτή την εταιρεία λοιπόν επιλέχθηκε να δοθεί το συγκεκριμένο έργο.

Η ίδια η εταιρεία δεν κατάφερε ποτέ να κάνει επαρκή αύξηση του κεφαλαίου, παρόλο και το δάνειο που πήρε 900 εκατομμύρια ευρώ από τις καταχρεωμένες ελληνικές τράπεζες στις οποίες δίνατε άλλα 12 δις βάσει του προγράμματος Ηρακλής για να τις ξεχρεώσετε και να τις φέρετε σε μια βιώσιμη κατάσταση. Και όμως είχε πάρει τα 900 εκατ. από την Eurobang και την Πειραιώς παρόλα αυτά δεν έφτασε το ποσό που χρειάζεται . Αναζητεί ακόμα εργολάβους που θα αναλάβουν τμήματα του έργου, αποκλείει όμως κάθε άλλο επενδυτή για να έχει μόνο αυτή τον έλεγχο αυτού του έργου.

Αυτό το έργο το οποίο για εμάς είναι μια επένδυση στην καταστροφή ένα αντιπαράδειγμα για αυτό που πρέπει να γίνει στη διαχείριση όσον αφορά την πρόσβαση του πολίτη σε ένα χώρο που λείπει από την Αθήνα όσον αφορά την βιωσιμότητα των τοπικών και εμπορικών κέντρων είτε αυτό είναι Γλυφάδα είτε είναι όλο το παραλιακό μέτωπο όσον αφορά τις δράσεις που πρέπει να κάνουμε για την κλιματική αλλαγή.

Ερχόμαστε τώρα λοιπόν, να διατυμπανίσει η κυβέρνηση την έναρξη των εργασιών μέσω κατεδαφίσεων. Ένας δεύτερος λόγος, πέραν των επικοινωνιακών σας λόγων, είναι να διασώσετε την μετοχή της εταιρείας, η οποία έχει αρχίσει και υποχωρεί ακριβώς λόγω των καθυστερήσεων των έργων.

Τώρα, με το άρθρο 67 στην ουσία νομιμοποιείτε όλες τις υφιστάμενες καταστάσεις μετά την έκδοση των διαπιστωτικών πράξεων από τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων που προφανώς δεν είναι ο ρόλος του. Αυτός θα ήταν ο λόγος του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας στο κομμάτι της χωροταξίας, δηλαδή, οι οποίες θα έχουν … κατεδάφισης. Οι κατεδαφίσεις αυτές θα γίνουν πριν την αγοραπωλησία των μετοχών της Ελληνικό Α.Ε. και πριν ο επενδυτής καταβάλλει, έστω και ένα ευρώ. Τα έξοδα 70 εκατομμυρίων ευρώ, όπως υπολογίζεται θα πληρωθούν από τους φορολογούμενους πολίτες. Τώρα, πώς το καταφέρατε αυτό, να γίνει αυτή η υφαρπαγή των χρημάτων του δημοσίου χρήματος; Θα εκδοθεί απόφαση από το Υπουργείο Ανάπτυξης και επενδύσεων η οποία εγκρίνει την εκτέλεση εργασιών κατεδάφισης με δαπάνη και από τον αγοραστή ή εγγυητή, δηλαδή είτε… μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Μετά την παρέλευση αυτού του χρονικού διαστήματος έστω και αν δεν έχει γίνει ούτε μία κατεδάφιση αυτό δεν έχει καμία επίπτωση στον επενδυτή. Αντίθετα οι κατεδαφίσεις θα γίνουν με έξοδα της ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. η οποία βάσει του καταστατικού της, μπορεί να χρηματοδοτείται από εθνικούς πόρους για την εκτέλεση των έργων της. Επομένως, κατά πάσα πιθανότητα, τα έργα θα τα κατεδαφίσουν, θα τα πληρώσουμε εμείς και η ανάθεση κατεδαφίσεων στον επενδυτή είναι προσχηματική.

Το άρθρο 68 του πολυνομοσχεδίου, τροποποιεί τον ν.4638/2019, όσον αφορά την επικύρωση της περίφημης πράξης νομοθετικού περιεχομένου, προς το χειρότερο. Καταργεί την αυτόματη παράδοση κοινόχρηστων χώρων, προσέξτε το, ακούω, φορέας διαχείρισης κοινοχρήστων, που είχε φτιάξει ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και φαίνεται, ότι στην πρόθεσή σας είναι να δώσετε απευθείας τους κοινόχρηστους χώρους στον επενδυτή. Είμαστε κατά αυτού του νομοσχεδίου, όπως καταλαβαίνετε, είμαστε ενάντια και των δύο άρθρων για το Ελληνικό και θα τοποθετηθούμε επί του συνόλου των άρθρων στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό ο Αντιπρόεδρος 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, Καλαφάτης Σταύρος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τσίπρας Γεώργιος, Μπάρκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, δεν μας κάνατε σαφές, όσον αφορά στο θέμα της διάρκειας των αδειών, που είναι πάρα πολύ κρίσιμο. Η ανακλητότητα. Γιατί σας ενοχλούσε να ανακαλείται η άδεια, όπως ίσχυε πριν, μετά αν παρέλθουν δυόμισι χρόνια χωρίς να υπάρξει θετικό έργο; Επίσης, λέει, η ανάκληση με σύμφωνη γνώμη του κατόχου της άδειας ίδρυσης. Από πού προκύπτει αυτό; Ξέρετε γιατί σας το λέω; Εμείς, είμαστε σαφείς, αν υπάρξει μια γκρίζα ζώνη, όπου η χρήση θα μπερδεύεται με την κυριότητα, δεν πρόκειται να το κάνουμε αποδεκτό. Πρέπει να είναι σαφές αυτό, γι' αυτό σας το τονίζω.

Όσον αφορά στον κανονισμό των ΚΤΕΛ, επαφίεται στους μετόχους. Όπως και εσείς το γνωρίζετε, τα ΚΤΕΛ απαρτίζονται από μετόχους, αλλά προσφέρουν δημόσιο έργο. Υπάρχουν, δηλαδή, κάποια πράγματα, που είναι κανονιστικής φύσεως, υπερβαίνουν την αρμοδιότητα των μετόχων. Δεν μπορεί να επαφίεται στους μετόχους, να «δεσμεύσουν» τον εαυτό τους, σε κάτι που η πολιτεία το θεωρεί αναγκαίο. Έπειτα, το να ψηφίζουν μέτοχοι για πολύ σοβαρά πράγματα διά εξουσιοδοτήσεως, αυτό έπρεπε να το έχετε ελέγξει περισσότερο. Δηλαδή, μπορεί να το θέλουν κάποιοι, αλλά, ξέρετε με πόσους διαφορετικούς τρόπους μπορεί να δοθεί μια εξουσιοδότηση; Γιατί το θέλουν αυτό οι μέτοχοι; Αναρωτηθήκατε;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Α.Ε. είναι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Κοιτάξτε, Α.Ε. είναι, αλλά να ψηφίζει δια αντιπροσώπου, δια εξουσιοδοτήσεως; Δηλαδή, να μαζέψει, με διαφόρους τρόπους ένας μέτοχος, υπάρχουν πολλοί τρόποι. Εξάλλου, εδώ, νομοθετείτε.

Η κυρία Πέρκα, σας το είπε με σαφήνεια για το Ελληνικό, γιατί έχει εργασθεί και επ΄ αυτού, άλλο να ξεκινήσουν τα έργα, με βάση ένα πλαίσιο νομοθετικό που υπάρχει και άλλο να κάνουμε ότι θα βάλουν μπροστά οι μπουλντόζες. Αν είναι να βάλουν μπροστά τις μπουλντόζες, μπορεί να οργανώσουν και ένα ράλι με μπουλντόζες στο Ελληνικό, να πάρουν κάποια πλάνα τα κανάλια με τις μπουλντόζες, αυτό μπορεί να γίνει με διάφορους τρόπους, δεν χρειάζεται να υπερβούμε το νομοθετικό πλαίσιο, ή να ακολουθήσουμε τέτοιου είδους οδούς.

Κλείνοντας, αυτό που σας είπα στην αρχή, σας είχαμε πει και στη προηγούμενη συνεδρίαση, πρέπει να αποφευχθεί το εμπόριο αδειών στα υδατοδρόμια. Επιχειρηματικότητα και ανάπτυξη ναι, αεριτζιδισμός και λαμογιά, από την πλευρά τη δική μας, όχι.

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

 **ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Δύο - τρεις μικρές παρατηρήσεις σχετικά με το υφιστάμενο σχέδιο, το οποίο, όπως είπαμε, είναι προς την θετική κατεύθυνση, γι' αυτό και το υποστηρίζουμε. Τρία, λοιπόν, σχόλια. Τα δύο για το θέμα των Υδατοδρομίων.

 Ένα σχόλιο επί του άρθρου 2, για τους χώρους αναμονής των επιβατών. Στο άρθρο 2 παράγραφος 1, προβλέπεται η ύπαρξη χώρων αναμονής των επιβατών πριν από τον έλεγχο των εισιτηρίων και επιπλέον χώροι αναμονής για την επιβίβαση. Η απαίτηση αυτών των διπλών χώρων των επιβατών, θα δημιουργήσει πρακτικά προβλήματα στα υδατοδρόμια, που θα δημιουργηθούν σε μικρά νησιά, λόγου χάρη στις Σχοινούσες, στην Κίμωλο και σε άλλα μικρά νησιά, όπου τα λιμάνια τους δεν έχουν μεγάλους διαθέσιμους χώρους για τους οικίσκους των Υδατοδρομίων. Άλλωστε, μετά τον έλεγχο τους, οι επιβάτες θα προωθούνται απευθείας στο υδροπλάνο για την επιβίβαση, ως εκ τούτου δεν υπάρχει λόγος να απαιτείται επιπρόσθετος χώρος αναμονής πριν την επιβίβαση. Έτσι, λοιπόν, προς την κατεύθυνση να βοηθήσουμε και τη νομοθέτηση, ενδεχομένως στις Υπουργικές Αποφάσεις θα μπορούσαν να υπάρξουν ρυθμίσεις για τους όρους των μικρών νησιών, αφού εντοπιστούν και οι διάφορες ιδιαιτερότητές τους.

 Τώρα, ένα σχόλιο για το άρθρο 12, για το πότε απαιτείται η ύπαρξη προσωπικού υδατοδρόμιου. Στο άρθρο 12 παράγραφος 2, προβλέπεται ότι: «Ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας Υδατοδρόμιου μπορεί να παραχωρήσει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο τη λειτουργία του Υδατοδρόμιου». Από πρακτικής πλευράς αυτή όλη η δυνατότητα του νόμου αυτή, θα εξυπηρετεί κυρίως λιμενικά ταμεία και περιφέρειες που θέλουν να αποκτήσουν ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας και έχουν τα κεφάλαια για την κατασκευή και τον εξοπλισμό, αλλά δεν έχουν το έμπειρο προσωπικό για να το λειτουργήσουν. Εάν κάνω λάθος, διορθώστε με. Θα ήθελα κάποιες παρατηρήσεις επί αυτού. Το πρόβλημα δημιουργείται στη βάση του νόμου. Δηλαδή η ύπαρξη προσωπικού αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση της άδειας; Θα ήθελα μια διευκρίνιση. Ενδεχομένως, μπορεί να μην το έχω καταλάβει καλά εγώ. Για την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Ενδεχομένως, θα μπορούσαν να υπάρξουν κάποιες τροποποιήσεις του άρθρου 12, παράγραφο 1 και 2.

 Τώρα, στο άρθρο 33, για την διάταξη που αφορά το ηλεκτρονικό εισιτήριο, θεωρώ προσωπικά ότι οι τέσσερις μήνες για την υποχρεωτική εφαρμογή του, ίσως στην πράξη δεν αρκούν και ίσως θα ήταν καλό μια χρονική επέκταση του. Όσον αφορά τα καθυστερούμενα από την ειδική εισφορά προς τα αδύναμα ΚΤΕΛ θα μπορούσαν οι δόσεις, για λόγους εισπρακτικούς, αλλά και για λόγους κοινωνικούς, αντί για 30 να γίνουν 40, 50,60 λ.χ.

 Τέλος, επιπλέον, η δυνατότητα επιβολής προστίμου να αφορά τα έτη μετά την ψήφιση του νέου νόμου και όχι αναδρομικά. Ευχαριστώ.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος για ένα λεπτό.

 **ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ. Κύριε Υπουργέ, απ' ό,τι καταλάβατε ένα κύριο θέμα που είχαμε εδώ είναι τα μικτά κλιμάκια ελέγχου, όπου υπάρχει και διακομματική συναίνεση ότι πρέπει να ενισχυθούν. Έχοντας την εμπειρία από την Κεντρική Μακεδονία, σας βεβαιώνω ότι η κερδοσκοπία, η παρατυπία με φορτηγά ξένων χωρών οργιάζει. Άρα, λοιπόν, είναι επιτακτική ανάγκη, βέβαια είναι κάτι το οποίο είναι διαχρονικό, να βελτιώσουμε, να ενισχύσουμε τα μικτά κλιμάκια ελέγχου.

 Επίσης, όσον αφορά τις μεταβιβάσεις αυτοκινήτων των επαγγελματιών. Μήπως υπάρχει τρόπος να αφαιρείται από το τίμημα οι υποχρεώσεις που έχουν στα ασφαλιστικά ταμεία ή στην εφορία, γενικά στο δημόσιο. Και με τον τρόπο αυτόν να επιτρέπεται η μεταβίβαση, γιατί τώρα δεν επιτρέπεται. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Σιμόπουλο. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με μια παρατήρηση. Διεφάνη στις Επιτροπές που προηγήθηκαν, τόσο επί της αρχής, όσο και με τους φορείς χθες, αλλά και στη σημερινή συνεδρίαση, ότι σε ένα πολύ μεγάλο μέρος του νομοσχεδίου –κυρίως στο Πρώτο Μέρος που αφορά στα Υδατοδρόμια και στο Τρίτο Μέρος που αφορά στις προσωρινές άδειες οδήγησης- ότι τουλάχιστον υπάρχει μια γενικευμένη ομοφωνία. Θα έλεγα, λοιπόν, εάν μπορώ να ερμηνεύσω σωστά και την ατμόσφαιρα που επικράτησε, ότι υπάρχει ομοφωνία πως κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Βεβαίως, με τις ειδικότερες παρατηρήσεις, οι οποίες εκφράστηκαν.

Βεβαίως, όσον αφορά και τα υπόλοιπα άρθρα, νομίζω ότι σε πάρα πολλά από αυτά εκφράστηκαν θετικά και τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Και μπορώ να πω ότι πολλές από τις παρατηρήσεις, οι οποίες ετέθησαν από τους συναδέλφους, θα υιοθετηθούν και θα τις εξηγήσω και στην πορεία.

Άρα, για το λόγο αυτό, θα ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους για τις παρατηρήσεις, τις οποίες έκαναν και τις τοποθετήσεις τους, αλλά και τους φορείς, οι οποίοι παραβρέθηκαν, χθες, στη συνεδρίαση και εξέφρασαν τις απόψεις τους. Όπως διαπιστώσατε και εσείς, οι ίδιοι οι φορείς δήλωσαν ότι είχαν λάβει μέρος, ούτως ή άλλως- σε διαβούλευση. Να θυμίσω, για άλλη μια φορά ότι, το νομοσχέδιο κατατέθηκε προς διαβούλευση στις 12 Δεκεμβρίου και παρέμεινε στον αέρα για περίπου 15 μέρες έως τις 27 Δεκεμβρίου. Το αποτέλεσμα ήταν όλοι οι φορείς να έχουν την ευχέρεια χρόνου προκειμένου να καταθέσουν τις προτάσεις τους. Και βεβαίως και όποιοι πολίτες ήθελαν να συμμετέχουν στην αντίστοιχη διαβούλευση. Πολλές από τις παρατηρήσεις τους ήδη υιοθετήθηκαν στο τελικό κείμενο, το οποίο κατατέθηκε στη Βουλή. Και νομίζω ότι προς αυτή την κατεύθυνση κινούμαστε ακόμα και στη διάρκεια αυτής της συνεδρίασης.

Θα ξεκινήσω από το Κεφάλαιο των Υδατοδρομίων και μάλιστα, απαντώντας στην αγαπητή συνάδελφο την κυρία Μανωλάκου. Πράγματι, εμείς έχουμε πει ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο σε αυτά τα Υδατοδρόμια έχει κυρίως αναπτυξιακό χαρακτήρα, διότι πιστεύουμε ότι θα ενδυναμώσει το κομμάτι του επιχειρείν. Δεν κρυφτήκαμε ότι αυτός είναι ο βασικός στόχος. Παρόλα αυτά, όμως, σας ανέφερα ότι πράγματι υπάρχουν και κάποιες άλλες λειτουργίες, όπως, για παράδειγμα, η διακομιδή ασθενών που μπορεί να καλυφθεί μέσω αυτών των υδροπλάνων ή και θέματα πυρόσβεσης, όπως ξέρετε πολύ καλά.

Επίσης, επειδή αυτές οι κατασκευές, κυρία συνάδελφε, είναι σχετικά απλές και δεν χρειάζεται καμία «τρελή» εγκατάσταση. Ακόμη και σε κάποια νησιά, τα οποία είναι απομακρυσμένα, με μια απλή κατασκευή θα μπορεί να υπάρξει Υδατοδρόμιο. Δηλαδή, μην έχουμε στο μυαλό μια βαριά κατασκευή, η οποία είναι δύσκολη να προχωρήσει.

Υπάρχει ένα ζήτημα, το οποίο πράγματι τέθηκε από τους συναδέλφους, στην περίπτωση που υπάρχει άδεια ίδρυσης από έναν ιδιώτη και για κάποιους λόγους δεν προχωρήσει η έκδοση άδειας. Εδώ, κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν πρακτικά δύο τρόποι να το αντιμετωπίσουμε. Ένας τρόπος θα ήταν να προχωρήσει ο δημόσιος φορέας για ένα χρονικό διάστημα και να υπάρχει στη Σύμβαση Παραχώρησης μια πρόβλεψη που να ορίζει συγκεκριμένα πράγματα. Ο δεύτερος τρόπος είναι να νομοθετήσουμε από τώρα και να πούμε πώς μπορεί, σε αυτήν την περίπτωση, να αντιμετωπιστεί.

Ήδη, αυτήν τη στιγμή, επεξεργαζόμαστε την αναδιατύπωση της συγκεκριμένης διάταξης, την οποία θα καταθέσουμε ενόψει και της συζήτησης της β’ ανάγνωσης. Αυτό στο οποίο κινούμαστε είναι ότι θα ανακαλείται αυτοδικία η άδεια ίδρυσης, εάν εντός 5 ετών δεν έχει προχωρήσει και εκδοθεί η άδεια λειτουργίας. Άρα, στην ουσία, καλύπτει ένα πολύ μεγάλο μέρος από τις ανησυχίες, τις οποίες έχετε θέσει. Δηλαδή, εάν δεν υπάρχει, για παράδειγμα αυτό που είπατε, κύριε συνάδελφε, κάποιος, ο οποίος να έχει πάρει την άδεια και να κάθεται πάνω σε αυτήν την άδεια και να μπλοκάρει όλο αυτό το σύστημα, θα ανακαλείται αυτοδικαίως.

Εάν υπάρχουν κάποιες άλλες παρατηρήσεις, ενόψει και της β’ ανάγνωσης, είμαστε πολύ ανοικτοί να τις ακούσουμε.

Πάρα πολλοί συνάδελφοι έθεσαν το ζήτημα της γρήγορης έκδοσης των αδειών ίδρυσης και λειτουργίας. Εδώ θα ήθελα να υπενθυμίσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ακριβώς ο πυρήνας αυτού του νομοσχεδίου είναι για να απλοποιήσουμε αυτές τις διατάξεις. Θύμισα και στους συναδέλφους, στην πρώτη συνεδρίαση, ότι μειώνουμε τις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις ή τις Υπουργικές Αποφάσεις, από 10 - τις οποίες προέβλεπε το υφιστάμενο καθεστώς - σε 5. Άρα, αυτομάτως, το δευτερογενές Δίκαιο απλοποιείται.

Μάλιστα, είπα ότι για τα κείμενα των Υπουργικών Αποφάσεων ή των Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων, ένα draft -ένα πρώτο κείμενο- ήδη υπάρχει. Με αποτέλεσμα, αφού ψηφιστεί ο νόμος και αφού εκδοθεί σε ΦΕΚ, να προχωρήσουμε πολύ άμεσα στην έκδοση αυτών των Αποφάσεων. Να μπορεί και η Επιτροπή να ξεκινήσει άμεσα τις εργασίες της.

Τοποθετήθηκα, επίσης, ότι ένας από τους βασικούς λόγους που μειώνουμε τα μέλη από 10 σε 4 της Επιτροπής, η οποία εξετάζει τις άδειες ίδρυσης και λειτουργίας, είναι για να υπάρχει αυτή η ευελιξία και η ταχύτητα, όσον αφορά στην εξέταση των αδειών και των αιτημάτων που θα καταθέσουν οι επενδυτές.

Επίσης, αυτό το οποίο τόνισα είναι ότι μειώσαμε κατά πολύ τις διοικητικές πράξεις και μάλιστα κατέθεσα ένα χαρακτηριστικό σχεδιάγραμμα σύμφωνα με το υφιστάμενο καθεστώς που μείωσε αυτές τις διοικητικές πράξεις κατά πολύ, με αποτέλεσμα αυτό το οποίο εμείς υπολογίζουμε ότι ενώ χρειαζόταν με το προηγούμενο νομικό καθεστώς περίπου ένας χρόνος από την αίτηση κάποιου ο οποίος ήθελε να λάβει άδεια ίδρυσης και λειτουργίας πλέον μειώνεται σε περίπου τρεις μήνες. Αυτό που μπορώ να σας ανακοινώσω είναι ότι ήδη στο Υπουργείο ετοιμάζουμε μία ομάδα εργασίας ώστε να προχωρήσουν τάχιστα αυτές οι αιτήσεις. Ήδη αφού ψηφιστεί ο νόμος να προχωρήσουμε και στην έκδοση των Υπουργικών αποφάσεων θα σχηματιστεί και μια ομάδα εργασίας η οποία τάχιστα θα εξετάζει αυτές τις διαδικασίες.

Όπως αντιλαμβάνεστε, νομίζω ότι πολύ απλά δεν έχει κάποιο νόημα να πούμε ότι εκδίδουμε μια άδεια όπως για παράδειγμα στην Κέρκυρα στην Πάρο ή στην Καβάλα, αν όλα αυτά τα σημεία δεν δημιουργούν ένα συγκεκριμένο δίκτυο. Άρα θα πρέπει να καθίσουμε σε ένα τραπέζι όλοι οι φορείς, δηλαδή, η τοπική αυτοδιοίκηση, οι οργανισμοί λιμένος, οι επενδυτές και το Υπουργείο, γιατί όχι, και να αποφασίσουμε ποιες άδειες θα εκδοθούν κατά προτεραιότητα.

Ξέρετε πολύ καλά ότι για να λειτουργήσει αυτό το εγχείρημα θα πρέπει να λειτουργήσει σε ένα δίκτυο υδατοδρομίων. Δεν έχει κάποιο νόημα να πούμε ότι απομακρυσμένα κάνουμε μια άδεια στη Ρόδο, μια στις Σποράδες και μια στην Κέρκυρα. Θα πρέπει να δούμε που θα δοθεί μια προτεραιότητα και αυτό μπορεί να γίνει μέσα από αυτήν την συν απόφαση όσο αφορά αυτές τις προτεραιότητες. Επομένως, αντιλαμβάνεστε ότι όλη αυτή η προσπάθεια είναι συλλογική δεν είναι μόνο του Υπουργείου. Υπάρχουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις από όλες τις πλευρές, όπως από την πλευρά των λιμενικών ταμείων και οργανισμών λιμένων η υποχρέωση είναι να ετοιμάσουν πολύ γρήγορα και με ορθό τρόπο ένα σχετικά άρτιο τεχνικό φάκελο.

Από την πλευρά των Περιφερειών το μεγάλο στοίχημα είναι να εκδώσουν έγκαιρα την απόφαση έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων και όπου έχουν αναλάβει την κατασκευή των σχετικών υποδομών. Από πλευράς επενδυτών θα πρέπει να αποδείξουν στην πράξη το ενδιαφέρον τους φέρνοντας υδροπλάνα και κατασκευάζοντας εγκαταστάσεις όπου θα αναλάβουν την αντίστοιχη υποχρέωση. Και βεβαίως, από την πλευρά των συναρμόδιων Υπουργείων είναι να τηρήσουν τις προβλεπόμενες προθεσμίες, που θέτει το παρόν σχέδιο νόμου και να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, να στείλουν στην αρμόδια Επιτροπή για να διενεργήσει τον αναγκαίο έλεγχο και στο τέλος να υπογραφούν οι αναγκαίες υπουργικές αποφάσεις για την έγκριση των αδειών ίδρυσης και λειτουργίας.

Εμείς ήδη στο Υπουργείο θα προχωρήσουμε στην ομάδα εργασίας για να επιταχύνουμε αυτές τις διαδικασίες και νομίζω ότι εν τέλει οι ρυθμίσεις οι οποίες αποφασίζουμε όσον αφορά το συγκεκριμένο μέρος του νομοσχεδίου για τα υδατοδρόμια θεωρώ ότι κινούνται σε μια κατεύθυνση που πραγματικά πλέον δημιουργεί ένα φιλελεύθερο πλαίσιο λειτουργίας των υδατοδρομίων και εν τέλει θα δούμε στην πράξη πώς μπορεί να προχωρήσει.

Όσον αφορά το δεύτερο κεφάλαιο και στα σχόλια και τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν από τους συναδέλφους αν έπρεπε να την συνοψίσω σε σχέση με τα φορτηγά θα μπορούσα να το επικεντρώσω σε δύο σημεία, πρώτον, στον αθέμιτο ανταγωνισμό που θέσατε και υπόκεινται από εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε γειτονικές χώρες οι οποίες μάλιστα είναι και ελληνικών συμφερόντων, δηλαδή έχουν μετακομίσει σε γειτονικές χώρες και στην ουσία λειτουργούν υπό το μανδύα για παράδειγμα βουλγαρικής εταιρίας και δεύτερον, στο σημείο των ελέγχων που τέθηκε πάρα πολύ από συναδέλφους.

Όσον αφορά το πρώτο, ο τομέας των οδικών μεταφορών υπόκεινται σε επίπεδο ευρωπαϊκό σε ορισμένους κανόνες οι οποίοι είναι γνωστοί ως cabotage που σημαίνει πρακτικά ότι υπάρχουν συγκεκριμένοι περιορισμοί στις μεταφορές εμπορευμάτων που εκτελούνται προσωρινά από μη εγκατεστημένες μεταφορές εμπορευμάτων όπως για παράδειγμα από τη Βουλγαρία στην Ελλάδα και εν προκειμένω αυτή είναι τρία δρομολόγια εντός επτά ημερών. Επομένως το cabotage παραβιάζεται συστηματικά ιδιαίτερα στη χώρα μας με αποτέλεσμα να υποκλέπτεται μεταφορικό έργο από τους Έλληνες μεταφορείς και πολύ συχνά αυτό συμβαίνει και από εταιρείες ελληνικών συμφερόντων που για φορολογικούς λόγους έχουν εγκατασταθεί σε κάποια γειτονική χώρα που ανήκει στην Ε.Ε..

Αυτή η κατάσταση θα αλλάξει σύντομα και μάλιστα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς οι θέσεις που θα σας ανακοινώσω στη συνέχεια θα υιοθετηθούν σύντομα από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Αυτό είναι αποτέλεσμα πίεσης την οποία ασκήσαμε μαζί με κάποιες άλλες χώρες, στο πλαίσιο μιας οδικής συμμαχίας στην οποία συμμετέχουμε ως χώρα και θα ήθελα να σας πω επιγραμματικά τι θα συμβεί το αμέσως επόμενο διάστημα, το οποίο ακριβώς θεωρούμε είναι στην κατεύθυνση προκειμένου να αρθούν αυτά τα προβλήματα στα οποία αναφέρθηκαν πολλοί συνάδελφοι.

Πρώτον, για να αποφευχθεί η συστηματική ενδομεταφορά, θα υπάρξει μια περίοδος αναβολής 4 ημερών πριν από την διεξαγωγή περισσότερων επιχειρήσεων μεταφορών εντός της ίδιας χώρας με το ίδιο όχημα. Δεύτερον, για να αντιμετωπίσουμε την απάτη θα χρησιμοποιήσουμε τους ταχογράφους ως αποδεικτικό στοιχείο για την καταγραφή των συνοριακών διαβάσεων. Τρίτον, όλα τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα άνω των 2,5 τόνων θα εξοπλιστούν και αυτά με ταχογράφο. Τέταρτο, τα φορτηγά θα επιστρέφουν υποχρεωτικά στο επιχειρησιακό κέντρο της εταιρίας τους κάθε 8 εβδομάδες. Πέμπτο, δημιουργούνται καλύτερες συνθήκες εργασίες για τους ίδιους τους οδηγούς. Οι εταιρείες θα πρέπει να οργανώσουν υποχρεωτικά το χρονοδιάγραμμά τους, έτσι ώστε οι οδηγοί στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές να είναι σε θέση να επιστρέφουν στο σπίτι τους σε τακτά χρονικά διαστήματα, ανά τρεις ή τέσσερις εβδομάδες, ανάλογα με το πρόγραμμα εργασίας. Όλα αυτά τα πετύχαμε το προηγούμενο διάστημα με έναν αθόρυβο τρόπο, ακριβώς επειδή σχηματίσαμε συμμαχίες σε επίπεδο Ε.Ε. και είναι θέσεις οι οποίες έχουν ήδη γίνει δεκτές και θα υιοθετηθούν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και νομίζω ότι σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό διασφαλίζουν τα συμφέροντα των ελληνικών εταιρειών.

Όσον αφορά τα ΚΤΕΛ και τα τουριστικά λεωφορεία, νομίζω ότι οι φορείς των ΚΤΕΛ κατέστησαν χθες σαφές ότι δρουν υπό ένα ασφυκτικό πλαίσιο και επαναλαμβάνω ότι μιλάμε για εταιρείες οι οποίες, πράγματι, επιτελούν ένα δημόσιο έργο, αλλά δεν παύουν να αποτελούν εταιρείες οι οποίες είναι ανώνυμες και επομένως πρέπει να λειτουργούν και με τους κανόνες των ανωνύμων εταιριών. Βάσει υποχρεώσεων που έχουμε και από το κοινοτικό δίκαιο, ξέρετε πολύ καλά ότι θα απελευθερωθεί εκ των πραγμάτων όλος αυτός ο χώρος. Επομένως, το να εξακολουθούμε να βάζουμε κάποια εμπόδια σε έναν τομέα ο οποίος εκ των πραγμάτων απελευθερώνεται και μάλιστα έχουμε ανακοινώσει ότι θα φέρουμε και το αντίστοιχο νομοσχέδιο τις επόμενες εβδομάδες στη Βουλή, για να είμαστε συνεπείς με βάση τις υποχρεώσεις μας βάσει του κοινοτικού δικαίου, αντιλαμβάνεστε ότι αυτό θα ήταν ένα παράδοξο.

Αντιλαμβάνεστε επίσης ότι, τουλάχιστον στο βαθμό που βασική επιλογή της παρούσας Κυβέρνησης είναι η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, είναι προφανές ότι κάτι τέτοιο δεν θα μπορούσε να συνεχιστεί, δηλαδή το να «δημιουργούμε» κάποια κλειστά επαγγέλματα ή να βάζουμε προσκόμματα στον υγιή ανταγωνισμό. Υπό αυτή την έννοια, δεν έχει κανένα νόημα να συζητάμε για την προστασία της επαγγελματικής ύλης ενός κλάδου, των ΚΤΕΛ ή κάποιου άλλου. Στα τουριστικά λεωφορεία ξέρετε πολύ καλά ότι, όταν ανοίξει το πλαίσιο, θα μπουν και αυτά να συμμετέχουν στους διαγωνισμούς για το μεταφορικό έργο, όπως επίσης και τα ΚΤΕΛ να μπορούν να συμμετέχουν αντιστοίχως στο μεταφορικό έργο το οποίο κάνουν αυτήν τη στιγμή τα τουριστικά λεωφορεία.

Όσο αφορά το θέμα της επιδότησης, νομίζω ότι θα πρέπει να ξεφύγουμε από τη λογική να διαιωνίσουμε μια κατάσταση η οποία ήταν μη αποδεκτή τα προηγούμενα χρόνια. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να διερευνήσουμε νέα εργαλεία για την ανανέωση του, πράγματι, γερασμένου στόλου, τόσο των φορτηγών, όσο και των λεωφορείων. Νομίζω ότι η διάταξη την οποία φέρνουμε για τη χρονομίσθωση των επαγγελματικών οχημάτων, κινείται ακριβώς σε αυτή τη λογική. Δεν μπορούμε να πούμε ότι «ανακαλύπτουμε την πυρίτιδα». Στην ουσία, υιοθετούμε καλές πρακτικές από το εξωτερικό.

Σχετικό είναι και το ζήτημα της ηλικίας των τουριστικών λεωφορείων, το οποίο τέθηκε χθες από τον αντιπρόεδρο της ΟΦΑΕ. Για όσους έχουν ασχοληθεί με το αντικείμενο, θυμίζω ότι ένα όχημα χαρακτηρίζεται ιστορικό στα 30 χρόνια. Αυτήν τη στιγμή, τα λεωφορεία έχουν ανώτατο όριο τα 27, δηλαδή περίπου σε 3 χρόνια θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε ως ιστορικό. Νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε σε αυτή την αίθουσα ότι θα πρέπει να κινηθούμε σε μια λογική στο πώς θα ανανεωθεί ένας γερασμένος στόλος. Δυστυχώς, στην Ελλάδα, λόγω της κρίσης τα τελευταία χρόνια, ένας γερασμένος στόλος πρέπει να ανανεωθεί και πρέπει ακριβώς να δώσουμε κίνητρα στο να προχωρήσουν όλοι οι φορείς σε αυτήν την ανανέωση. Με τον τρόπο αυτό πιστεύουμε ότι, τουλάχιστον στο συγκεκριμένο ζήτημα, βάζουμε ένα τέλος.Όσον αφορά το τέταρτο κεφάλαιο θα ήθελα να κάνω μερικά σχόλια.

Αναφέρθηκε η κυρία Πέρκα, εάν θυμάμαι καλά, στο άρθρο 57 για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ούτως ή άλλως στον Κώδικα αυτή τη στιγμή υπάρχει αναφορά στα μηχανήματα έργου, αλλά αυτό το οποίο εμείς θεωρούμε ως καλή νομοθέτηση, κυρία συνάδελφε, είναι ότι επειδή ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας συνολικά αναφέρεται στα οχήματα, εκ των πραγμάτων όταν κάνεις μια αναφορά σε αυτή την κατηγορία, θα πρέπει να την εντάξεις εκεί πέρα και όχι σε ένα νομοσχέδιο, που ενδεχομένως να είναι ναι μεν συναφές με το αντικείμενο, αλλά εκτός Κώδικα.

Άρα, νομίζω ότι στο πλαίσιο αυτό βοηθάει περισσότερο όσον αφορά το κομμάτι της χρηστικότητας.

Από εκεί και πέρα, επειδή ξέρετε ότι ως Υπουργείο έχουμε πει ότι κάποια σημεία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ούτως ή άλλως χρήζουν, ενδεχομένως, μιας διόρθωσης, θεωρώ, ότι στο πλαίσιο της συνολικής συζήτησης που θα γίνει κάποια στιγμή νομίζω ότι μπορούμε να δούμε και μια σειρά από τα υπόλοιπα άρθρα.

Για το ζήτημα της «ΑΝΑΠΛΑΣΙΣ Α.Ε.» σχετικά με τη διεύρυνση του Δ.Σ. το είπα και προχθές στην επί της αρχής συνεδρίαση, νομίζω ότι είναι αυτονόητο ότι ο αρμόδιος Δήμος, ο Δήμος Αθηναίων θα πρέπει να συμμετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο και επίσης είναι αυτονόητο, ότι από τη στιγμή που αναφερόμαστε σε έναν Μητροπολιτικό Δήμο όπως είναι η Αθήνα θα πρέπει να έχει τον βασικό λόγο σε όλη αυτή τη διαδικασία.

Τώρα κάποιες ειδικότερες αναφορές σε επισημάνσεις που έχουν γίνει.

Χθες αναφέρθηκε ο κ. Σκιαδαρέσης για το τέλος των 10 € κατά πόσο θα μπορεί να υπάρξει, ενδεχομένως, ένα μέρος αυτών να πηγαίνει ανταποδοτικά στους Δήμους.

Θυμίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι στο άρθρο 19 υπάρχει εξουσιοδοτική διάταξη για τον τρόπο και το χρόνο απόδοσης του συγκεκριμένου τέλους και βεβαίως μέσα από αυτήν την εξουσιοδοτική διάταξη, μέσα από το δευτερογενές Δίκαιο νομίζω ότι θα καθοριστεί και μπορεί να καθορισθεί, βεβαίως, και ένα ποσοστό αυτών να πηγαίνει στους δήμους. Σε αυτό είμαστε πάρα πολύ θετικοί.

Ο κ. Σιορίκης μίλησε για την κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες, κυρίως, στην Αθήνα αλλά και στη Θεσσαλονίκη. Εδώ ίσως θα χρειαζόμασταν μια ειδικότερη συνεδρίαση της Επιτροπής για να κάνουμε μια συνολική τοποθέτηση επί του ζητήματος.

Αυτό το οποίο εμείς προβλέπουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι η αντιμετώπιση μιας - θα την χαρακτήριζα - έκθεσης της κατάστασης. Δεν είναι κάτι το οποίο νομοθετούμε για να είναι σε μία μόνιμη βάση. Έχουμε τοποθετηθεί εξάλλου διαχρονικά και εγώ και ο κ. Καραμανλής, ο Υπουργός ότι πιστεύουμε βαθιά στο δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών και θα το στηρίξουμε. Δυστυχώς, όμως, όταν η κατάσταση είναι τέτοια, όπως αυτή την οποία αντιμετωπίσαμε από το καλοκαίρι μέχρι σήμερα, αντιλαμβάνεστε ότι θα πρέπει να προβούμε και σε κάποιες πράξεις βραχυπρόθεσμου και μεσοπρόθεσμου χαρακτήρα, ακριβώς για να μην αφήσουμε, κυρίως, τη Θεσσαλονίκη, εκτός μεταφορικού έργου που πολύ καλά γνωρίζετε ότι το μόνο μεταφορικό έργο αυτή τη στιγμή δημόσιο είναι το λεωφορείο, αλλά και την Αθήνα που δυστυχώς η κατάσταση επίσης είναι προβληματική, λόγω του γηρασμένου στόλου και επίσης λόγω του γεγονότος, ότι για ένα μακρύ χρονικό διάστημα δεν υπήρχε η απαραίτητη συντήρηση προκειμένου να υπάρχουν τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ στους δρόμους της Αθήνας με βάση και τις πραγματικές ανάγκες.

Ο κ. Κενανίδης αναφέρθηκε στο θέμα των ελέγχων, του «ΕΡΓΑΝΗ» και σε κάποια άλλα ζητήματα.

Θα τονίσω για άλλη μια φορά και θα συμφωνήσω στην ουσία με το σύνολο των συναδέλφων, ότι βασική πολιτική του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι, βεβαίως, η αυστηροποίηση των ελέγχων, είναι να πάμε σε ένα λειτουργικό σύστημα και προσπαθούμε με αυτό το άρθρο το οποίο εισάγουμε αυτή τη στιγμή στο νομοσχέδιο να κινηθούμε σε αυτή την κατεύθυνση.

Βεβαίως, παρατηρήσεις οι οποίες έγιναν και από συναδέλφους θα επεξεργαστούν και πιστεύω ότι πολλές από αυτές θα υιοθετηθούν. Προσπαθούμε να έχουμε ένα λειτουργικό σύστημα ελέγχων, αλλά το οποίο να είναι στην ουσία και αποδοτικό, δηλαδή, να μη γίνει κάτι φαραωνικό, το οποίο στην ουσία δεν θα λειτουργεί.

Θα αναφερθώ στη συνέχεια και σε ειδικότερα ζητήματα.

Όσον αφορά το «ΕΡΓΑΝΗ» που αναφέρθηκε ο κ. Κενανίδης, ένα θέμα εργασιακό, επαναλαμβάνω ότι είναι κάτι το οποίο επανεξετάζεται από το Υπουργείο Εργασίας και μάλλον θα έρθει με μια διάταξη του Εργασίας για να επιλυθεί το συγκεκριμένο ζήτημα.

Όσον αφορά τις παρατηρήσεις από το Συνδικάτο Μεταφορών προσωπικά δεν μου έχει γίνει κάποιο αίτημα για συνάντηση, αλλά εγώ επαναλαμβάνω ότι είμαι ανοιχτός στον οποιονδήποτε να συζητήσουμε για ζητήματα που αφορούν τα θέματα που έχουν θέσει.

Να θυμίσω για άλλη μια φορά ότι το νομοσχέδιο ήταν σε δημόσια διαβούλευση από τις 12 μέχρι τις 27 Δεκεμβρίου, άρα ο οποιοσδήποτε θα μπορούσε να κάνει παρατήρηση και θα έλεγα, ότι είναι όχι απόλυτα ορθό να λέγεται ότι «δεν κληθήκαμε» ή « δεν καταθέσαμε τις προτάσεις μας».

 Νομίζω ότι είναι υποχρέωση του οποιοδήποτε όταν ανεβαίνει ένα νομοσχέδιο σε διαβούλευση να καταθέτει τις όποιες προτάσεις, αλλά και αυτό ξεπερνιέται από τη στιγμή που κλήθηκαν εχθές οι άνθρωποι εδώ και τοποθετήθηκαν.

Να διευκρινίσω ότι πράγματι δεν τίθεται θέμα 45 εκατ. ευρώ όσον αφορά την επιδότηση, το νομοσχέδιο είναι απόλυτα σαφές. Είναι ένα υπόλοιπο 2.330.000 € και υπάρχει η πρόβλεψη συγκεκριμένα στο νομοσχέδιο πώς αυτό μπορεί να κατανεμηθεί.

Όσον αφορά το ζήτημα των πρατηρίων που τέθηκαν από τα ΚΤΕΛ, είναι ένα ζήτημα το οποίο, πράγματι, υπήρχε στην αρχική φάση του νομοσχεδίου. Αργότερα βγήκε ως διάταξη προκειμένου να επανακατατεθεί με έναν ορθό τρόπο. Νομίζω ότι ενόψει ίσως και της Ολομέλειας, και ενδεχομένως να το προλάβουμε και στη δεύτερη συζήτηση, να επανεξεταστεί το ζήτημα και να μπορεί να επανατοποθετηθεί.

Τώρα σχετικά με μια σειρά από άλλες παρατηρήσεις που έχουν γίνει, αναφερθήκατε κυρία Πέρκα, εάν θυμάμαι καλά, στο εάν υπάρχουν δικλίδες για τις πλαστογραφίες, στην ουσία για το μέρος τρίτο, στο θέμα του προσωρινού διπλώματος. Να σας πω ότι ήδη επεξεργαζόμαστε το θέμα της συνεργασίας με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής και, κατά πάσα πιθανότητα, με την ψήφιση του νομοσχεδίου πολύ πιθανόν να ξεπεράσουμε το θέμα του εντύπου, του χαρτιού και να έχουμε ήδη έτοιμη την εφαρμογή, άρα ηλεκτρονικά και νομίζω ότι με αυτό τον τρόπο, ενδεχομένως, ξεπερνάμε και αυτόν τον κίνδυνο.

Όσον αφορά το άρθρο 49, όπου αναφερθήκατε στην ΑΠΑ και την ΥΠΑ, όσον αφορά στο πτυχίο στην ουσία δεν αλλάζει η διάταξη, δηλαδή εάν δείτε και την τροποποιούμενη διάταξη είναι ακριβώς ίδια. Αυτή, δηλαδή, η οποία τροποποιούμε αναφέρεται σε πτυχίο ή δίπλωμα πανεπιστημιακής ή πολυτεχνικής σχολής ή ισότιμο τίτλο σπουδών της αλλοδαπής. Αυτό το οποίο αλλάζει και μπαίνει ως απαραίτητο προσόν, πλέον, και νομίζω ότι κανείς δε θα διαφωνήσει, είναι η απαραίτητη γνώση μιας ξένης γλώσσας, δηλαδή δεν μπορεί ο Διοικητής της ΑΠΑ, ο οποίος, εκ των πραγμάτων, θα έρχεται σε μια συνεννόηση με τους συναδέλφους του σε επίπεδο ευρωπαϊκό, αλλά και με τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς, να μην είναι γνώστης άριστης ξένης γλώσσας. Άρα, αυτή βάζουμε σαν πρόσθετη προϋπόθεση και από εκεί και πέρα η Επιτροπή θα κρίνει τα υπόλοιπα προσόντα.

 Όσον αφορά το Ελληνικό που έγινε πολύ συζήτηση στο παρόν νομοσχέδιο, τοποθετήθηκε και ο κ. Οικονόμου στην προηγούμενη συνεδρίαση και, εξ όσων γνωρίζω, και ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Γεωργιάδης θέλει να έρθει στην Επιτροπή, δεν ξέρω εάν θα είναι στην επόμενη Επιτροπή ή στην Ολομέλεια να τοποθετηθεί και επί του ζητήματος και νομίζω ότι θα είναι και στην ευχέρεια και των συναδέλφων να ερωτηθεί για περαιτέρω ζητήματα.

Για το άρθρο 65, που αναφέρθηκε η κυρία Μανωλάκου, το είπα και στην Επιτροπή, θα το επαναλάβω, δεν υπάρχει καμία πρόθεση της κυβέρνησης να περιορίσουμε το συνταγματικό κατοχυρωμένο δικαίωμα της απεργίας και, μάλιστα, ακριβώς για να μην υπάρχει καμία τέτοια σκιά, θα προχωρήσουμε και σε μια νομοτεχνική βελτίωση, όπου, στην ουσία, θα αφαιρεθούν οι λέξεις από οποιαδήποτε αιτία ιδίως, ακριβώς για να μην υπάρχει καμία τέτοια εντύπωση.

Στις παρατηρήσεις που είπε ο συνάδελφος κ. Φόρτωμας, κύριε συνάδελφε, βεβαίως, θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν και οι υφιστάμενες δομές όσον αφορά τους χώρους αναμονής, ιδίως στα μικρά νησιά, προκειμένου να υπάρχει αυτή η διευκόλυνση, δεν θα πάμε να φορτώσουμε χώρους οι οποίοι δεν μπορούν να γίνουν, όσον αφορά στο θέμα των υδατοδρομίων, πράγματι είναι μια ορθή παρατήρηση.

Στην δεύτερη παρατήρησή σας, να σας πω ότι όταν μιλάμε για την ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας των υδατοδρομίων, εκ των πραγμάτων πρέπει να υπάρχει εκπαιδευμένο προσωπικό νομίζω ότι, αυτό είναι αυτονόητο. Όσον αφορά το άρθρο 33 που λέτε για την αύξηση των δόσεων, επεξεργαζόμαστε πράγματι να αυξήσουμε τις δόσεις, εννοώ για τα ΚΤΕΛ, τα οποία οφείλουν αυτές τις, εκ του νόμου, υποχρεώσεις, από 30 σε 48, για να υπάρχει αυτή η διευκόλυνση.

Όσον αφορά την αναφορά που έχει γίνει για το άρθρο 64 και τον ΟΑΚ, βεβαίως, θέλουμε έναν Πρόεδρο ο οποίος να είναι αναγνωρισμένου κύρους, εκ των πραγμάτων γι’ αυτό γίνεται και η επιλογή. Όπως ήταν το προηγούμενο καθεστώς, δηλαδή ο εκάστοτε Γραμματέας της αποκεντρωμένης διοίκησης ήταν ένα πρόσωπο το οποίο δεν είχε και τον χρόνο ή εάν θέλετε και την πείρα να ασχοληθεί με ζητήματα εξειδικευμένα.

Επειδή, όπως είπα και στην Επιτροπή, έχουμε πρόθεση, ως κυβέρνηση να δώσουμε αυξημένες αρμοδιότητες στον Οργανισμό, θεωρούμε ότι ο Πρόεδρος πρέπει να είναι ένα άτομο που να έχει αυτό το κύρος, αυτές τις προϋποθέσεις και την εμπειρία και γι' αυτό το λόγο, θεωρούμε ότι όπως γίνεται και στους υπόλοιπους Οργανισμούς, οι οποίοι, κατά βάση ορίζονται από την κεντρική διοίκηση, να είναι ένα άτομο που επιλέγεται και από την κεντρική διοίκηση.

Όσον αφορά μια παρατήρηση που έκανε ο κ. Γκόκας για το άρθρο 60, να σας πω ότι για το συγκεκριμένο θέμα υπήρχε ένα νομοθετικό κενό και βεβαίως, αφορά τους υπαγόμενους φορείς στο Υπουργείο και όχι, την κεντρική διοίκηση και έτσι, δίνεται με αυτό τον τρόπο η δυνατότητα να καλύπτονται κενά σε φορείς του Υπουργείου με μετακίνηση δικηγόρων χωρίς το παραμικρό δημοσιονομικό επιπλέον κόστος. Ειδικά για τα μισθολογικά εφαρμόζεται αναλογικά η διάταξη της παραγράφου 3, όπως αναφέρεται και στις ισχύουσες ρυθμίσεις.

Αναφορικά με το άρθρο 41, στο οποίο, αναφέρθηκε η κυρία Πέρκα, δυστυχώς, κυρία συνάδελφε, με βάση την προωθούμενη ρύθμιση φάνηκε ότι αυτό ήταν δυσλειτουργικό στην πράξη, όσον αφορά το θέμα της απόστασης και των περιορισμών και με αυτό τον τρόπο δίνουμε στην ουσία μέσω της Υπουργικής Απόφασης να καθοριστούν κριτήρια για τη χωροθέτηση των σημείων στάθμευσης των ΕΔΧ και βεβαίως, ορμώμενοι από μια διεθνή εμπειρία, νομίζω ότι θα κινηθούμε σε μια κατεύθυνση τέτοια που να είναι αρκετά λειτουργική.

Όσον αφορά το ζήτημα της επιτόπου είσπραξης των προστίμων, αυτό ρυθμίζεται από το δευτερογενές δίκαιο. Αυτή τη στιγμή, να ενημερώσω ότι στην ουσία, τα πρόστιμα πληρώνονται και μέσω της διαδικτυακής εφαρμογής e-Paravolo και μάλιστα, μπορούν να πληρωθούν και άμεσα. Μπορούμε να εξετάσουμε τρόπους, ενδεχομένως, μέσω ενός POS να μπορεί να πληρώνεται εκείνη τη στιγμή το πρόστιμο, άρα, γενικότερα να σκεφτούμε κάποιους λειτουργικούς τρόπους σε αυτή την κατεύθυνση. Επαναλαμβάνω ότι είμαστε θετικοί στο να αυστηροποιηθούν οι έλεγχοι και σε συνδυασμό και με τις αποφάσεις που θα ληφθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, νομίζω ότι με αυτό τον τρόπο προστατεύουμε απόλυτα τα συμφέροντα των ελληνικών μεταφορικών εταιριών.

Κάποιες παρατηρήσεις που έκανε ο κ. Βιλιάρδος για τον τύπο των Υδροπλάνων, αυτό αφορά τις αεροπορικές εταιρείες και όχι, τις εταιρείες των Υδατοδρομίων. Για την κατηγοριοποίηση των Υδροπλάνων, πιστεύω ότι αντιλαμβάνεται ότι δεν είναι εφικτό στο στάδιο αυτό του νόμου να μιλήσουμε γι' αυτό το ζήτημα.

Όσον αφορά τα υδάτινα πεδία του άρθρου 24, προφανώς, δεν είναι αθέμιτο, αλλά στην ουσία μιλάμε για έκτακτες πτήσεις και όχι, για το Υδατοδρόμιο και αυτό έρχεται να απαντήσει και σε μια παρατήρηση της κυρίας Μανωλάκου. Με το να υπάρχει πρόβλεψη για τα υδάτινα πεδία μπορούμε πράγματι, να αντιμετωπίσουμε και μια έκτακτη ανάγκη σε κάποιο νησί, το οποίο, ενδεχομένως, δεν έχει Υδατοδρόμιο, αλλά μπορεί να προσγειωθεί Υδροπλάνο.

Όσον αφορά τα ζητήματα, όπως είπε και ο Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι ένα ζήτημα που θα εξεταστεί και νομίζω ότι σε κάθε περίπτωση θα μπορέσουμε να το υιοθετήσουμε σε συνεργασία με την Υπηρεσία.

Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, λίγο-πολύ πρέπει να κάλυψα, αν όχι, το σύνολο, πιστεύω τη μεγάλη πλειοψηφία των παρατηρήσεων. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους για το γόνιμο διάλογο που είχαμε και ενόψει και της συνεδρίασης της Επιτροπής την Τρίτη, νομίζω ότι πολλές από τις παρατηρήσεις που έχουν ήδη κατατεθεί, θα υιοθετηθούν ή ήδη υιοθετήθηκαν και νομίζω ότι μπορούμε να προχωρήσουμε στη συνέχιση της επεξεργασίας του νομοσχεδίου σε μια κατεύθυνση όπου πράγματι, το τελικό αποτέλεσμα να είναι θετικό για όλους. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ολοκληρώσουμε τη συνεδρίαση μας, να σας πω ότι στη Διάσκεψη Προέδρων αποφασίστηκε η συζήτηση στην Ολομέλεια του συγκεκριμένου νομοσχεδίου να γίνει την άλλη Πέμπτη και μετά τις επίκαιρες ερωτήσεις.

Η συζήτηση θα ολοκληρωθεί την επόμενη Τρίτη στις 10.00΄στην Αίθουσα 223 με τη β΄ ανάγνωση. Θα σας σταλεί και πρόσκληση.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. 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.: Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Οικονόμου Βασίλειος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Ταγαράς Νικόλαος, Βαρεμένος Γεώργιος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Γκόκας Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

Τέλος και περί ώρα 13.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**