**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, 4 Φεβρουαρίου 2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις». (4η συνεδρίαση-β΄ ανάγνωση)

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

 Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Δαβάκης Αθανάσιος, Πιπιλή Φωτεινή, Παππάς Ιωάννης, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Γιαννούλης Χρήστος, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Θραψανιώτης Εμμανουήλ, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή σας μέρα, καλή εβδομάδα, μιας και είναι η πρώτη συνεδρίαση αυτής της εβδομάδος.

Να ενημερώσω ότι σήμερα θα συνεχίσουμε την επεξεργασία του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Σήμερα θυμίζω, ότι είναι η τέταρτη συνεδρίαση, αυτό που λέμε δεύτερη ανάγνωση, κατά την διάρκεια της οποίας θα ολοκληρωθεί η συζήτηση στην Επιτροπή και σύμφωνα με την απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων το νομοσχέδιο αυτό θα έρθει στην Ολομέλεια την Πέμπτη μετά τις επίκαιρες ερωτήσεις.

Κατά την διάρκεια της συνεδρίασης θα έχουμε τις νομοτεχνικές βελτιώσεις. Δυστυχώς, ο κύριος Υπουργός ο οποίος είχε προγραμματίσει να ήταν σήμερα εδώ, ασθενεί και δεν μπορεί να παρίσταται, αλλά θα έχουμε λίγο αργότερα τις νομοτεχνικές και πρέπει να τις υπογράψει ο ίδιος. Λίγο αργότερα θα σας μοιραστούν. Επίσης, κάποιες τροπολογίες που πληροφορούμαι ότι θα φέρει η Κυβέρνηση στο νομοσχέδιο αυτό, είναι υπουργικές και γι’ αυτές υπάρχει το ίδιο κώλυμα, της υπογραφής του κυρίου Υπουργού. Τις επόμενες ώρες, όμως, θα μοιραστούν, όχι μέσω της Επιτροπής. Θα κατατεθούν και θα ενημερωθούν τα κόμματα, προκειμένου να τις λάβουν υπόψη για την συζήτηση της Πέμπτης.

Αυτά ως ενημερωτικά και διαδικαστικά και κατόπιν αυτών να ξεκινήσουμε. Παρακαλώ κυρία Μανωλάκου έχετε τον λόγο.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ερωτήσω, εάν θα μπορούσε ο κ. Υπουργός να μας ενημερώσει για τις τροπολογίες, το περιεχόμενο και το αντικείμενο τους, μέχρι να έρθουν στα χέρια μας. Ορισμένες τεχνικές βελτιώσεις ή τροποποιήσεις ανέφερε στην προηγούμενη συνεδρίαση, εάν υπάρχει κάτι νεότερο, ούτως ώστε να το περιλάβουμε και στην τοποθέτηση μας;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Μανωλάκου, ξεκινώ από το δεύτερο που είπατε.

Όπως σας είπα, αυτές οι βελτιώσεις χρειάζονται την υπογραφή του κ. Υπουργού. Επειδή δεν ήρθε και αυτό εκτιμήθηκε την τελευταία ώρα, που λέει ο λόγος, πιστεύω ότι κατά την διάρκεια της συνεδρίασης θα τις έχουμε υπογεγραμμένες από τον κ. Υπουργό και θα κατατεθούν. Άρα, το δεύτερο το λύνουμε.

Για το πρώτο, κύριε Υπουργέ, είστε σε θέση να μας ενημερώσετε για τις τροπολογίες;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, πιστεύω, ότι μεσούσης της συνεδρίασης θα μπορώ να αναφερθώ και στις νομοτεχνικές, θα τις έχει υπογράψει ο κ. Υπουργός. Όσον αφορά στις δύο υπουργικές τροπολογίες που πρόκειται να κατατεθούν, αυτές ήταν να κατατεθούν σήμερα για να ενσωματωθούν και στο νομοσχέδιο, ενόψει και της Ολομέλειας.

Επειδή, ακριβώς, υπήρχε αυτό το κώλυμα από την πλευρά του Υπουργού θα κατατεθούν εντός της ημέρας, ώστε να λάβετε γνώση, αλλά κατά την διάρκεια της συνεδρίασης της Επιτροπής θα αναφερθώ και στο περιεχόμενο αυτών, τουλάχιστον, για να γνωρίζετε και ενόψει Πέμπτης να υπάρχει επαρκής χρόνος.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ(Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Είναι του Υπουργείου σας ή άλλων Υπουργείων;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είναι του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Αναφέρονται στα Κ.Τ.Ε.Λ. και στην Υ.Π.Α..

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αφού μιλάμε ότι χρειάζονται την υπογραφή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Δεν αναφέρθηκαν ποιες είναι αυτές οι νομοτεχνικές διότι, κύριε Υπουργέ, θέλω να θέσω ένα θέμα για το Άκτιο.

Υπάρχει μια γεωγραφική διαίρεση στη χώρα. Είναι δεδομένη αυτή. Το Άκτιο ανήκει στην Αιτωλοακαρνανία. Εάν υπάρχει πρόθεση από την Κυβέρνηση να αλλάξει η γεωγραφική διαίρεση είναι άλλο θέμα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Λόγω γέφυρας, δηλαδή, το λέτε; Υποθαλάσσιας, δηλαδή;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Λέω, κύριε πρόεδρε. Αλλά, αφού δεν αλλάζει η γεωγραφική διαίρεση πρέπει και οι νόμοι του κράτους να ανταποκρίνονται σε αυτό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ** (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, κύριε Βαρεμένε, εάν μου επιτρέπετε μία φράση. Επειδή αναφέρεσθε στο άρθρο το γνωστό περί του ΚΤΕΛ Πρέβεζας και σύνδεσης Ακτίου με την Πρέβεζα.

 Έχει γίνει μια νομοτεχνική βελτίωση στο συγκεκριμένο άρθρο όταν, θα σας διανεμηθεί θα το δείτε και εσείς. ΄Εχει γίνει και η απαραίτητη διαβούλευση και με τους φορείς του ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας και εξ όσων γνωρίζω, με την νομοτεχνική βελτίωση την οποία προτιθέμεθα να καταθέσουμε είναι και οι ίδιοι ικανοποιημένοι. Το βλέπετε και εσείς και τοποθετείστε επί του συγκεκριμένου άρθρου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Προέδρος της Επιτροπής):** Άρα και αυτό έχει ληφθεί υπόψιν και δεν είναι μόνον το ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας, μιας και το ανοίξαμε, είναι και το ΚΤΕΛ Λευκάδας και εν πάση περιπτώσει υπάρχει μια παράδοση στην λειτουργία των τριών ΚΤΕΛ και της Πρέβεζας και της Λευκάδας και της Αιτωλοακαρνανίας και κανείς δεν σώζεται με το μονοπώλιο μιας διαδρομής. Να επιβιώσουν όλοι και μην ταράζουμε τόσο πολύ τα νερά.

 Έτσι και αλλιώς το συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή είναι πολύ συγκεκριμένο. Ο στόχος νομίζω, πρέπει να είναι πώς θα εξυπηρετούνται οι πολίτες καλύτερα και καλύτερα εξυπηρετούνται νομίζω, εάν παρεμβαίνουν τρία ΚΤΕΛ, παρά ένα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Δεν είναι ακριβώς έτσι, κύριε Πρόεδρε. Δεν είναι έτσι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλά, εντάξει. Βιάστηκα να πω την άποψή μου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Δεν είναι έτσι, κύριε Πρόεδρε. Είστε μακριά εσείς, είστε στο υπόλοιπο Αττικής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Προέδρος της Επιτροπής):** Όχι, αλλά η Λευκάδα είναι πάντα κοντά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Δεν είναι έτσι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Να δούμε τι έφερε και θα το συζητήσουμε πάλι.

Ξεκινάμε με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, όπως ανήγγειλα, τον συνάδελφό τον κ. Σιμόπουλο. Κύριε Σιμόπουλε, έχετε τον λόγο για δέκα λεπτά.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (Στράτος) Σιμόπουλος (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, θεωρώ ότι τα δέκα λεπτά είναι και πολλά μια και έχουμε τοποθετηθεί αρκετά και επί μακρόν για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο διαπνέεται από μία βασική αρχή που έχει η Κυβέρνηση μας, την αρχή της στήριξης της επιχειρηματικότητας. Όλα τα κεφάλαια του ουσιαστικά διευκολύνουν την επιχειρηματικότητα, διευκολύνουν τους επαγγελματίες, διευκολύνουν να ξεκινήσουν κάποιες επενδύσεις και κάποιες δράσεις.

Ειδικά για τα υδατοδρόμια που μέσα από το νομοσχέδιο αυτό συνεχίζεται μια προσπάθεια που ξεκίνησε το 2013, το κύριο στο οποίο πρέπει να αναφερθούμε είναι η δυνατότητα πια να ιδρύονται και να λειτουργούν και από ιδιώτες, κάτι το οποίο δεν υπήρχε στον προηγούμενο νόμο.

Ταυτόχρονα, σε μια προσπάθεια να μειωθεί η γραφειοκρατία, προχώρησε το υπουργείο σε κινήσεις οι οποίες μειώνουν πάρα πολύ τα πολλαπλά στάδια και τον ασφυκτικό έλεγχο που είχε επιβάλει η κεντρική εξουσία και η Πολιτεία με το προηγούμενο νομοσχέδιο στην διαδικασία ίδρυσης.

Αυτή η παρέμβαση είναι μία βασική προϋπόθεση για να έχουμε ανάπτυξη, είναι βασική δέσμευση τις Κυβέρνησης και προεκλογική, αλλά και μία δέσμευση η οποία τηρείται πλήρως και μετεκλογικά. Έτσι, η επιτροπή η οποία θα ελέγχει για παράδειγμα είναι τετραμελής, για να μην έχουμε τα παραδείγματα, όπως έχω ήδη αναφέρει για τους τουριστικούς λυμένες της ΕΣΑΛ (Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων).

Έτσι, καθορίζουμε απολύτως την διαδικασία της αδειοδότησης ή τις προϋποθέσεις που πρέπει να υπάρχουν, ώστε να βγουν οι άδειες. Φυσικά, κάτι που θεωρώ πολύ σημαντικό με τις διαδικασίες προσθαλάσσωσης και αποθαλάσσωσης και τον καθορισμό των υδατίνων πεδίων, δίνουμε δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ουσιαστικά μεταφορικό, μέσα από τα υδατοδρόμια και σε απομακρυσμένες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, αλλά βέβαια και σε απομακρυσμένα νησιά.

Διευκολύνουμε επίσης, με πιστοποιημένους φορείς την εκπαίδευση του προσωπικού για τα υδατοδρόμια. Θεωρώ, ότι η παρέμβαση γενικά όσον αφορά τα υδατοδρόμια είναι εξαιρετικά θετική και απ' ό,τι κατάλαβα και από τις τοποθετήσεις των περισσότερων κομμάτων υπάρχει μια θετική άποψη για το νομοσχέδιο.

Πάμε τώρα στην δεύτερη μεγάλη τομή του παρόντος νομοσχεδίου που είναι η χορήγηση προσωρινών αδειών. Παύει η ομηρία δεκάδων χιλιάδων συμπολιτών μας οι οποίοι αφού περνούσαν τις εξετάσεις, έπρεπε να περιμένουν κάποιους μήνες για να πάρουν την άδεια και προσέξτε, είναι εξαιρετικά σημαντικό ακόμη και για τους επαγγελματίες.

Βέβαια, υπάρχει ένα θέμα για τις υπηρεσίες συγκοινωνιών, διότι επιβαρύνονται με επιπλέον εργασία, αλλά μέσα από την ηλεκρονικοποίηση της διαδικασίας και αυτό το θέμα θα λυθεί, κάτι που είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Πάμε στην τρίτη και μεγάλη ενότητα η οποία περιλαμβάνει τα φορτηγά Δημοσίας χρήσεως και τα ΚΤΕΛ, όπου εκεί ως Θεσσαλονικιός, θεωρώ πολύ σημαντική την παρέμβαση που πλέον δίνει την δυνατότητα στους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης να εκχωρούν, χωρίς κανένα ουσιαστικά νομικό πρόβλημα, γραμμές. Λύνεται άμεσα το πρόβλημα που έχουμε στην Θεσσαλονίκη με τον ΟΑΣΘ και με τον τρόπο αυτόν άμεσα, σε πολύ λίγες εβδομάδες, ίσως και σε δύο-τρεις, θα μπουν 120 λεωφορεία στις γραμμές που εξυπηρετούν το κέντρο.

Προχωρήσαμε επίσης και στην διεύρυνση με κάποιο τρόπο των μικτών κλιμακίων ελέγχου. Εκεί, σταματώ και εμμένω στη δέσμευση του παρόντος υπουργού ότι, θα κινηθούμε ακόμη πιο γρήγορα στην κατεύθυνση αυτή.

Γνωρίζω, από την κεντρική Μακεδονία, ότι υπάρχει μεγάλο πρόβλημα με φορτηγά τρίτων χωρών τα οποία έρχονται και χωρίς κανέναν έλεγχο εκτελούν μεταφορικό φορτίο. Συμφωνώ με όλους μέσα στην αίθουσα οι οποίοι λένε και πιστεύουν, ότι πρέπει να μπει και κάποιο πρόσωπο από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων στα κλιμάκια και βέβαια, τα πρόστιμα να πληρώνονται επιτόπου. Πρέπει να βρεθεί αυτή η διαδικασία, γιατί διαφορετικά υπάρχει άνιση μεταχείριση μεταξύ των Ελλήνων και των ξένων.

Ένα μεγάλο θέμα το οποίο υπήρχε και λύνεται, είναι αυτό το οποίο αφορά τους επαγγελματίες του κλάδου, κυρίως τους μικρούς επαγγελματίες οι οποίοι έπρεπε να προσκομίσουν φορολογική ενημερότητα εάν ήθελαν για κάποιο λόγο να σταματήσουν για ένα διάστημα που μπορεί να υπήρχαν και αντικειμενικοί λόγοι -όχι μόνον έλλειψη κύκλου εργασιών- την εργασία τους. Να προχωρήσουν δηλαδή στον αποχαρακτηρισμό.

Επίσης, δίνονται συγκεκριμένες οδηγίες θα έλεγα ή υπάρχουν ρυθμίσεις, ώστε να προχωρήσουμε στην ανανέωση των στόλων των τουριστικών λεωφορείων και των ΚΤΕΛ με φιλοπεριβαλλοντικά κριτήρια.

Η προσαρμογή της λειτουργίας των ΚΤΕΛ όσον αφορά το εργατικό δίκαιο και βέβαια την αντιπροσώπευση, είναι 100% μια φιλελεύθερη προσέγγιση. Θεωρώ, ότι τα ΚΤΕΛ είναι ανώνυμες εταιρίες, άσχετα εάν επιδοτούνται και κάποιες βιομηχανίες επιδοτούνται από τους νόμους ή κάποιες άλλες εταιρείες, αλλά διέπονται από τον νόμο περί Ανωνύμων Εταιρειών.

Στο σημείο αυτό, στέκομαι ιδιαίτερα διότι, υπάρχουν αντιρρήσεις από αρκετές πλευρές της αντιπολίτευσης κυρίως της Αξιωματικής.

Πολύ σημαντική παρέμβαση είναι και η παρέμβαση η οποία αφορά στα μηχανήματα έργων. Είναι ένας τομέας, όπου προχωρήσαμε στην δυνατότητα η έγκριση τύπου, η τεχνική επάρκεια, να μπορεί να πιστοποιηθεί από ανεξάρτητους φορείς και έτσι η αδυναμία των υπηρεσιών του υπουργείου -κυρίως λόγω έλλειψης προσωπικού- να προχωρήσουν στην έκδοση αυτής της τεχνικής επάρκειας, ξεπερνιέται.

Σημαντικό είναι επίσης ότι πλέον θα πρέπει κάθε πέντε χρόνια, τα Μηχανήματα Έργου (ΜΕ) να περνούν από περιοδικό έλεγχο διότι, μέχρι σήμερα δεν υπήρχε έλεγχος, υπήρχε δυσκολία το να εισαχθούν και από εκεί και πέρα δεν υπήρχε κανένας έλεγχος.

Σε θετική κατεύθυνση βλέπω και τις δύο σημαντικές διατάξεις που αφορούν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το Ελληνικό. Για το Ελληνικό έγινε μεγάλη συζήτηση διότι, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρέπει να προχωρήσει σε επενδύσεις. Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι το κράτος έκτιζε τα παλαιά χρόνια χωρίς πολλές φορές τις απαιτούμενες άδειες και οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις δίνουν την δυνατότητα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προχωρήσει σε επενδύσεις στα κτήρια που πλέον κατέχει.

 Όσον αναφορά στο Ελληνικό, έχει δεσμευθεί και ο υπουργός ότι το κόστος από την κατεδάφιση η οποία θα προκύψει άμεσα μέσα από την παρέμβαση, θα βαρύνει τους επενδυτές.

Τέλος, θεωρώ ότι είχαμε μια πολύ εποικοδομητική συζήτηση. Ορισμένες τροποποιήσεις τις οποίες ζήτησε και ανέδειξε η Αξιωματική αντιπολίτευση έγιναν δεκτές από το υπουργείο, έχουμε ακόμη δρόμο, περιμένουμε και τις τροπολογίες, έχουμε και την συζήτηση στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς. Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα, Εισηγήτρια της Μειοψηφίας. Παρακαλώ κυρία Πέρκα, για δέκα λεπτά.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, καλημέρα και από εμένα.

Ξεκινώ λέγοντας ότι αυτό το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, μας προβλημάτισε πολύ. Γιατί; Διότι, πιάνει πάρα πολλά θέματα και άσχετα μεταξύ τους και έχει διατάξεις πολύ θετικές, θετικές, αδιάφορες και κακές. Το είπα όλο.

Θα ήθελα να ξεκινήσω με το πρώτο κομμάτι που αφορά στα υδατοδρόμια επαναλαμβάνοντας ότι εμείς είμαστε που κάναμε πρώτα έναν νόμο σε αντικατάσταση του παλιού, που φροντίσαμε να βγουν κάποιες επιπλέον άδειες, που είχαμε στηρίξει αυτό το εγχείρημα να μπει δηλαδή, αυτό το νέο μέσο μεταφοράς στο σύστημα όλο, για την νησιωτικότητα της χώρας, να εξυπηρετεί αεροκομιδή κ.λπ..

Επομένως, μπορούμε να πούμε ότι κάναμε τα πρώτα βήματα, ούτως ώστε να δούμε επιτέλους να προχωρά αυτό το εγχείρημα. Εδώ, όμως, έχω να κάνω δύο παρατηρήσεις.

Η μία είναι σε ό,τι αφορά -εγώ δεν λέω ότι είναι το μείζον ζήτημα, εάν θα είναι ιδιώτης ή δημόσιος φορέας αυτός που θα κατέχει την άδεια ίδρυσης- αυτό, όμως, που είναι μείζον και κάπως εξασφάλιζε ο δημόσιος φορέας είναι το να κάνεις μία στρατηγική. Ποιος θα κάνει δηλαδή, το υδατοδρόμιο και που; Κάπως πρέπει η Πολιτεία να το φροντίζει και να το έχει εντάξει σε έναν στρατηγικό σχεδιασμό με βάση και τους στόχους της. Σε ποια νησιά; Πώς θα γίνει; Θα είναι το first come, first send, δηλαδή, όποιος κάνει πρώτος την αίτηση, αυτός θα παίρνει το υδατοδρόμιο;

Αυτό, λοιπόν, είναι το σημείο. Κατά τα άλλα, μπορούμε να πούμε, ότι συμφωνούμε στα περισσότερα άρθρα με πολύ μικρές παρεμβάσεις που νομίζω, έγιναν αποδεκτές και θα το δούμε. Αυτό είναι το ένα, λοιπόν, ούτως ώστε να ενταχθεί ομαλά μέσα στο μεταφορικό σύστημα.

Είχαμε κάνει την παρατήρηση την οποία θεωρούμε πολύ σημαντική για την εταιρεία η οποία δεν θα παρουσιάσει πτητικό έργο για 2,5 χρόνια και θα δεσμεύσει μία θέση και αυτό δεν είναι μόνον, ότι θα μπορούσε να δεσμεύσει μία θέση που θα μπορούσε να κάνει κάτι το Δημόσιο ή ο δημόσιος λιμένας, αλλά κυρίως μπορεί να το κάνει και για τον ανταγωνιστή του. Πάει και δεσμεύει μία θέση επ’ αόριστον, όπως ήταν η άδεια ίδρυσης. Θα περιμένω να δω την βελτίωση που έχετε κάνει σε αυτό το σημείο.

Από εκεί και πέρα νομίζω, ότι γενικώς υπάρχουν κάποιες παρατηρήσεις. Ας πούμε για τα σκέλη πτήσης. Εμείς λέγαμε για τα 6 ζεύγη, εδώ λέει: «…6 ζεύγη ανά εταιρεία αεροπορική…».

Αυτά είναι βέβαια και θέματα για τα οποία θα δούμε πως θα λειτουργήσει. Μια γενικότερη παρατήρηση είναι από ό,τι φαίνεται, η αγορά θα μπορούσε μέχρι τώρα -αυτή είναι μια δική μου εκτίμηση- να είχε λειτουργήσει, δηλαδή να είχαμε τα πρώτα υδροπλάνα.

Εγώ, υπενθυμίζω, ότι υπάρχουν ήδη τρεις άδειες. Έγινε ένας νόμος ο οποίος διευκόλυνε. Θα δούμε πως θα ανταποκριθεί, σε κάθε περίπτωση η Πολιτεία πρέπει να έχει το πλαίσιο και να δούμε μετά, πως θα πάει πιο κάτω.

Το δεύτερο κεφάλαιο, έχει τις ρυθμίσεις οδικών και εμπορευματικών μεταφορών, όπου είναι ακριβώς αυτό που σας λέω. Δηλαδή, λύνει και κάποια θέματα σε ό,τι αφορά στα φορτηγά Δημόσιας χρήσης, θέματα που χρονίζουν. Εγώ, θα πω για άλλη μια φορά, ότι το κομμάτι των μεταφορών, επειδή αυτό το υπουργείο ρυθμίζει μια ολόκληρη αγορά, που όταν πειράζεις κάτι ενοχλείται κάτι άλλο, που αυτή η νομοθέτηση αποσπασματικά μάλλον δεν λύνει, δηλαδή λύνει προσωρινά το πρόβλημα, ίσως είναι κάποια στιγμή αναγκαίο να γίνει ένας νόμος από την αρχή, να ξαναμοιραστεί. Μάλιστα, όταν έχουμε σιγά-σιγά και την απελευθέρωση και των επιβατικών μεταφορών, πρέπει να «ξαναμοιραστεί η πίτα» θα έλεγα ή να μεγαλώσει.

Εδώ, θα σταθώ πολύ θετικά στο άρθρο 30 για τα μικτά κλιμάκια. Ήταν κι αυτό που είχαμε προωθήσει διότι, πραγματικά το μεγάλο πρόβλημα των μεταφορέων μας είναι η κλοπή του μεταφορικού έργου κυρίως από αλλοδαπά οχήματα τα οποία πολλές φορές είναι Έλληνες οι οποίοι έχουν έδρα στην Βουλγαρία κ.λπ. -το παράνομο καμποτάζ- και όλο αυτό, εάν δεν ελέγχεται, καταλαβαίνουμε ότι δεν μπορεί να προστατευθεί.

Θα δεχθούμε και εμείς ότι θα ήταν καλό να υπάρχει στην επιτροπή και εκπρόσωπος της ΑΑΔΕ, ώστε να βλέπει ακριβώς αυτά τα θέματα, όπως και του ΣΕΠΕ.

Βέβαια, καταλαβαίνω ότι, επειδή είναι περιφερειακά τα κλιμάκια, ίσως υπάρχει μια δυσκολία και με δεδομένο ότι δεν υπάρχει αμοιβή. Όμως, κύριε Υπουργέ, αυτό που πραγματικά θα λύσει το πρόβλημα στους μεταφορείς μας, εάν το πάρουμε πολύ σοβαρά, γιατί ό,τι νόμο και να ψηφίσεις, εάν δεν έχεις τον αντίστοιχο μηχανισμό ελέγχου δυστυχώς, δεν κάνεις και πολλά πράγματα. Στην συνέχεια λύνει τα ασφαλιστικά κι αυτά, όπως είπα, είναι αποσπασματικά. Δεν μπορούμε, να πούμε κάτι ιδιαίτερο.

Στην συνέχεια, υπάρχει ένα άρθρο στο οποίο είμαστε κάθετα αντίθετοι και είναι το άρθρο 33, που αφορά στα ΚΤΕΛ. Εδώ, ακόμη στο ίδιο άρθρο εγώ μπορώ να πω, ότι υπάρχουν και καλά σημεία, όπως είναι ο εξοπλισμός για τα ΑΜεΑ για παράδειγμα ή οι δόσεις για τα ασθενέστερα. Παρ΄όλα αυτά τόσο κατάφωρα είμαστε απέναντι σε ό,τι αφορά στην κατάργηση του Προεδρικού Διατάγματος προκειμένου να έχει εσωτερικό κανονισμό κάθε ΚΤΕΛ όπου θα μπορεί να έχει μια "ευελιξία" άρα, απολύσεις εργαζομένων, παραβίαση του ωραρίου, μετακίνηση των εργαζομένων σε άλλη θέση και ειδικότητα χωρίς να ερωτάται. Επομένως, αυτό είναι ιδιαίτερα προβληματικό.

Σχετικά με τις ενδονομαρχιακές μεταφορές των ΚΤΕΛ θα ακούσουμε την πρότασή σας σε ό,τι αφορά το Άκτιο-Πρέβεζα.

Για τα τουριστικά λεωφορεία οι ρυθμίσεις γενικώς είναι καλές διότι, στοχεύουν στο να ανανεωθεί γρήγορα στο τέλος, για να μην έχουμε προβλήματα και οδικής ασφάλειας, αλλά και περιβαλλοντικά.

Τώρα, υπάρχουν και μερικά πράγματα που τα φέρνει η αναγκαιότητα στα οποία, όμως, δεν είναι και το σωστό. Δεν σας το απευθύνω ως μομφή, αλλά πραγματικά, το να δώσεις γραμμές επιπλέον των αστικών συγκοινωνιών στα ΚΤΕΛ…

Θα μου πείτε ότι κι εμείς είχαμε δώσει κάποιες γραμμές για να αντιμετωπίσουμε έκτακτη συνθήκη. Αυτό, πάντως, να παραδεχθούμε όλοι, ότι δεν είναι και η καλύτερη τακτική. Είναι αυτό που λέω ότι πρέπει να γίνει ένας νόμος γενικώς για τις μεταφορές που να καθορίζει ακριβώς το μεταφορικό έργο του καθενός. Εξ' ού τώρα και με τα πρόστιμα, εγώ εδώ μπορώ να πω ότι γίνονται πιο ομοιόμορφα, επομένως θα μπορούσαμε να τοποθετηθούμε θετικά.

Σε ό,τι αφορά στο τρίτο κομμάτι που είναι η προσωρινή άδεια οδήγησης είπαμε, ότι γενικώς είναι καλό, είναι εξυπηρετικό να έχει ο πολίτης κατευθείαν ένα χαρτί. Έχουμε πάλι τον φόβο ότι αυτό μπορεί να προκαλέσει πλαστά, πολλά πλαστά διπλώματα στην αγορά. Πήραμε μια διαβεβαίωση, ότι γρήγορα θα γίνει μηχανογράφηση. Μένει να το δούμε διότι, αυτός είναι ο μόνος φόβος. Κατά τα λοιπά, είναι ωραία.

Από εκεί και πέρα υπάρχουν διάφορες διατάξεις, όπως είναι η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Εμείς, θα ξαναπούμε ότι, αλλάζετε τα προσόντα του Διοικητή της Πολιτικής Αεροπορίας. Εδώ, θα πω το εξής. Εάν θεωρείτε ότι κάτι είναι φωτογραφικό δεν πρέπει να το επαναλαμβάνετε. Τι εννοώ; Όταν έχει γίνει από μια εγνωσμένη επιτροπή μια πρόκριση, έχει φτάσει να έρθει στην Βουλή και ξαναγυρίζουμε πίσω και βάζουμε άλλα προσόντα, θα πω και εγώ ότι συνεχίζουμε μια φωτογραφική διάταξη.

 Δεν θα μιλήσω για όλα τα άρθρα. Για τα μηχανήματα έργου. Πάει να λύσει ένα πρόβλημα, αλλά δημιουργεί άλλο πρόβλημα. Πρώτον, παίρνει ύλη από το Δημόσιο σε ό,τι αφορά τους ελέγχους και πάει σε πιστοποιημένους φορείς και βέβαια, έχει και κάτι χαριστικά, όπως είναι η εξόφληση των τελών των προηγούμενων 10 ετών, ενώ σε όλα τα οχήματα ξέρουμε καλά ότι είναι 20 αυτά τα έτη.

 Για τις παρατάσεις που δίνονται προκειμένου να ολοκληρωθούν τα έργα των φορέων της ΓΑΙΑΟΣΕ εννοείται ότι συμφωνούμε, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Πρόβλημα υπάρχει για την αλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου "Ανάπλαση της Αθήνας". Θα ξανακάνω το σχόλιο, ότι ο ίδιος ο νυν δήμαρχος το είχε κατακρίνει και είχε πει, ότι δεν χρειάζεται και τώρα γίνεται πρόεδρος. Δεν μπορούμε να μην το σχολιάσουμε.

 Το σοβαρό για εμένα είναι οι τρεις ρυθμίσεις που αφορούν στο Ελληνικό. Για την μεν πρώτη, είπαμε ότι επειδή πρόκειται για μια μετεγκατάσταση η οποία προβλεπόταν να γίνει δέκα μήνες μετά την μεταβίβαση των μετοχών, δεν έχουμε κανένα πρόβλημα. Έπρεπε να γίνει αυτή η ρύθμιση, είναι θέμα πληρωμής. Όμως, για το άρθρο 67, δεν το κατανοούμε και δεν έχουμε πάρει πειστική απάντηση ακόμα.

 Ξεκινώ και λέω. Πρώτον, ποιος θα κατεδαφίσει πριν την ώρα τους κάποια κτήρια; Πώς θα μπει ένας ιδιώτης να κατεδαφίσει στο Δημόσιο διότι, λέτε ότι θα τα χρεωθεί. Επίσης, είναι μια κίνηση καθαρά επικοινωνιακή για να πούμε ότι μπήκαν μπουλντόζες στο Ελληνικό, ενώ στην πραγματικότητα δεν θα έχει γίνει η μεταβίβαση των μετοχών.

 Εδώ, εγώ θα ξαναπώ ότι εμείς είχαμε μπει σε μια πολύ επίπονη διαδικασία να κατηγοριοποιηθούν αυτά τα αυθαίρετα κτήρια εντός του Ελληνικού να κατηγοριοποιηθούν σε διατηρούμενα, σε διατηρητέα και προς κατεδάφιση, να γίνουν οι ενέργειες με την κανονική διαδικασία δηλαδή, με τον νόμο περί αυθαιρέτων.

 Ξαναλέω ότι αυτό δεν είναι ιδεοληψία, αλλά είναι ακριβώς ασφάλεια Δικαίου διότι, αν κάνεις ad hoc ρυθμίσεις για να νομιμοποιήσεις αυθαίρετα εγώ, φοβάμαι πάρα πολύ ότι δεν έχουν ούτε ασφάλεια Δικαίου. Καμιά φορά αυτό που φαίνεται ότι είναι υπέρ μιας επένδυσης και εύκολο και εξυπηρετικό, όταν δεν ακολουθεί την εθνική και την κοινοτική νομοθεσία έχει πάρα πολλά προβλήματα τα οποία μπορεί να βρεις μπροστά σου.

 Ένα επιπλέον είναι ότι έτσι όπως γίνεται γρήγορα αυτή η διαδικασία, το Γραφείο Ελληνικού, επειδή γίνεται η νομιμοποίηση με βάση την κάλυψη και όχι την δόμηση, έχουμε κάποιους περιορισμούς και στις KYA και στο ΠΔ για το πόση δόμηση μπορεί να υπάρξει. Πώς θα μπορέσει το Γραφείο Ελληνικού να κάνει την σύγκριση και να βάλει αυτούς τους περιορισμούς και να δει που έχει φτάσει η δόμηση, όταν γίνονται όλα στο πόδι.

 Βεβαίως, όλα αυτά θα εγκριθούν με μια διαπιστωτική πράξη που εδώ πραγματικά, δεν μπορεί αυτή η διαπιστωτική πράξη να υπογράφεται από τον Υπουργό Ανάπτυξης, όταν η διαδικασία θα γίνει από το Αυτοτελές Γραφείο Ελληνικού που είναι στο Υπουργείο Οικονομικών και αφορά αυθαίρετα που έχει μια αρμοδιότητα ο υπουργός του Υπουργείου Ανάπτυξης. Δεν ξέρω, ξανασκεφτείτε το. Δεν είναι εδώ ο αρμόδιος υπουργός, αλλά είναι πολύ "χοντρό" αυτό που γίνεται, θα μου επιτρέψετε να πω.

 Βεβαίως, η τελευταία τροπολογία που αφορά στο Ελληνικό, είναι ένα αποτέλεσμα ακριβώς μιας τέτοιας πρόχειρης νομοθέτησης με μια ΠΝΠ η οποία δεν προέβλεπε και τον χρόνο απόδοσης των κοινοχρήστων. Ήρθε μια τροπολογία να αλλάξει και να διορθώσει αυτό. Έμειναν όμως, ποιοι θα είναι οι δικαιούχοι και πότε και ξαναέρχεται μια τρίτη, δεν ξέρω, εάν θα έρθει και μια τέταρτη (τροπολογία) διότι, το ένα δεν συμβαδίζει με το άλλο.

 Καλύτερα κάτι να αργεί, λοιπόν, λίγο περισσότερο και να δουλεύεται επί της ουσίας, παρά να προσπαθούμε ad hoc να λύσουμε έτσι, με μια τέτοια ευκολία, θέματα. Σας ευχαριστώ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς την κυρία Πέρκα. Έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Σιμόπουλος. Παρακαλώ, κύριε Σιμόπουλε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καταρχάς, σε ό,τι αφορά αυτό που είπε η συνάδελφος δηλαδή, να υπάρχει ένα δίκτυο υδατοδρομίων το οποίο από την αρχή θα προκαθοριστεί και μέσα από το δίκτυο αυτό θα ξεκινήσει η αδειοδότηση για όποιους επιθυμούν να προχωρήσουν σε ίδρυση και λειτουργία.

Κυρία Πέρκα, αυτή η διαδικασία, όμως, είναι πάρα πολύ χρονοβόρα. Αυτό που λέτε μακάρι να ήταν δυνατόν να γίνει άμεσα, να ξέρουμε πού ακριβώς μπορούν να γίνουν υδατοδρόμια.

Σε προσωπικό επίπεδο πιστεύω, ναι, έχουμε ανάγκη να μειώσουμε την ανεργία σύμφωνα με κανόνες. Θα πρέπει να προχωρήσουμε όποιοι φορείς θέλουν να ιδρύσουν υδατοδρόμια να μπορέσουν να προχωρήσουν και να μην βλέπουμε την μεγάλη εικόνα και μέσα από την μεγάλη εικόνα καθυστερούμε πάρα πολύ. Ήδη, καθυστερήσαμε πάρα πολύ. Ευχαριστώ.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ κυρία Πέρκα, έχετε τον λόγο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Τον ίδιο στόχο έχουμε. Θέλουμε να λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια, θέλουμε να προσφέρουν θέσεις εργασίας και εξυπηρέτηση, θέλουμε να ενισχύσουμε τον τουρισμό στο κομμάτι της κρουαζιέρας.

Εγώ αυτό που λέω είναι, ότι οτιδήποτε γίνεται αποσπασματικά, χωρίς σχεδιασμό, μπορεί να φέρει τα αντίθετα αποτελέσματα., έθεσα και έναν προβληματισμό γιατί μέχρι σήμερα δεν έχουν πετάξει τα υδροπλάνα -πιστέψτε με, τότε ήμουν Γενική Γραμματέας του Υπουργείου και το είχα παλέψει πάρα πολύ να πετάξουν τα υδροπλάνα-απορούμε γιατί μέχρι σήμερα δεν έχουν πετάξει; Ό,τι μπορεί να διορθώσει την γραφειοκρατία -εννοείται- δεν έκανα μνεία σε αυτά, είμαστε θετικοί.

Απλώς, για τον σχεδιασμό είπα το εξής. Εμείς είχαμε ξεκινήσει να βάζουμε σε ένα χάρτη και ίσως είναι μία πολύ καλή δουλειά αυτή, ποια υδατοδρόμια πού, πώς. Γιατί, ναι, σε αυτή την φάση μάλλον δεν έχουμε τόσο πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, αλλά πώς θα γίνεται η επιλογή; Όποιος προλάβει; Δηλαδή εγώ θα έλεγα και μάλιστα η εμπειρία μου λέει, ότι όντως για τα περισσότερα υδατοδρόμια ενδιαφέρονται για την άδεια ίδρυσης οι δημόσιοι φορείς, τα Λιμενικά Ταμεία, οι περιφέρειες, ο Περιφερειάρχης Νοτίου Αιγαίου. Στην πραγματικότητα το μεγάλο πλήθος θα είναι δημόσιοι φορείς εκτός, που και που κάποιος ιδιώτης και τους ιδιώτες τους ενδιαφέρει η λειτουργία.

Αυτή είναι η κατάσταση που υπάρχει. Ποιος, όμως, θα βάζει αυτή την τάξη; Όποιος προλάβει; Εγώ , αυτό λέω. ΄Οποιος προλάβει θα πηγαίνει; Ενώ, φανταστείτε να υπάρχει άδεια ίδρυσης από την Περιφέρεια ας πούμε ή από τα Λιμενικά Ταμεία. Εκεί, βέβαια, αντιλαμβάνομαι μία αδυναμία ότι κάποια Λιμενικά Ταμεία ή Περιφέρειες δεν ενδιαφέρονται, δεν πάνε να το κάνουν. Θα μπορούσε, πιθανόν, να μπει ένας ιδιώτης. Αλλά, όποιος προλάβει, δεν λύνει το πρόβλημα. Αυτό λέω. Ενώ, μετά, μπορούσε να υπάρχει άδεια ίδρυσης και να γίνονται διαγωνιστικές διαδικασίες για την άδεια λειτουργίας, πιθανά.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, να απαντήσω παρακαλώ. Εδώ, η διαφορά μας είναι στον κεντρικό σχεδιασμό. Είπε μαγική λέξη. Κεντρικός σχεδιασμός. Διαφωνούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μισό λεπτό, κύριε Σιμόπουλε. Ανοίγετε το μικρόφωνο το οποίο μπορώ να κλείσω. Επειδή δεν το κάνω δεν σημαίνει ότι συνεχίζουμε και μιλάμε. Στην συνέχεια, θα έχετε όσο χρόνο θέλετε.

Απλώς, θέλω να ζητήσω από τον κ. Γκόκα και από την κ. Μανωλάκου την κατανόησή τους ώστε, να προηγηθεί η τοποθέτηση του κ. Βιλιάρδου επειδή, πρέπει να πάει στην συνεδρίαση της Επιτροπής Οικονομικών. Παρακαλώ πολύ, κύριε Σιμόπουλε, θα ήθελα να διευκολύνω τον κύριο Βιλιάρδο. Στην συνέχεια, μπορείτε.

Παρακαλώ κύριε Βιλιάρδο. Να ευχαριστήσω και τους συναδέλφους που μας διευκολύνουν.

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

Δεν έχω να πω πολλά πράγματα. Έχω μόνο να προσθέσω μερικές παρατηρήσεις σε ορισμένα άρθρα στα οποία δεν αναφέρθηκα τις δύο προηγούμενες φορές.

Η πρώτη είναι σχετικά με τα προτεινόμενα άρθρα 6 και 20. Καταρχάς, με τον ν. 4427/2016 στο άρθρο 1, συστάθηκε η νέα μορφή της ήδη υπάρχουσας ΥΠΑ ως παρόχου υπηρεσιών και η ΑΠΑ. Η ανεξάρτητη δηλαδή, διοικητική Αρχή κατ' επιταγήν των ευρωπαϊκών και διεθνών απαιτήσεων.

Ειδικά όσον αφορά την παρ.9, καθορίζεται ποιος αδειοδοτεί στον χώρο της Αεροπορίας, όπου είναι η ΑΠΑ. Όπως αναγράφεται, όμως, η ΑΠΑ είναι αρμόδια για την έκδοση, ανανέωση, κατάργηση, διατήρηση και ανάκληση κάθε είδους άδειας και πιστοποίησης αεροναυτιλιακών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων Πολιτικής Αεροπορίας όπως και για την πτητική λειτουργία, τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την συντήρηση των αεροσκαφών και γενικά του εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Με την παράγραφο 10, καθορίζονται επιπλέον ζητήματα πιστοποιήσεων και ελέγχου αυτών, ειδικά εάν εκδίδονται από άλλους οργανισμούς και φορείς πλην της ίδιας. Αναγράφονται δε τα εξής: «Η ΑΠΑ είναι αρμόδια για την αναγνώριση και αποδοχή των τίτλων, των αδειών και των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί από άλλες Αρχές και που είναι απαραίτητα για την άσκηση του οποιουδήποτε επαγγέλματος ή δραστηριότητας στον χώρο της Αεροναυτιλίας.

Με το άρθρο 25, παράγραφος 1 και 2, του παρόντος νόμου, εξειδικεύονται ζητήματα εκπαίδευσης τόσο προσωπικού αέρος όσο και του προσωπικού εδάφους από την Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας , την ΣΠΟΑ η οποία ανήκει στην ΑΠΑ. Ενδεικτικά, σας παραθέτω τα παρακάτω.

 Πρώτον, την εκπόνηση και υλοποίηση προγραμμάτων εκπαίδευσης επιθεμάτων αεροπορικής ασφάλειας σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, τον ΕΚΑΠΑ και στο Εθνικό Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας στις εγκαταστάσεις της ΠΟΑ ή σε περιφερειακές μονάδες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Δεύτερον, τον έλεγχο της καταλληλότητας υποψήφιων εκπαιδευομένων σε θέματα ελέγχου ασφάλειας αερομεταφορών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον ΕΚΑΠΑ και στις εκάστοτε ισχύουσες τεχνικές οδηγίες ασφάλειας. Η λειτουργία και η διαχείριση των συστημάτων προσομοίωσης, ελέγχου χειραποσκευών, αποσκευών, είτε στις εγκαταστάσεις της ΠΟΑ είτε σε περιφερειακές μονάδες της ΑΠΑ καθώς επίσης τον προγραμματισμό, την προετοιμασία και την διενέργεια γραπτών και προφορικών εξετάσεων, επανεξετάσεων του ιπταμένου προσωπικού και προσωπικού εδάφους, για την απόκτηση των σχετικών πτυχίων και αδειών της Πολιτικής Αεροπορίας σε συνεργασία με την Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας Ειδικών Προτύπων.

Τρίτον, την μέριμνα για τον ορισμό εξεταστών έτσι, ώστε, να καλύπτονται οι ανάγκες των διαφόρων τύπων εξετάσεων και εισήγηση για την επικαιροποίηση καταλόγων εξεταστών-εκπαιδευτών.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, τις άδειες υδατοδρομίων θα πρέπει να τις εκδίδει η ΑΠΑ και να λειτουργεί τα υδατοδρόμια η ΥΠΑ. Κάτι που είναι εύλογο, αφού μόνον έτσι ο ελεγκτής με τον ελεγχόμενο θα διαφοροποιούνται. Συνάδει άλλωστε με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και τους κανονισμούς. Επομένως, είναι λάθος ότι με το άρθρο 6 προτείνεται η ΥΠΑ ως πάροχος αδειοδότησης. Με απλά λόγια, το σωστό θα ήταν η ΑΠΑ να αδειοδοτεί ως Ανεξάρτητη Αρχή, όπως γίνεται και με τις ενεργειακές εταιρείες με τη ΡΑΕ. Δηλαδή, "δεν μπορεί Γιάννης κερνάει, Γιάννης πίνει".

 Δεύτερον, σχετικά με το προτεινόμενο άρθρο 11, στην παράγραφο 2. Εν προκειμένω αναφέρονται τα εξής: "Μέλη της επιτροπής υδατοδρομίων ορίζονται με την ως άνω απόφαση ως ακολούθως. ΄Ενας εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Αερολιμένων της ΥΠΑ με τον αναπληρωτή του κ.λπ..". "Μετά την σύσταση της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, δεν υφίσταται πλέον η Διεύθυνση Αερολιμένων της ΥΠΑ, αλλά έχει αντικατασταθεί από την Διεύθυνση Κανονισμών και Εποπτείας Αεροδρομίων της ΑΠΑ".

Στο άρθρο 4, παράγραφος γ, περίπτωση β΄ του νόμου 4427/2016. Κάτι που θα πρέπει να αποσαφηνιστεί και ενδεχομένως να αλλάξει. Επίσης, πρέπει να προστεθεί ένας υπάλληλος από την Διεύθυνση Ασφαλείας και Ποιότητας Αερολιμένων και Υδατοδρομίων, σύμφωνα με το άρθρο 61 του νόμου 4427/2016, που θα εκπροσωπεί την ΥΠΑ.

Σχετικά με το άρθρο 50, παράγραφος 3, το άρθρο αυτό παραβιάζει τη συνταγματική επιταγή περί ανεξαρτησίας των Ανεξάρτητων Διοικητών Αρχών, όπως είναι η ΑΠΑ.

Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη διάταξη 3, αναφέρει τα εξής: "Η γνωμοδότηση της Ανώτατης Υγειονομικής Επιτροπής Αεροπορίας επί σχετικών ερωτημάτων της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ για υπαλλήλους του κλάδου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της ΑΠΑ ή της ΥΠΑ αντίστοιχα, υποβάλλεται τόσο για τους υπαλλήλους του κλάδου της ΕΕΚ της ΑΠΑ όσο και τους υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ της ΥΠΑ αποκλειστικά στον Διοικητή της ΥΠΑ ο οποίος εντός μηνός από την παρέλευση σε αυτόν της γνωμοδότησης της Επιτροπής, εκδίδει διαπιστωτική πράξη ανάκλησης ειδικότητας του υπαλλήλου κλάδου ΕΕΚ τόσο της ΑΠΑ όσο και της ΥΠΑ, καθώς και δικαιώματος αποζημίωσής του, αποκλειστικά από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας".

Θεωρούμε, πως με την διάταξη αυτή δημιουργείται ασυμβίβαστο και εξάρτηση μεταξύ ελεγχομένου και ελεγκτή. Δηλαδή, αποζητείται οικονομική αποζημίωση από τον Διοικητή της ΥΠΑ, όταν ο ίδιος θα ελέγχεται και θα λογοδοτεί στην Ανεξάρτητη Αρχή της ΑΠΑ. Άρα, παύει να υπάρχει η ανεξαρτησία και η αμεροληψία της Ανεξάρτητης Αρχής που ασφαλώς, πρέπει να υπάρχει.

Σχετικά με το άρθρο 49, Οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, τα εξής: Με το συγκεκριμένο άρθρο μειώνονται τα χρονικά ασυμβίβαστα για την κατάληψη θέσης Διοικητή της ΑΠΑ κάτι που υποδηλώνει φωτογραφική διάταξη για επαναπροκήρυξη του διαγωνισμού και επιλογή ατόμου που καλύπτει καινούργια σε μικρότερη χρονική διάρκεια ασυμβίβαστα.

Ειδικότερα στην παράγραφο 5 του άρθρου 7 του Προεδρικού Διατάγματος 84/ 2018 η φράση «…για χρονικό διάστημα πέντε ετών…» αντικαθίσταται από τη φράση «…για χρονικό διάστημα τριών ετών….».

 Στην παράγραφο 6 του άρθρου 7 του ιδίου Προεδρικού Διατάγματος η φράση «…και για τα πέντε επόμενα έτη…» αντικαθίσταται από τη φράση «..και για τα τρία επόμενα έτη…».

 Στην παράγραφο 7 του άρθρου 7 του ιδίου Προεδρικού Διατάγματος, η φράση «..να έχει παρέλθει χρονικό διάστημα, τουλάχιστον, δέκα ετών…» αντικαθίσταται από τη φράση «…να έχει παρέλθει χρονικό διάστημα, τουλάχιστον, πέντε ετών…».

Τέλος, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, υπάρχουν σοβαρά ερωτήματα σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων. Ειδικά, εάν υπάρξουν υδατοδρόμια που δεν θα τα ελέγχει κάποιος υπάλληλος είτε για διακίνηση ναρκωτικών ή όπλων είτε για παράνομες διακινήσεις ατόμων.

 Στην περίπτωση δε, που θα υπάρξει σύνδεση υδροπλάνου με χώρες εκτός Ε.Ε. θα υπάρχουν προβλήματα λόγω παραβίασης της Συνθήκης της Σένγκεν.

 Όπως, λοιπόν, προτείναμε την προηγούμενη φορά θα ήταν καλό τα υδατοδρόμια, τουλάχιστον, στο ξεκίνημά τους να αφορούν μόνον πτήσεις εσωτερικού και καθόλου πτήσεις εξωτερικού. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής**): Ευχαριστούμε και εμείς τον κύριο Βιλιάρδο και συνεχίζουμε. Παρακαλώ ελάτε, κύριε Σιμόπουλε.

 **ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (Στράτος) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της Πλειψηφίας**): Να εξηγήσω πάλι με την κυρία Πέρκα για να καταλάβουν οι συνάδελφοι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Σιμόπουλε, παρακαλώ με την ολοκλήρωση των κυρίων εισηγητών, θα σας δώσω τον λόγο. Τον λόγο έχει ο κύριος Γκόκας.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Όπως είδατε, σε καμιά συνεδρίαση δεν έκανα τέτοιου είδους παρεμβάσεις. Νομίζω ότι , υπάρχει ο χρόνος και ο τρόπος να τα πούμε όλα με την σωστή σειρά. Σεβαστές είναι οι απόψεις όλων των συναδέλφων, τους εκτιμώ, τους σέβομαι, αλλά να υπάρχει μια σειρά στην διαδικασία.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταρχάς με αυτό το νομοσχέδιο στο πρώτο μέρος, επιχειρείται να οργανωθεί το πλαίσιο για την ίδρυση και την λειτουργία των υδατοδρομίων, ενός τομέα που μπορεί να συμβάλει με την χρήση αυτού του νέου μεταφορικού μέσου στην χώρα μας στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη, με νέες δυνατότητες πρόσβασης σε όλες τις νησιωτικές περιοχές και τους τουριστικούς τους προορισμούς, αλλά και στην εξυπηρέτηση των ίδιων των κατοίκων πολλών νησιωτικών περιοχών οι οποίοι πολλές φορές είναι αποκλεισμένοι από την εύκολη και γρήγορη μετακίνηση. Επομένως, έχει και χαρακτηριστικά κοινωνικής ανάπτυξης.

 Η προσπάθεια αυτή -όπως έχουμε πει- ξεκίνησε από το 2003, συνεχίστηκε με τον νόμο 4146/13, αλλά και τον νόμο 4568/18 χωρίς, όμως, να υπάρξει ουσιαστική εξέλιξη και πρόοδος σε αυτόν τον τομέα.

 Στόχος μας, λοιπόν, πρέπει να είναι η επιτυχημένη λειτουργία στην πράξη όσων θεσμοθετούνται γι' αυτόν τον σημαντικό τομέα εκσυγχρονισμού του κλάδου των μεταφορών και τώρα περιλαμβάνει, φυσικά, και την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, όπως με τον νόμο 4146/του 2013.

 Γι' αυτό, είμαστε θετικοί και στηρίζουμε αυτό τον στόχο και προσπαθήσαμε με τις τοποθετήσεις μας στις προηγούμενες συνεδριάσεις να συμβάλουμε στην όσο γίνεται πιο ολοκληρωμένη νομοθέτηση.

 Ο μεγαλύτερος κίνδυνος για να μην πετύχει ένα τέτοιο εγχείρημα είναι πάντα η γραφειοκρατία, χωρίς να είναι και ο μοναδικός. Άρα, πρέπει να μειωθούν στο ελάχιστο ασάφειες και αμφισβητούμενες διατάξεις, χωρίς να φτάνουμε στο άλλο άκρο που μπορεί να δημιουργεί αρνητικές επιπτώσεις σε άλλες παραγωγικές δραστηριότητες, στις καθημερινές δραστηριότητες ανθρώπων ή στο περιβάλλον.

 Θα ήθελα να κάνω λίγες παρατηρήσεις σε συνέχεια αυτών που ήδη συζητήσαμε στις προηγούμενες συνεδριάσεις. Στο άρθρο 10. Είχαμε ζητήσει η άδεια ίδρυσης, να έχει ορισμένη διάρκεια. Ακούσαμε από τον κύριο Υπουργό ότι θα έχει 5ετή ισχύ. Θα προτείναμε, να δοθεί παράταση αιτιολογημένα, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που η κατασκευή και η οργάνωση βρίσκεται σε κάποιο ικανοποιητικό στάδιο ή εάν έχουν προκύψει καθυστερήσεις από απρόβλεπτα αίτια ή αστάθμητους παράγοντες.

 Στο άρθρο 16. Η χωροθέτηση γειτονικών υδατοδρομίων να λαμβάνει υπ' όψιν και τις παραγωγικές δραστηριότητες κατά τη χωροθέτηση. Αυτό, θα πρέπει να προβλέπεται ούτως ώστε, κάποιες περιπτώσεις, όπως οι ιχθυοκαλλιέργειες που απαγορεύονται σε απόσταση 8 χιλιομέτρων να μην αποκλείονται.

 Στο άρθρο 24, σχετικά με τα υδάτινα πεδία. Είναι μία επιπλέον δυνατότητα επικοινωνίας για σημεία, κυρίως νησιωτικά και πάλι, όπου η κατασκευή υδατοδρομίου είναι είτε δύσκολη είτε οικονομικά ασύμφορη. Επομένως, θα πρέπει κατά την γνώμη μας να διευκολύνεται η χρήση των υδάτινων πεδίων πρώτον, και για αεροσκάφη που εκτελούν τακτική πτήση, όπως προβλέπεται στην παρ. 2γ και δεύτερον, με μια προσθήκη και για αεροσκάφη που εκτελούν μη τακτική πτήση δηλαδή, να μπορούν να πραγματοποιήσουν πτήση από ένα πεδίο σε ένα άλλο πεδίο.

 Στο Δεύτερο Μέρος. Στο άρθρο 28. Υπάρχει το αίτημα της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος για εξαίρεση από την υποχρέωση καταβολής ασφαλιστικών εισφορών κατά το καθεστώς προσωρινής ακινησίας των Οχημάτων Δημοσίας Χρήσεως, όπως και οι προτάσεις σχετικά με το πάγωμα ή την μη έγκαιρη καταβολή των δόσεων της ρύθμισης ληξιπρόθεσμων οφειλών.

Θα πρέπει να τα δούμε θετικά, διότι είναι σημαντικό για πολλές επιχειρήσεις του κλάδου με τα προβλήματα φυσικά, που υπάρχουν σε όλους τους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας μας τα τελευταία χρόνια. Στο άρθρο 30. Η πρότασή μας είναι να διευρυνθεί η σύνθεση των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου - όπως ήδη έχουμε τοποθετηθεί στις προηγούμενες συνεδριάσεις- με μέλη και από άλλες υπηρεσίες, όπως η ΑΑΔΕ ή υπηρεσίες δημόσιας υγείας, ελέγχου τροφίμων, το ΣΕΠΕ κ.λπ.. Θεωρούμε, ότι θα πρέπει να θεσπιστεί η επιτόπου καταβολή του προστίμου, ιδιαίτερα για τα ξένα οχήματα. Επίσης, θα πρέπει να προβλεφθεί, ότι δεν θα αφαιρούνται τα στοιχεία κυκλοφορίας ενός Δημόσιας Χρήσης Οχήματος, σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ε.Ε..

 Στο άρθρο 33. Καταρχάς σε σχέση με τα κόμιστρα. Τα κόμιστρα των αστικών γραμμών θα ορίζονται μηνιαία κατά ζώνη, με απόφαση Υπουργού. Όμως, οι ζώνες ορίζονται τοπικά και επειδή έγινε επίκληση για καθυστερήσεις από δήμους νομίζω ότι θα πρέπει να καθορίζονται τα κόμιστρα με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη, όπως και στις υπεραστικές γραμμές.

 Στο άρθρο 2. Η εσωτερική παράγραφος του τροποποιούμενου άρθρου 12 του ν.2963/2001, επαναλαμβάνεται και στην παρ.5 του άρθρου 38, όπου και θα πρέπει εκεί να περιλαμβάνεται. Σχετικά με την κατάργηση του Κανονισμού Προσωπικού των ΚΤΕΛ, του Π.Δ. 246/2006, όπως ήδη έχουμε πει, επαναλαμβάνουμε ότι είμαστε αντίθετοι δεδομένου ότι δημιουργεί ανασφάλεια και για τις εργασιακές σχέσεις, αλλά και για απολύσεις εργαζομένων ή αλλαγές εργασιακού τομέα, χωρίς μάλιστα, την σύμφωνη γνώμη του εργαζόμενου.

Τα ΚΤΕΛ είναι ανώνυμες εταιρείες με την εφαρμογή ήδη του ν. 2963/2001. Δηλαδή, πριν την έκδοση του Π.Δ.246/2006 και πέραν των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους -όπως όλοι έχουμε παραδεχθεί- με την εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας για το κοινό και ένα διαφορετικό και λογικό πλαίσιο αντιμετώπισης από την Πολιτεία.

Επίσης, το επιχείρημα ότι τα επόμενα χρόνια θα υπάρξουν διαγωνισμοί δηλαδή, συμμετοχή και άλλων εταιρειών δεν πρέπει να σχετίζεται με την κατάργηση ή μη του ισχύοντος κανονισμού αφού, από την αναθέτουσα Αρχή οι κανόνες θα είναι ενιαίοι. Δηλαδή, και για τα ΚΤΕΛ και για κάθε άλλη επιχείρηση που θα προκύψει. Αντίθετα και εν' όψει εφαρμογής της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας τα επόμενα δύο - τρία χρόνια δεν πρέπει να καταργηθεί ο ισχύων κανονισμός.

Επομένως, κατά την γνώμη μας, θα πρέπει μέσα από διάλογο εκπροσώπων ΚΤΕΛ και εργαζομένων, να προκύψει ένα σύγχρονο πλαίσιο με την μορφή ενός νέου Προεδρικού Διατάγματος μέσα στο οποίο να προσαρμόζεται ο κανονισμός λειτουργίας κάθε ΚΤΕΛ ή ένας κανονισμός, όπως ακριβώς προβλέπεται στο άρθρο 14 του ν. 2963/2001.

Σχετικά με την λειτουργία της στατιστικής τακτικής συγκοινωνίας μεταξύ Ακτίου και Πρέβεζας, είναι απαραίτητη η εξυπηρέτηση χιλιάδων πολιτών/τουριστών και γι' αυτό έχουμε τοποθετηθεί θετικά, ενώ θα δούμε και την νομοθετική βελτίωση, ούτως ώστε να βρεθεί λύση στα όποια προβλήματα υπάρχουν μεταξύ των ΚΤΕΛ.

 Στο άρθρο 3. Θέλω να επαναλάβω την άποψή μας, ότι δεν πρέπει να θεσμοθετηθεί η ηλικία κάτω των 5 ετών για να τεθούν σε κυκλοφορία τα μεταχειρισμένα τουριστικά λεωφορεία, παρά μόνον να υπάρχουν οι παράμετροι που αφορούν στην κατηγορία ρύπων, αλλά και του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων αυτών.

 Με τα ίδια κριτήρια δηλαδή, του τεχνικού ελέγχου και των εκπομπών ρύπων, θα πρέπει να προβλέπεται και το ανώτερο όριο κυκλοφορίας. Δεν συμφωνούμε με τα 27 χρόνια. Υπάρχουν τα ΚΤΕΟ, υπάρχουν πιστοποιημένοι φορείς που μπορούν να ορίζουν την καταλληλότητα κυκλοφορίας. Θα πρέπει να το δούμε αυτό το σημείο. Υπάρχουν λεωφορεία, για παράδειγμα, που λειτουργούν εποχικά και άρα, δεν επιβαρύνονται. Αν τεθεί τελικά όριο ηλικίας πιστεύω ότι θα πρέπει να τροποποιηθεί πέραν των 27 ετών.

Υπάρχει μια μεγάλη συζήτηση γύρω από αυτό το θέμα και εκτιμούμε ότι θα πρέπει να ξαναδούμε και τις δυνατότητες της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας για παραγωγή οχημάτων για την αποκατάσταση μιας ισορροπίας στην αγορά.

 Στο άρθρο 38. Σχετικά με την ανάθεση αστικών δρομολογίων από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Πράγματι, η κατάσταση είναι τραγική ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη. Η Αθήνα έχει μικρότερο έλλειμμα πληρότητας δρομολογίων, αλλά και εναλλακτικές επιλογές, όπως το Μετρό.

 Ειδικά για την Θεσσαλονίκη οι ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ είναι τεράστιες. Θα δοθούν χρήματα από τον κρατικό προϋπολογισμό για το έργο των ΚΤΕΛ και πέραν των ΚΤΕΛ Αττικής και Θεσσαλονίκης, όπως τα ΚΤΕΛ Κιλκίς, Χαλκιδικής και Σερρών. Ακούστηκε για ένα ποσόν γύρω στα 23 εκατομμύρια ευρώ ανά χρόνο και για δύο χρόνια που μάλλον θα χρειαστούν παράταση εάν τελικά, πάμε σε αυτήν την λύση. Τα ποσά αυτά -όπως ήδη έχουμε πει- μπορούν να αξιοποιηθούν από τους ίδιους τους οργανισμούς για συντήρηση ακινητοποιημένων λεωφορείων. Οι οργανισμοί έχουν υποδομές, συνεργεία, αμαξοστάσια, αλλά και για μίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων από τους ίδιους.

 Είπαμε και στις προηγούμενες συνεδριάσεις ότι για μας είναι αυτονόητος ο δημόσιος χαρακτήρας των αστικών συγκοινωνιών και θα πρέπει να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για παροχή ασφαλών και σύγχρονων υπηρεσιών σε αυτόν τον τομέα με τα απαιτούμενα οχήματα και την προμήθεια νέων λεωφορείων συμπεριλαμβανομένης και αξιολογική και αξιοκρατική στελέχωση των οργανισμών, διότι και εκεί υπάρχουν ενδεχομένως, ελλείψεις σε κάποιες περιπτώσεις.

 Στο Τρίτο μέρος, δεν έχουμε μιλήσει. Είναι θετική η αλλαγή του πλαισίου. Είναι θετικό, ότι χορηγούνται οι προσωρινές άδειες οδήγησης θα πρέπει, όμως, αυτό το πλαίσιο να είναι επίσης προσωρινό και πιστεύω, με την αλλαγή του πλαισίου χορήγησης των αδειών που θα έρθει προς συζήτηση το επόμενο διάστημα, να μην χρειάζεται να παραμείνουμε σε αυτό το καθεστώς. Όμως, σε αυτήν την φάση είναι απαραίτητο.

 Στο άρθρο 54. ΄Εχουν δημιουργηθεί πολλά προβλήματα και πολλές επιβαρύνσεις για τους ιδιοκτήτες και όσους λειτουργούν πρατήρια υγρών καυσίμων. Προστέθηκαν, κύριε Υπουργέ, τα τελευταία χρόνια πάρα πολλές απαιτήσεις. Το σύστημα εισροών - εκροών, τα μέτρα ασφαλείας, πληθώρα πιστοποιήσεων και πιστοποιητικών σε λίγο χρονικό διάστημα.

 Πολλές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα μικρές, δεν άντεξαν και έκλεισαν. Πολλοί μικρομεσαίοι είναι στα όριά τους. Για πολλούς λόγους πρέπει να επιβιώσουν και για την ίδια την αγορά. Παράλληλα, απαιτείται σίγουρα απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδοτήσεων των πρατηρίων. Έχουν γίνει πολύ σύνθετες και πολύπλοκες (οι διαδικασίες) χωρίς λόγο. Κοντεύουν να αντιμετωπίζονται τα πρατήρια σαν πυρηνικά εργοστάσια.

 Θεωρώ ότι η προθεσμία μέχρι 30 /06/ 2021 είναι θετική θα πρέπει να δοθεί, όμως, για όλες τις περιπτώσεις και για περιπτώσεις πριν από την οριακή ημερομηνία 30 /10/ 2018 και μετά από αυτήν την ημερομηνία, ώστε να μπορέσουν να τακτοποιηθούν και να προσαρμοστούν όλα τα πρατήρια, ευρισκόμενα αυτό το διάστημα σε λειτουργία.

Στο άρθρο 59. Επειδή θεωρούμε σημαντικό και ευρύτερο το έργο της εταιρίας Ανάπλαση Αθήνα Α.Ε., η σύνθεση του Δ.Σ. πρέπει να διευρυνθεί σύμφωνα με τις προτάσεις που κάναμε στις προηγούμενες συνεδριάσεις και με άλλους φορείς, όπως η Περιφέρεια Αττικής, το ΤΕΕ, επιστημονικοί σύλλογοι αρχιτεκτόνων, χωροτακτών, που θα έχουν όλοι αυτοί αποφασιστικό ρόλο χωρίς βέβαια, να τίθεται το θέμα πλειοψηφίας ή μειοψηφίας. Αυτό είναι ένα άλλο ζήτημα.

Σημασία έχει οι συμμετέχοντες να μπορούν να ανταποκριθούν στην προοπτική. Σε μια λαμπρή προοπτική για την Αθήνα που ανήκει σε όλους μας και αξίζει αυτή την προοπτική, που πρέπει να αντιστοιχεί και στην ιστορία της πόλης.

Στο άρθρο 60, σχετικά με την ενδοϋπουργική κινητικότητα στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών. Αναφερθήκαμε στους λόγους για τους οποίους είμαστε αντίθετοι.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι θα εφαρμόζεται το άρθρο 33 του ν.4482/2017, αλλά είναι αυτό ακριβώς που κατά την γνώμη μας δεν μπορεί να ισχύσει, αφού η διάταξη αυτή του άρθρου 33 αφορά υπαλλήλους και μάλιστα μεταξύ εποπτευόμενων από το Υπουργείο φορέων που υπάγονται στην Γενική Κυβέρνηση. Πώς, λοιπόν, θα εφαρμοστούν όσα αναφέρονται στο άρθρο 60; Δεν μπορούμε να μιλάμε για επιτελικό κράτος με τέτοιες διατάξεις.

Στα άρθρα στα 66, 67 και 68 και για να κλείσω, κύριε Πρόεδρε. Στο άρθρο 66, είναι μια θετική διάταξη για να ολοκληρωθεί η μεταστέγαση της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών στον Σκαραμαγκά.

Με το άρθρο 67, έχουμε τις επιφυλάξεις μας ως προς την αρμοδιότητα νομιμοποίησης αυθαιρέτων στο Ελληνικό με διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Ανάπτυξης, για να κατεδαφιστούν αυτά στην συνέχεια. Χωρίς να σημαίνει, ότι θέλουμε την καθυστέρηση της επένδυσης απλά τα επισημαίνουμε για να μην πάμε σε λάθη που χάριν μιας επικοινωνιακής προβολής ενός έργου που επειγόμαστε να ξεκινήσει μπορεί τελικά, να αποβούν αυτά τα λάθη σε βάρος της ουσιαστικής εξέλιξής του και βέβαια, δεν πρέπει να υπάρξει επιβάρυνση του Δημοσίου από το κόστος των κατεδαφίσεων. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Γκόκα. Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Οι τροπολογίες ή τεχνικές βελτιώσεις που είπατε προφορικά, κύριε Υπουργέ ή αυτές που θα κάνετε πρόσθετα δεν νομίζουμε, ότι θα αλλάξουν την ουσία ούτε και τον στόχο του νομοσχεδίου.

Δηλαδή, την παραπέρα απελευθέρωση του θεσμικού πλαισίου με επιπλέον απλουστεύσεις, αλλά και την επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών στις διάφορες αδειοδοτήσεις, όπως αυτή των υδατοδρομίων, προκειμένου να ενισχυθούν οι ιδιώτες επενδυτές, από την εκμετάλλευση κρατικής περιουσίας.

 Ωστόσο, καθόλου δεν παίρνετε υπόψη τις ανάγκες των εργαζομένων, όπως συμβαίνει με τα ΚΤΕΛ, αν και ακούστηκαν και τα προβλήματα και οι αγωνίες τους με συγκεκριμένα και τεκμηριωμένα επιχειρήματα από τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας και αφορούσαν, τόσο το άρθρο 33 που καταργείται ο σημερινός κανονισμός προσωπικού και αποτελούσε και αποτελεί ένα σημαντικό και ειδικό εργαλείο διασφάλισης της ποιότητας των υπηρεσιών, αλλά και προστασίας της οδικής ασφάλειας για μια σειρά λόγους και κυρίως για τα χρονικά όρια εργασίας, ιδιαίτερα των οδηγών που αποτελούν μέχρι σήμερα, ασπίδα απέναντι στην εργοδοτική αυθαιρεσία για υπέρβαση του οκτάωρου προστατεύοντας έτσι την δημόσια συγκοινωνία, αλλά και την ασφαλή μετακίνηση του επιβατικού κοινού.

Μάλιστα, όπως μας είπαν, εκτιμούσαν, ότι η κατάργηση του κανονισμού προσωπικού και τα νέα αντεργατικά μέτρα θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια.

Αλλά και στο άρθρο 35 επισημαίνουν, ότι η χρήση της θέσης του πληρώματος δηλαδή, η χρήση της θέσης του συνοδηγού από επιβάτη που απαίτησε και πίεσε η εργοδοσία των ΚΤΕΛ, αυτό θα έχει επιπτώσεις διότι, αυτή η θέση, αυτό το κάθισμα δεν έχει τις προδιαγραφές ασφαλείας θέσεων, είναι πτυσσόμενο και σε περίπτωση ατυχήματος η έξοδος που λειτουργεί ως έξοδος κινδύνου, θα φρακάρει. Βλέπετε, λοιπόν, ότι μπρος στο κέρδος πόσες εκπτώσεις γίνονται στην ασφάλεια των επιβατών.

 Επίσης, είναι απαράδεκτο, ότι το επιβατικό κοινό να καταβάλει επιπλέον στην τιμή του κάθε εισιτηρίου μια προσαύξηση 5%, που προορίζεται για αντικατάσταση του στόλου και απόκτηση περιουσιακών στοιχείων των μετόχων των ΚΤΕΛ. Ακόμα ένα μεγάλο μέρος από αυτή την εισφορά πάει στις τσέπες των Προέδρων των ΚΤΕΛ, σαν ισόβια χορηγία δηλαδή, σύνταξη με το ύψος της να φτάνει περίπου τα 1.500 ευρώ τον μήνα. Αντί, λοιπόν, να γίνονται πιο φθηνά τα εισιτήρια διότι, λαϊκός κόσμος χρησιμοποιεί τα ΚΤΕΛ τελικά, επιδοτούνται και ως προς την εργοδοσία.

Με αυτό το αντεργατικό και φιλεργοδοτικό νομοσχέδιο καταφέρατε τελικά, να προκαλέσατε 24ωρη πανελλαδική απεργία στα ΚΤΕΛ σήμερα, 4 του Φλεβάρη και όπως αναφέρουν στην ανακοίνωσή τους «Για πρώτη φορά η Κυβέρνηση, κατά παραγγελία και απαίτηση της εργοδοσίας, αφήνει ανοχύρωτη τη δημόσια συγκοινωνία, απεμπολεί και παραιτείται του δικαιώματος του καθήκοντος και της υποχρέωσης θέσπισης κανόνων εξασφάλισης υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και του πλαισίου διασφάλισης και εκτέλεσης του κοινής ωφέλειας συγκοινωνιακού έργου, που έχει παραχωρηθεί στα ΚΤΕΛ, ως αποκλειστικό προνόμιο». Αποκαλύπτουν μάλιστα, την απροκάλυπτη στήριξη των ιδιωτικών συμφερόντων, απαξιώνοντας τους εργαζόμενους, το επιβατικό κοινό και το έργο της δημόσιας συγκοινωνίας. Για όλα αυτά, δεν βρήκατε τίποτα να μας πείτε.

Θα αναφερθώ σε ορισμένα άρθρα για τα οποία δεν μίλησα στις προηγούμενες συνεδριάσεις.

Το άρθρο 59, που αφορά σε αλλαγές στο Διοικητικό Συμβούλιο της «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.». Εμείς, έχουμε καταψηφίσει από το προηγούμενο νομοσχέδιο την δημιουργία της διότι, το τεχνικό έργο των αναπλάσεων είναι ένα ακόμα κερδοφόρο πεδίο για τους επιχειρηματικούς ομίλους.

 Έχει φιλομονοπωλιακές κατευθύνσεις συνολικά οι οποίες εκφράζονται στο νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας που ήδη υλοποιείται στο Ελληνικό και το Φαληρικό Δέλτα με την ιδιωτικοποίηση των τελευταίων μεγάλων ελεύθερων χώρων της Αττικής και συμβάλατε όλες οι κυβερνήσεις και η προηγούμενη και η σημερινή, προορίζεται για τουριστικές υποδομές και εγκαταστάσεις, αλλά και την διακίνηση εμπορευμάτων με την απόλυτη αδυναμία κάλυψης στοιχειωδών λαϊκών αναγκών, όπως είναι η διασφάλιση μικροκλίματος, χώρων λαϊκού αθλητισμού και αναψυχής που τα έχουμε ανάγκη και να είναι μάλιστα, δημόσια και δωρεάν.

Στο άρθρο 49, που αφορά τον Διοικητή της ΑΠΑ. Εδώ, δεν είναι τόσο τα προσόντα που τσακωνόσαστε, αλλά το τι θα κάνει, ο προσανατολισμός του. Εμείς θα το καταψηφίσουμε διότι, ο προσανατολισμός είναι η υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού δηλαδή, η ολοκλήρωση των σχεδίων ιδιωτικοποίησης και της αεροναυτιλίας.

 Όσον αφορά στο άρθρο 50, σχετικά με την αποζημίωση την οποία προτείνετε να παίρνουν οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που υπηρετούν στην ΥΠΑ, μέχρι την οριστική απώλεια της ειδικότητάς τους, να την παίρνουν και οι ελεγκτές κυκλοφορίας που υπηρετούν στην ΑΠΑ. Εμείς, θα το ψηφίσουμε αυτό το άρθρο, εάν και πιστεύουμε, ότι χρησιμοποιείται για να υπάρχει ανοχή από αυτούς τους εργαζόμενους. Βεβαίως, βάζετε και όρους να πιάσουν ορισμένους στόχους για να περάσει η ιδιωτικοποίηση της αεροναυτιλίας χωρίς αντιδράσεις.

 Σε ό,τι αφορά την προσωρινή άδεια οδήγησης. Η αλήθεια είναι, ότι το είπαμε και στην ομιλία στην κατά άρθρον συζήτηση, ναι, θεσπίζετε την προσωρινή άδεια. Αυτό ήταν πρόταση του Πανελληνίου Συλλόγου Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής από το 2016. Την υιοθετείτε, αλλά μερικώς. Υπάρχει ανησυχία και σας την μεταφέρω, μήπως μείνουν στο προσωρινό δίπλωμα και δημιουργηθεί μια ακόμα δυσλειτουργική διαδικασία. Χρειάζεται ένα δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα μέχρι την κανονική άδεια.

 Υπάρχει και ένα ερωτηματικό για τις κάρτες ψηφιακού ταχογράφου η καθυστέρηση των οποίων έχει στείλει στην ανεργία πολλούς χιλιάδες οδηγούς, ορισμένους από αυτούς και σε παραβατική συμπεριφορά, εφόσον αναγκάζονται να οδηγούν χωρίς κάρτα. Ζητάνε, να είναι άμεσο και να δοθεί γρήγορα λύση.

 Θα σας πω και ένα θετικό. Βελτιώσατε, τουλάχιστον, προφορικά στο άρθρο 65 να το δούμε και στο χαρτί, τις αποσαφηνίσεις, για να μην θεωρούνται παραβάτες οι αγρότες που διαμαρτύρονται στο εθνικό οδόστρωμα και να έχουν εξοντωτικές χρηματικές ποινές εξάλλου, να σας πω , αρκετά αγροτοδικεία έχουν στην πλάτη τους. Σήμερα, στα Δικαστήρια του Μεσολογγίου γίνεται συγκέντρωση αγροτών της ομοσπονδίας τους με αιτήματα να σταματήσουν τα αγροτοδικεία. Εδώ, να πω ότι έχετε μια σύμπνοια και μια συνέχεια οι κυβερνήσεις, μηνύσεις κατατέθηκαν επί ΣΥ.ΡΙ.ΖΑ εκδικάζονται και υλοποιούνται επί Νέας Δημοκρατίας.

 Κλείνω, υπενθυμίζοντας ότι η θέση του Κ.Κ.Ε. για τις ανάγκες μετακίνησης του Λαού σε όλη την επικράτεια θεωρούμε, ότι χρειάζεται η δημιουργία ενός ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών με κεντρικό σχεδιασμό παίρνοντας υπ' όψη τις ανάγκες μετακίνησης, όχι με κριτήριο την κερδοφορία των κοινοπραξιών και επιχειρηματικών ομίλων διότι, μόνον έτσι μπορούν να εξασφαλιστούν απρόσκοπτες, φτηνές, σύγχρονες, ασφαλείς, 365 ημέρες τον χρόνο μεταφορές που θα καλύπτουν λαϊκές ανάγκες.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Μανωλάκου και ολοκληρώνουμε τις τοποθετήσεις των ειδικών αγορητών με τον κύριο Αρσένη από το ΜέΡΑ25.

 **ΚΡΙΤΩΝ –ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υφυπουργέ, έχει κάποια θετικά σημεία το νομοσχέδιο και εμείς χαιρετίζουμε το γεγονός ότι αποσαφηνίσατε πως δεν θα διώκονται πλέον οι αγρότες και όσοι κάνουν κινητοποιήσεις και διακόπτουν τον δρόμο, αλλά το άρθρο σας αφορούσε τις εταιρείες οι οποίες κάνουν την διαχείριση.

 Ένα βασικό ζήτημα, όμως, που το αναφέρουμε σε εσάς και το αναφέρουμε σε όλα τα μέλη της Κυβέρνησης, δεν γίνεται άλλο να συνεχίσει αυτή η διαδικασία νομοθέτησης με αυτόν τον τρόπο.

 Δεν είναι δυνατόν ένα νομοσχέδιο να αφορά τόσα πολλά θέματα τα οποία συχνά δεν αναφέρονται καν στον τίτλο του. Κάνουμε νομοθέτηση η οποία δεν είναι προσβάσιμη, δεν είναι προσβάσιμα τα κείμενα νόμου, στην πράξη, από τον πολίτη. Πρέπει να είναι κάποιος εξειδικευμένος, πρέπει να πληρώσει κάποιον ειδικό για να μπορεί να ερμηνεύσει τη νομοθεσία η οποία είναι τόσο πολύ διασπασμένη για κάθε θέμα σε χιλιάδες άσχετα νομοσχέδια.

 Πρέπει επιτέλους, να προχωρήσουμε σε έναν νόμο για κάθε θέμα ο οποίος θα τροποποιείται, εάν θέλετε, με άλλο νομοσχέδιο; Αλλά θα μπαίνουν οι διατάξεις στον έναν νόμο που θα αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα. Μεταφορές, θα πρέπει να έχουμε ένα κείμενο ως ελληνικό κράτος όπου, εκεί πέρα, θα ενσωματώνονται όλες οι τροποποιήσεις.

 Αλλιώς, πραγματικά δημιουργούμε έλλειμμα Δημοκρατίας διότι, οι νόμοι που δημιουργούμε δεν είναι εύκολο να διαβαστούν και να κατανοηθούν από όλους παρά μόνον από τους ειδικούς. Άρα, ο πολίτης πρέπει να πληρώσει και αυτός που δεν μπορεί να πληρώσει, είναι σε δυσχέρεια.

 Υπάρχουν πολλά ζητήματα για τα υδατοδρόμια. Ποιά είναι η στρατηγική χωροθέτηση αυτών των υδατοδρομίων; Είπατε πολλές φορές ότι θα απαντήσετε, περιμένουμε και εμείς τις απαντήσεις σας. Ερωτηθήκατε για πολλές πτέρυγες. Θα θεσμοθετηθεί η άναρχη ανάπτυξη των υδατοδρομίων; Αυτό θεσμοθετούμε εδώ πέρα; Όποιος θέλει θα κάνει υδατοδρόμιο εκεί που νομίζει και μετά θα δούμε εάν υπάρχει κορεσμός, αλληλοκαλύψεις, άλλα προβλήματα; Πάρα πολύ σημαντικά ζητήματα. Τελικά, θα υπάρξει κάποιο χωροταξικό, κάποιος χωροταξικός έλεγχος ή χωροταξία κάνουν οι ιδιώτες με βάση το οικονομικό τους συμφέρον.

 Αναφέρετε πάρα πολύ συχνά ότι θέλετε η Ελλάδα να γίνει μια σύγχρονη χώρα. Αυτό δεν είναι χαρακτηριστικό μιας σύγχρονης χώρας. Οι σύγχρονες χώρες, οι ευρωπαϊκές χώρες, έχουν χωροταξία. Υπάρχουν κανόνες χωροθέτησης και με βάση αυτούς τους κανόνες αναπτύσσονται οι οικονομικές δραστηριότητες. Επειδή έχω σπουδάσει χωροταξία σε ελληνικό πανεπιστήμιο μπορώ να σας πω ότι είναι μια μάταια σπουδή διότι, πολύ απλά στην Ελλάδα αυτή η επιστήμη δεν εφαρμόζεται. Αυτό το ευρωπαϊκό κεκτημένο δεν υφίσταται στην χώρα μας.

 Επίσης, καταργείτε το Κέντρο Παρακολούθησης υδατοδρομίων το οποίο είχε την εποπτεία για τις υδατικές περιοχές και αυτό συμβάλλει στην διάλυση του οποιουδήποτε ελέγχου, ποιος χωροθετεί τι, στο κομμάτι του υδατοδρομίου.

 Επίσης, θα μπαίνουν υδατοδρόμια σε λιμάνια χωρίς ΑΕΠΟ (Άδειες Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων; ) Τι γίνεται σε αυτές τις περιπτώσεις; Για τις εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων δεν ορίζεται σχεδόν τίποτα, όλα τα παραπέμπετε σε Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις;

 Γενικά, φέρνετε ένα νομοσχέδιο που αυτό που προτείνει για τα υδατοδρόμια, είναι η απορρύθμιση. Δεν είναι ότι προτείνει καινούργιες λύσεις, θεσμούς που να λειτουργούν. Διαλύει οτιδήποτε υπάρχει ως περιορισμός, προκειμένου απλώς να επιτρέψει στον ιδιώτη επιχειρηματία να κάνει ό,τι θέλει, όπου θέλει, οπότε θέλει.

 Αυτό δεν είναι ευρωπαϊκό ευνομούμενο κράτος, αυτά συμβαίνουν σε κράτη τριτοκοσμικά, σε «μπανανίες», αλλά η σύγχρονη Ευρώπη δεν έχει αυτά τα χαρακτηριστικά.

 Είναι εύκολο να γκρεμίζεις θεσμούς είναι δύσκολο να κτίζεις και με το νομοσχέδιο που φέρνετε δεν κτίζετε θεσμούς, κάνετε μόνον απορρύθμιση και αυτό εμάς, μας ανησυχεί.

 Όσον αφορά το Ελληνικό. Εδώ, στην ουσία, είστε παγιδευμένοι στις προεκλογικές σας δηλώσεις. Είστε παγιδευμένοι στις προεκλογικές σας δηλώσεις, όπου βάζατε το Ελληνικό ως εμβληματική επένδυση, όπου βάζατε το Ελληνικό ως κάτι που εσείς θα ξεμπλοκάρετε την επομένη που θα αναλάβετε κυβέρνηση, όπου λέγατε πως θα μπουν μπουλντόζες μόλις αναλάβετε. Πέρασαν έξι μήνες δεν έχει γίνει το παραμικρό. Ο λόγος που δεν γίνει το παραμικρό είναι γιατί, δεν μπορεί ο εργολάβος. Η LAMDA DEVELORMENT.

 Ήταν σε χρηματική δυσπραγία, όταν μπήκε στον διαγωνισμό και ανέλαβε το 2012 το Ελληνικό. Να θυμίσω απλώς τα νούμερα. Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία σε ΦΕΚ η LAMDA DEVELORMENT το 2012, χρονιά που κατέθεσε την προσφορά για το Ελληνικό, είχε ζημίες 51 εκατομμύρια ευρώ. ΄Ιδια κεφάλαια μόλις 330 εκατομμύρια ευρώ και δανειακές υποχρεώσεις, ακούστε, 600 εκατομμύρια ευρώ, από τα οποία 430 μακροπρόθεσμες και οι υπόλοιπες άμεσες ενώ, 190 εκατομμύρια ευρώ ήταν η αξία των προσημειωμένων ακινήτων για δάνεια.

 Αυτή ήταν η κατάσταση της LAMDA DEVELORMENT όταν ανέλαβε, όταν μπήκε στο διαγωνισμό. ΄Όμως, όταν αναζήτησε κεφάλαια και πάλι δεν βρέθηκαν αυτά τα κεφάλαια.

 Κύριε Υφυπουργέ, αυτός είναι ο λόγος που δεν προχωράει αυτή η επένδυση, η επένδυση καταστροφή κατά εμάς, αλλά η εμβληματική σας επένδυση δεν προχωρά διότι, έχουμε έναν εργολάβο ο οποίος αναλαμβάνει ξανά δημόσια έργα ο οποίος, όμως, δεν έχει την ικανότητα να τα φέρει εις πέρας. Αυτοί είναι οι επενδυτές που οραματίζεστε.

 Επίσης, οποτεδήποτε πάει να εμφανιστεί άλλος επενδυτής αποκλείεται, όπως στην περίπτωση, κατά την γνώμη μας, του εγκληματικού επίσης καζίνο όπου έγινε ο αποκλεισμός της Hard Rock από τον διαγωνισμό. Όλα, για να μείνουν στον έναν και μοναδικό επενδυτή.

Οπότε, αυτή την στιγμή αυτό που σας ανησυχεί είναι δύο πράγματα. Ένα ότι είναι πασιφανές πως αποτύχατε σε αυτό που εσείς βάλατε ως στόχο το να ξεκινήσει αυτή η επένδυση, κατ’ εμάς, της καταστροφής στο Ελληνικό και δεύτερον ότι πέφτει η μετοχή της Λάμδα λόγω του ότι, δεν ξεκινά ποτέ αυτό το έργο.

Οπότε τι κάνατε; Λέτε, ότι με έξοδα της Lamda Development θα ξεκινήσουν οι κατεδαφίσεις και η κυρία Πέρκα αναφέρθηκε στο πόσο παράνομη είναι αυτή η διαδικασία των νομιμοποιήσεων των αυθαιρέτων και των πρωτοκόλλων κατεδάφισης.

Εσείς λέτε, ότι τα 70 εκατομμύρια θα τα δώσει ο ιδιώτης. Συγκεκριμένα είναι δαπάνη του αγοραστή, του επενδυτή, του εγγυητή, δηλαδή της Hellinikon Global S.A.,. της Lamda Development. Όμως, αναφέρεται παρακάτω, ότι σε περίπτωση που παρέλθει το ορισμένο χρονικό διάστημα ακόμα και αν δεν έχει γίνει καμία κατεδάφιση δεν έχει καμία επίπτωση η Lamda Development, η Hellinikon Global S.A. και το κόστος μετακυλίεται στην Ελληνικό Α.Ε., η οποία βάσει του καταστατικού της, χρηματοδοτείται από εθνικούς πόρους για την εκτέλεση έργων.

 Άρα, εκτός απροόπτου, τα χρήματα αυτά θα τα πληρώσει για ακόμη μία φορά ο έλληνας φορολογούμενος, ο ίδιος φορολογούμενος ο οποίος θα υποστεί την μείωση από την καταστροφή όλης της τοπικής αγοράς του παραλιακού μετώπου, γι’ αυτό αντιδρούν ακόμα και οι δικοί σας δήμαρχοι, για αυτό αντιδρούν ακόμα και στη Γλυφάδα και σε άλλες περιοχές αντιδρούν όλοι οι τοπικοί εμπορικοί σύλλογοι, διότι με τα Mall που θα δημιουργηθούν, χάνεται η τοπική οικονομία. Πάνε πάλι τα χρήματα σε λίγους.

Μαζεύετε την οικονομία από εκεί που παράγονται οι θέσεις εργασίας και απασχόλησης και παράγεται το ΑΕΠ , οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και τις στρέφετε στις πολύ μεγάλες, γιατί η στάση σας είναι ιδεολογική, δεν είναι καθόλου πρακτική και δεν αφορά καθόλου το δημόσιο συμφέρον. Οπότε, πάλι ο Έλληνας φορολογούμενος θα πληρώσει όλα αυτά.

Στο δε άρθρο 68, τροποποιείτε τον νόμο 4638/19, όσον αφορά την επικύρωση της περίφημης πράξης νομοθετικού περιεχομένου, προς το χειρότερο. Καταργείτε την αυτόματη παράδοση των κοινόχρηστων χώρων στον έστω και κακό φορέα διαχείρισης κοινοχρήστων του ΣΥΡΙΖΑ. Φαίνεται, σκοπεύετε να δώσετε άνευ όρων απευθείας τους κοινόχρηστους χώρους κατευθείαν στον επενδυτή.

Εμείς, θα καταψηφίσουμε αυτά τα άρθρα. Θα είμαστε πάρα πολύ κριτικοί και θα καταψηφίσουμε πολλά από τα σημεία για τα υδατοδρόμια, θα υπερψηφίσουμε κάποια θέματα όσον αφορά τη βελτίωση των θεμάτων όσον αφορά την προσωρινή άδεια και κάποια άλλα επιμέρους ζητήματα. Είμαστε πολύ επιφυλακτικοί γι’ αυτά που κάνετε στα ΚΤΕΛ, με την κατάργηση των εσωτερικών κανονισμών και το πώς πραγματικά δυσχεραίνεται η θέση των εργαζομένων.

Αλλά, σας ζητάμε να σταματήσει αυτή η άναρχη νομοθέτηση, όπου κάθε νομοσχέδιο αλλάζει χιλιάδες, εκατοντάδες, δεκάδες άλλα. Αυτό πρέπει να σταματήσει, είναι αντιδημοκρατικό, υποχρεώνετε σε κόστος τον μέσο πολίτη απλά και μόνον για να είναι σύννομος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και τον κύριο Αρσένη, με την τοποθέτηση του οποίου ολοκληρώθηκαν οι εισηγήσεις των εισηγητών και ειδικών αγορητών.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Δαβάκης Αθανάσιος, Πιπιλή Φωτεινή, Παππάς Ιωάννης, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Γιαννούλης Χρήστος, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Θραψανιώτης Εμμανουήλ, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γιώργος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα κλείσουμε την συνεδρίαση μας ουσιαστικά, με την ομιλία του Υφυπουργού του κυρίου Κεφαλογιάννη.

Να παρακαλέσω τον κύριο Υφυπουργό, επειδή δεν έχουμε ακόμα και τις νομοτεχνικές (βελτιώσεις), επειδή τις γνωρίζει να αναφερθεί επιγραμματικά σε κάποιες για τους συναδέλφους εισηγητές και αναλυτικά τις επόμενες ώρες ή την Πέμπτη, θα τις έχετε.

Παρακαλώ κ. Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.Αφού ζητήσω βεβαίως, την κατανόηση των συναδέλφων για το γεγονός του εκτάκτου κωλύματος, δεν καταφέραμε επισήμως να καταθέσουμε τις νομοτεχνικές εγώ, όμως, για λόγους καθαρά σεβασμού προς τους συναδέλφους, θα αναφερθώ στις νομοτεχνικές για να τις γνωρίζετε και ενόψει Ολομέλειας θα μπορείτε ενδεχομένως, να τοποθετηθείτε, είτε ενδεχομένως, να επιφυλαχθείτε.

Πριν πάω, όμως, στις νομοτεχνικές, θα μου επιτρέψετε να κάνω κάποια γενικά σχόλια σε σχέση με τις τοποθετήσεις των συναδέλφων και ερωτήσεις που ετέθησαν, ξεκινώντας από την συνάδελφο την κυρία Πέρκα η οποία έθεσε το ερώτημα για ποιον λόγο δεν πέταξαν τα υδροπλάνα, στην ουσία το προηγούμενο διάστημα.

Nομίζω, έχω αναφερθεί σε ουσιαστικούς και τυπικούς λόγους για το γεγονός πως είδαμε ότι το ισχύον πλαίσιο είναι δυσλειτουργικό.

Πρώτος τυπικός λόγος θυμίζω, ότι απαιτείτο η έκδοση 10 Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων και υπουργικών αποφάσεων οι οποίες επί ενάμιση χρόνο δεν είχαν εκδοθεί και ξέρετε πολύ καλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι νόμος ο οποίος προβλέπει κανονιστικές διατάξεις οι οποίες δεν εκδίδονται, στην ουσία είναι ένας ανενεργός νόμος. Αυτός είναι ο τυπικός λόγος.

Ο ουσιαστικός λόγος στον οποίο μάλιστα έχουμε αναφερθεί πάρα πολλές φορές είναι πως το υφιστάμενο καθεστώς ήταν στην πράξη δυσλειτουργικό. Κατέθεσα και στην Επιτροπή, όπως θυμάστε, στην πρώτη μας συζήτηση ένα σχεδιάγραμμα που απεικόνιζε όλη την διαδικασία προκειμένου κάποιος ο οποίος έχει υποβάλλει την αίτηση να μπορέσει να λάβει και την άδεια ίδρυσης και όπως θυμάστε και από το σχεδιάγραμμα, ήταν ένα σχεδιάγραμμα το οποίο περιελάμβανε μεταξύ άλλων, περίπου, 42 διοικητικές πράξεις.

Άρα, αντιλαμβάνεσθε το πόσο δύσκολο, δυσλειτουργικό και γραφειοκρατικό ήταν το προηγούμενο σύστημα. Θα μπορούσα να αναφερθώ και στους υπόλοιπους λόγους, αλλά νομίζω, ότι έχει εξαντληθεί ο διάλογος, όπως και για το γεγονός, ότι μόνον ο δημόσιος φορέας μπορούσε να προχωρήσει σε αυτές τις διαδικασίες με τις όποιες κωλυσιεργίες και γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Σε κάθε περίπτωση νομίζω, ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο κινείται σε μια κατεύθυνση, όπου απλοποιεί τις διαδικασίες και θεωρούμε, ότι μπορούμε να κερδίσουμε το στοίχημα άμεσα, ακόμα και το φετινό καλοκαίρι να δούμε υδροπλάνα στα νησιά μας και κυρίως εκεί όπου είναι πιο ώριμες οι συνθήκες όπως, για παράδειγμα, στο Ιόνιο που αυτή τη στιγμή υπάρχουν, όπως είπα και προηγουμένως, τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια δηλαδή, σε Παξούς, Κέρκυρα και Πάτρα και ήδη υπάρχει ενδιαφέρον προκειμένου αυτό το δίκτυο να αναπτυχθεί.

Επίσης, θέλω να αναφερθώ στο γεγονός -κάτι στο οποίο επίσης αναφέρθηκε η κυρία Πέρκα- ότι όσες εκκρεμείς αιτήσεις δεν έχουν προχωρήσει λόγω των δυσχερειών του προηγούμενου καθεστώτος στην ουσία θα ξεμπλοκαριστούν διότι, προβλέπει για το νομοσχέδιο αυτό κάποιες μεταβατικές διατάξεις. Άρα, δεν είναι, ότι πάμε από την αρχή. Αυτές οι διαδικασίες συνεχίζονται και επομένως, πιστεύουμε ότι μπορούμε να κερδίσουμε το στοίχημα, όπως σας είπα προηγουμένως, κυρίως στα Ιόνια Νησιά, αλλά και στο νότιο Αιγαίο στο οποίο είναι πιο ώριμες οι συνθήκες, ενδεχομένως να προχωρήσουμε στην διαδικασία.

Όσον αφορά το πως θα γίνονται οι αδειοδοτήσεις δηλαδή, ποιος θα παίρνει στην ουσία την άδεια ίδρυσης ή την άδεια λειτουργίας προφανώς, δεν θα πάμε με την λογική ότι όποιος έρχεται πρώτος παίρνει και την άδεια. Εάν υπάρχει προφανώς, ενδιαφέρον από δύο, τρείς ή ενδεχομένως και παραπάνω ενδιαφερόμενου, εκεί θα υπάρχει μια διαγωνιστική διαδικασία όπου την διαγωνιστική διαδικασία, θέλω να τονίσω, θα την κάνει ο δημόσιος φορέας και θα είναι εκείνος ο οποίος στην ουσία μετά από αυτή την διαδικασία θα αποδώσει και σε εκείνον τον ενδιαφερόμενο ο οποίος έχει κάνει την καλύτερη προσφορά για να πάρει και την αντίστοιχη άδεια.

Αναφέρθηκε ο συνάδελφος, ο κ. Βιλιάρδος για το θέμα της ΥΠΑ και της ΑΠΑ. Θα ήθελα να το τονίσω, ότι δεν αδειοδοτεί, ούτε η ΥΠΑ, ούτε η ΑΠΑ. Υπάρχει η απόφαση των υπουργών. Γνωμοδοτεί η ΥΠΑ επί των εγχειριδίων των υδροδρομίων και βεβαίως, είναι πλήρης η επιτροπή διότι, μεταξύ άλλων όπως αναφέρεται και στο νομοσχέδιο, δύο από τα τέσσερα άτομα της επιτροπής στην ουσία είναι από την ΥΠΑ και σκοπός βεβαίως, είναι να διευκολύνεται ο έλεγχος και η επιθεώρηση.

Μπορώ να σας πω, τουλάχιστον, η υπουργική απόφαση για την Επιτροπή των Υδατοδρομίων, αλλά και για τις υπόλοιπες υπουργικές αποφάσεις και αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα μέσον καλής νομοθέτησης, είναι έτοιμες.

Δηλαδή, δεν θα περιμένουμε πάλι ενάμιση χρόνο, προκειμένου να εκδοθούν οι πέντε από τις δέκα. Θυμίζω, μειώθηκαν από δέκα σε πέντε υπουργικές και Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που απαιτούνται για την εφαρμογή του νομοσχεδίου. Ήδη τα πρώτα σχέδια των υπουργικών αποφάσεων είναι έτοιμα και σκοπός είναι το αμέσως επόμενο διάστημα από την ψήφιση του νομοσχεδίου να προχωρήσουμε και στην έκδοση αυτών των αποφάσεων.

Ο συνάδελφος, ο κύριος Αρσένης, αναφέρθηκε στο θέμα του τρόπου της νομοθέτησης. Κύριε συνάδελφε, θα θυμίσω για άλλη μια φορά ότι το παρόν νομοσχέδιο ήταν σε διαβούλευση τον Δεκέμβριο για περίπου 15 ημέρες. Νομίζω, ένα επαρκές χρονικό διάστημα μαζί με την Αιτιολογική του Έκθεση για κάποιον ο οποίος ενδιαφέρεται.

Πράγματι, αναφέρεται και σε εξειδικευμένες διατάξεις, αλλά νομίζω ότι οι εξειδικευμένες αυτές διατάξεις αναφέρονται κυρίως σε φορείς οι οποίοι έχουν και την δυνατότητα να τις επεξεργαστούν όπως επίσης είδατε ότι κάναμε και μια άνετη διαδικασία εδώ πέρα στην Επιτροπή μας.

Κλήθηκαν οι φορείς. Σχεδόν όλοι όσοι κλήθηκαν και θέλησαν να παρευρεθούν, ήρθαν εδώ πέρα με τις προτάσεις τους. Κάποιες από τις προτάσεις αυτές νομίζω, υιοθετήθηκαν ούτως ή άλλως και θα δείτε και στις νομοθετικές διατάξεις τις βελτιώσεις τις οποίες κάνουμε. Νομίζω, η Κυβέρνηση δείχνει ότι τουλάχιστον, σε κάποια θέματα τα οποία ή κινούνται προς την σωστή κατεύθυνση μπορούμε και να υιοθετήσουμε βεβαίως, προτάσεις όχι μόνον της Αντιπολίτευσης αλλά βεβαίως και των φορέων.

 Άρα, θέλω να πω ότι ήταν μια διαδικασία η οποία πραγματικά θα έλεγα σε ένα βαθμό ήταν εξαντλητική και στην δημόσιά της διαβούλευση, αλλά και στην επιτροπή όπου σε τέσσερις συνεδριάσεις και οι συνάδελφοι, αλλά και οι φορείς είχαν τη δυνατότητα να εκφραστούν και βεβαίως, θα έχουν και την δυνατότητα και στην Ολομέλεια την Πέμπτη επίσης, να εξαντλήσουμε κάθε δυνατότητα.

Άρα, θα έλεγα ότι δεν είναι κακή νομοθέτηση. Το ότι προφανώς ο τομέας των μεταφορών είναι ένας τομέας ο οποίος είναι, θα έλεγα, δαιδαλώδης και τεράστιος και προφανώς θα πρέπει να ρυθμίσει πάρα πολλές διατάξεις θα ήταν αρκετά δύσκολο να πούμε ότι σε έναν νόμο μπορούμε όλες αυτές τις διατάξεις να τις εντάξουμε. Τουλάχιστον, όσοι γνωρίζετε και έχετε εμπειρία είναι δύσκολο. Κάποια στιγμή, ίσως θα μπορούσε να γίνει μια κωδικοποίηση και θα έλεγα προς αυτή την κατεύθυνση ίσως θα μπορούσαμε και να εργαστούμε, αλλά το να μπούν όλες οι διατάξεις σε έναν νόμο ίσως θα ήταν ένας νόμος που θα ήταν χιλιάδες σελίδες διότι, εάν δείτε, κύριοι συνάδελφοι, την νομοθεσία μόνον για τις μεταφορές, θα δείτε ότι δεν μπορούν να χωρέσουν σε ένα απλό νομοθέτημα.

Όσον αφορά τα χωροταξικά στα οποία αναφερθήκατε για τα υδατοδρόμια θυμίζω ότι προβλέπεται η βεβαίωση χωροθέτησης από το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος και βεβαίως, ο τεχνικός φάκελος διαβιβάζεται προς όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Επίσης, υπάρχουν και οι προβλέψεις για τις ελάχιστες απαιτήσεις των κτηριακών εγκαταστάσεων όπως επίσης και η δυνατότητα χρήσης των ήδη υφιστάμενων εγκαταστάσεων και όπου υπάρχει αδειοδότηση. Προφανώς, όταν προχωρήσουμε σε ίδρυση υδατοδρομίων που θα απαιτούνται πιο περίπλοκες εγκαταστάσεις όπως για παράδειγμα, οι εγκαταστάσεις καυσίμων, προφανώς και θα χρειαστούν και περαιτέρω αδειοδοτήσεις. Αυτό, όμως, που κάνει το παρόν νομοσχέδιο είναι ότι στην μεγάλη πλειοψηφία των υδατοδρόμιων που δεν απαιτούνται τόσο περίπλοκες εγκαταστάσεις δηλαδή, απαιτείται ενδεχομένως ένας ντόκος και ένας οικίσκος στο χερσαίο τμήμα του λιμανιού, της μαρίνας ή οπουδήποτε αλλού γίνει η αίτηση προφανώς, δεν χρειάζεται να πάμε με την πολύ δύσκολη διαδικασία την χρονοβόρα και ενδεχομένως, γραφειοκρατική.

Αλλά, πιστέψτε με, ο,τιδήποτε και εάν είναι και αφορά το κομμάτι αδειοδότησεων και περιβαλλοντικής προστασίας νομίζω ότι το παρόν νομοσχέδιο είναι αρκετά ευαίσθητο προς αυτό το σημείο και νομίζω ότι δεν θα είναι κάτι το οποίο θα είναι το αδύνατό του σημείο.

**ΚΡΙΤΩΝ ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικος Αγορητης του ΜεΡΑ 25):** Συγγνώμη, κύριε Υπουργέ, μια ερώτηση να κάνω συμπληρωματικά σε αυτά που λέτε, για να σας βοηθήσω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, κύριε συνάδελφε. Παρακαλώ.

**ΚΡΙΤΩΝ ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικος Αγορητης του ΜεΡΑ 25):** Με ποιους όρους θα μπορεί να απορρίπτει το υπουργείο την άδεια χωροθέτησης και εάν στις εγκαταστάσεις που θα υπάρχουν, θα υπάρχουν εγκαταστάσεις ασφαλείας. Δηλαδή, εάν θα ελέγχονται χειραποσκευές και όλα αυτά που προβλέπονται στα αεροδρόμια;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Βεβαίως και θα υπάρχουν, κύριε συνάδελφε και προφανώς, από τη στιγμή που μιλάμε για μεταφορές και ένα είδος αερομεταφορέα, στην ουσία θα υπάρχουν και αυτές οι διατάξεις ασφαλείας. Επομένως, όλες αυτές θα προβλέπονται κατά την διάρκεια της ίδρυσης και αδειοδότησης βεβαίως, λειτουργίας των υδατοδρομίων. Στην συνέχεια, θα αναφερθώ όσο γίνεται πιο σύντομα στις νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες για όσους δεν ήταν στην αίθουσα θυμίζω, δεν έχουν κατατεθεί και τυπικά επίσημα διότι, δυστυχώς, δεν προλάβαμε την διαδικασία. Ωστόσο, για λόγους σεβασμού θα επαναλάβω ότι θέλω να αναφερθώ στις νομοτεχνικές και κύριε Πρόεδρε, ενδεχομένως με έναν άτυπο τρόπο και στους εισηγητές θα μπορούσαν να διανεμηθούν, εφόσον και τις επόμενες ώρες κατατεθούν και με επίσημο τρόπο.

Ξεκινώ μετά την παράγραφο 5 του άρθρου 10, είναι στην ουσία αυτό το οποίο είχε τεθεί από την κυρία Πέρκα και εάν ενθυμούμαι και από τον κύριο Βαρεμένο, όπου στην ουσία προβλέπεται το γεγονός ότι μετά από πέντε έτη από την περίπτωση που δεν προχωρήσει στην άδεια λειτουργίας ανακαλείται αυτοδικαίως και συγκεκριμένα η φράση, είναι η περίπτωση ε’ και προστίθεται ως εξής: «Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται αυτοδικαίως με πράξη όμοια με την πράξη χορήγησής της έπειτα από εισήγηση του ΤΕΜ, εάν εντός 5 ετών από τη χορήγηση της, δεν έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας υδατοδρομιου».

 Στο άρθρο 19 που αναφέρεται στην ουσία, στα τέλη. Στο τέλος του άρθρου 19, μετά των "…ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσης του..» προστίθεται η φράση «… και τυχόν απαλλαγές από την καταβολή του…» δηλαδή, προβλέπεται η δυνατότητα σε κάποιες περιπτώσεις νησιωτών μικρών νησιών να απαλλάσσονται από το συγκεκριμένο τέλος.

΄Αρα, γίνεται αυτή η πρόβλεψη ώστε, όταν θα εκδοθεί η υπουργική απόφαση να υπάρχουν και αντίστοιχες προβλέψεις σε κάποιες περιπτώσεις που νομίζω ότι κανείς δεν θα διαφωνήσει ότι μπορούμε να προχωρήσουμε ακόμα και σε απαλλαγή της καταβολής.

Στο άρθρο 29 και συγκεκριμένα στην παράγραφο 7 του εσωτερικού άρθρου 2 του άρθρου 29, στην ουσία υιοθετούμε αυτό που μας έθεσαν και οι φορείς όσον αφορά την μεταφορά των υλικών. Δηλαδή, αντί για την φράση «.. μεταφορά αποκλειστικά και μόνον υλικών συσκευασίας που ανήκουν σε αυτές και τα οποία πρέπει να αναγράφονται στη χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας…» αντικαθίσταται από τη φράση «… για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών τους αναγκών, όπως μεταφορά υλικών συσκευασίας, εξοπλισμού κ.τ.λ. που ανήκουν σε αυτές….. τα μεταφερόμενα αυτά είδη αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας».

Είναι στο άρθρο 29 στην παράγραφο 7, κύριοι συνάδελφοι, εάν θα δείτε εκεί που λέει «…επιτρέπεται η χορήγηση της μίας αδείας κυκλοφορίας φορτηγού αυτοκίνητου οχήματος ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους…» διαγράφεται το «…για την μεταφορά αποκλειστικά μέχρι τέλους…» και προστίθεται η φράση την οποία σας είπα.

Στο άρθρο 33, εάν θυμάστε, ο εκπρόσωπος των ΚΤΕΛ Αττικής μας είχε θέσει το ζήτημα της αύξησης των δόσεων οφειλών από 30 σε 60. Εμείς, στην ουσία αυτή την στιγμή με την νομοθετική βελτίωση το αυξάνουμε σε 48, προκειμένου να μπορεί να αποπληρώσει το χρέος που αναφέρεται στο συγκεκριμένο.

Συγκεκριμένα, αυτό που αναφέρεται στην υποπερίπτωση 2 της περιπτώσεως ε΄ της παραγράφου 2 του εσωτερικού άρθρου 13, της παραγράφου 6, του άρθρου 33. Είναι εκεί που αναφέρεται ότι για οφειλές άνω των 25 τριμήνων, μπορεί να υπάρχουν και 48 ισόποσες μηνιαίες δόσεις.

Όσον αφορά το άρθρο 34, το οποίο αναφέρεται στην τακτική συγκοινωνιακή σύνδεση της πόλεως της Πρέβεζας με το Άκτιο, η νομοτεχνική βελτίωση γίνεται μετά την λέξη «…με την πόλη της Πρέβεζας δύναται να πραγματοποιείται και με αστική τακτική λεωφορειακή γραμμή…» και στο τέλος -περιμένω ακόμη μια εκκρεμότητα- θα προσθέσουμε «…με κοινή απόφαση των Αντιπεριφερειακών Πρεβέζης και Αιτωλοακαρνανίας….» προκειμένου να υπάρχει μια συναπόφαση για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Στο άρθρο 36. Στην ουσία στην παράγραφο 1, εκεί που προβλέπονται οι κυρώσεις, διαγράφεται «….φυλάκιση, τουλάχιστον, 6 μηνών και χρηματική ποινή, τουλάχιστον, 3.000 ευρώ….» και αντικαθίσταται με «…διοικητικό πρόστιμο 3.000 ευρώ…» και αυτό αφορά όλους τους μεταφορείς δηλαδή, φεύγει η ποινική διάταξη.

Στο τέλος, προστίθεται κάτι το οποίο μας έχει τεθεί υπόψιν από πολλούς συναδέλφους όλων των παρατάξεων από νομούς όμορους με την Αττική ότι στην ουσία "…κατ' εξαίρεσιν επιτρέπεται η πολλαπλή μίσθωση με κόμιστρο μόνον εάν, η ανάθεση μεταφοράς επιβατών γίνεται όταν, το ΕΔΧ βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας του και ο προορισμός των επιβατών βρίσκεται εκτός της περιφερειακής ενότητας της έδρας του ΕΔΧ αυτοκινήτου. Η πολλαπλή μίσθωση επιτρέπεται μέχρι του αριθμού των επιβατών που προβλέπονται από την άδεια κυκλοφορίας του ΕΔΧ και με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της πρόσφατης διάταξης…."

Με απλά λόγια, έχει τεθεί πως για κοινωνικούς λόγους κυρίως, κάποια ταξί της επαρχίας προκειμένου να έρθουν στην Αττική μπορούν να πάρουν κάποιους συμπολίτες μας που μπορεί να μην είναι, να σας το πω απλά, η παρέα αλλά να είναι διάφοροι άλλοι. Τα παλιά αγοραία -εάν θυμάστε- ταξί τα οποία τους μεταφέρουν από ένα σημείο προς το σημείο της Αττικής.

Αυτό αφορά και μεταξύ διαφορετικών περιφερειακών ενοτήτων. Δεν γίνεται μεταξύ της περιφέρειας. Τι σημαίνει αυτό; Μέχρι τώρα, στην ουσία αυτό ήταν κάτι το οποίο ήταν θα έλεγα όχι απόλυτα νόμιμο με αποτέλεσμα πολλοί να οδηγούνται ακόμη και στα δικαστήρια. Αυτό αφορά επαναλαμβάνω, πολύ αυστηρές προϋποθέσεις και κυρίως εξυπηρετεί κάποιους νομούς επαναλαμβάνω οι οποίοι είναι όμοροι της Αττικής ή ενδεχομένως και πιο απομακρυσμένοι και δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν κάποιου άλλου είδους μέσον.

Στο άρθρο 47, στην περίπτωση α' της παραγράφου 1, αντικαθίσταται η φράση «..εντός ενός μήνα..» από την φράση «..εντός δύο μηνών..» δηλαδή, στην ουσία αναφέρομαι στο προσωρινό δίπλωμα ό,τι ισχύει και με την περίπτωση β' όπως θα δείτε.

Στο άρθρο 52, παράγραφος 1, μετά την φράση που λέει: «…που ορίζονται…» προστίθεται η φράση « …..και παύονται αζημίως….».

Στην περίπτωση ζ΄, της εσωτερικής παραγράφου 6 της παραγράφου 2 του άρθρου 57, αντί της λέξης «….κυκλοφορίας….» αντικαθίσταται από την λέξη «….χρήσης….». Αναφέρονται στα μηχανήματα έργου αυτές οι βελτιώσεις.

Στην παράγραφο 5, του εσωτερικού άρθρου 86Α΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 7. Εντάξει. Εκεί υπάρχει ένα λεκτικό. Βεβαιώνεται για το "το" πως δύο φορές είχαμε γράψει "το" και μετά την φράση «…το μηχάνημα δεν έχει τεθεί…», έλειπαν οι δύο λέξεις «…σε χρήση…», δηλαδή, «…το μηχάνημα δεν έχει τεθεί σε χρήση…».

Επίσης, γίνεται μια αναρίθμηση των παραγράφων 13, 14, 15, 16 και 17 διότι, εάν παρατηρήσετε δεν υπήρχε ακολουθία, σε 11, 12, 13, 14 και 15.

Στην νέα παράγραφο, λοιπόν, που αναριθμείται 15 πάλι έχει γραφεί δύο φορές το «…κοινής απόφασης….», πρόκειται απλώς για ένα γραμματικό λάθος. Άρα, διαγράφεται το δεύτερο" …κοινής απόφασης…"

Στην παράγραφο 1, του ιστορικού άρθρου της παραγράφου 6, η φράση «..τριών ετών…» αντικαθίσταται με την φράση «…πέντε ετών…».

Στην παράγραφο 7, του άρθρου επίσης 57 που λέει για την ισχύ των διατάξεων διαγράφεται η φράση «..86Α΄…».

Στο άρθρο 58, εδάφιο 3 της παραγράφου 2, μετά την φράση «…των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (β΄/1993)…» προστίθεται η φράση «…..καθώς και για κάθε ακίνητο που ανήκει ή διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ…».

Πάμε στο άρθρο 65, όπου έχει αναφερθεί και η κυρία Μανωλάκου. Στην ουσία διαγράφεται, μετά την φράση της παραγράφου 1 του παρόντος, η φράση «…από οποιαδήποτε αιτία ιδίως, όμως,….».

Επίσης, στην παράγραφο 3, διαγράφεται η φράση «…καθ’ οποιονδήποτε τρόπο…». "Συνετέλεσε καθ΄οποιονδήποτε τρόπο στην διακοπή της κυκλοφορίας…"

 Νομίζω, με αυτές τις διαγραφές εναρμονιζόμαστε με αυτά που είχαμε πει και στην προηγούμενη Επιτροπή. Επίσης, στην παράγραφο 8 του ιδίου άρθρου, στο προτελευταίο εδάφιο που λέει «…βαθμού υπαιτιότητας εκάστου εμπλεκομένου…» προστίθεται η φράση «..φορέα ή προσώπου…».

Κύριε Πρόεδρε, αυτές είναι οι νομοτεχνικές βελτιώσεις. Νομίζω, ότι τις επόμενες ώρες θα τις έχετε και τυπικά στα χέρια σας. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Κύριε Πρόεδρε, εάν μου επιτρέπετε, θα ήθελα να προσθέσω προς ενημέρωση των συναδέλφων μας και ως προς το τυπικό να αναφερθώ πολύ σύντομα στο περιεχόμενο και των δύο (2) τροπολογιών.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως μπορείτε, επιγραμματικά σας παρακαλώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ.Στην ουσία η μία ρύθμιση θα αφορά -όπως θυμάστε- την αρχική αναφορά η οποία ήταν για τα πρατήρια στα ΚΤΕΛ και η οποία όταν είχε βγει στην διαβούλευση υπήρχε ως άρθρο, αποσύρθηκε για να μπορεί να κατατεθεί με έναν πιο νομοτεχνικά άρτιο τρόπο και το δεύτερο αφορά στην ουσία την ΥΠΑ δηλαδή, να μπορούν να πάρουν το επίδομα του eurocontrol και οι ηλεκτρονικοί διότι, είχαν εξαιρεθεί όταν, είχε γίνει μία συγχώνευση και είχαν μείνει εκτός του μισθολογικού αυτού καθεστώτος.

Αφορά μία άλλη κατηγορία που για λόγους εργασιακής ισότητας εντάσσουμε και αυτούς. Δεν επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός. Είναι από τα χρήματα του eurocontrol.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, είναι προς το καλό. Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Υφυπουργό, τον κύριο Κεφαλογιάννη και στο σημείο αυτό, αφού ολοκληρώσαμε την συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Ανακεφαλαιώνουμε τις θέσεις και την ψήφο των κομμάτων:

Η Ν.Δ. ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια.

Το Κίνημα Αλλαγής επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια.

Το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια.

Το ΜέΡΑ25 καταψηφίζει.

Όπως συνάγεται από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 69 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η Βουλή, εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό στο σύνολό του.

Γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία, με βάση, όπως είπαμε, τις τοποθετήσεις.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Βλάχος Γεώργιος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Γκόκας Χρήστος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

Τέλος και περί ώρα 13.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**