**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 17 Φεβρουάριου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13.30΄, στην Αίθουσα **Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης Επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

Α. «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας».

Β. «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας».

Στην συνεδρίαση παρέστησε ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κύριος Μιχαήλ Παπαδόπουλος.

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, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι να ζητήσω συγγνώμη από τους συναδέλφους για τη μικρή καθυστέρηση. Σήμερα έχουμε ως θέμα την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμου του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Πρώτον «η Κύρωση της συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Μαλαισίας» και δεύτερον «την Κύρωση της συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας». Παρευρίσκετε εκ μέρους του Υπουργείου ο Υφυπουργός κύριος Μιχάλης Παπαδόπουλος, τον οποίον και καλωσορίζουμε.

Περνάμε στους Εισηγητές μας, ξεκινώντας από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας τον κ. Κωνσταντίνο Κόλλια.

Τον λόγο έχει ο κύριος Κόλλιας.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, τα σχέδια νόμου που συζητάμε σήμερα αφορούν την Κύρωση πέντε συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών που ήδη έχουν υπογραφεί από το ελληνικό κράτος και τις αντίστοιχες κυβερνήσεις της Δημοκρατίας της Ινδίας, της Μαλαισίας, της Δημοκρατίας του Μαυρικίου, της Δημοκρατίας της Κένυας και της Δημοκρατίας της Ρουάντα. Η εν λόγω προς κύρωση συμφωνίες ρυθμίζουν τα θέματα καθιέρωσης και λειτουργίας διεθνών αεροπορικών γραμμών μεταξύ των ως άνω συμβεβλημένων χωρών. Κοινός στόχος των συμφωνιών είναι η προώθηση των διμερών αεροπορικών υπηρεσιών. Οι βασικές διατάξεις των συμφωνιών αναφέρονται στον διορισμό μιας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών από κάθε χώρα για την εκτέλεση τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας, Ινδίας, Μαλαισίας, Μαυρικίου, Κένυας και Ρουάντας αντίστοιχα, στην αεροπορική ασφάλεια, στην αμοιβαία συνδρομή για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατακράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας αεροσκαφών των επιβατών και του πληρώματος τους.

Στις εμπορικές ευκαιρίες των αεροπορικών εταιρειών των ως άνω χωρών και της Ελληνικής Δημοκρατίας επίσης προβλέπεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης της αγοράς μέσω συμφωνιών εμπορικής συνεργασίας, στην αμοιβαία απαλλαγή των αεροπορικών εταιρειών από τελωνειακούς δασμούς και συναφείς φόρους. Στα εφαρμοζόμενα από τις εταιρείες τιμολόγια, κόμιστρα για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και τέλος στην επίλυση αναφυόμενων διαφορών καθώς και στην έναρξη ισχύος των συμφωνιών. Τα ειδικότερα δικαιώματα αεροπορικής εκμετάλλευσης που παρέχονται αμοιβαία από τα συμβαλλόμενα μέρη με τις διατάξεις των συμφωνιών και των παραρτημάτων αυτών είναι τα εξής: το δικαίωμα υπερπτήσεις του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Το δικαίωμα προσγείωσης αεροσκαφών στο έδαφος του άλλου συμβαλλομένου μέρους και στάθμευσης για σκοπούς μη εμπορικούς. Το δικαίωμα στάθμευσης αεροσκαφών στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, ειδικότερα δε στα σημεία διαδρομής που καθορίζονται στο παράρτημα των συμφωνιών με σκοπό την αποβίβαση και επιβίβαση διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

Αναλυτικότερα, σε ό τι αφορά την πρώτη συμφωνία με την κυβέρνηση της Μαλαισίας. Η εν λόγω συμφωνία κυρώνεται, διότι έτσι εξασφαλίζεται μακροπρόθεσμα το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών μεταξύ της χώρας μας και της Μαλαισίας. Κύριος στόχος η ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Κάνοντας τώρα μία ιδιαίτερη αναφορά στα πιο βασικά σημεία, άρθρα αυτής της συμφωνίας, θα ήθελα να ξεκινήσω με το άρθρο 1, όπου αποτυπώνονται οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο κείμενο της υπό κύρωσης συμφωνίας και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της.

Στο άρθρο 2, προβλέπονται τα δικαιώματα κίνησης που αφορούν στην εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων και χορηγούνται μετά την υπό κύρωση συμφωνία στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Στο άρθρο 3 προβλέπεται η δυνατότητα σε κάθε μέρος για διορισμό μίας ή περισσοτέρων αεροπορικών εταιρειών για εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων στις συμφωνηθείσες διαδρομές.

Παράλληλα, ρυθμίζονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις για την εξουσιοδότηση και την χορήγηση αδειών σε εταιρίες των μερών.

Στο άρθρο 4 ορίζονται τα σχετικά με τη δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας ή των τεχνικών οδηγιών αεροπορικών εταιρειών, που έχουν ορισθεί από το άλλο μέρος, σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι προβλεπόμενοι όροι.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 ρυθμίζονται ζητήματα, που αφορούν στην εφαρμογή νόμων και κανονισμών από τις αεροπορικές εταιρείες, που έχουν οριστεί κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

Αξίζει, μάλιστα, να τονιστεί η πρόβλεψη, που εισάγεται περί εφαρμογής απλοποιημένων διαδικασιών ελέγχου στους επιβάτες, στις αποσκευές και στα φορτία, εφόσον διέρχονται από την επικράτεια ενός συμβαλλόμενου μέρους και παραμένουν εντός του αερολιμένα.

Στην παραπάνω πρόβλεψη εισάγεται εξαίρεση, σε περίπτωση που πρόκειται για μέτρα ασφαλείας κατά της βίας, της αεροπειρατείας και του ελέγχου των ναρκωτικών.

Στη συνέχεια, στο άρθρο 7 ρυθμίζονται ζητήματα, που αφορούν στην ασφάλεια πτήσεων των αεροσκαφών. Ειδικότερα, παρέχεται δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα εφαρμοζόμενο πρότυπα ασφαλείας ως προς τα πληρώματα, τα αεροσκάφη και τη λειτουργία τους.

Στο άρθρο 8 θεσπίζεται η υποχρέωση προστασίας της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης. Με το άρθρο 14 καθορίζονται οι αθέμιτες ανταγωνιστικές πρακτικές, που έχουν σοβαρή αρνητική επίδραση στους αερομεταφορείς.

Ακολούθως, στο άρθρο 18 δίνεται η δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών, να εκμεταλλεύονται την αγορά μέσω συμφωνιών εμπορικής συνεργασίας.

Στο άρθρο 25 προβλέπεται ο τρόπος λήξης της ισχύος της υπό κύρωση συμφωνίας μέσω έγγραφης καταγγελίας από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη. Αυτή η έγγραφη καταγγελία κοινοποιείται ταυτόχρονα και στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Περαιτέρω, με το άρθρο 27 παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος, να αναστείλει προσωρινά, εξολοκλήρου ή εν μέρει την εφαρμογή της υπό κύρωση συμφωνίας για λόγους εθνικής ασφάλειας, για λόγους εθνικού συμφέροντος, δημοσίας τάξης ή δημοσίας υγείας.

Τέλος, στο άρθρο 28 προβλέπεται η έναρξη ισχύος της συμφωνίας και των παραρτημάτων της.

Όσον αφορά στη δεύτερη συμφωνία με την Κυβέρνηση της Ινδίας, διαπιστώνεται, αγαπητοί συνάδελφοι, η ομοιότητα της εν λόγω συμφωνίας με την αντίστοιχη της Μαλαισίας, καθόσον διατηρείται το ίδιο θεσμικό πλαίσιο ως επί το πλείστον διαφοροποιημένο σε ελάχιστα σημεία, τα οποία θα εκθέσω αμέσως.

Στο άρθρο 5 καθορίζονται οι αρχές, που διέπουν τη λειτουργία των συμφωνημένων δρομολογίων με στόχο τη διασφάλιση του ανόθευτου και ελεύθερου ανταγωνισμού. Με την προσθήκη του άρθρου 11 παρατηρούμε την εισαγωγή ρυθμίσεων σχετικά με την ίδρυση, την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη στελέχωση των γραφείων της Αεροπορικής Εταιρείας του ενός μέρους στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενο μέρους.

Επίσης, παρέχεται δυνατότητα σε αεροπορικές εταιρείες, να εξοφλούν τοπικές δαπάνες σε τοπικό νόμισμα ή σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα, σύμφωνα με τους ισχύοντες συναλλαγματικούς κανονισμούς και την ισχύουσα συμφωνία περί αποφυγής διπλής φορολογίας.

Τέλος, στο άρθρο 19 προβλέπεται η δυνατότητα τροποποίησης της υπό κύρωση συμφωνίας με την Κυβέρνηση της Ινδίας με γραπτή συμφωνία των μερών, η οποία τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 23.

Όπως αντιλαμβάνεστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι υπ’ όψιν συμφωνίες, εφόσον υλοποιηθούν και εφαρμοστούν, θα είναι επωφελείς για τη χώρα μας ιδιαίτερα για τον οικονομικό τομέα. Για αυτόν, ακριβώς, το λόγο θα ήθελα, να τις υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς το συνάδελφό, τον Κωνσταντίνο Κόλλια, από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας.

Καλούμε στο βήμα τον Εισηγητή της Μειοψηφίας, βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, το συνάδελφο Χρήστο Γιαννούλη.

Κύριε Γιαννούλη, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το λέω γιατί η υπερψήφιση των συμφωνιών θεωρείται δεδομένο. Γνωρίζετε ίσως ότι αποτελεί προϊόν διπλωματικής, αλλά και πολιτικής συνεργασίας της προηγούμενης κυβέρνησης στην περίοδο 2017-2018. Σε ό, τι αφορά και την διμερή Συμφωνία με την Ινδία και τη Μαλαισία, αλλά και τις επόμενες τρεις που θα συζητήσουμε στη δεύτερη συνεδρίαση.

Αυτό που πιστεύω όμως ότι έχει μεγάλη σημασία εκτός από τις τεχνικές προϋποθέσεις αυτής της συμφωνίας, να δούμε το σημείο που επιδρά άμεσα σε πολιτικές αποφάσεις, οι οποίες προηγήθηκαν εντός της θητείας της παρούσας Κυβέρνησης.

Το ζήτημα της ασφάλειας των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων και των μεταφορών προκύπτει από την αναδιοργάνωση- αποδιοργάνωση -θα λέγαμε εμείς- της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας που επιτεύχθηκε δυστυχώς με το ν.4757/2020 της κυβερνητικής πλειοψηφίας, σχετίζεται άμεσα και με την κύρωση των συμφωνιών μάλλον με την λειτουργία των συμφωνιών που συζητάμε.

Στην ανάλυση της έκθεσης των έννομων συνεπειών που συνοδεύει την ψήφιση αυτών των συμφωνιών αναφέρεται, ότι οι συμφωνίες αυτές αφορούν άμεσα στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία είναι αρμόδια για την άσκηση εποπτείας στη λειτουργία της Πολιτικής Αεροπορίας και την εφαρμογή του Εθνικού και Ενωσιακού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων.

Εδώ, λοιπόν, μπαίνει το ερώτημα που ξεπερνά τα όσα προβλέπουν οι συμφωνίες και μπαίνει στην καρδιά ενός ζητήματος που έχουμε θέσει εδώ και πάρα πολλούς μήνες σε σχέση με τη λειτουργία και το τροποποιημένο θεσμικό πλαίσιο της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Θα θέσω ένα απλό ερώτημα πολύ σύντομα για το πώς ασκείται αυτή η εποπτεία από την αρχή πολιτικής Αεροπορίας.

Τυχαίνει, είναι μοιραία σύμπτωση στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας να έχει εφαρμοστεί και το δόγμα, το πολιτικό δόγμα που εφαρμόζεται έναν όροφο πιο κάτω στην αίθουσα της Ολομέλειας σε σχέση με την προκλητική αύξηση των απολαβών του επικεφαλής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, όπου με τροπολογία που είχε καταθέσει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών διπλασιάζεται αναιτιολόγητα η αμοιβή του διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ξεπερνώντας και το μισθό του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου. Αυτό συμβαίνει και έναν όροφο πιο κάτω στην Ολομέλεια, όπου συζητείται το νομοσχέδιο για τον ΕΦΚΑ, όπου εκεί τα 8.000 και τα 4.000 μοιράζονται χωρίς καμία αναστολή.

Επανερχόμενος στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και συνδέοντας και με την κύρωση και τη λειτουργία αυτών των συμφωνιών θα ήθελα, να θέσω το ερώτημα, πώς γίνεται μετά την τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου, που έχει δημιουργηθεί ένας Αθηνο-κεντρικός μηχανισμός, όπου έχει χαθεί κάθε περιφερειακή ενότητα στη δράση και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, να υπάρχει ουσιαστικός έλεγχος σε αυτό που προβλέπεται και στις συμφωνίες, αλλά προβλέπεται και γενικά στα ζητήματα της αεροναυτιλίας, των αερομεταφορών και των απαραίτητων ελέγχων που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Αναφέρθηκε ,ο συνάδελφος της πλειοψηφίας ότι ένα από τα ζητήματα που αποτυπώνεται και στις υπό κύρωση συμφωνίες είναι ο έλεγχος των πληρωμάτων.

Κύριε συνάδελφε, με το χέρι στην καρδιά σας ρωτώ, ξέρετε ποιος κάνει αυτούς τους ελέγχους σήμερα στα πληρώματα για την επάρκεια των πτυχίων τους, για την τήρηση των ωραρίων εργασίας, που είναι κομβικής σημασίας προϋπόθεση για την ασφάλεια μιας πτήση. Γνωρίζετε ποιος τα κάνει; Επειδή σας το λέω με πολλή οδύνη, αγωνία και όχι σπουδή στη δημιουργία εντυπώσεων ή να πλήξουμε την ασφάλεια και το κύρος των μεταφορών. Αυτή τη στιγμή η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας που είναι στο στάδιο ακόμη της στελέχωσης μετά την εφαρμογή του ν.4757/2020 δεν μπορεί, να κάνει με επάρκεια αυτούς τους ελέγχους που προβλέπουν και αυτές οι διμερείς συμφωνίες, αλλά προβλέπει και η λογική δεοντολογία και το παγκόσμιο θεσμικό πλαίσιο των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας.

Άρα, λοιπόν, αυτό το ερώτημα που τέθηκε και όταν ήταν υπό συζήτηση ο ν.4757 παραμένει αναπάντητο. Δημιουργήθηκε ένας Αθηνοκεντρικός φορέας που μόνο εποπτεία δεν μπορεί να ασκεί. Είναι αδύνατον να εποπτεύονται εξ αποστάσεως ή με τη δυνατότητα μόνο της τεχνολογίας 41 αεροδρόμια 72 αδειοδοτημένα ελικοδρόμια το λέω στη γενικότητα αυτό, μας αφορούν τα αεροδρόμια στη συγκεκριμένη περίπτωση 41 αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και 3 υδατοδρόμια. Αυτό δεν μπορεί να γίνει με τον από μηχανής θεό ευρισκόμενο στην Αθήνα και με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, να έχει μετατραπεί σε ένα Αθηνοκεντρικό κύτταρο διοικητικού τεχνικού-τεχνοκρατικό αεροπορικού δικαίου και ελέγχου. Αυτό είναι ένα διαρκές ερώτημα βέβαια τίθεται από το 2020, δεν ξέρω αν θα έχει απάντηση. Γνωρίζουμε πως θεραπεύεται, αλλά αυτό προϋποθέτει πολιτική αλλαγή.

Και κάτι τελευταίο έχει πολύ μεγάλη σημασία επειδή και ο κ. Παπαδόπουλος, έχει την ίδια μοίρα με μένα, ταξιδεύουμε σχετικά συχνά από τη Βόρεια Ελλάδα στην Αθήνα, θα ήθελα με την ευκαιρία, κύριε Παπαδόπουλε, και με την ευαισθησία που σας διακρίνει, δεν θα έλεγα το ίδιο για τον προϊστάμενοί Υπουργό σας, τον κύριο Καραμανλή, κάποια στιγμή να συζητήσετε με τους εργαζόμενους στα αεροδρόμια της Ελλάδας, τους εργαζόμενους της Fraport, τους εργαζόμενους των εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης. Θα σας πω μόνο ένα παράδειγμα, το οποίο θα ήθελα και ως άνθρωπος, αλλά και ως πολιτικός να διερευνήσετε.

Τους προηγούμενους μήνες γνωρίζετε, ότι στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης η θέρμανση κλείνει στις 9.30 το βράδυ. Στις 9.30 το βράδυ η θέρμανση στο αεροδρόμιο Μακεδονία, ένα αεροδρόμιο που αυτή τη στιγμή το διαχειρίζεται η Fraport κλείνει. Ναι, κλείνει η θέρμανση. Εγώ το έχω βιώσει το έχω ζήσει. Είναι ένα παράδειγμα που μας οδηγεί στο να δούμε με πολύ μεγάλη προσοχή την υλοποίηση αποφάσεων -ξέρω τον αντίλογο- ότι είχατε και εσείς ως ΣΥΡΙΖΑ συμμετοχή στη διαδικασία και αυτό είναι μια άλλη κουβέντα, αλλά η αξιόπιστη λειτουργία, ασφαλής λειτουργία των αεροδρομίων, η προστασία των εργαζομένων, η τήρηση των κανόνων και να υπάρχουν αρχές και κανόνες που θα εφαρμόζονται και θα ελέγχονται είναι μια συζήτηση, που κανείς μας δεν πρέπει να την προσεγγίζει παρά ελκυστικά. Αυτά προς το παρόν.

Υπερψηφίζουμε σαφέστατα την κύρωση σε σχέση με την Ινδία και τη Μαλαισία και ελπίζω και στην Ολομέλεια, να έχουμε έναν εξίσου γόνιμο διάλογο και για την ουσία των αεροπορικών μεταφορών.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε την Κύρωση δύο διεθνών Συμβάσεων στον τομέα των αερομεταφορών με σκοπό την προώθηση των διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της χώρας μας αφενός και της Ινδίας και της Μαλαισίας αφετέρου.

Μια γενική παρατήρηση, ποιος ο ρόλος μας, ως βουλευτές, στην Κύρωση αυτών των Συμβάσεων. Προφανώς, δεν είναι όσο ενεργός θα θέλαμε ή θα έπρεπε. Έχουν προταθεί κατά καιρούς διάφοροι τρόποι, όπως παραδείγματος χάριν πριν από την υπογραφή να ενημερώνεται η σχετική Επιτροπή ανάλογα με το θέμα, γιατί είναι γενικότερο δεν αφορά μόνο τη δική μας Επιτροπή ή αντιπροσωπεία βουλευτών, προκειμένου να διατυπώνονται στο στάδιο πριν την υπογραφή οι όποιες παρατηρήσεις. Έτσι, λοιπόν, δεν υπάρχει κοινοβουλευτική παρέμβαση στην ουσία, όταν συνάπτονται οι συμφωνίες. Αυτό δε σημαίνει ότι δεν έπρεπε να υπάρχει ενημέρωση της Βουλής για αυτές τις διμερείς ή πολυμερείς, οικονομικές και άλλες σχέσεις της χώρας με άλλες χώρες, για να μην καταλήγουμε σε μια τυπική διαδικασία όταν κυρώνονται οι συμφωνίες.

Εν προκειμένω, συζητάμε δύο Συμβάσεις που μπορούν να ενισχύσουν τους δεσμούς και τις σχέσεις της χώρας μας με αυτές τις χώρες και αναμένεται να προωθήσουν και να εξυπηρετήσουν καλύτερα τις μεταφορές επιβατών, τις εμπορευματικές αερομεταφορές, αλλά να ενισχύσουν και άλλους κλάδους και συνεργασίες, όπως τον τουρισμό.

Η προσδοκία για να αναπτυχθούν περαιτέρω τέτοιες σχέσεις δημιουργούν και τις ανάγκες γι’ αυτές τις συμφωνίες. Οι Συμφωνίες που συζητάμε και αφορούν στο νομοθετικό πλαίσιο της παροχής των αεροπορικών υπηρεσιών και τη δυνατότητα εκμετάλλευσης του τομέα αυτού και από τα εκατέρωθεν Συμβαλλόμενα Μέλη, αλλά και για άλλα ενδιάμεσα σημεία σύνδεσης και προώθηση σε προορισμούς πέρα από τη χώρα μας, πέρα από την Ινδία τη Μαλαισία.

Με απευθείας δρομολόγια και με διασφάλιση νέων προοπτικών ανάπτυξης διμερών εμπορικών και οικονομικών σχέσεων, είναι σε θετική κατεύθυνση, προφανώς, γιατί έχουμε να κάνουμε καταρχήν και με δύο χώρες συγκεκριμένες, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως η Ινδία με πληθυσμό 1,4 δις περίπου και με ιδιαίτερη πρόοδο στην τεχνολογία και τις επιστήμες.

Παρά τα πολλά κοινωνικά προβλήματα έχει για τη χώρα μας μεγάλο ενδιαφέρον, ιδιαίτερα για το εμπόριο, τις εξαγωγές, τον τουρισμό και την τεχνολογική συνεργασία .

Η Μαλαισία επίσης έχει τα δικά της χαρακτηριστικά, είναι μια μακρινή ομοσπονδιακή χώρα με πολλές εταιρείες σύγχρονης τεχνολογίας να εδρεύουν σε αυτή και με πολλά περιθώρια για αντίστοιχες συναλλαγές και συνεργασίες.

Οι Συμφωνίες αυτές έχουν υπογραφεί με την μεν Ινδία στο νέο Δελχί, στις 27 Νοεμβρίου 2017, με τη δε Μαλαισία στη Σρι Λάνκα στις 5 Δεκεμβρίου 2017. Άρα, λοιπόν, βλέπουμε ότι περνάει ένα πολύ μεγάλο διάστημα από την υπογραφή μέχρι την κύρωση.

Στους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις αναφέρθηκε αναλυτικά ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας. Υπάρχουν μικρές διαφοροποιήσεις σε θέματα τεχνικής φύσης και λειτουργικότητας στον τομέα της παροχής υπηρεσιών στο έδαφος της κάθε χώρας. Υπάρχουν προβλέψεις σχετικές με τα δικαιώματα κίνησης που θα έχουν οι αεροπορικές εταιρείες. Καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την εξουσιοδότηση και τη χορήγηση 61 αδειών σε εταιρείες Μερών, αλλά προβλέπονται και δυνατότητες αναστολής ή ανάκλησης, όταν διαπιστωθεί ότι δεν τηρούνται οι κανονισμοί, περί εκτέλεσης των διεθνών δρομολογίων ή δεν υπάρχει συμμόρφωση με τις διατάξεις της κάθε μίας Συμφωνίας.

Υπάρχουν διατάξεις που αφορούν στην αμοιβαία απαλλαγή από τους περιορισμούς εισαγωγής, τελωνειακούς δασμούς, φόρους, επιβαρύνσεις κ.λπ., που αφορούν σε ό,τι χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρείες για να ασκήσουν τα συμφωνημένα δικαιώματα κίνησης.

Θέλω, όμως, να σταθώ λίγο περισσότερο στα θέματα της ασφάλειας, πέρα από τα προβλήματα που έχουμε συζητήσει όταν συζητήσαμε, όπως είπε ο συνάδελφος κ. Γιαννούλης το νόμο για την θέσπιση της αρχής πολιτικής αεροπορίας, είχαμε πει ότι πολλά στοιχεία που αφορούσαν στην ασφάλεια και στη λειτουργικότητα, ιδιαίτερα των περιφερειακών αεροδρομίων, με τις προβλέψεις εκείνων των διατάξεων. Εδώ, όμως, που μιλάμε για διμερείς συμφωνίες στο συγκεκριμένο τομέα θα πρέπει να εξαντλείται κάθε δυνατότητα για την αυστηρή τήρηση όλων των διατάξεων και προτύπων που έχουν θεσπιστεί και από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και από τα ίδια τα Συμβαλλόμενα Μέρη για τις πτήσεις στον εναέριο χώρο του καθενός.

Δεν θα αναφερθώ σε άλλες λεπτομέρειες, η Κύρωση αυτών των δύο Διεθνών Συμβάσεων και πολύ περισσότερο η επιτυχής υλοποίηση τους θα είναι μια θετική εξέλιξη. Υπάρχει καθυστέρηση μεταξύ κύρωσης και υπογραφής συμφωνιών, είδαμε ότι φτάνει μέχρι και τέσσερα και πέντε χρόνια. Αυτό μας προβληματίζει γενικότερα, αφού αυτές θα έπρεπε να έχουν κυρωθεί νωρίτερα, εφόσον θέλουμε να εξυπηρετηθούν οι λόγοι για τους οποίους υπογράφησαν, σε σχέση και με τα αναμενόμενα αποτελέσματα από εμπορικής και γενικότερα από οικονομικής πλευράς.

Παρότι, θέλουμε να αναπτύσσονται συστηματικά διακρατικές συνεργασίες διαπιστώνουμε ότι με αυτές τις χώρες έχει υπάρξει μέχρι στιγμής μόνο μία Συμφωνία αυτή με την κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδίας, η οποία είχε έρθει για κύρωση στη Βουλή το 2008 και αφορούσε σε επιστημονική και τεχνολογική συνεργασία. Δεν έχουμε άλλες συμφωνίες εκτός από αυτές που συζητάμε σήμερα, τη μια για την Ινδία και την άλλη με τη Μαλαισία.

Σε κάθε περίπτωση, στόχος είναι να ενισχύσουμε και να πολλαπλασιάσουμε τις σχέσεις με τους πολίτες και τις οικονομίες των χωρών αυτών. Σε αυτό το πλαίσιο είμαστε θετικοί στην ενδυνάμωση των συνεργασιών αυτών γενικότερα με όλες τις χώρες και ειδικότερα με τις τρίτες και αναπτυσσόμενες χώρες.

Όσον αφορά για την ψήφο για την Κύρωση των Συμφωνιών δεν έχουμε κάτι συγκεκριμένο ιδιαίτερο για να είμαστε κατά των Συμφωνιών, θεωρούμε ότι είναι σε θετική κατεύθυνση, όμως την τελική μας άποψη επί της ψήφου θα την εκφράσουμε στην Ολομέλεια.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Μαλαισίας, όπως και της Ινδίας, αλλά και οι επόμενες 3 που θα ακολουθήσουν στην επόμενη Συνεδρίαση, τις οποίες φέρνει προς Κύρωση στη Βουλή η Κυβέρνηση της Ν.Δ. υπογράφηκαν από την προηγούμενη Κυβέρνηση, από την Κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. στα τέλη του 2017.

Θα καταλάβουμε αμέσως γιατί συμπίπτουν τα δύο αυτά Κόμματα και σε αυτές τις Συμφωνίες, αφού σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση αυτών των Συμφωνιών, οι Συμφωνίες αυτές εξυπηρετούν τα γενικότερα αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας, τουρισμός, εμπορευματική κίνηση και αεροπορικές υπηρεσίες εν γένει. Βεβαίως, όλοι γνωρίζουν ότι πάντα η αστική τάξη και η ελληνική επιχειρεί να ταυτίσει τα δικά της συμφέροντα με τα συμφέροντα της χώρας και του λαού. Αλλά δεν είναι καθόλου έτσι.

Οι Συμφωνίες αυτές, σε μετάφραση αυτού που μόλις πριν από λίγο διάβασα, περί αεροπορικών συμφερόντων της χώρας, εξυπηρετούν αυτές τις Συμφωνίες, καταρχάς τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών, όπως και τα συμφέροντα εξυπηρετούν και άλλων μερίδων του ελληνικού εμπορικού κεφαλαίου.

Αυτό ακριβώς, είναι το στοιχείο εκείνο που ενώνει και τη Ν.Δ., μαζί με τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΙΝ.ΑΛ. και ενδεχομένως και τα υπόλοιπα Κόμματα δεν έχουν ακόμα εκφραστεί.

Το ελληνικό κράτος με αυτές τις Συμφωνίες όχι μόνο αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα των επιχειρηματικών πεδίων στις μεταφορές, στον τουρισμό, το εμπόριο, αλλά και μεριμνά και επιπλέον εγγυάται και την κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ελληνικών επιχειρηματικών ομίλων στο εξωτερικό και των αεροπορικών, αλλά και των υπολοίπων.

Το κράτος, επίσης, σύμφωνα με τα κείμενα των συμφωνιών, το κράτος μεριμνά και για την τήρηση των κανόνων του καπιταλιστικού ανταγωνισμού στον συγκεκριμένο κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, αν δεχτεί βεβαίως κανείς εδώ ότι μπορούν να υπάρξουν τέτοιοι κανόνες και όχι ο κανόνας του δικαίου του ισχυρότερου. Ο μόνος άλλωστε κανόνας, ο οποίος λειτουργεί πραγματικά στη «ζούγκλα» του καπιταλιστικού ανταγωνισμού.

Το κράτος, επίσης, μεριμνά και για τις πάσης φύσεως φοροαπαλλαγές. Στο άρθρο 10, αναφέρεται παρά πολύ συγκεκριμένα: «Φοροαπαλλαγές και άμεσων αλλά και έμμεσων φόρων», όπως είναι ο φόρος προστιθέμενης αξίας ο Φ.Π.Α. τον οποίον τον πληρώνουν αδρά τα λαϊκά στρώματα σε οτιδήποτε αγοράζουν. Από αυτόν τον φόρο, λοιπόν, απαλλάσσονται οι αεροπορικές εταιρείες. Οι φοροαπαλλαγές βεβαίως με τις συμφωνίες, υπακούν στην αρχή της αμοιβαιότητας.

Εδώ πρέπει να υπενθυμίσουμε και ορισμένα άλλα στοιχεία. Εδώ και χρόνια στη χώρα μας δεν υφίσταται εθνικός αερομεταφορέας, αλλά ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες βεβαίως επιδοτούνται συχνά πυκνά και από το ελληνικό κράτος. Αυτών τα συμφέροντα εξυπηρετούνται από αυτές τις Συμφωνίες.

Έχουν ιδιωτικοποιηθεί επίσης και τα περισσότερα, αλλά και τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας με την αποφασιστική συμβολή όλων των κυβερνήσεων και της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΚΙΝ.ΑΛ., αλλά και του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ο οποίος ιδιωτικοποίησε τα 14 αεροδρόμια με τη γνωστή Σύμβαση της Fraport.

Ένα ακόμα στοιχείο που θα πρέπει να συνυπολογίσουμε, ότι αυτές οι διεθνείς συγκοινωνίες και αεροπορικές μεταφορές πόσο σχετίζονται αλήθεια και πόσο συνδυάζονται με τις συγκοινωνίες και τις μεταφορές εδώ στη χώρα μας και ιδιαίτερα στο νησιωτικό κομμάτι της πατρίδας μας, μιλώ για τη νησιωτική Ελλάδα, συγκοινωνίες και μεταφορές, οι οποίες γίνονται ολοένα και πιο ακριβές, αν κανείς επιλέξει να πάει, γιατί δεν έχει άλλη επιλογή, είτε με το καράβι, είτε με το αεροπλάνο.

Τέλος, οι Συμφωνίες δεν είναι άσχετες με τη γενικότερη γεωπολιτική αντιπαράθεση η οποία εκδηλώνεται και δυναμώνει στην περιοχή του Ινδοειρηνικού. Μια αντιπαράθεση που εκτός από εμπορικά και οικονομικά χαρακτηριστικά λαμβάνει όλο και περισσότερο και στρατιωτικά χαρακτηριστικά, όπως είναι η γνωστή Συμφωνία ... Βεβαίως αυτή η σύγκρουση, αυτή η αντιπαράθεση, αφορά την ιμπεριαλιστική πρωτοκαθεδρία ανάμεσα στην Κίνα και τις Ηνωμένες Πολιτείες, καταρχάς, βεβαίως.

Με βάση όλα αυτά λοιπόν κύριε Πρόεδρε ως Κ.Κ.Ε οδηγούμαστε στο να καταψηφίσουμε τις δύο αυτές Συμφωνίες, όπως και τις επόμενες βεβαίως που θα ακολουθήσουν.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κ. Πρόεδρε, εισαγωγικά και οι 2 Συμβάσεις που συζητούνται εδώ υπεγράφησαν στις 27 Νοεμβρίου, του 2017, στο Νέο Δελχί βροχή με την Ινδία και στις 5 Δεκεμβρίου του 2017 στον Κολόμβο της Σρι Λάνκα, με τη Μαλαισία.

Επομένως, έχουν περάσει ήδη πέντε χρόνια από τότε, ενώ αντίστοιχων ημερομηνιών είναι και οι άλλες τρεις συμβάσεις που θα συζητηθούν μετά.

Η πρώτη μας απορία, λοιπόν, είναι γιατί κατατίθεται τώρα, καθώς επίσης γιατί δεν προωθήθηκαν από τη συγκυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α.-ΑΝ.ΕΛ. που τις υπέγραψε.

Η Ν.Δ. θα μπορούσε να ισχυριστεί πως την πρόλαβε η πανδημία, όπου υπήρξε παντού επιβράδυνση της διεθνούς κίνησης και οι περιορισμοί, κάτι που όμως δεν θα μας έπειθε αφού η πανδημία συνεχίζεται, εκτός αν θεωρεί βέβαια κανονικότητα τους πάνω από 80 θανάτους καθημερινά.

Ελπίζουμε, βέβαια, να μην τη συνδυάζει με την υπογραφή της συνεργασίας της ντροπής με το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν, για τους εργάτες γης που είπε κ. Μηταράκης που μάλλον θα καταλήξουν «ντελίβερι» στην Αθήνα, έτσι ώστε να έχουν περισσότερες επιλογές μετάβασης στην Ελλάδα μέσω της Μαλαισίας ή της Ινδίας.

Μήπως αλήθεια οφείλεται η Κύρωση στο άνοιγμα του τουρισμού κατόπιν πιέσεων της Fraport, έτσι ώστε να αυξήσει τις αφίξεις της στα αεροδρόμια;

Το αναφέρουμε εδώ επειδή η Fraport συμμετέχει με ποσοστό 10% στο αεροδρόμιο του Νέου Δελχί, το 54% του οποίου ελέγχεται από την ινδική GMR, ενώ η GMR συμμετέχει με 21% στη διαχείριση του αεροδρομίου που κατασκευάζεται στο Καστέλι από την ... Σημαντικά αυτά.

Ένα επιπλέον 10% του αεροδρομίου του Νέου Δελχί ανήκει στην εταιρεία «Malesia Airport», που διαχειρίζεται το μεγαλύτερο της Μαλαισίας, αυτό της Κουάλα Λουμπούρ.

Εύλογα λοιπόν θα θέλαμε να ρωτήσουμε εάν τα παραπάνω είναι ο συνεκτικός κρίκος των συμφωνιών που κατατίθενται όλες μαζί, ενώ ενδεχομένως η GMR να ενδιαφέρεται επενδυτικά για τα υπόλοιπα 23 αεροδρόμια που θέλει να ξεπουλήσει το υπερταμείο με αφετηρία αυτό της Καλαμάτας.

Παρεμπιπτόντως, οφείλουμε να σημειώσουμε πως σε σχέση με την αρχική υπογραφή των Συμβάσεων εκτός από τη πανδημία έχει αλλάξει το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα από τότε μέχρι σήμερα, με την έννοια πως έχει δημιουργηθεί η Α.Π.Α., ενώ έχει αποχωρήσει η Υ.Π.Α. από τα αεροδρόμια της Fraport.

Τι θα σημαίνει για την ασφάλεια όλων αυτών των πτήσεων, στο άρθρο 8 και 9 στις 2 συμβάσεις, καθώς επίσης για την προστασία των καταναλωτών και του ανταγωνισμού;

Δεν αλλάζει το αρχικό σκεπτικό αφού πλέον έχουν τον έλεγχο των αεροδρομίων οι ιδιώτες;

Ποιος θα ελέγχει τις πρακτικές τους; Η Α.Π.Α. από την Αθήνα δειγματοληπτικά; Το κράτος που δεν μπόρεσε να ελέγξει ούτε καν την Αττική Οδό με μία μέρα χιόνια;

Σε γενικές γραμμές, πάντως, όσον αφορά στις δύο αυτές Συμβάσεις, δεν εξηγείται στις Αιτιολογικές Εκθέσεις ο λόγος που συνάπτονται, με εξαίρεση κάποιες γενικολογίες, ενώ δεν υπάρχουν μεγάλες εμπορικές συναλλαγές ή τουριστικές κινήσεις με τις δύο χώρες που να φαίνεται πως μπορούν να βοηθήσουν τη χώρα μας.

Ακόμη περισσότερο, στη Μαλαισία δεν υπάρχει καν ελληνική πρεσβεία. Με την Ινδία, βέβαια, υπάρχει η λογική της ανάπτυξης γεωπολιτικών σχέσεων, επειδή υφίστανται ή μπορούν να αναπτυχθούν σχέσεις υποστήριξης. Αντίθετα, όμως, η Μαλαισία έχει ισχυρές σχέσεις με την Τουρκία, οπότε δεν υπάρχει τέτοιο θέμα.

Σε καθαρά επιχειρηματικό επίπεδο, εκτός του τουρισμού, το άνοιγμα των αερομεταφορών με αυτές, όπως και με άλλες χώρες, θα είχε σίγουρα ενδιαφέρον προκειμένου να γίνουν τα αεροδρόμια της Ελλάδας κόμβος μετακίνησης προς την Ευρώπη, όπως της Τουρκίας μέσω της Turkish Airlines που έχει γίνει κολοσσός διεθνώς, καλύπτοντας έναν τεράστιο αριθμό προορισμών.

Ξεκινώντας από τη Σύμβαση της Ινδίας, δεν υπάρχει χρόνος για να αναφερθούμε στα οικονομικά μεγέθη της χώρας και στις εμπορικές σχέσεις μας μαζί της. Αναφέρω μόνο πως, τα τελευταία χρόνια πριν από την πανδημία, επιχειρήθηκε το άνοιγμα του τουρισμού έχοντας επικεντρωθεί σε πλούσιους Ινδούς και σε γυρίσματα κινηματογραφικών παραγωγών του Μπόλιγουντ. Σύμφωνα με στοιχεία της πρεσβείας μας, το 2017 εκδόθηκαν, από το Προξενικό Τμήμα της Πρεσβείας της Ελλάδος στο Νέο Δελχί, 33.000 αιτήσεις για τουριστικές θεωρήσεις εισόδου στην Ελλάδα. Το 2018 έφτασαν στις 44.000. Η μέση δαπάνη για τους Ινδούς τουρίστες εκτιμάται στα 1.000 ευρώ, σύμφωνα με δημοσιεύματα. Αυτό είναι υψηλό σε σχέση με τους χαμηλούς μέσους όρους του τουρισμού μας, που δεν καλύπτουν ούτε καν το κόστος του.

Σημαντικό ενδιαφέρον έχει η αεροπορική αγορά της Ινδίας, η οποία είναι η τρίτη μεγαλύτερη διεθνώς στις αερομεταφορές. Παρά το ότι η AIR INDIA είναι ο εθνικός μεταφορέας της χώρας, η μεγαλύτερη αεροπορική της εταιρεία και 4η μεγαλύτερη στην Ασία είναι η χαμηλού κόστους αεροπορική εταιρεία INDI GO. Επομένως, έχουν τη δυνατότητα διοχέτευσης κίνησης.

Συνεχίζοντας σε ορισμένα άρθρα της Σύμβασης, το άρθρο 2 αναφέρεται στους προορισμούς που θα υπάρχουν δρομολόγια μεταξύ των δύο χωρών και αναφέρονται στο Παράρτημα 1. Τα 6 αεροδρόμια που προσφέρονται από την Ινδία είχαν 211,5 εκατομμύρια επιβάτες με στοιχεία του 2019-2020, αν και μόλις 68,5 εκατ. με στοιχεία του 2020-2021, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, λόγω της πανδημίας.

Δυστυχώς, δεν υπάρχει χρόνος να αναφερθούμε στο καθένα, αν και είναι σημαντικά. Θα πούμε μόνο πως τα πιο σημαντικά της Ινδίας, αν και λείπει το σημαντικότατο για τον τουρισμό αεροδρόμιο της Γκόα -επίσης χρήσιμο για απευθείας πτήσεις. Απορούμε γιατί λείπει από τη συγκεκριμένη Σύμβαση.

Στο άρθρο 4 αναφέρεται πως επιτρέπονται οι πτήσεις από άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά όχι από αυτές που δεν υπάρχουν διακρατικές αεροπορικές συμφωνίες. Εν προκειμένω, εάν θελήσει να δρομολογήσει πτήσεις η ρουμανική θυγατρική εταιρεία της Aegean, η Anima Wings, την οποία επιχορηγεί έμμεσα η Ελλάδα μέσω της Aegean, θα πρέπει να υπάρχει συμφωνία;

Στο άρθρο 5, αναφέρεται στην παράγραφο 2, πως η συχνότητα και χωρητικότητα των δρομολογίων συμφωνείται από τα δύο μέρη. Ποια θα είναι αυτά τα μέρη, αφού μιλάμε για ιδιωτικές εταιρείες; Υπάρχει κάποια ένδειξη; Μήπως χρειάζεται να τεθούν κάποια ελάχιστα και ανώτατα όρια;

Στο άρθρο 7.1, αναφέρεται πως τα τέλη χρήσης, που επιβάλλουν οι αρχές χρέωσης κάθε συμβαλλόμενου μέρους, πρέπει να είναι δίκαια και εύλογα. Αυτό καταρχήν είναι εντελώς αόριστο. «Δίκαια και εύλογα» τι σημαίνει; Από την άλλη πλευρά, πως μπορεί το ελληνικό δημόσιο να γνωρίζει το κόστος, όταν τα αεροδρόμια τα ελέγχουν ιδιώτες; Τι θα συμβαίνει εάν για παράδειγμα η FRAPORT συνάψει μία διεθνή συνθήκη με τη LUFTHANSA και της προσφέρει χαμηλότερες χρεώσεις στην Ελλάδα σε σχέση με άλλες εταιρείες; Το ίδιο θα μπορούσε να κάνει και η GMR αύριο με το Καστέλι και την AIR INDIA;

Στο άρθρο 8, απαλλάσσονται οι αεροπορικές από τελωνειακούς δασμούς και φόρους κατανάλωσης. Αυτό σίγουρα βοηθάει τις εταιρείες διαχείρισης των αεροδρομίων να προσελκύσουν αφίξεις, αλλά το κράτος χάνει έσοδα. Γιατί να συμφωνήσει με κάτι τέτοιο το δημόσιο;

Στο άρθρο 10 για την ασφάλεια στο έδαφος, θα θέλαμε να γνωρίζουμε τι δυνατότητες παρέμβασης έχει η αστυνομία στα ιδιωτικά αεροδρόμια για τον έλεγχο παρανομιών, τρομοκρατίας, διακίνησης μεταναστών κλπ.

Στο άρθρο 11 υπάρχει η εύλογη ρύθμιση να παρέχεται η δυνατότητα μεταφοράς των κερδών των αεροπορικών από τη μία επικράτεια στην άλλη. Μήπως θα έπρεπε να υπάρχει και κάποια πρόβλεψη για την αποφυγή διπλής φορολογίας στις εταιρείες; Επίσης, δίνεται η δυνατότητα για μεταφορά προσωπικού στην άλλη χώρα -κάτι που υπάρχει στη Σύμβαση της Μαλαισίας, στο άρθρο 15, αλλά και στις άλλες τρεις χώρες. Δεν πρέπει να τεθεί κάποιο όριο; Ειδικά με την Ινδία, αφού μπορεί με το άρθρο 13 να κάνει συνδυασμένες μεταφορές μέσα στην Ελλάδα; Εννοούμε το door to door σέρβις. Οπότε η Ινδία θα μπορεί να εισάγει προσωπικό στην Ελλάδα για οδηγούς ταξί ή για ντελίβερι δεμάτων; Είναι πολύ σοβαρό και παρακαλούμε να διευκρινιστεί.

Στο άρθρο 14, θα θέλαμε να ρωτήσουμε εάν η έγκριση των δρομολογίων γίνεται στην Ελλάδα από την ανεξάρτητη ΑΠΑ. Τι δυνατότητα έχει το κράτος να παρέμβει για εθνικούς λόγους ή για άλλους; Θα λειτουργεί όπως η ΡΑΕ που δίνει άδειες για ανεμογεννήτριες, μόλις καούν τα δάση;

Στο άρθρο 16 αναφέρεται πως τα τιμολόγια θα πρέπει να υπολογίζονται με ένα εύλογο κέρδος, κάτι που ασφαλώς είναι αόριστο αφού αυτό που μετράει είναι το κόστος και πώς προκύπτει -ενδεχομένως και μέσα από τριγωνικές συναλλαγές. Μήπως θα πρέπει να μπουν και εδώ ανώτατα και κατώτατα όρια τιμών;

Επίσης, το άρθρο αναφέρει πως θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να μην υπάρχουν τιμολογήσεις που νοθεύουν τον ανταγωνισμό. Ποιος όμως θα το ελέγχει; Η ΑΠΑ ή η Επιτροπή Ανταγωνισμού; Εδώ πρέπει να υπάρχει μια συγκεκριμένη απάντηση.

Τέλος, στο άρθρο 20 είναι θετική η δυνατότητα επίλυσης διαφορών δια της δικαστικής οδού.

Κλείνω με το ότι δεν παρέχονται κόστη από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους -ως συνήθως- παρά το ότι θα υπάρχουν τουλάχιστον από τα εξής:

Πρώτον, από τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις, η φιλοξενία των εκπροσώπων της Ινδίας, σημειώνοντας πως σε άλλες συμβάσεις δίνεται τουλάχιστον μία εκτίμησή τους.

Και δεύτερο και σημαντικότερο, από την απώλεια εσόδων λόγω της θέσπισης απαλλαγών από τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και λοιπές εθνικές επιβαρύνσεις. Το άρθρο 8, παράγραφος 1. Αυτές, όπως είπαμε, μπορεί να είναι σημαντικές και θα πρέπει να συνυπολογιστούν σε σχέση με τα δρομολόγια που θέλουμε και για ποιους λόγους τα θέλουμε, όπως για παράδειγμα για γεωπολιτικούς, αφού το οικονομικό όφελος για τη χώρα μας οδηγείται όλο σε ιδιωτικές εταιρείες.

Περαιτέρω στη μουσουλμανική Μαλαισία, στην Κουάλα Λουμπούρ, υπάρχει μόνο ένα επίτιμο Γενικό Προξενείο της Ελλάδας. Η Μαλαισία δεν έχει Πρεσβεία στην Ελλάδα, αλλά αντιπροσωπεύεται από την Πρεσβεία της στο Βερολίνο. Γιατί δεν υπάρχουν πρεσβείες; Πως θα εκδίδονται οι θεωρήσεις εισόδου στη Μαλαισία; Μήπως από προξενεία άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή βίζα ΣΕΝΓΚΕΝ; Η Μαλαισία έχει πολύ καλές σχέσεις με την Τουρκία και σημαντικό εμπόριο μαζί της, ενώ συνεργάζεται και στην αμυντική βιομηχανία με εργοστάσιο εξοπλισμών στη Μαλαισία με τη συνεργασία τουρκικής εταιρείας. Παράλληλα, η εταιρεία MALAISYA AIRPORTS, που διαχειρίζεται το αεροδρόμιο της Κουάλα Λουμπούρ και τα περισσότερα της Μαλαισίας - συνολικά 38 αεροδρόμια- διαχειρίζεται επιπλέον το δεύτερο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης. Μήπως υπάρξει θέμα ασφάλειας από τη μεταφορά πληροφοριών;

Θα θέλαμε να αναφέρουμε περισσότερες λεπτομέρειες για την οικονομία της χώρας και τις μεταξύ μας συναλλαγές, αλλά δεν είναι δυνατόν στα πλαίσια μιας Επιτροπής για δύο Συμβάσεις. Σημειώνουμε μόνο πως το ΑΕΠ της Μαλαισίας ανέρχεται στα 415 δισεκατομμύρια δολάρια και της Ελλάδας στα 189 δισεκατομμύρια δολάρια, το 2020. Το 2008, το ΑΕΠ της Ελλάδας ήταν 356 δισεκατομμύρια δολάρια και της Μαλαισίας μόνο 230 δισεκατομμύρια.

Επίσης, ο εθνικός αερομεταφορέας της Μαλαισίας είναι η MALAISYA AIRLINES, αλλά η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία της είναι η A ASIA, η πέμπτη μεγαλύτερη αεροπορική στην Ασία, οπότε με μεγάλη δυνατότητα διοχέτευσης κίνησης στην Ελλάδα.

Σε ορισμένα μόνο άρθρα της Σύμβασης, που διαφέρουν από αυτά της Ινδίας, βρίσκουμε τα εξής:

Στο άρθρο 2, στο Παράρτημα, δεν προσδιορίζονται συγκεκριμένοι προορισμοί πραγματοποίησης δρομολογίων. Ό,τι αφορά μάλλον όλα τα αεροδρόμια και των δύο χωρών. Ισχύει; Ερώτηση είναι.

Δεν πρέπει να μπουν κάποιοι περιορισμοί έστω για τον προγραμματισμό των slats;

Στο άρθρο 3 φαίνεται ότι σε αντιδιαστολή με τη Σύμβαση της Ινδίας επιτρέπονται οι πτήσεις και μέσα στην επικράτεια ενός κράτους από αερομεταφορέα του άλλου. Ισχύει;

Στο άρθρο 10 υπάρχουν παρόμοιες προβλέψεις απαλλαγών όπως τη Συνθήκη με την Ινδία με τη διαφορά όμως πως εδώ υπάρχει η παράγραφος 4 - υπάρχει διαφορά μεταξύ των Συμβάσεων, δεν είναι όλες ίδιες - που δίνει τη δυνατότητα στη χώρα μας να απαιτεί φόρους, τέλη, εισφορές και χρεώσεις επί των καυσίμων που παρέχει στις εταιρείες της Μαλαισίας όταν τα χρησιμοποιούν στην επικράτειά της ή σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γιατί αλήθεια; Επειδή επιτρέπονται πτήσεις μέσα στην επικράτεια; Αυτή είναι η αιτία; Ακόμη και αν είναι έτσι, ποιος θέλει να έχει τους δασμούς στα αεροδρόμια της Fraport που δεν υπάρχει ΥΠΑ;

Το άρθρο 13 είναι θετικό, αφού δίνετε το δικαίωμα στα κράτη να παρεμβαίνουν και να καθορίζουν μόνα τους τις τιμές των εισιτηρίων όταν κρίνετε πως είναι υπερβολικά υψηλές. Πώς όμως θα εφαρμοστεί εάν υπάρχει μόνο μία αεροπορική με κίνδυνο να μην συμφωνήσει και να αποχωρήσει; Ειδικά σε χώρες που δεν έχουν εθνικό αερομεταφορέα αλλά αντίστοιχα μονοπώλιο, όπως είναι η Ελλάδα;

Τέλος, στο άρθρο 16, διαπιστώνεται πως σε αντιδιαστολή με την Ινδία, υπάρχει η δυνατότητα συνδυασμού αεροσκαφών για τη συνέχιση του ταξιδιού. Δηλαδή, θα μπορεί να έρχεται από τη Μαλαισία έως την Ελλάδα ένα μεγάλο αεροσκάφος, η Malaysia Airlines έχει και Super Jumbo, τα Α380, και μετά να αλλάζει σε μικρότερα που θα είναι στην Αθήνα για να συνεχίσουν σε διάφορες πόλεις της Ευρώπης ή ακόμη και στα νησιά. Γιατί συμβαίνει αυτό; Γιατί συμφωνήσαμε με αυτό; Δεν θα πρέπει να συνεργάζεται με τοπικές εταιρείες; Και εδώ θα θέλαμε να μας το διευκρίνισε. Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ 25)**: Ευχαριστώ πάρα πολύ κύριε Πρόεδρε. Μιλάω σήμερα λοιπόν για την κύρωση δύο Συμφωνιών που αφορούν τις Συμφωνίες Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας και από τη μία πλευρά την Κυβέρνηση της Μαλαισίας και από την άλλη την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδίας.

Για την Μαλαισία να πω ότι είναι ένα Ομοσπονδιακό Κράτος στη Νοτιοανατολική Ασία. Εκτείνεται σε δύο ανεξάρτητες γεωγραφικές περιοχές στη Χερσόνησο της Μαλαισίας και στο νησί Βόρνεο. Έχει πληθυσμό 36,5 εκατομμύρια. Πρωτεύουσα Κουάλα Λουμπούρ με 2 εκατομμύρια κατοίκους και αυτή η Συμφωνία υπεγράφη στις 5 Δεκεμβρίου του 2007 στη Σρι Λάνκα.

Η Ινδία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη χώρα παγκοσμίως με 1,4 δισεκατομμύρια κατοίκους. Είναι μία ανερχόμενη δύναμη. Το Νέο Δελχί πρωτεύουσα. Έχει 13,5 εκατομμύρια κατοίκους και η Συμφωνία αυτή υπεγράφη στις 27 Νοεμβρίου του 2017 στο Νέο Δελχί.

Πρόκειται για δύο πανομοιότυπες ουσιαστικά Συμφωνίες, οι οποίες εντάσσονται στο πλαίσιο του Open Skies. Στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό αναφέρεται στη δυνατότητα εμπορικών αεροσκαφών μιας χώρας να εισέρχονται και να χρησιμοποιούν τον εναέριο χώρο μιας άλλης χώρας. Ουσιαστικά, οι Συμφωνίες αυτές έχουν πανομοιότυπα άρθρα, όπως προείπα.

Για το ΜέΡΑ 25 βασικά σημεία είναι το άρθρο 8, η αεροπορική ασφάλεια και οι αρμόδιες εποπτικές αρχές. Το άρθρο 11, που αφορά την φορολογία με την απαλλαγή από το ΦΠΑ ή παρόμοιους έμμεσους φόρους επί αγαθών και υπηρεσιών όπως αναφέρει και τις οποίες θα αναπτύξουμε περαιτέρω.

Η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών που μερικές φορές ονομάζεται επίσης Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών είναι μία διμερής Συμφωνία που επιτρέπει τις διεθνείς εμπορικές αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των υπογραφόντων. Το διμερές σύστημα βασίζεται στη Σύμβαση του Σικάγο και στις σχετικές πολυμερείς συνθήκες. Η Σύμβαση του Σικάγο υπεγράφη τον Δεκέμβριο του 1944 αμέσως μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και από τότε διέπει τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.

Θα ήθελα να τονίσω ότι εμείς δεν είμεθα κατά τέτοιων Συμφωνιών ως Μέρα 25. Αναδεικνύουμε πάντα ότι είμαστε κατά της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων, του ξεπουλήματος των αεροδρομίων και των στρατηγικών μας υποδομών, όπως δυστυχώς έχουν κάνει οι τρεις προηγούμενες μνημονιακές κυβερνήσεις, όπως επίσης και κατά της ιδιωτικοποίησης των ελεγκτικών μηχανισμών.

Θα θέλαμε να ακούσουμε τον Υπουργό και θα τοποθετηθούμε πλέον στην Ολομέλεια. Οπότε επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε, για τις δύο αυτές Συμβάσεις, όπως και για τις άλλες τρεις. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε επί της διαδικασίας για να μην γίνει κάποια παρανόηση. Αναφέρθηκα ότι σαφώς προτιθέμεθα να υπερψηφίσουμε και υποστηρίζουμε τις Συμφωνίες, απλά επειδή θα ακολουθήσει και στην Ολομέλεια, η τελική διατύπωση θα γίνει εκεί. Οπότε διατυπώνεται αυτή η επιφύλαξη για την Ολομέλεια και για να έχουμε δικαίωμα συμμετοχής.

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

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια ότι ο ελληνικός λαός αισθάνεται μεγάλη ικανοποίηση που σήμερα Πρωθυπουργός της χώρας είναι ο Κυριάκος Μητσοτάκης. Επίσης, θεωρώ ότι αισθάνεται ικανοποίηση που ο Κώστας Καραμανλής είναι Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών και για την ευαισθησία που έχει αλλά και για τον τρόπο που χειρίζεται διάφορα θέματα τα οποία προκύπτουν.

Η αλήθεια είναι ότι μου άρεσε η τοποθέτηση του κυρίου Γιαννούλη θίγοντας τα θέματα της ΥΠΑ, των αεροδρομίων που τα ζούμε όλοι καθημερινά όπως είπε, ειδικά εμείς που ανεβοκατεβαίνουμε κάθε εβδομάδα στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στην Κοζάνη. Θα σας θυμίσω βέβαια ότι το 2014, ο κύριος Τσίπρας μιλούσε για μεγάλο ξεπούλημα των αεροδρομίων, το οποίο μετατράπηκε μετά από λίγους μήνες σε μια φοβερή επένδυση, όταν η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ έδωσαν τα αεροδρόμια στη Fraport. Αυτή είναι η αλήθεια. Και ξέρετε από τότε που τις συνεδριάσεις των Επιτροπών αλλά και της Ολομέλειας τις παρακολουθούν οι συμπολίτες μας, είναι πάρα πολύ σημαντικό να ακούγονται όλα. Γι’ αυτό θα έλεγα, κύριε Πρόεδρε, ότι εγώ δέχομαι την πρόκληση - πρόσκληση του κυρίου Γιαννούλη, ότι είναι χρήσιμο να κάνουμε μία συζήτηση ενημέρωσης και για την ΥΠΑ και για την ΑΠΑ και για τα αεροδρόμια. Εάν το αποφασίσει ο Πρόεδρος και η Επιτροπή, νομίζω ότι είναι χρήσιμο να ακουστούν όλες οι απόψεις. Το δεδομένο, λοιπόν, είναι ότι ο Κώστας Καραμανλής έχει ευαισθησίες και χειρίζεται τα θέματα με τον τρόπο που πρέπει. Το δεδομένο είναι ότι αυτό που ήταν ξεπούλημα αεροδρομίων, έγινε μια πάρα πολύ σημαντική επένδυση για τη χώρα.

Επίσης, θα ήθελα να πω το εξής. Άκουσα τις παρατηρήσεις του κυρίου Γιαννούλη με τις οποίες θα έλεγα ότι δεν διαφωνώ στις περισσότερες, γι’ αυτό ζητάω να γίνει συζήτηση στην Επιτροπή. Το θέμα είναι ότι ακούστηκαν ερωτήματα. Θέσεις αντίστοιχες υπάρχουν; Αν συμφωνήσουμε, όλοι μαζί, σε κάποια θέματα, τα οποία έχουν κοινή λογική, θα ψηφιστούν από όλους; Όχι είναι η απάντηση.

Επίσης, εκτιμώντας και τον κ. Βιλιάρδο, θα έλεγα, δεν αφορά εσάς προσωπικά, αφορά το κόμμα το οποίο εκπροσωπείτε, ότι αυτή η ιστορία με κατασκοπευτικές ενέργειες που μπορεί να κρύβεται κάτι πίσω από τη συμφωνία με την Ινδία και ότι κάποιοι άλλοι μπορούν να έρθουν, να δουλεύουν σαν ντελιβεράδες εδώ και ότι οι πολυεθνικές και τα οικονομικά συμφέροντα κ.λπ., πραγματικά δεν θα μπορέσω να παρακολουθήσω αυτή τη λογική γιατί δεν με εκφράζει.

Μπαίνοντας, λοιπόν, στην ουσία θα ήταν χρήσιμο να γίνει μια συζήτηση, καθώς θα είναι χρήσιμη για όλους μας, αλλά κυρίως θα είναι χρήσιμη για τους Έλληνες πολίτες και τους ξένους πολίτες οι οποίοι χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια μας. Θα δούμε τι κενά υπάρχουν, τι μπορεί να βελτιωθεί και τι πρέπει να βελτιωθεί.

Είναι αλήθεια, όπως ακούστηκε, ότι το 2017 - 2018 υπογράφτηκαν αυτές οι δύο συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών. Η μια στο Κολόμπο στη Σρι Λάνκα και η άλλη στο Νέο Δελχί. Είναι γνωστό σε όλους, θα αναγκαστώ να πω πράγματα τα οποία τα γνωρίζουμε, αλλά πρέπει να τα ακούν και οι συμπολίτες μας, ότι οι εν λόγω προς Κύρωση Συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών ρυθμίζουν και το διμερές θεσμικό πλαίσιο των αερομεταφορών, που έχουν σαν στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στο αεροπορικό τομέα μεταξύ των χωρών, ρυθμίζει επίσης θέματα καθιέρωσης και λειτουργίας διεθνών αεροπορικών γραμμών μεταξύ των αντίστοιχων εδαφών των χωρών που κουβεντιάζουμε … της Ελληνικής Δημοκρατίας και δίνει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών μέσω σημείων σύνδεσης και σε προορισμούς πέρα από τη χώρα μας και των αντίστοιχων χωρών.

Το λέω αυτό, γιατί όσο πιο γρήγορα υλοποιούνται αυτές οι συμφωνίες τόσο πιο γρήγορα έχει όφελος η χώρα μας, οι πολίτες αλλά, κυρίως το συνολικότερο πλάνο και ο χάρτης των αερομεταφορών. Κοινός στόχος των σημείων αυτών είναι η προώθηση των διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της χώρας μας και των χωρών που είπα προηγουμένως. Η εξυπηρέτηση του τουρισμού, της εμπορευματικής κίνησης, αλλά και τα αεροπορικά συμφέροντα τα οποία έχει η Ελλάδα. Επίσης, οι αεροπορικές συνδέσεις αυτές ενισχύουν τη συνεργασία των δύο χωρών, καθώς δημιουργούν, καθορίζουν νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών μας σχέσεων.

Δεν θέλω, κύριε Πρόεδρε, να σας κουράσω παραπάνω, αλλά νομίζω ότι είναι επωφελείς όλες αυτές οι αντίστοιχες συμφωνίες που έχουμε, χωρίς να θέλουμε να ψάξουμε πίσω από τον τοίχο, χωρίς να θέλουμε να δημιουργήσουμε με τη φαντασία μας διάφορα ωραία σενάρια, που είναι για κινηματογραφικές ταινίες.

Αυτά είναι εξαιρετικά και το ξέρουμε, όλοι το έχουμε ζήσει στο παρελθόν. Το έχουμε ζήσει ότι όλες οι αντίστοιχες συμφωνίες που κατά καιρούς γίνονται, δυστυχώς έχουν ένα σημείο που είναι η καθυστέρηση μεγάλη και διαχρονικά γίνεται αυτό από όλες τις κυβερνήσεις που έχουν περάσει. Το δεύτερο σημείο, όμως, ότι είναι επωφελείς για τη χώρα μας.

Στη συνεδρίαση που ακολουθεί θα πω ό,τι άλλο έχω αφήσει σε εκκρεμότητα. Είναι πράγματα που τα γνωρίζουμε όλοι και θα απαντήσω και στα ερωτήματα που έχουν τεθεί. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: Α. «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας» και Β. «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας». Περνάμε τώρα στην ψηφοφορία.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Κόλλιας, ψηφίζει υπέρ και στις δυο κυρώσεις.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, επιφυλάσσεται και στις δύο κυρώσεις με τη διευκρίνιση που έκανε νωρίτερα.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, επιφυλάσσεται και στις δύο κυρώσεις.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Δελής, καταψηφίζει και τις δύο κυρώσεις.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται για τις δύο κυρώσεις και ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, επιφυλάσσεται για τις δύο κυρώσεις.

Συνεπώς, τα σχέδια νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

Α. «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας» και

Β. «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας», γίνονται δεκτά επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό τους, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 14:35 λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**