**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

 **Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 28 Μαρτίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.25΄, στην Αίθουσα **«Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προεδρεύοντος αυτής, κ. Διονυσίου Σταμενίτη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων «Μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, συνταξιοδοτική διάταξη, ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, διατάξεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης, παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό της τουριστικής νομοθεσίας και άλλες επείγουσες διατάξεις» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κ. Χρίστος Δήμας, ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού, κ. Νικόλαος Γιατρομανωλάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους, επί του σχεδίου νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ.: Γεώργιος Χότζογλου, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον Επισιτισμό - Τουρισμό (ΠΟΕΕΤ), Γεώργιος Δριτσάκος, Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Χρήστος Τσίτουρας, Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), Μανώλης Καμηλάκης, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ), Αλέξανδρος Καχριμάνης, Περιφερειαρχής Ηπείρου, Αναστάσιος Τσίνας, Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, Αλεξάνδρα Παυλούδη, Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονίας του Διεθνούς Πανεπιστημίου της Ελλάδος, Λύσανδρος Τσιλίδης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ελληνικών Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (FedHATTA), Νικόλαος Καραγεωργόπουλος, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εργαζομένων στη Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρησης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΣΕΜΟΔ), Πέτρος Μαντάς, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συνδέσμου Επιχειρήσεων Βιομηχανικών Περιοχών (ΠΑΣΕΒΙΠΕ), Γεώργιος Λεχουρίτης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Καταναλωτών της Γενικής Ομοσπονδίας Καταναλωτών Ελλάδας (ΙΝΚΑ/ΓΟΚΕ), Γεώργιος Βλασόπουλος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Βιοτεχνών Εγκαταστατών Συντηρητών Ανελκυστήρων (ΠΟΒΕΣΑ), Ιώαννης Ντίτσας, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ), Κωνσταντίνος Γενιδούνιας, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΠΕΠΕ), Άρης Λάσκος, Γενικός Γραμματέας του Σωματείου Ελλήνων Ηθοποιών (ΣΕΗ), Κωνσταντίνος Κεχαγιόγλου, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Θεάματος-Ακροάματος (ΠΟΘΑ), Κωνσταντίνος Πασχαλίδης, μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων (ΣΕΑ), Βασίλειος Παρασκευόπουλος, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Μουσικού Συλλόγου (ΠΜΣ), Μηνάς Κώστας, Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ), Σωκράτης Δεληγιάννης, εκπρόσωπος του Εξωραϊστικού Περιβαλλοντικού Συλλόγου Κάτω Αφαίας Σκαραμαγκά Χαϊδαρίου, Νικόλαος Γρέντζελος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), Ευθύμιος Λυμπερόπουλος, Πρόεδρος του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ), Σεραφείμ Κασιδιάρης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ), Νικόλαος Κατσαράκης, Πρύτανης του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου (ΕΛΜΕΠΑ), Απόστολος Ραυτόπουλος, Πρόεδρος του ΔΣ του Σωματείου Τεχνικών και Εργαζόμενων ΟΑΣΑ - ΟΣΥ και Αντώνιος Αγγελάκης, επιστημονικό στέλεχος του Ινστιτούτου Μικρών Επιχειρήσεων της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδας (ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ).

Ο Προεδρεύων 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, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε τη συνεδρίαση της Επιτροπής, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με τίτλο «Μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, συνταξιοδοτική διάταξη, ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, διατάξεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης, παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό της τουριστικής νομοθεσίας και άλλες επείγουσες διατάξεις». Σήμερα έχουμε την ακρόαση των φορέων.

Ξεκινούμε, λοιπόν, τη διαδικασία. Τον λόγο έχει ο κ. Χότζογλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΤΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον Επισιτισμό - Τουρισμό (ΠΟΕΕΤ)):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστούμε και για την πρόσκληση στην Επιτροπή σας.

Σε ότι αφορά στα άρθρα του νομοσχεδίου για τον Τουρισμό, εμείς ως εκπρόσωποι των εργαζομένων, δεν μπορούμε να φέρουμε σοβαρές αντιρρήσεις. Είναι κάτι που δεν «ακουμπάει» τον εργαζόμενο, αυτή τη στιγμή, και τα προβλήματά του. Επομένως, αφού παραβρεθήκαμε στην Επιτροπή σας, θα ήθελα να αναφερθώ στην εγκατάλειψη του κλάδου μου, του κλάδου του Τουρισμού και του Επισιτισμού, σε ότι αφορά στους εργαζόμενους.

Η σεζόν ξεκινάει σε τρεις μέρες και το «μότο», που είναι η αρχή, είναι το «πάμε και όπου βγει». Η Κυβέρνηση δεν έχει κηρύξει τη συλλογική σύμβαση εργασίας των ξενοδοχοϋπαλλήλων ως υποχρεωτική. Οι μισθοί είναι εξευτελιστικοί, τα ωράρια εξαντλητικά και οι κενές θέσεις στο κλάδο θα υπερβούν τις 80.000. Όσους μετανάστες και να φέρετε από τις τρίτες χώρες, αυτό δεν πρόκειται να καλυφθεί, γιατί δεν μας λείπουν λαντζέρηδες και καθαριστές. Μας λείπει εξειδικευμένο προσωπικό.

Ως εκ τούτου, κύριε Πρόεδρε, εμείς κάνουμε έκκληση, για να πάμε σε μία ομαλή σεζόν, η Κυβέρνηση να νομοθετήσει την επαναφορά του επιδόματος ανεργίας στους πέντε μήνες και να κηρύξει τη συλλογική σύμβαση εργασίας γενικώς υποχρεωτική. Ειδάλλως, θα είμαστε στη δυσάρεστη θέση, μέσα στη σεζόν, να προβούμε σε κινητοποιήσεις, για να εξασφαλίσουμε τα αυτονόητα. Δεν θέλω να καταχραστώ άλλο τον χρόνο σας. Είμαι στη διάθεσή σας για όποιες ερωτήσεις θέλετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τσίτουρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ)):** Καλημέρα, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα, σε όλους τους συμμετέχοντες. Θα είμαι σύντομος.

Σε ότι αφορά στο θέμα που αφορά στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, θέλω να αναφέρω, ότι θα χρειαστούν κάποιες τροποποιήσεις στον ιδρυτικό μας νόμο, τον 4757/2020 για την εύρυθμη λειτουργία της Αρχής. Είναι επτά σημεία. Θα είμαι επιγραμματικώς, ένα προς ένα. Το πρώτο σημείο αφορά στα υπόλοιπα κάποιων ποσών από τους λογαριασμούς, στο αρχικό στάδιο της πάγιας προκαταβολής και μιας εμπορικής τράπεζας, όπου θέλουμε να προβλέπεται να μεταφερθούν στους ισχύοντες σημερινούς λογαριασμούς της ΑΠΑ.

Το δεύτερο θέμα είναι κάποιες δαπάνες. Οι υποχρεώσεις που ήταν στην οργανωτική πρώτη περίοδο, οι οποίες ήταν αναγκαίες για την έναρξη των δραστηριοτήτων μας, για ενοικίαση χώρου, κάποιοι εξοπλισμοί, γραφικές ύλες κ.λπ., να μπορούν να εκκαθαριστούν με τον τρόπο που προβλέπεται, αυτή τη στιγμή, από τις υπηρεσίες της ΑΠΑ.

Το τρίτο θέμα έχει να κάνει με την εικοσιτετράωρη λειτουργία της Αρχής. Είναι αναγκαίο, για να εξασκήσουμε τον εποπτικό μας ρόλο, να έχουμε κάποιες διευθύνσεις και τμήματα, σε εικοσιτετράωρη βάση, όπως, άλλωστε, συμβαίνει και στην ΥΠΑ. Άρα, να μπορεί να γίνει αυτό, διότι δεν προβλέπεται στον αρχικό νόμο.

Το τέταρτο θέμα αφορά σε μία διεύρυνση κάποιων μετατάξεων, διότι ο νόμος προέβλεπε ότι από φορείς Γενικής Κυβέρνησης μπορούν να μεταταχθούν στην ΑΠΑ, 25 τον αριθμό, μάξιμουμ. Υπήρξαν αρκετά κενά, διότι ο νόμος προέβλεπε από την ΥΠΑ να συμπληρωθούν οι υπόλοιπες θέσεις, έως τις 172. Δεν υπήρξε συμμετοχή. Άρα, είμαστε σε άμεση ανάγκη κάλυψης θέσεων. Γι’ αυτό ζητάμε με αυτή την τροπολογία, το μάξιμουμ, 25, που είχαμε στον ιδρυτικό νόμο, να γίνει 50, με την ίδια διαδικασία που προβλέπετο τότε, ούτως ώστε να έχουμε περαιτέρω πρόσβαση σε διοικητικές, κυρίως, θέσεις.

Το πέμπτο θέμα είναι να μπορεί η ΑΠΑ, λόγω ανάγκης, αυτή τη στιγμή, σε βοηθητικούς χώρους αρχείων και εξεταστικού κέντρου, μέσα στον χώρο του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», που είναι τα γραφεία μας και η βάση μας σήμερα, να μπορεί να ενοικιάσει κάποιους μικρούς χώρους, για να μπορέσει να λειτουργήσει και να εξυπηρετήσει αυτές τις υποχρεώσεις της.

Το έκτο θέμα αφορά κάποια σε παράβολα, τα οποία κατατίθενται υπέρ του Δημοσίου. Μέχρι πρότινος, αυτά τα παράβολα ο νόμος προβλέπει ότι είναι τα έσοδα της ΑΠΑ. Άρα, να μεταφερθούν αυτά, με μία διαδικασία, μέσω του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στα ταμεία της ΑΠΑ.

Το έβδομο θέμα είναι ότι επειδή υπήρξε με την προκήρυξη αυτών των θέσεων, αδυναμία, λόγω αστοχίας, στην πρόσληψη του δικηγόρου και νομικού συμβούλου, θέλουμε μία διόρθωση σε αυτό το σημείο, ούτως ώστε να είναι εφικτή αυτή η πρόσληψη, με διαδικασία που προβλέπεται και είναι πλήρως διάφανη.

Αυτά ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε, προς το παρόν, και αν χρειαστείτε κάποιες επεξηγήσεις, είμαι στη διάθεσή σας. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τσιλίδης.

**ΛΥΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΙΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ελληνικών Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (FedHATTA)):** Καλή σας ημέρα. Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση.

Θα αναφερθώ στο άρθρο 81, για τις ρυθμίσεις Επιβατικών Ιδιωτικών Αυτοκινήτων, παρ.1Η.2΄με την τροποποίηση του άρθρου. Ενώ εμείς περιμέναμε από το Υπουργείο Μεταφορών μία σειρά θεμάτων, τα οποία δεν ήρθαν στο «ερανιστικό» νομοσχέδιο, το μόνο που βλέπουμε είναι η υποχρέωση των δρομολογίων σε Αθήνα, Εύβοια και Κρήτη, τρεις ώρες, και στην Αθήνα και στην υπόλοιπη Ελλάδα, μία ώρα. Αυτό, προφανώς ίσχυε, με κάποια εγκύκλιο και έπρεπε να γίνει νόμος και καλά έρχεται και γίνεται νόμος.

Το ερώτημά μας είναι πώς είναι δυνατόν σε μία παράγραφο, από την πρώτη μέρα που «γεννήθηκε» ο ν.4093/2012, να εμπλέκεται άλλο Υπουργείο και όχι το Υπουργείο Τουρισμού που μας δίνει την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος; Δηλαδή, από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και να λέει ότι «επιτρέπεται στα γραφεία ταξιδίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σε συνεταιριστές αυτοκινητιστές», που δεν είναι γραφεία ταξιδίων, είναι άλλη κατηγορία αυτή, καμία σχέση με εμάς. Εμείς να έχουμε και άδεια, τα «Rent a car» να έχουν άδεια. Εδώ και πενήντα χρόνια, έχουν άδειες οι εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Και μπαίνουμε σε μία λογική συντεχνιακή, κατευθυνόμενη, να μην μπορούμε να κινηθούμε. Αυτό δεν το δεχόμαστε πλέον άλλο, διότι, από την πρώτη μέρα μέχρι και σήμερα, το έχουμε φέρει, το έχουμε συζητήσει, έχουμε την αποδοχή του νομοθέτη, αλλά ουδέποτε έρχεται να ψηφιστεί.

Δεν μπορεί, λοιπόν, να είμαστε σε αυτή την κατηγορία, τα Ι.Χ. αυτοκίνητα μεταφοράς, άνευ κομίστρου των γραφείων ταξιδίων, να εντασσόμεθα σε μία επαγγελματική κατηγορία, που δεν έχει καμία σχέση με εμάς. Άρα, συντεχνία, εσκεμμένα, κατευθύνει για πολλούς λόγους, ίσως, και για πολιτικό κόστος, δεν το ξέρω, το οποίο αρνούμεθα να το συζητήσουμε, διότι στον δικό μας χώρο είμαστε πάνω από 100.000 άνθρωποι στη χώρα μας, που κι αυτοί έχουν δικαίωμα για ένα πολιτικό κόστος. Το να μας λένε κάθε φορά μία δικαιολογία ,«ας το αφήσουμε τώρα, μην ξεσηκώσουμε διαδικασίες μεταξύ συντεχνιών», εγώ το θεωρώ, επιεικώς, απαράδεκτο. Το λέω τόσο «κομψά» και πιστεύω να γίνομαι κατανοητός.

Θα ήθελα, λοιπόν, το Υπουργείο Μεταφορών να μας πει, γιατί εμμένει σε λάθος θέση, γιατί προσπαθεί να είναι κόντρα στην ευρωπαϊκή οδηγία, γιατί εξακολουθεί να μην θέλει να κάνει το έργο του να ελέγχει τα αυτοκίνητα μόνο στο ΚΤΕΟ και όχι στη λειτουργία τους που αδειοδοτείται από άλλο συναρμόδιο Υπουργείο. Οι συναρμοδιότητες έχουμε πει, πολλές φορές, ότι δημιουργούν πρόβλημα, σύγχυση και αυτό, για ακόμη μια φορά, το βλέπουμε έντονα. Χαιρόμαστε που το τρίωρο το καταγράφουν, αλλά δεν χαιρόμαστε καθόλου, διότι κάθε μέρα στα αεροδρόμια οι συντεχνίες το μόνο που κάνουν είναι να καλούν αστυνομικούς και να γράφουν κλήσεις παράτυπα. Όμως, δεν είμαστε, ούτε παράτυποι, ούτε παράνομοι.

Αλλά δεν είναι δυνατόν, να γνωρίζει κάθε όργανο στον δρόμο την ελληνική νομοθεσία, επειδή κάποιος θέλει να προστατεύσει τον δικό του κλάδο. Αυτό θέλουμε να σταματήσει. Δεν θα βγούμε στους δρόμους να κάνουμε φασαρία, ούτε να μπούμε στα αεροδρόμια να καταγγέλλουμε κι εμείς άλλους συναδέλφους, άλλους επαγγελματίες. Θεωρούμε την άσκηση του επαγγέλματος ιερό δεδομένο και σεβαστό.

Απαιτούμε, λοιπόν, σεβασμό και από τους άλλους και παρακαλούμε, επίσης, την Πολιτεία να βγάλει από την παράγραφο αυτή τα γραφεία ταξιδίων με οδηγό, όπως, επίσης, και τα ενοικιαζόμενα, που και αυτά διαμαρτύρονται και είναι ένας πολύ σπουδαίος κλάδος. Αυτοί οι κλάδοι συμμετέχουν στο ΑΕΠ της χώρας, με, περίπου, 5 δις ευρώ, σε αντίθεση με κλάδους, οι οποίοι ζητάνε τα πάντα και κάνουν επικουρική δουλειά. Εμείς φέρνουμε τον τουρισμό, κινούμε τον παγκόσμιο τουρισμό και απαιτούμε σεβασμό και ελευθερία στις κινήσεις μας. Ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καραγεωργόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εργαζομένων στη Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΣΕΜΟΔ)):** Καλημέρα. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Χαιρετίζω και τα αξιότιμα μέλη της Επιτροπής.

Εμείς, οι εργαζόμενοι της ΜΟΔ, είμαστε εργαζόμενοι υψηλών προδιαγραφών και πολύ μεγάλης εμπειρίας. Μέσα από εμάς περνάει όλη η διαδικασία του ΕΣΠΑ, που είναι ένα από τα βασικά αναπτυξιακά εργαλεία για όλη τη χώρα. Η πολιτική ηγεσία, λοιπόν, έχει δεσμευτεί πολλάκις και μάλιστα, ο Υπουργός Ανάπτυξης, το έχει δηλώσει δημόσια, ότι βιώνουμε μία πολύ μεγάλη ανισότητα, μία πολύ μεγάλη αδικία, εδώ και δέκα χρόνια, που έχει να κάνει με τον ν.4205 που επέφερε υψηλές ανισότητες στους κόλπους των εργαζομένων της ΜΟΔ. Μάλιστα, με γνώμονα το άρθρο 29, που μεγαλώνει τη διάρκεια ζωής της εταιρείας για άλλες δύο προγραμματικές περιόδους, εμείς έχουμε καταδείξει το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί μέσα στους κόλπους των εργαζομένων της ΜΟΔ.

Περιμέναμε, λοιπόν, παρότι έχουμε κάνει μια σειρά από υπομνήματα, έχουμε απευθυνθεί στη Γραμματεία της Κυβέρνησης, έχουμε απευθυνθεί σε όλους τους αρμόδιους φορείς και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία έχει «αγκαλιάσει» το αίτημα μας ως δίκαιο και απολύτως ισορροπημένο, που δεν έχει να κάνει με κανενός είδους, για να το πω λαϊκά, «ρουσφετιού», απλώς με μία αποκατάσταση της αδικίας. Το έχει, ήδη, πει δημόσια και ο Υπουργός Ανάπτυξης. Είχε πει, ότι στο τρέχον νομοσχέδιο θα εντάξει τη ρύθμιση που αποκαθιστά, που δίνει, που άρει τις ανισότητες και τις αδικίες και μας δίνει τη δυνατότητα να έχουμε εργαζόμενοι ίδιων καθηκόντων, ίδιων δυνατοτήτων, τις ίδιες μισθολογικές απολαβές, παρ’ ότι έχει συρρικνωθεί το εισόδημά μας, όλα τα προηγούμενα χρόνια, διότι οι μισθοί μας είναι συγχρηματοδοτούμενοι και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το έχει αποδεχτεί αυτό. Δεν επιβαρύνουμε τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Περιμέναμε στο ισχύον νομοσχέδιο να ενταχθεί αυτή η ρύθμιση που θα αποκαθιστούσε αυτή ακριβώς την αδικία. Δεν το είδαμε και θέλουμε, με γνώμονα και την ορθή πορεία και όλη τη διαδικασία που έχει γίνει μέχρι σήμερα, της πολιτικής ηγεσίας, η οποία επαίρεται, δικαίως, για την απορρόφηση των κονδυλίων, για την επίτευξη των στόχων, για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο, επιτέλους, να δοθεί λύση και να υπάρξει συνέπεια και αξιοπιστία σε μία απόλυτα δίκαιη δέσμευση που έχει αναλάβει ο Υπουργός Ανάπτυξης. Μάλιστα, και τα υπόλοιπα κόμματα της Αντιπολίτευσης έχουν αναφερθεί, κατά καιρούς, με Ερωτήσεις τους στο θέμα.

Είμαστε σίγουροι, ότι όλοι υποστηρίζουν αυτό το δίκαιο αίτημα. Επομένως, θα θέλαμε, εδώ και τώρα, επιτέλους, μετά από δέκα χρόνια αναμονής και συνεχούς ανισότητας, αυτό που λέμε «ίση αμοιβή για ίση εργασία» να ισχύσει και για τους εργαζομένους της ΜΟΔ. Αυτό θέλαμε από το Υπουργείο Ανάπτυξης, αυτό θέλουμε από την Επιτροπή, αυτό θέλουμε από τα αρμόδια μέλη της Επιτροπής και από τα πολιτικά κόμματα. Είμαι στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε διευκρινιστική ερώτηση.

Απλώς να τονίσω, στα τρία λεπτά που μου έχετε δώσει, ότι όλοι οι φορείς που έχουμε αποτανθεί, μέχρι τώρα, έχουν καταδείξει το δίκαιο του αιτήματος. Επιτέλους, έχει φτάσει ο χρόνος. Δεν υπάρχει, πλέον, καμία άλλη καθυστέρηση. Πρέπει, επιτέλους, η κάθε πολιτική ηγεσία να δείχνει συνέπεια στις δεσμεύσεις της και στο πώς αντιλαμβάνεται τα πράγματα. Να μην χρονοτριβούμε και να μην περιμένουμε να πάμε σε άλλη καθυστέρηση, όπως είναι το άρθρο 29, που δίνει άλλες δύο προγραμματικές περιόδους στη διάρκεια ζωής της εταιρείας, που είναι αναπτυξιακός πυλώνας, αυτή τη στιγμή, του συστήματος, αναπτυξιακός πυλώνας της χώρας. Είμαστε 1.000, περίπου, εργαζόμενοι. Να δώσει, επιτέλους, λύση η Κυβέρνηση και να εισαγάγει τη ρύθμιση, για την οποία διαβουλευόμαστε, πάρα πολύ καιρό, με το Υπουργείο Ανάπτυξης, με το Υπουργείο Οικονομικών, με το Υπουργείο Εσωτερικών, με όλους τους αρμόδιους φορείς και να δοθεί τέλος σε αυτή τη χρόνια ανισότητα που μας ταλανίζει για πάρα πολλά χρόνια. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαντάς.

**ΠΕΤΡΟΣ ΜΑΝΤΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συνδέσμου Επιχειρήσεων Βιομηχανικών Περιοχών (ΠΑΣΕΒΙΠΕ)):** Σας ευχαριστώ για την πρόσκληση, για να τοποθετηθώ στο άρθρο 8 του σημερινού νομοσχεδίου που μας αφορά.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, ένα λεπτό πριν την τοποθέτησή μου, να εκφράσω, μιας και το νομοσχέδιο αφορά στα θύματα στα Τέμπη, τη θλίψη των μελών που συναποτελούν τον Σύνδεσμό μας, τις βιομηχανικές αυτές εταιρείες, γι’ αυτήν την τραγική απώλεια της χώρας. Θα πρέπει να σας πω, ότι η ευαισθησία μας δεν έγκειται μόνο στο γεγονός, ότι όλοι είμαστε γονείς και μπορεί να έχουμε συγγενείς, αλλά και στο γεγονός, ότι η βιομηχανία είναι πάντα πολύ κοντά σε θέματα ασφάλειας, γιατί είμαστε ένας χώρος που δημιουργούνται τέτοια σοβαρά προβλήματα. Επομένως, έχουμε θλίψη για το γεγονός, ότι οι διαδικασίες τήρησης ασφαλείας, οι οποίες εφαρμόζονται από τα μέλη μας, δυστυχώς, σε έναν κλάδο εθνικής σημασίας, δεν εφαρμόστηκαν και υπήρξαν αυτές οι συνέπειες. Επομένως, αφού εκφράσω τη λύπη μας, επιτρέψτε μου να μπω στο θέμα που μας αφορά.

Θέλω να σχολιάσω το άρθρο 8, παρ.3, το οποίο αναφέρεται στον τρόπο υπολογισμού των δημοτικών τελών, αφού με τον ν.4982/2022, η είσπραξή τους μεταφέρθηκε στον διαχειριστή κάθε πάρκου. Θα θέλαμε να διαμαρτυρηθούμε, τόσο για τη διαδικασία με την οποία μπήκε, όσο και για το περιεχόμενο. Το πρόβλημα με τη διαδικασία είναι ότι είναι μία εφαρμοστική παράγραφος, η οποία θα έπρεπε να έχει έρθει με τη μορφή ερμηνευτικής εγκυκλίου του νόμου, αφότου είχε συζητηθεί στην αρμόδια Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, φυσικά και με εμάς, τις εγκατεστημένες, δηλαδή, επιχειρήσεις. Αυτό δεν συνέβη και αντ’ αυτού, χωρίς καμία συζήτηση και διαβούλευση, χωρίς καμία ενημέρωση, -αμφιβάλλω και αν ο Υπουργός γνωρίζει τι έφερε προς ψήφιση- έρχεται και εισάγεται ως τροπολογία.

Θα σας εξηγήσω, επειδή για τους περισσότερους και για τους Βουλευτές δεν είναι σαφές. Ουσιαστικά, με αυτή την παράγραφο μετατρέπεται ο τρόπος υπολογισμού των δημοτικών τελών που, πλέον, μπαίνουν στο κόστος διαχείρισης, βάσει του κανονισμού λειτουργίας, από τετραγωνικά δομημένης επιφάνειας εργοστασίου, σε τετραγωνικά οικοπέδου που κατέχει κάθε επιχείρηση στο πάρκο. Αυτό δημιουργεί μία οριζόντια αναστάτωση, η οποία θα πρέπει να μελετηθεί και θα σας πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Μία επιχείρηση μπορεί να έχει 20 στρέμματα γης και να έχει 2.000 τετραγωνικά δομημένα, επί των οποίων θα πληρώνει δημοτικά τέλη και άλλη μία επιχείρηση να έχει 40 στρέμματα για τη λειτουργία της, να έχει το μέγιστο που είναι 60.000 τετραγωνικά δόμησης. Σημαίνει ότι μέχρι σήμερα η σχέση δημοτικών τελών μεταξύ των δύο επιχειρήσεων ήταν 1/30. Με τη διάταξη αυτή η σχέση γίνεται 1/2. Καταλαβαίνετε ότι ενδεχόμενα πολλές επιχειρήσεις βιομηχανικές μέλη μας, να αναγκαστούν να πληρώσουν μία προσαύξηση κόστους, η οποία να είναι μεγαλύτερη από την επιβάρυνση που έχουν από την ενεργειακή «εκτόξευση» που είχαμε το τελευταίο διάστημα. Είναι μία πάρα πολύ σοβαρή παράμετρος. Δεν έχει καθόλου μελετηθεί από το Υπουργείο. Έχει μπει άγνωστο με ποιον τρόπο και ζητάμε την απόσυρσή της.

Μάλιστα, επικουρικά των παραπάνω, θα πρέπει να πω, ότι εκπλησσόμαστε ότι το Υπουργείο φέρνει αυτή τη διάταξη, δεδομένου ότι ο Υπουργός, κατ’ επιθυμία του και με αντίρρηση δική μας, νομοθέτησε, ότι εφεξής η σχέση μεταξύ ΕΑΔΕΠ και εγκατεστημένων επιχειρήσεων είναι μία ιδιωτική σχέση, η οποία διέπεται με απευθείας διαπραγματεύσεις και αυτό λέει ο νομός. Κατά συνέπεια, τώρα, παρ’ ότι έχει ψηφίσει αυτό, έρχεται και το ανατρέπει, φέρνοντας μία διάταξη, η οποία θα έπρεπε να είχε συμφωνηθεί, μεταξύ ΕΑΔΕΠ και εγκατεστημένων επιχειρήσεων και φυσικά χωρίς τη διαβούλευση μας.

Επίσης, θα πρέπει να διαμαρτυρηθώ, διότι έχουμε ζητήσει από τη Γενική Γραμματέα Βιομηχανίας μία τηλεφωνική συζήτηση, διότι από την ψήφιση του νόμου και εφεξής, έχουν υπάρξει σοβαρότατες καταγγελμένες αυξήσεις στο κόστος λειτουργίας μας, όσον αφορά τα τέλη διαχείρισης, που υπερβαίνουν το 35%. Έχουμε μία τεράστια αύξηση του κόστους γης για τις νέες επιχειρήσεις ή τις επιχειρήσεις που θέλουν να επεκταθούν. Η Γενική Γραμματέας Βιομηχανίας, όμως, έχει αρνηθεί αυτή τη συνάντηση.

Υπάρχουν μία σειρά θεμάτων, όπως και το τρέχον. Επίσης, πρέπει να πω, ότι σήμερα το πρωί λάβαμε μία πρόσκληση από τη διαχειρίστρια ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ, να συμμετάσχουμε από αύριο σε μία διαβούλευση τροποποίησης κανονισμών λειτουργίας. Σήμερα, λοιπόν, εισάγεται αυτή η διάταξη, αύριο μάς ζητείται η αλλαγή των κανονισμών λειτουργίας, άρα εμείς δεν ξέρουμε σήμερα τι είναι αυτό που εισάγεται προς ψήφιση.

Εμείς έχουμε την εκτίμηση, την οποία σας μετέφερα πριν και παρακαλώ να ληφθούν υπόψιν αυτά. Άρα, είμαστε αρνητικοί. Ζητάμε την απόσυρση της διάταξης, διαμαρτυρόμαστε έντονα για την παντελή αγνόησή μας από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Θα πρέπει να δηλώσω ότι τα μέλη μας, 2.000 βιομηχανίες, παράγουν το 5%, τουλάχιστον, του ΑΕΠ της χώρας. Κατά συνέπεια, η Πολιτεία έχει την ελάχιστη υποχρέωση να συνομιλεί μαζί μας και να μην μας αγνοεί.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας):** Σας ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε, για την πρόσκληση για τη σημερινή μας παρουσία.

Στη σημερινή συνεδρίαση, θέλουμε να εκφράσουμε τα θερμά συλλυπητήρια για τα θύματα του δυστυχήματος των Τεμπών και την αμέριστη συμπαράσταση στις οικογένειες των απολεσθέντων παιδιών και των λοιπών συμπολιτών μας.

Σε ότι αφορά στο υπό κατάθεση νομοσχέδιο, είναι τρία θέματα που θα πρέπει να αναφερθούμε. Το πρώτο είναι στο άρθρο 72, που αναφέρεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και συγκεκριμένα στην πρόσληψη 35 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας. Στη προκειμένη περίπτωση, γίνεται η χρήση του διαγωνισμού του ΑΣΕΠ 1Γ/ 2015. Από εκεί αιτηθήκαμε τα 35 άτομα, εκ των οποίων οι 28 έχουν αποδεχθεί, έχουν ολοκληρωθεί οι φάκελοι τους και το μόνο που απομένει είναι η ψήφιση αυτής της τροπολογίας για την πρόσληψή τους. Οι υπόλοιποι 7 από τους 35, θα κληθούν για να καλύψουν τις επτά θέσεις με την ψήφιση της τροπολογίας. Συγκεκριμένα, έπρεπε να είχαν περατωθεί όλες οι διαδικασίες, μέχρι 31/12/2022, αλλά δεν τελεσφόρησε αυτή τη διαδικασία. Γι’ αυτό ζητούμε παράταση, μέχρι 31/12/2023, αλλά με τις ταχύρρυθμες διαδικασίες που έχουμε προβεί, στο αμέσως προσεχές χρονικό διάστημα, θα υλοποιηθεί για τους 28 βασικά και στη συνέχεια, για τους υπόλοιπους 7, που θα μας τους προσδιορίσει το ΑΣΕΠ.

Το δεύτερο θέμα είναι η δεύτερη παράγραφος, του άρθρου 72, όπου αναφέρεται στους δύο υπαλλήλους της ΥΠΑ, όπου εμείς βάζουμε στη διάταξη αυτή να είναι ή υπάλληλοι ή δημοσιογράφοι, οι οποίοι υπηρετούν και προσφέρουν υπηρεσίες στο Γραφείο Τύπου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Είναι τυπικό, αλλά και ουσιαστικό το θέμα.

Το τρίτο ζήτημα είναι στο άρθρο 74, όπου δίνουμε μία επέκταση των 120 ημερών, στις 180 μέρες μετακινήσεως του προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στα αεροδρόμια ή στις υπηρεσίες που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στην Περιφέρεια. Το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας διακατέχεται από πλήρη επαγγελματισμό και έχει συγκεκριμένες εξειδικεύσεις και αυτές οι εξειδικεύσεις παρέχονται μόνο από αυτούς τους υπαλλήλους, οι οποίοι είναι, άκρως, απαραίτητοι, ειδικά για τη θερινή περίοδο, όπου η αύξηση της κυκλοφορίας και της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας είναι πολύ σημαντική, τόσο για την ασφαλή διακίνηση των αερομεταφορών, όσο και για την αύξηση της τουριστικής κίνησης που είναι ένα πολύ σημαντικό έσοδο για τη χώρα μας.

Επομένως, για να συνοψίσω, από τους 35 Ελεγκτές, οι 28 είναι έτοιμοι, ενώ οι υπόλοιποι 7, μετά την ψήφιση της τροπολογίας θα προσδιοριστούν και θα προσληφθούν και αυτοί. Επίσης, υπάλληλοι στο Γραφείο Τύπου να γίνουν οι δημοσιογράφοι και στο τέλος οι 120 ημέρες, να γίνουν 180, για να καλύψουν βασικές ανάγκες, κατά τη λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Σας ευχαριστώ που με ακούσατε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καμηλάκης.

**ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμένων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αρχικά, εμείς, όταν είδαμε ένα άρθρο που αναφέρεται στον αριθμό προσωπικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, το άρθρο 73, θεωρήσαμε το αυτονόητο, ότι, επιτέλους, ήρθε η ώρα να διορθωθούν τα μεγάλα λάθη για την ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών, του «εγκληματικά» περιορισμένου αριθμού προσωπικού της ΑΠΑ και της επανασύστασης των αεροπορικών αρχών στους Αερολιμένες, εκεί που οφείλει το κράτος να ασκεί το ελεγκτικό και εποπτικό του έργο για την προστασία και την ασφάλεια των πολιτών, αντί μιας αθηνοκεντρικής και αποδεδειγμένα, πλέον, αναποτελεσματικής μικρής υπηρεσίας. Αντί αυτού, όμως, διαπιστώσαμε ότι τι το άρθρο αυτό μπαίνει, μόνο και μόνο, για να μπορεί ο Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας να διορίζει ως νομικούς της ΑΠΑ τους «εκλεκτούς» του ή πιθανολογώ τους «εκλεκτούς» του Υπουργείου, πέρα και πάνω από κάθε αξιοκρατική διαδικασία ΑΣΕΠ, για να «βολέψει» -υποθέτω- στον χρόνο που έγινε προεκλογικά, τα «δικά του παιδιά». Ωραίος λόγος για νομοθέτηση.

Πιστέψαμε τελικά ότι κάτι σωστό θα γινόταν για τρεις λόγους. Πρώτον, γιατί θεωρήσαμε ότι διδάχθηκε η Κυβέρνηση από τον άδικο χαμό των παιδιών στα Τέμπη και αποφάσισε να ενισχύσει με κατάλληλο αριθμό προσωπικού, αλλά και με κατάλληλο ειδικό εκπαιδευμένο προσωπικό τους ελεγκτικούς κρατικούς μηχανισμούς στους Αερολιμένες για την ασφάλεια του πολίτη.

Δεύτερον, γιατί ακούστηκε πρόσφατα, εντός του 2023, στη συζήτηση της Βουλής για τον νόμο, περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων η πρόταση, τόσο από όλα τα Κόμματα της Βουλής, εκτός του κυβερνώντος, όσο και από φορείς καλεσμένους στη Βουλή, να επανασυσταθούν οι τοπικές αεροπορικές αρχές των αεροδρομίων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, όπως, άλλωστε, προβλέπονται και στις συμβάσεις του ελληνικού κράτους με τους ιδιώτες διαχειριστές τους και να στελεχωθεί η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας με το κατάλληλα εκπαιδευμένο και αρμόδιο προσωπικό που, ήδη, υπηρετεί στα αεροδρόμια αυτά στις υπό κατάργηση αρχές, σύμφωνα με τον ν.4757/2020.

**Ο τρίτος λόγος, για τον οποίο θεωρήσαμε ότι ήρθε η ώρα να διορθωθεί το λάθος, ήταν επειδή η Κυβέρνηση, αλλά και όλα τα Κόμματα της Βουλής, γνωρίζουν τα αποδεδειγμένα, πλέον, ανακριβή, που ακούστηκαν, κατά την ψήφιση του ν.4757/2020, όπου ο τότε Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, ισχυρίστηκε δήθεν, ότι έχουν γίνει μελέτες για τον αριθμό του προσωπικού της ΑΠΑ των 172 εργαζομένων. Μετά από επίμονα και επαναλαμβανόμενα αιτήματα όλης της Αντιπολίτευσης να εξετάσει τις σχετικές μελέτες, ο πρώην Υπουργός, κ. Καραμανλής, λίγα λεπτά πριν την τελική ψηφοφορία του νομοσχεδίου, όπως το συνηθίζει, άλλωστε, χωρίς να προλαβαίνει κανείς να δει τις μελέτες, για να διαμορφώσει άποψη και να θέσει ερωτήματα, κατέθεσε, ουσιαστικά, έναν πίνακα που συνοδευόταν από ένα πολύ πρόχειρο κείμενο, χωρίς βιβλιογραφικές αναφορές στις πηγές. Σε αυτόν παρουσιάζονταν αριθμητικά στοιχεία προσωπικού για μόνο δύο χώρες την Πορτογαλία που διαθέτει 11 αεροδρόμια, όπου σύμφωνα με τα στοιχεία του ίδιου του Υπουργείου Μεταφορών υπηρετούν 250 εργαζόμενοι και την Ιρλανδία των 8 αεροδρομίων, όπου υπηρετούν 685 εργαζόμενοι.**

**Στη νησιωτική Ελλάδα των 40 αεροδρομίων, η Κυβέρνηση χρειάζεται μόνο 172 και σήμερα, σχεδόν, τρία χρόνια μετά την ψήφιση του νόμου αυτού, δεν υπάρχουν ούτε 100. Μήπως, δεν διαβάσατε, κύριοι της Κυβέρνησης, ούτε τις δικές σας τις μελέτες; Επαναλαμβάνω, 250 εργαζόμενοι σε 11 αεροδρόμια στην Πορτογαλία, που δεν είναι νησιωτική χώρα και 685 σε 8 αεροδρόμια στην Ιρλανδία, αλλά για τα 40 αεροδρόμια της Πατρίδας μας, ούτε 100, με πρόβλεψη μόνο 172 υπαλλήλων και μόνο στην Αθήνα. Γιατί τόση προχειρότητα και τόση ανευθυνότητα; Μιλάμε για τα στοιχεία του Υπουργείου και μιλάμε για το δημόσιο συμφέρον και την ασφάλεια των πολιτών και της Πολιτικής Αεροπορίας.**

**Το αποτέλεσμα, βέβαια, ήταν το αναμενόμενο. Δηλαδή, να αποτύχει παταγωδώς αποδεδειγμένα ο ν.4757/2020 στο ξεκίνημά του. Από τα, περίπου 150 στελέχη που προβλέπονταν να μεταταχθούν από την ΥΠΑ στην ΑΠΑ, μόνο 75, περίπου, μετατάχθηκαν, οι μισοί, όταν με τον προηγούμενο ν.4427/2016, είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον περισσότερα από 300 άτομα και τοποθετήθηκαν στην ΑΠΑ 289 εργαζόμενοι από την ΥΠΑ.**

**Και αυτό έγινε, διότι η κυβερνητική πολιτική απέκλεισε το εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό που ασκεί το ελεγκτικό έργο εκεί που είναι απαραίτητο, στα αεροδρόμια. Εκεί ,δηλαδή, που απαιτείται ο έλεγχος και τους οδήγησε να μην υποβάλουν αίτηση, λόγω του αθηνοκεντρικού «μορφώματος» της ΑΠΑ, αυξάνοντας, παράλληλα, το ποσοστό των άσχετων και ανεκπαίδευτων υπαλλήλων, που συμμετέχουν στη νέα υπηρεσία από άλλες αναρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου, προκειμένου να τακτοποιηθούν -φαντάζομαι- τα «δικά μας παιδιά».**

**Κι ενώ προβλεπόταν από το άρθρο 51, του ν.4757 /2020, η πραγματοποίηση 25 μετατάξεων, άσχετων με την ασφάλεια των πτήσεων, παίζοντας με την ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών και της Πολιτικής Αεροπορίας και ενώ είχατε δεχτεί, κύριοι της Κυβέρνησης, σκληρή κριτική απ’ όλα τα Κόμματα της Αντιπολίτευσης, επανέρχεστε στο παρόν άρθρο, με άλλες 25 «ρουσφετολογικές» μετατάξεις, ανεβάζοντας τον αριθμό των άσχετων σε αυτή την εξειδικευμένη Αρχή για την ασφάλεια, σε 50 άτομα. Δηλαδή, το 40% του προσωπικού να είναι άσχετοι. Και το κάνετε όλο αυτό προεκλογικά, μόνο και μόνο, για να πραγματοποιήσετε ξανά νέα «ρουσφέτια» εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας των πολιτών.**

**Πρόσφατα, ακούστηκε, εντός του 2023, στη συζήτηση της Βουλής για τον νόμο, περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η πρόταση τόσο απ’ όλα τα Κόμματα της βουλής, εκτός του κυβερνώντος, όσο και από τους φορείς που ήταν καλεσμένοι στη βουλή, να επανασυσταθούν οι τοπικές αεροπορικές αρχές των αεροδρομίων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και να επανενταχθούν οι καταρτισμένοι και εξειδικευμένοι αερολιμενικοί αυτών των τοπικών αεροπορικών αρχών στην ΑΠΑ. Γιατί προεκλογικά, άρον άρον, προωθείτε το «βόλεμα» άσχετων στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και ιδιαίτερα μετά τα συμβάντα που ζήσαμε και που η κυβέρνηση απέδωσε τις ευθύνες σε έναν άσχετο που η ίδια διόρισε. Δεν «άγγιξε» τίποτα την Κυβέρνηση από τις χαμένες ψυχές των παιδιών μας στα Τέμπη και συνεχίζετε την ίδια πολιτική; Το μόνο που ενδιαφέρει είναι τα «ρουσφέτια» και στο πλαίσιο αυτό, η ανεξέλεγκτη ασυδοσία οικονομικών συμφερόντων.**

**Στη συζήτηση για την ΑΠΑ και τον ν.4757/2020, θυμίζω ότι καλέστηκε ο Έλληνας εκπρόσωπος της γερμανικής Fraport, ο οποίος είπε, μέσα στη Βουλή, ότι δεν χρειάζεται έλεγχος στα αεροδρόμια για την ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας. Δηλαδή, καλούμε τον εκπρόσωπο του γερμανικού φορέα της Fraport και τον ρωτάμε για τον ελληνικό εθνικό φορέα ελέγχου. Είναι δυνατόν; Είναι σαν να ρωτάμε τον φορολογούμενο, εάν είναι ευχαριστημένος από την άσκηση φορολογικού ελέγχου. Και βέβαια, ο φορολογούμενος θα απαντήσει, ότι δεν χρειάζεται η φορολογία, ούτε η εφορία, αφού, ευθαρσώς, ο εκπρόσωπος της Fraport είπε μέσα στην Ελληνική Βουλή, ότι δεν είναι απαραίτητος ο κρατικός έλεγχος στα αεροδρόμια. Σας ευχαριστώ.**

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Καχριμάνης.**

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΧΡΙΜΑΝΗΣ (Περιφερειάρχης Ηπείρου): Ευχαριστώ πολύ.**

**Εγώ έχω συνδεθεί σήμερα για το θέμα που συζητάτε για τους αποφοίτους των Γεωπονικών Σχολών, διότι έχουμε μία τέτοια στην Ήπειρο, οι απόφοιτοι της οποίας, εδώ και καιρό έχουν ενταχθεί στο Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, αλλά, δυστυχώς, μέχρι σήμερα, δεν έχουν πάρει επαγγελματικά δικαιώματα. Μάλιστα, στην υπό ψήφιση τροπολογία αναφέρεται, ότι πρέπει να πει τη γνώμη του το ΓΕΩΤΕΕ. Μα το ΓΕΩΤΕΕ δεν έχει καν διοίκηση, καθώς δεν έχουν συμφωνήσει οι παρατάξεις που συμμετέχουν. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι δεν μπορεί μία πληθυσμιακή ομάδα, που ξεκινά με όνειρα, για να κάνει κάτι για το αύριο, εκεί που έχει η Πατρίδα μας το πλεονέκτημα, δηλαδή, στον πρωτογενή τομέα και τους χρειαζόμαστε άμεσα όλους, να την έχουμε δέσμια και να μην προωθούμε όλα όσα πρέπει.**

**Πρέπει, επιτέλους, να τελειώνουν αυτά τα πράγματα. Είμαστε σε μία Ελλάδα που ακόμα δουλεύουμε κρατικίστικα στο μυαλό, νομίζοντας ότι κάποιοι είναι προνομιούχοι στα πανεπιστήμια και κάποιοι είναι απόπαιδα. Εγώ κάνω μία έκκληση, σήμερα, να κλείσει αυτό το θέμα. Η αναταραχή που υπάρχει στην Ήπειρο είναι τεράστια, καθώς έχουν παραιτηθεί και όλοι οι καθηγητές. Αφού έχει γίνει η αξιολόγηση και έχουμε φτάσει εδώ, είναι άμεσα απαιτητό, οι αρμόδιοι Υπουργοί Παιδείας και Αγροτικής Ανάπτυξης, να καταθέσουν τη σωστή τροπολογία και να τελειώσει το θέμα. Θα μου πείτε, ότι κάποιοι άλλοι δημιούργησαν αυτό το θέμα, όταν, άρον άρον, έκαναν αυτές τις σχολές ΑΕΙ. Σήμερα, όμως, είναι ΑΕΙ και έχουν αυτό το πρόγραμμα, που έχει περάσει με αυτές τις διαδικασίες και δεν μπορεί να λέμε, ότι «θα σας αξιολογήσουμε στο απώτερο μέλλον». Αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα.**

**Εμείς θέλουμε άμεσα να τελειώσει σήμερα αυτή η τροπολογία και να είναι θετική για όλο αυτόν τον κόσμο που περιμένει να ακούσει, ότι, επιτέλους, έχουν και αυτοί μία θέση στον ήλιο της Πατρίδας μας.**

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Τσίνας.**

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΣΙΝΑΣ (Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων): Ευχαριστώ πολύ.**

**Δράττομαι της ευκαιρίας της τοποθέτησης του Περιφερειάρχη Ηπείρου, του κ. Καχριμάνη, να πω, ότι και εμείς είμαστε μια τριμελής επιτροπή. Στη συνέχεια, θα μιλήσει η κυρία Παυλούδη, Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονίας του Διεθνούς Πανεπιστημίου και ο κ. Νίκος Κατσαράκης, Πρύτανης του Μεσογειακού Πανεπιστημίου Κρήτης.**

**Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Όπως γνωρίζετε, θα αναφερθούμε μόνο στο άρθρο 126, που αφορά στην απόδοση επαγγελματικών δικαιωμάτων του Γεωπόνου, του Δασολόγου και του Ιχθυολόγου σε αποφοίτους ανάλογων τμημάτων.** Εμείς επειδή είμαστε από Γεωπονικά Τμήματα, θα περιοριστούμε στην παρ. 1 και θα σημειώσουμε, ότι η συγκεκριμένη κατατεθείσα διάταξη είναι γραμμένη πρόχειρα και βιαστικά, αποπνέει ασάφεια και αοριστία, ως προς το πρόβλημα βούλεται να «θεραπεύσει», δηλαδή, να επεκτείνει την απόδοση επαγγελματικών δικαιωμάτων γεωπόνων σε όλους τους αποφοίτους των υφισταμένων γεωπονικών σχολών και τμημάτων που λειτουργούν σήμερα στα ελληνικά πανεπιστήμια.

Ειδικότερα, έχω κάποια σημεία να σας αναφέρω. Επαναλαμβάνω, για παράδειγμα, ονομαστικά τα Ιδρύματα, τις Σχολές και τα Τμήματα που, ήδη, έχουν αναγνωρισμένα επαγγελματικά δικαιώματα Γεωπόνου με τον ν.4262/2014, που τροποποιεί. Αναφέρομαι στο Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο και τη Σχολή Γεωπονίας, στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης για τη Σχολή Γεωπονίας και Δασολογίας, στο Τμήμα Αγροτικής Ανάπτυξης και στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας για τη Σχολή Γεωπονικών Επιστημών στον Βόλο. Ξεχνά, όμως, ο νομοθέτης, για παράδειγμα, ότι το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο είναι ένα αυτοτελές τριτοβάθμιο εκπαιδευτικό ίδρυμα, με έξι σχολές και δεκαεπτά τμήματα, άλλα από αυτά πενταετών και άλλα τετραετών σπουδών. Θυμίζω ότι οι Γεωπονικές Σχολές έχουν πενταετείς σπουδές. Οι απόφοιτοί τους μπορούν να ονομαστούν αυτοδίκαια γεωπόνοι, μόνο και μόνο, επειδή αποφοίτησαν από το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Αυτό είναι δίκαιο; Η διάταξη δεν διευκρινίζει κάτι διαφορετικό.

Επίσης, στο Γεωπονικό Πανεπιστήμιο εντάχθηκαν το 2019, Τμήματα του πρώην ΤΕΙ Στερεάς Ελλάδας. Παραδείγματος χάριν, το Τμήμα Διοίκησης Συστημάτων Εφοδιασμού στη Θήβα ή το Τμήμα Διοίκησης Οικονομίας και Επικοινωνίας Πολιτιστικών Τουριστικών Μονάδων στην Άμφισσα, με την ίδια, ακριβώς, διαδικασία, όρους και προϋποθέσεις, όπως και τα δικά μας Τμήματα στα επιχώρια οικεία πανεπιστήμια. Οι απόφοιτοί τους, λοιπόν, χαίρουν αυτοδίκαια επαγγελματική αναγνώριση, απλώς και μόνο, διότι εντάσσονται στο Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, ενώ για τους δικούς μας αποφοίτους απαιτείται μία σειρά αιτήσεων, γνωμοδοτήσεων και εκδόσεων αποφάσεων, χωρίς καθορισμένο χρονικό ορίζοντα οριστικής διεκπεραίωσης του αιτήματος.

Δεύτερον, σήμερα όλα τα Γεωπονικά Τμήματα, που ιδρύθηκαν το 2018 και το 2019, όχι μόνο δεν αναφέρονται ονομαστικά, αλλά στοιβάζονται, σωρηδόν, σε υποπερίπτωση εε΄ της διάταξης, με τη φράση «κάθε άλλου Τμήματος σπουδών Γεωπονίας». Έτσι διαιωνίζεται η διάκριση σε παλαιά και καθιερωμένα διακριτά τμήματα έναντι των υπολοίπων.

Ξεχνά ο νομοθέτης, ότι με τη συγκεκριμένη διάταξη τροποποιεί έναν νόμο του 2014 και ένα προεδρικό διάταγμα του 2000, δηλαδή, 23 χρόνια πριν από σήμερα. Αντί, λοιπόν, να διατηρείται στο διηνεκές η διάκριση παλαιών και νέων τμημάτων, εφόσον η συγκεκριμένη νομική διατύπωση θα χρησιμοποιείται για χρόνια, είναι συνετό οι νομικές διατάξεις να συμβάλλουν στην κατάργηση των διακρίσεων και στον ανώφελο διαχωρισμό.

Τέλος, για τα υφιστάμενα Γεωπονικά Τμήματα, που ιδρύθηκαν το 2018 και το 2019, προβλέπεται η κατάθεση ξεχωριστής αίτησης επαγγελματικής αναγνώρισης, κατά τμήμα, δια της Συγκλήτου του οικείου ΑΕΙ, χωρίς, όμως, να αναφέρει πού θα απευθύνεται αυτή η αίτηση. Εν προκειμένω, στο αρμόδιο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, το οποίο είναι το λογικό ή στο Υπουργείο Παιδείας, που εποπτεύει τη λειτουργία των πανεπιστημίων;

Επίσης, η ως άνω διάταξη προβλέπει την έκδοση δυο γνωμοδοτήσεων, μιας από το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο και μιας από την Εθνική Αρχή Ανώτατης Εκπαίδευσης.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κατσαράκης.**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΑΚΗΣ (Πρύτανης του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου (ΕΛΜΕΠΑ)):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για τη σημερινή πρόσκληση.

Θα αναφερθώ και εγώ με τη σειρά μου στο άρθρο 126. Σήμερα, συζητάμε για το αυτονόητο, την άμεση απόδοση επαγγελματικών δικαιωμάτων στους αποφοίτους των Τμημάτων Γεωπονίας ή και γεωπονικής κατεύθυνσης γενικότερα, που ιδρύθηκαν μετά το 2014 και υλοποιούν πενταετή προγράμματα σπουδών, με χιλιάδες φοιτητές συνολικά, εκατοντάδες αποφοίτους. Στο Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο έχουμε συνολικά, προς το παρόν, περίπου, 650 φοιτητές, ενώ έχουν, ήδη, δοθεί πολλά πτυχία, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, πτυχία που δίνει και υπογράφει η Ελληνική Δημοκρατία. Όμως, οι απόφοιτοι αυτών των τμημάτων δεν μπορούν να ασκήσουν το επάγγελμα του γεωπόνου, λόγω της αναχρονιστικής νομοθεσίας. Άραγε, τελείωσε ο κόσμος το 2014; Κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει πουθενά σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Τους τελευταίους μήνες, γίνεται μία συστηματική προσπάθεια από τα 13 συνολικά Τμήματα, σε 7 δημόσια πανεπιστήμια της χώρας, για την επίλυση του συγκεκριμένου προβλήματος. Μετά από πολλές συζητήσεις και διαβουλεύσεις, σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, κατατέθηκε το άρθρο 126, στο παρόν νομοσχέδιο, που, όμως, κατά τη γνώμη μας, έχει σημαντικά προβλήματα, τα οποία επιβάλλεται να επιλυθούν πριν από την ψήφιση του νομοσχεδίου.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος δεν υπάρχει ίση αντιμετώπιση και μεταχείριση όλων των Τμημάτων των Πανεπιστημίων. Έτσι, άλλα Τμήματα αναφέρονται ονομαστικά και για άλλα απαιτούνται προϋποθέσεις και αν είναι δυνατόν γνώμη του ΓΕΩΤΕΕ. Αυτό κρίνεται απαράδεκτο, καθώς το ΓΕΩΤΕΕ, ούτε στον νόμο του 2014 είχε κάποιον λόγο για τα Τμήματα των οποίων οι απόφοιτοι απέκτησαν επαγγελματικά δικαιώματα, έως και σήμερα, ούτε, βέβαια, αυτή η γνώμη απαιτείται στο παρόν άρθρο, στο άρθρο 126, για πολύ συγκεκριμένα Τμήματα του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών. Μάλιστα, Τμήματα που, επίσης, ιδρύθηκαν μετά το 2014. Αυτή η άνιση μεταχείριση τμημάτων δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση να γίνει αποδεκτή, ειδικά, από τη στιγμή που πολλά από τα υπόλοιπα πενταετή προγράμματα σπουδών, έχουν, ήδη, πιστοποιηθεί από την Εθνική Αρχή Ανώτατης Εκπαίδευσης και αποδίδουν τίτλο Integrated Master.

Τι ζητάμε, λοιπόν, τα επτά πανεπιστήμια που εκπροσωπούμε σήμερα εδώ και οι χιλιάδες φοιτητές μας; Ζητάμε το αυτονόητο. Να αναφερθούν στο άρθρο 126, ονομαστικά, όλα τα Τμήματα που λειτουργούν σήμερα και υλοποιούν πενταετή προγράμματα σπουδών και δίνουν πτυχία της Ελληνικής Δημοκρατίας. Να υπάρξει, δηλαδή, ίση αντιμετώπιση όλων των Τμημάτων, να επιλυθεί άμεσα το πρόβλημα της απόδοσης των επαγγελματικών δικαιωμάτων και να μην παραπέμπεται σε κοινή υπουργική απόφαση και γνώμες, που θα οδηγήσουν σε μεγάλες, πολύμηνες καθυστερήσεις και στην περαιτέρω «ομηρία» των φοιτητών μας. Ζητάμε ότι ακριβώς έγινε και το 2014. Τίποτε λιγότερο και τίποτε περισσότερο.

Η Κυβέρνηση έχει την ευκαιρία να επιλύσει το πρόβλημα, ας μην το παραπέμψει στο μέλλον. Ας μην δικαιωθούν οι υβριστές των προηγούμενων συνεδριάσεων της παρούσας Επιτροπής. Σας ευχαριστώ.

 **ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Τον λόγο έχει η κυρία Παυλούδη.**

 **ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΠΑΥΛΟΥΔΗ (Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονίας του Διεθνούς Πανεπιστημίου): Σας ευχαριστώ για την πρόσκληση.**

**Είμαι η Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονίας του Διεθνούς Πανεπιστημίου της Ελλάδας, ενός από τα Τμήματα που δημιουργήθηκαν το 2018 - 2019, σε αυτά, δηλαδή, που στους πτυχιούχους μας δεν αποδίδονται** τα επαγγελματικά δικαιώματα του γεωπόνου**.**

Ένα θετικό βήμα προς την επίλυση του προβλήματος αυτού, έγινε με το άρθρο 126, παρ.1, που μας αφορά στην προκειμένη περίπτωση. Ωστόσο, η διατύπωση αυτή του άρθρου αποπνέει μερικές ασάφειες και αοριστίες που θα πρέπει να τις αποσαφηνίσουμε. Ενδεικτικά, θα αναφέρω, ότι προβλέπεται να γίνεται η αίτηση από το Τμήμα, μέσω της Πρυτανείας. Ωστόσο, αυτό θα προκαλέσει την έκδοση δύο γνωμοδοτήσεων, μία από το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο και μία από την Εθνική Αρχή Ανώτατης Εκπαίδευσης, όμως, χωρίς να ορίζεται ρητώς η χρονική προθεσμία έκδοσής τους.

Όλα τα ενδιαφερόμενα τμήματα κατάρτησαν έγκαιρα σύγχρονo προγράμματα πενταετών προπτυχιακών σπουδών γεωπονίας, κατά τα οποία, κατά 85% με 90%, είναι ίδια με τα αντίστοιχα προγράμματα που εφαρμόζουν καθιερωμένες γεωπονικές σχολές της χώρας, αλλά και του εξωτερικού και συμπεριλαμβάνουν όλες τις καινοτομίες και σύγχρονες τάσεις της γεωπονικής επιστήμης.

Τα προγράμματα αυτά κατατέθηκαν και εγκρίθηκαν από την τότε ΑΔΙΠ, νυν ΕΘΑΑΕ, και ξεκίνησαν να διδάσκονται στους πανεπιστημιακούς φοιτητές. Επιπλέον, σε όλους τους ιδρυματικούς νόμους των τμημάτων μας αναφέρεται ρητά η φράση ότι «τα προγράμματα αυτά θεωρούνται πιστοποιημένα, έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας πιστοποίησης από την Αρχή Διασφάλισης της Ποιότητας, σύμφωνα με τα άρθρα 70 έως 72 και το β΄ εδάφιο της περίπτωσης δ΄, της παρ.12, του άρθρου 80, του ν.4009/2011.

Όμως, αν και οι υποστηρικτές της διαδικασίας πιστοποίησης, οφείλουμε να υπενθυμίσουμε ότι η περιοδική διαδικασία πιστοποίησης του προγράμματος σπουδών αφορά, αποκλειστικά και μόνο, τον έλεγχο της ποιότητας της ακαδημαϊκής λειτουργίας ενός πανεπιστημιακού τμήματος και δεν έχει καμία σχέση με τα επαγγελματικά δικαιώματα που πρέπει να απολαμβάνει ο τίτλος σπουδών που χορηγεί.

Συνεπώς, η, δια γνωμοδοτήσεως, εμπλοκή της ΕΘΘΑΕ είναι μάλλον περιττή, ενώ και πάλι η διάταξη δεν προβλέπει ρητό χρονικό ορίζοντα για την κατάθεση αυτής.

Σας έχουμε καταθέσει υπόμνημα με τη σωστή διατύπωση του άρθρου 126, που θα φέρει λύση στο πρόβλημα που μας αφορά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ο κ. Λεχουρίτης, έχει τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΧΟΥΡΙΤΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Καταναλωτών της Γενικής Ομοσπονδίας Καταναλωτών Ελλάδας (ΙΝΚΑ-ΓΟΚΕ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν ξέρω, πραγματικά, γιατί έχει πιάσει μεγάλη αγωνία το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, σχετικά με την τροποποίηση του άρθρου 10, του ν.2251/1994, για τις οργανώσεις καταναλωτών, σχετικά με τις έρευνες που κάνουν και τα στοιχεία που πρέπει να δίνουν στη δημοσιότητα, όταν ζητηθούν.

Δεν αντιλαμβάνομαι, όταν σήμερα ο Πρωθυπουργός ανακοίνωσε 21 Μαΐου τις εκλογές, να έρχεται ένα νομοσχέδιο «σκούπα», που περιλαμβάνει και τη λειτουργία των οργανώσεων καταναλωτών, πόσο «τρέμουλο» έχει πιάσει το Υπουργείο Ανάπτυξης, σχετικά με τη λειτουργία των οργανώσεων καταναλωτών και αν τα στοιχεία τα οποία δίνουν είναι ψευδή ή δεν είναι σωστά.

Θεωρούμε ότι σε αυτή τη συγκυρία που βιώνει η αγορά, την ακρίβεια και βέβαια τη βιώνουμε όλοι, ανεξαρτήτως εισοδήματος, βεβαίως, όσο χαμηλότερο το εισόδημα, τόσο μεγαλύτερη η αγωνία του κόσμου για επιβίωση, όταν το 50% των συμπολιτών μας ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας, έρχεται η Κυβέρνηση να θεσμοθετήσει και να τροποποιήσει τον νόμο, σχετικά με τις έρευνες που κάνουν οι οργανώσεις καταναλωτών. Δεν κατανοώ εάν αυτό ισχύει και για τους υπόλοιπους φορείς, όταν κάνουν έρευνες, όπως είναι ακόμα και οι κυβερνήσεις, όπως και τα κόμματα. Μόνο, δηλαδή, για τις οργανώσεις καταναλωτών είναι το πρόβλημα, γιατί αλλάζουν τα δεδομένα λέγοντας την αλήθεια;

Εμείς, μέχρι τώρα, κύριε Πρόεδρε, εκείνο το οποίο έχουμε μάθει είναι να λέμε την αλήθεια στον ελληνικό λαό. Αρέσει, δεν αρέσει, δεν ασκούμε πολιτική. Δε μας ενδιαφέρει η πολιτική. Εμάς, ως ΙΝΚΑ, Γενική Ομοσπονδία Καταναλωτών Ελλάδος, μάς ενδιαφέρουν οι καταναλωτές. Αυτός είναι ο λόγος μας, αυτός είναι σκοπός μας.

Από κει και πέρα, διαφωνούμε ριζικά και ζητούμε την απόσυρση της σχετικής τροποποίησης, γιατί δεν δόθηκε σε διαβούλευση. Δε μας κάλεσαν να συζητήσουμε, μέσα από το Εθνικό Συμβούλιο Καταναλωτή και Αγοράς, το ΕΣΚΑ, τι πρόκειται να κάνει το Υπουργείο και φέρνει μία διάταξη, λέγοντας και θεωρώντας ότι με αυτόν τον τρόπο θα φιμώσει τις οργανώσεις καταναλωτών.

Ε, και τι θα συμβεί αν δε μας πιστοποιήσει το Υπουργείο Ανάπτυξης; Δεν θα έχουμε φωνή; Έχει την εντύπωση το Υπουργείο και ο Υπουργός, ότι θα μας σταματήσει, θα μας ελέγχει και δεν θα έχουμε τη δυνατότητα να λέμε την αλήθεια στον κόσμο;

Εμείς πιστεύουμε ότι σε αυτό το πολυνομοσχέδιο - «σκούπα» δεν αρμόζει να ενταχθεί η τροποποίηση του άρθρου 10, περί λειτουργίας των Οργανώσεων Καταναλωτών. Σε διαφορετική περίπτωση, εάν αυτό θέλει να εφαρμόσει, γιατί ο Υπουργός εφαρμόζει μόνο αποκλεισμούς για τις Οργανώσεις Καταναλωτών, δεν το καταλαβαίνουμε, γιατί συμβαίνει. Είμαστε εθελοντές. Μέσα από τον εθελοντισμό πρέπει να προσλάβουμε εταιρείες, οι οποίες θα κάνουν τις έρευνες και θα δίνουν τα στοιχεία; Εμείς όλα αυτά τα οποία κάνουμε, τα κάνουμε μέσα από τον εθελοντισμό, μέσα από τους ανθρώπους που έχουμε ως εθελοντές στο καταναλωτικό κίνημα. Το ίδιο ισχύει και για το ΙΝΚΑ και για τις υπόλοιπες οργανώσεις καταναλωτών. Ευελπιστώ ότι δεν θα πάει στην Ολομέλεια για ψήφιση η τροποποίηση αυτού του άρθρου, μέχρι, τουλάχιστον, τις επόμενες εκλογές. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Βλασόπουλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΣΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Βιοτεχνών Εγκαταστατών Συντηρητών Ανελκυστήρων (ΠΟΒΕΣΑ))**: Ευχαριστώ πολύ.

Η συμμετοχή μου αφορά στο άρθρο 26 του νομοσχεδίου, για το Ενιαίο Μητρώο Ανελκυστήρων. Θα ήθελα να υπενθυμίσω, ότι σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για τον κλάδο των ανελκυστήρων, υπάρχει μια πολυνομοθεσία από προεδρικά διατάγματα, νόμους και υπουργικές αποφάσεις, οι οποίες, στην πραγματικότητα, αναπτύσσουν τη γραφειοκρατία, αλλά αναπαράγουν και την παρανομία με τεκμηριώσεις την εποχή της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης.

Θυμίζω ότι με τον ν.3852/2010 του «Καλλικράτη», μεταβιβάστηκαν αρμοδιότητες στους Δήμους από τις Περιφέρειες, σχετικά με την καταχώρηση των ανελκυστήρων, αλλά και σύμφωνα με την 28/425 υπουργική απόφαση συγκροτούν τετραμελές όργανο τεχνικού ελέγχου για ατυχήματα - δυστυχήματα. Αυτός είναι ο ένας φορέας. Ο δεύτερος φορέας παραμένει η Περιφέρεια, η οποία είναι αρμόδια για τις επαγγελματικές άδειες του τεχνικού προσωπικού, αλλά και των επιχειρήσεων.

Επιπλέον, με το άρθρο 35, του ν.4712/2020, νομοθετήθηκε η σύσταση του Ενιαίου Μητρώου Ανελκυστήρων, γεγονός που στο άρθρο 26, απλά, αναδιατυπώνεται αυτό το άρθρο. Συνεπώς, έχουμε τρεις φορείς. Δράττομαι της ευκαιρίας, να πω ότι αυτοί οι τρεις εμπλεκόμενοι φορείς στον κλάδο του ανελκυστήρα μόνο προβλήματα δημιουργούν, όσον αφορά στις πραγματογνωμοσύνες για τα ατυχήματα και δυστυχήματα. Δυστυχώς, είχαμε και το 2022 πάρα πολλά ατυχήματα. Επιπλέον, η αρνητική αυτή πολυνομία δημιουργεί μία παρανομία, η οποία δεν μπορεί να ελεγχθεί από τους τρεις αυτούς φορείς, διότι και αυτοί οι τρεις φορείς δεν έχουν επικοινωνία μεταξύ τους. Είμαι διαθέσιμος σε κάθε ερώτηση να το τεκμηριώσω. Γνωρίζουμε από την ΕΛΣΤΑΤ, ότι έχουμε, περίπου, 6,5 εκατομμύρια μετακινήσεις την ημέρα με τους ανελκυστήρες.

Συνεπώς, εμείς προτείνουμε, ότι σε ότι αφορά στον έλεγχο του κλάδου των ανελκυστήρων που ξεκινάει από τη μελέτη, εγκατάσταση, πιστοποίηση, καταχώρηση, αδειοδοτημένο τεχνικό προσωπικό, αδειοδότηση επιχειρήσεων, συντηρήσεων και εγκαταστάσεων ανελκυστήρων, πρέπει να ανατεθούν σε έναν και μοναδικό φορέα δημόσιου χαρακτήρα για την εξασφάλιση σωματικής ακεραιότητας των επιβατών του ανελκυστήρα, που αυτή διασφαλίζεται μόνο με τον έλεγχο των επιχειρήσεων με τους νόμους που ισχύουν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Ντίτσας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)):** Καλημέρα σε εσάς και στην Επιτροπή. Ευχαριστούμε για το κάλεσμα.

Θα ήθελα και εγώ από την πλευρά μου να εκφράσω τα συλλυπητήρια για τα θύματα του τραγικού δυστυχήματος, που έγινε στις 28 Φλεβάρη. Θα ήθελα να πω να είναι η πρώτη και τελευταία φορά που συμμετέχουμε σε μία τέτοια διαδικασία και αφορά στα μέτρα στήριξης συγγενών των θυμάτων.

Σχετικά με το σχέδιο νόμου, για τα μέτρα στήριξης που είναι σήμερα στη διαδικασία της Επιτροπής σας, συμφωνούμε σε όλα. Η μόνη παρατήρηση είναι, ότι θα έπρεπε να υπάρξει και μία επέκταση της ρύθμισης, σε ότι αφορά στα μέτρα στήριξης από δεκαετίας, όπως αναφέρθηκε ο Υπουργός Επικρατείας και αρμόδιος για τις μεταφορές, ο κ. Γεραπετρίτης, στις εξαγγελίες που έκανε για την επανεκκίνηση του σιδηροδρόμου στις 13/3.

Θα ήθελα, επίσης, να σταθώ στα δύο άρθρα που υπάρχουν στο νομοσχέδιο και έχουν σχέση με τις προσλήψεις στο άρθρο 78 και στο άρθρο 79. Στο άρθρο 79, για τον τομέα των φυλάκων, που ήταν οι συμβασιούχοι μέσω ΑΣΕΠ, συμφωνούμε με αυτό το άρθρο και θα πρέπει να γίνει. Για το άρθρο 78, σχετικά με την προκήρυξη θέσεων, μέσω ΑΣΕΠ για τα 90 άτομα που έχει προκηρυχθεί και συμπληρώνεται η διαδικασία με σύνολο ακόμα 50 ατόμων, που απ’ ότι φαίνεται από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, δηλαδή, σύνολο 140, μακροπρόθεσμα αυτό είναι καλό. Το θέμα είναι ότι και στο Υπουργείο έχουμε πει, ότι το υφιστάμενο πρόβλημα που έχουμε, αυτή τη στιγμή, στον ΟΣΕ είναι ότι πρέπει να λύσουμε το θέμα σήμερα. Το ότι γίνεται αυτή η διαδικασία σίγουρα είναι στη σωστή κατεύθυνση, αλλά πρέπει να δούμε και το σήμερα, γιατί η διαδικασία αυτή έχει αρχίσει, εδώ και αρκετό καιρό, και θα τελεσφορήσει, προφανώς, μετά τις εκλογές, όπως ανακοινώθηκαν αυτές από τον Πρωθυπουργό. Οπότε, όσο γρήγορα και να «τρέξει», μιλάμε από Σεπτέμβριο και μετά. Συν τη διαδικασία της εκπαίδευσης που χρειάζεται, συν τη διαδικασία που θα κάνει ο ΑΣΕΠ, οπότε μιλάμε για ένα χρονικό διάστημα μεγάλο. Το θέμα είναι να λύσουμε σήμερα τι κάνουμε, για να μπορέσουμε να ξεπεράσουμε τα προβλήματα αυτά και την επανεκκίνηση των σιδηροδρόμων.

Ένα άλλο θέμα που θέλω να βάλω και έχει συζητηθεί με το Υπουργείο Μεταφορών, έχει σχέση με τους επιθεωρητές αμαξοστοιχιών. Είναι τεχνικοί επιθεώρησης που, βάσει διεθνών κανόνων ασφαλείας, θα πρέπει να ελέγχουν επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες και όταν μπαίνουν στα σύνορα και όταν βγαίνουν μπορεί να γίνεται ανασύνθεση φορτίου εμπορικών αμαξοστοιχιών. Έχουμε κουβεντιάσει, το έχουμε ζητήσει, θα ήθελα, αν μπορεί να υπάρξει ρύθμιση να γίνει και αυτό. Όπως σας είπα, θα πρέπει να λυθεί το θέμα το τι κάνουμε σήμερα, σε σχέση με την έλλειψη που υπάρχει στον σιδηρόδρομο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γενιδούνιας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΝΙΔΟΥΝΙΑΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης του ΟΣΕ (ΠΕΠΕ)):** Καλημέρα σας και ευχαριστώ για την πρόσκληση.

Σε σχέση με το νομοσχέδιο που αφορά την ενίσχυση των θυμάτων της σιδηροδρομικής τραγωδίας, οι συνάδελφοι μας και οι επιβάτες που έχασαν τη ζωή τους δεν γυρνάνε πίσω. Υπάρχουν μέτρα, τα οποία ενισχύουν τις οικογένειές τους, αλλά πρόκειται για ένα δυστύχημα, για μία τραγωδία, η οποία θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, αν την τελευταία περίοδο γινόταν, έστω και μια συνάντηση με το Σωματείο μας, για να καταθέσουμε τους προβληματισμούς μας, που στέλναμε με εξώδικα, με απεργίες, με επιστολές και συναντούσαμε παγερή αδιαφορία.Άρα, πρόκειται για μέτρα, τα οποία ενισχύουν τον πόνο των συγγενών για ένα δυστύχημα, για μία τραγωδία, που δεν έπρεπε ποτέ να συμβεί και θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, αν λειτουργούσαν τα ζητήματα αυτά ασφάλειας που ζητούν οι μηχανοδηγοί να λειτουργήσουν.

Όσον αφορά το κομμάτι των υπολοίπων, ενδεικτικά σας λέω, ότι οι εργαζόμενοι μηχανοδηγοί, οι οποίοι έχασαν τη ζωή τους στο δυστύχημα ήταν 27, 29, 32, 35 και μόνο ένας συνάδελφός μας, ήταν πάνω από 55 χρόνων, ήταν 58, ο οποίος, μάλιστα, εξυβρίζεται καθημερινά και αυτά που καταθέτουν κάποιοι δεν έχουν μου καμία σχέση με όσα θα βγάλει Επιτροπή, της οποίας το πόρισμα περιμένουμε.

Στο κόμματι για τα επίμαχα άρθρα. Τα άρθρο 79, ασφαλώς, οι φύλακες αυτοί πρέπει να επαναπροσληφθούν, δεν είχαν ανανεωθεί οι συμβάσεις τους, όταν έληξαν στο 12μηνο για άλλο ένα εξάμηνο. Επανήλθε το καθεστώς των εργολαβιών και μάλιστα για το ζήτημα αυτό είχαμε κάνει και επιστολή και καταγγελία στη Ρυθμιστική Αρχή και στον ΟΣΕ και είχε παρέμβει η Ρυθμιστική Αρχή, γιατί είχαμε ένα συμβάν πολύ πρόσφατα στο Ρουφ, όπου ένα αυτοκίνητο μπήκε μέσα στις σιδηροδρομικές γραμμές, δεν το κατάλαβε κανείς και συγκρούστηκε με αμαξοστοιχία.

Σχετικά με την πρόσληψη προσωπικού στον ΟΣΕ. Εμείς ξέρουμε, ότι έχει ψηφιστεί ένα οργανόγραμμα, το οποίο προβλέπει 2.100 θέσεις. Υπάρχουν 1.400 κενές θέσεις και θα γίνουν 140 προσλήψεις. Δεν μπορούμε να καταλάβουμε, όμως, στον διαγωνισμό που έχει εξαγγελθεί, πώς είναι δυνατόν να βγαίνει, ότι θα προσληφθούν σταθμάρχες και κλειδούχοι, για παράδειγμα, με εμπειρία, όταν δεν υπάρχουν σταθμάρχες και κλειδούχοι στην αγορά με εμπειρία. Δεν το καταλαβαίνουμε αυτό.

Αντίστοιχα, στα προσόντα που απαιτούνται, ζητάμε να τεθεί όριο ηλικίας στα 30 χρόνια, όσο, δηλαδή, εσωτερικά έχουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και προσλαμβάνουν τόσους εργαζόμενους, σε τόσο εξειδικευμένες θέσεις. Δεν καταλαβαίνουμε για ποιον λόγο η Επιτροπή, πώς θα κρίνει τους συναδέλφους. Δηλαδή, αφού επιλεγούν οι πρώτοι, θα κάνει τις συνεντεύξεις μαζί τους; Δεν ξέρω πώς να το πω. Υπάρχουν προσόντα που ζητούνται, όπως είναι έλεγχος προσανατολισμού, κίνηση και βάδισμα εντός των σιδηροδρομικών γραμμών, για να διαπιστώσουν, αν έχουν τυχόν ατέλειες στα κάτω άκρα. Εμείς οι Μηχανοδηγοί, όταν προσλαμβάνεστε σε τόσο εξειδικευμένα επαγγέλματα, περνάμε από αυστηρές ιατρικές εξετάσεις. Δεν καταλαβαίνω. Πρέπει να περάσουμε από αυστηρές ιατρικές εξετάσεις, από ψυχοτεχνικές δοκιμασίες για τον έλεγχο προσανατολισμού και την εκτέλεση προσομοίωσης, και αυτά δεν μπορούν να εξεταστούν από μία επιτροπή δύο ή τριών στελεχών του ΟΣΕ και έναν εκπρόσωπο του ΑΣΕΠ. Υπάρχουν εξειδικευμένα κέντρα, τα οποία εξετάζουν την καταλληλότητα, για να εργαστεί κάποιος σε τόσο εξειδικευμένα επαγγέλματα. Κι αυτό πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη και από τον απ’ όσους νομοθετούν, αλλά και από τη διαγωνιστική διαδικασία, από την πρώτη στιγμή εμάς αυτό μάς που προκάλεσε ιδιαίτερη εντύπωση.

 Αναφορικά με τις διακεκριμένες κλοπές στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Τουλάχιστον, ως Σωματείο, εμείς έχουμε καταθέσει μηνύσεις από το 2010. Ποτέ δεν βρέθηκε ποιος ή ποιοι «ξήλωσαν», κυριολεκτικά, ένα δίκτυο ηλεκτροκίνησης 350 χιλιομέτρων, από την Αθήνα μέχρι Τιθορέα, σε ποια χυτήρια έλιωσαν αυτό το πολύτιμο μέταλλο και ποιος το έκανε. Βλέπουμε ότι υπάρχει μια αυστηροποίηση του νομοθετικού πλαισίου, αλλά αυτή η ζημιά που έγινε και κόστισε εκατομμύρια ευρώ, ποτέ και κανείς δεν βρέθηκε να εξηγήσει και να πει, ποιοι «ξήλωσαν» το σιδηροδρομικό δίκτυο σε έργα που θα έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί και να λειτουργούσαν, η ηλεκτροκίνηση, τουλάχιστον, από το 2004.

 Σε όλα τα υπόλοιπα, ιδιαίτερα για το δυστύχημα, έχουμε καταθέσει υπομνήματα, εξώδικα, υπάρχει δημόσιος διάλογος στον ΟΜΕΔ, στον οποίο ο εργοδότης μας μάς διαβεβαίωνε ότι έχουν γίνει επιστολές προς τους αρμόδιους φορείς και από την πλευρά των επιχειρήσεων και είχαμε πάρει διαβεβαιώσεις, ότι τα συστήματα ασφαλείας αυτά θα λειτουργήσουν. Περιμένουμε από τον Εφέτη Ανακριτή να οδηγήσει τη διαδικασία στη Δικαιοσύνη, όπως περιμένουμε και το πόρισμα της επιτροπής που έχει αναλάβει τη μελέτη, για το τι συνέβη εκείνο το βράδυ, το μοιραίο, σε αυτή την σιδηροδρομική τραγωδία.

 Ξεκαθαρίζουμε ότι για εμάς, αν τα συστήματα αυτά ασφάλειας λειτουργούσαν, όπως και για όλους τους συναδέλφους μας στην Ευρώπη, το δυστύχημα αυτό δεν θα γινόταν. Και είναι, τουλάχιστον, εξοργιστικό, ότι επί τέσσερα χρόνια φωνάζαμε και δεν σήκωσε ένας το τηλέφωνο να μας πει, γιατί ένα τόσο εξειδικευμένο Σωματείο, που συμμετέχει στον κοινωνικό διάλογο στην Ευρώπη, δεν το κάλεσε ποτέ κανείς να καταθέσει τον προβληματισμό του. Και μας απαντούσαν στα εξώδικα ότι συκοφαντούμε, λέμε ψέματα και εξυπηρετούμε σκοπιμότητες. Αυτά δεν τιμούν κανέναν. Αυτά από την πλευρά μας.

Ευχαριστούμε για τη σημερινή πρόσκληση.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λάσκος.

**ΑΡΗΣ ΛΑΣΚΟΣ (Γενικός Γραμματέας του Σωματείου Ελλήνων Ηθοποιών (ΣΕΗ)**): Ευχαριστούμε κι εμείς για την πρόσκληση. Επισημαίνουμε, ωστόσο, ότι ήταν πολύ αργά, βέβαια, γιατί ήρθε, μόλις, χθες στις 18.00 το απόγευμα και αυτό σημαίνει κάτι για το ποιόν της όποιας διαβούλευσης.

Εμείς είμαστε εδώ για τα άρθρα 102 έως 107 του συγκεκριμένου νομοσχεδίου που εισάγονται από το Υπουργείο Πολιτισμού, εν κρυπτώ και χωρίς καμία προηγούμενη ενημέρωση. Επικεντρωνόμαστε, κυρίως, στο άρθρο 106, που έχει τίτλο την προστασία της αδήλωτης και ανασφάλιστης πρόβας, με το οποίο είμαστε, πλήρως, αντίθετοι, καθώς από το πώς περιγράφεται η πρόβα, φαίνεται ότι για το Υπουργείο Πολιτισμού είναι μία ξεχωριστή εργασία και όχι ενιαία με την όποια παράσταση.

Θυμίζω σε αυτό το σημείο, ότι στις συλλογικές συμβάσεις του Εθνικού και του Κρατικού Βορείου Ελλάδος έχουμε κατοχυρώσει τις 45, τουλάχιστον, πρόβες, για να υπάρξει μια παράσταση. Νομολογιακά, επίσης, το έχουμε κατοχυρώσει αυτό, ενώ στις συναντήσεις μας με την κυρία Άννα Στρατινάκη, τη Γενική Γραμματέα Εργασιακών Σχέσεων, όλο αυτό το διάστημα του κορονοϊού, υπήρξε μία πρόβλεψη υποτίθεται, ότι η εισαγόμενη ρύθμιση θα προέβλεπε de facto αναγνώριση της πρόβας, δηλαδή, για κάθε μία πρεμιέρα θα πρέπει να αναγνωρίζονται de facto κάποια ημερομίσθια.

Αυτό, λοιπόν, δεν έχει γίνει σε καμία περίπτωση. Αντιθέτως, έχουμε μία πρόβλεψη στις παρ. 2 και 3, του συγκεκριμένου άρθρου 106, όπου μιλάμε για ατομικές συμβάσεις εργασίας, με αντάλλαγμα για την παροχή εργασίας, δηλαδή, ανοίγεται ένα παραθυράκι για τίτλους κτήσης, μπλοκάκι, συμβάσεις έργου, εργόσημα, ακόμα και συμβάσεις αορίστου χρόνου, πράγματα που δεν έχουν καμία σχέση με τη φύση της δουλειάς μας και όχι φυσικά, εξαρτημένη και πλήρη απασχόληση, για την οποία παλεύουμε τόσο καιρό. Λείπουν, επίσης, οι τεχνικοί, λείπει το βοηθητικό προσωπικό από τις προβλέψεις, που είναι απαραίτητο για να γίνουν πρόβες, όπως, για παράδειγμα, ο βοηθός σκηνοθέτη, ο τεχνικός και οδηγός σκηνής που είναι μαζί μας την ώρα που εμείς κάνουμε πρόβα, όταν είμαστε μέσα σε ένα θέατρο.

Υπάρχει, επίσης, η παρ. 3, η οποία είναι παράνομη, κατά τη γνώμη μας, καθώς προσβάλλει ευθέως τον Αστικό Κώδικα, τα άρθρα 669 και 672, για τις ορισμένου χρόνου συμβάσεις. Η συγκεκριμένη παράγραφος του άρθρου 106, λέει ότι οποιαδήποτε τύπου σύμβαση κι εάν έχει συνυπογράψει ο εργαζόμενος, καταγγέλλεται χωρίς τη συνδρομή σπουδαίου λόγου. Αυτό σημαίνει, ότι ακόμα και στο παραπέντε μιας παραγωγής, έχεις κάνει τις πρόβες, φεύγεις χωρίς αποζημίωση και χωρίς τη νόμιμη υπερημερία που μπορείς να διεκδικήσεις.

Στην παρ. 5, πάλι μιλάμε για ψηφιακή κάρτα εργασίας. Έχουμε, ήδη, στείλει στο Υπουργείο Εργασίας και στο Υπουργείο Πολιτισμού την αντίθεσή μας, καθώς στα καλλιτεχνικά επαγγέλματα δεν μπορεί να υπάρχει ψηφιακή κάρτα εργασίας, γιατί δεν είμαστε ακριβώς ωρομίσθιοι, έχουμε την προετοιμασία στο σπίτι, τη μελέτη, την επανάληψη, τα δικά μας πράγματα, για να γίνει η παράσταση, οι πρόβες είναι πάντα δυναμικές, μπορεί να πας στην ώρα σου στην πρόβα σου και ο σκηνοθέτης να σου πει «περίμενε, γιατί έχει τραβήξει η πρόβα της προηγούμενης σκηνής πολύ περισσότερο».

Τα άρθρα 102 - 105, που ρυθμίζουν τα περί Μητρώου Απασχολούμενων στον Πολιτισμό, το λεγόμενο ΜΑΠ, το παλιό μητρώο καλλιτεχνών, δεν ακουμπούν σε καμία από τις προτάσεις που έχουμε κάνει πάλι όλο το διάστημα του κορονοϊού, οπότε και δημιουργήθηκε το μητρώο καλλιτεχνών και εργαζομένων στον πολιτισμό σε αυτά που έχουμε καταθέσει, ενώ το άρθρο 107, που έχει κάποιες προβλέψεις για τους ελεύθερους επαγγελματίες, που έχουν μπλοκάκι και μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης μία χρηματοδότηση, είναι ανεδαφικά, με την έννοια ότι συνεχίζεται το τέλος επιτηδεύματος, ενώ για να πάρεις αυτή την επιδότηση των 5.000 €, πρέπει να έχεις κάνει ένα τεράστιο τζίρο, που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα των καλλιτεχνών.

Επειδή αυτά έρχονται στο παραπέντε των εκλογών, χωρίς καμία διαβούλευση και μάλιστα, είναι ευθεία βολή στα εργασιακά μας δικαιώματα, ειδικά τα κομμάτια της πρόβας, καθώς δεν την αντιμετωπίζουν ως ενιαία εργασία, «κλείνουν το μάτι» σε ελαστικές σχέσεις εργασίας, δεν απαντούν καθόλου στο διαρκές και πάγιο αίτημα των καλλιτεχνών και των εργαζομένων στον πολιτισμό για εξαρτημένη και πλήρη απασχόληση στις πρόβες, ίσα ίσα με παράνομες διατάξεις κάνουν «δωράκι» σε παραγωγούς και επιβεβαιώνουν αυτό το πρόβλημα που έχουμε με τις συμβάσεις έργου, με τα μπλοκάκια και τα υπόλοιπα, ζητούμε άμεση απόσυρση των άρθρων 102 έως και 107 από το παρόν νομοσχέδιο, καθώς, ούτως η άλλως, δεν είναι συναφές με το κύριο νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κεχαγιόγλου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Θεάματος - Ακροάματος (ΠΟΘΑ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συμπληρωματικά, πάνω σε αυτά που ανέφερε και ο κ. Λάσκος, από το Σωματείο Νέων Ηθοποιών, θα πω, καταρχήν, ότι διεκδικούμε, εδώ και τρεις μήνες, επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων των καλλιτεχνικών σχολών. Υπάρχουν δυναμικές κινητοποιήσεις των εργαζομένων, των σπουδαστών, που έχουν την αποδοχή του συνόλου της ελληνικής κοινωνίας, αλλά και διεθνώς.

Έχουμε, λοιπόν, με το προεδρικό διάταγμα 85/2022, την αφαίρεση των επαγγελματικών δικαιωμάτων από τους αποφοίτους αυτών των σχολών που έχουν αρχίσει και δημιουργούνται, ήδη, πάρα πολλά προβλήματα, ακόμα και με την κοινή υπουργική απόφαση, που φαίνεται να ρυθμίζει τα μισθολογικά, αλλά δημιουργεί μεγαλύτερα προβλήματα από αυτά που προσπαθεί να λύσει.

Την περασμένη εβδομάδα καταθέσαμε στο Προεδρείο της Βουλής μία τροπολογία που έγινε αποδεκτή από το σύνολο των Κομμάτων της Αντιπολίτευσης, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, το ΜέΡΑ25, τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, το ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ. Αυτή η τροπολογία μπορεί να ενσωματωθεί στο παρόν νομοσχέδιο και είναι κάτι που θα δώσει λύσεις στα επαγγελματικά δικαιώματα.

Σε ότι αφορά στο παρόν σχέδιο νόμου, υπάρχουν ρυθμίσεις που μπαίνουν από το Υπουργείο Πολιτισμού. Πάρα πολύ σωστά είπε ο κ. Λάσκος πώς δεν συνδέεται η πρόβα με την παράσταση, λες και είναι κάτι άσχετο. Ο χρόνος απασχόλησης πάει με βάση τον χρόνο απασχόλησης στην ώρα της πρόβας, ενώ ξέρουμε ότι η μελέτη, είτε για μουσικούς, για τραγουδιστές και για ηθοποιούς είναι πολύωρη, πριν την αίθουσα των δοκιμών.

Δεν περιλαμβάνεται, επίσης, το σύνολο του τεχνικού προσωπικού. Τι σημαίνει αυτό; Το τεχνικό προσωπικό, σε έλεγχο του ΣΕΠΕ, δεν θα μπορεί να γίνει έλεγχος για εξαρτημένη εργασία. Πουθενά στο σχέδιο νόμου δεν αναφέρεται η λέξη εξαρτημένη εργασία. Συνολικά, το σχέδιο νόμου ωθεί τις εργασιακές σχέσεις στο μπλοκάκι, στον τίτλο κτήσης, στη μερική απασχόληση. Ο τίτλος δε, ότι η καταπολέμηση της αδήλωτης και ανασφάλιστης πρόβας έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τον καθορισμό των ετήσιων στόχων της Επιθεώρησης Εργασίας, δημοσιεύθηκαν, μόλις, χθες όπου λείπει ο πολιτισμός και το θέατρο από τους ελέγχους της Επιθεώρησης Εργασίας για το έτος 2023.

Να θυμίσω ότι έχουν έρθει πολλά νομοσχέδια που προσπαθούν να ρυθμίσουν την αδήλωτη και ανασφάλιστη εργασία. Εδώ χρειάζεται βούληση και όχι νομοσχέδιο. Ο σπουδαίος λόγος για τη σύμβαση. Πρέπει οπωσδήποτε να τροποποιηθεί. Σύμβαση ορισμένου χρόνου δεν μπορεί να λύεται, χωρίς να υπάρχει σπουδαίος λόγος. Αλλιώς δεν είναι ορισμένου χρόνου. Τι σύμβαση είναι αυτή; Μιας σύμβαση 15 ημερών να μπορεί να λύεται στις 7, χωρίς να έχει καμία συνέπεια.

Όσον αφορά το άρθρο 105, που αφορά το μητρώο των απασχολουμένων στον πολιτισμό. Όπως έχουμε καταθέσει πάρα πολλά υπομνήματα, δεν στοχεύει στην εγκαθίδρυση ενός προστατευτικού πλαισίου που να αφορά εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Χρειάζεται μελέτη εκτίμησης αντίκτυπου για τα προσωπικά δεδομένα. Έχουμε πάρα πολλές πλατφόρμες ανοιχτές που έχουν πολύ μεγάλο όγκο προσωπικών δεδομένων. Έχουμε το e-ΕΦΚΑ, έχουμε το «Εργάνη», τώρα θα έχουμε και το μητρώο του πολιτισμού. Σωρεύονται πάρα πολλά προσωπικά δεδομένα και η διαρροή τους -το έχουμε παρακολουθήσει ειδικά το τελευταίο διάστημα- μπορεί να γίνει με πολύ εύκολο τρόπο και να μην ξέρουμε από πού έχουν διαρρεύσει αυτά. Προτείνουμε να υπάρχει, μέσω προεδρικού διατάγματος, ο καθορισμός των προσωπικών δεδομένων και ο έλεγχος των προσωπικών δεδομένων, γιατί τα προεδρικά διατάγματα ελέγχονται για τη συνταγματικότητά τους από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Απόσυρση, λοιπόν, των διατάξεων από το Υπουργείο Εργασίας και να περιλαμβάνεται οπωσδήποτε διόρθωση. Και εάν δεν αποσυρθούν, για το τεχνικό προσωπικό να μπει η εξαρτημένη σχέση εργασίας, ο σπουδαίος λόγος στις συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Αυτά πρέπει οπωσδήποτε να ενσωματωθούν.

Εμείς, βέβαια, ζητάμε απόσυρση, διάλογο από την αρχή, διαβούλευση και, κυρίως, την τροπολογία που καταθέσαμε. Εδώ και τρεις μήνες, σύσσωμος ο κόσμος του πολιτισμού είναι στον δρόμο. Βλέπουμε ότι από παντού έρχονται συνεχόμενα Δελτία Τύπου, ως συμπαράσταση στον αγώνα που έχουμε ξεκινήσει. Ταυτόχρονα, όμως, έχουν παραχωρηθεί επαγγελματικά δικαιώματα στα κολέγια.

Ζητούμε, λοιπόν, η τροπολογία, την οποίαν καταθέσαμε και δίνει επαγγελματικά δικαιώματα Τ.Ε. στους αποφοίτους των καλλιτεχνικών σχολών, να περάσει στο παρόν νομοσχέδιο. Ήδη, έχει την αποδοχή, όπως σας είπα και προηγουμένως, των Κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Είναι μια ευκαιρία να επουλωθούν προβλήματα, τα οποία έχουν ανοίξει, εδώ και πολύ καιρό, στους ανθρώπους του πολιτισμού.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πασχαλίδης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ (Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστούμε πολύ και για την ευκαιρία να καταθέσουμε τις απόψεις μας.

Στη συνέχεια του Συλλόγου Ελλήνων Ηθοποιών, ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων έχει να σχολιάσει συγκεκριμένα τα άρθρα 113 και 114, που εισήλθαν από το Υπουργείο Πολιτισμού, αιφνιδιαστικά και με το γνωστό κρυφό τρόπο, δηλαδή, χωρίς προηγούμενη συζήτηση με επιστημονικούς φορείς. Πρόκειται για άρθρα που τροποποιούν και προσθέτουν παραγράφους στον ν.5021/2023, με τον οποίο έχουμε κάθετη αντίρρηση. Πρόκειται για τον νόμο, που ψηφίστηκε στις 13 Φεβρουαρίου του 2023 και αποκόπτει τα μουσεία από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Όπως εγκαίρως είχαμε προβλέψει, ο νόμος εκείνος, που διασπά την ενιαία προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και αποκόπτει τα πέντε μεγάλα δημόσια Αρχαιολογικά Μουσεία από την Αρχαιολογική Υπηρεσία, παραμένει, μέχρι σήμερα, ανεφάρμοστος. Σύμφωνα με τις μεταβατικές του διατάξεις, τα μουσεία δεν θα αποκόπτονταν, διοικητικά και οικονομικά, ως το τέλος του τρέχοντος έτους, παρ’ ότι είχαν ξεκινήσει ενέργειες για να αποκοπούν από το ψηφιακό πρωτόκολλο και δεν γνωρίζουμε για ποιον λόγο, μία «βίαιη» κίνηση από το Υπουργείο Πολιτισμού.

Ωστόσο, το ίδιο το Υπουργείο Πολιτισμού αναγκάζεται να νομοθετήσει εκ νέου, αλλάζοντας τον ν.5021/2023, μόλις ενάμιση μήνα μετά την ψήφιση του, ως εξής. Στα άρθρα 113 και 114 του νομοσχεδίου «Μέτρα Στήριξης και άλλες επείγουσες διατάξεις», η συζήτηση του οποίου ξεκίνησε σήμερα, το Υπουργείο Πολιτισμού αναγκάστηκε να παραδεχθεί την ήττα και τη μη ετοιμότητά του, μετατοπίζοντας τον χρόνο διορισμού των Διοικητικών Συμβουλίων και των Γενικών Διευθυντών των πέντε Μουσείων, κατά ακόμη έναν μήνα, προσεγγίζοντας ασφυκτικά την ημερομηνία, με την οποία θα μπούμε σε Υπηρεσιακή Κυβέρνηση, δηλαδή, απολύτως προεκλογικά, και ορίζοντας επιπλέον, με το άρθρο 114, ότι, ως το τέλος του τρέχοντος έτους, θα υλοποιηθεί ο εγκεκριμένος Προϋπολογισμός των Δράσεων του Μουσείου. Δηλαδή, μέχρι τότε, τα μουσεία θα παραμένουν στο οικονομικό καθεστώς που είχαν ως τώρα. Δηλαδή, δεν υλοποιείται νωρίτερα αυτό, το οποίο ψηφίστηκε, για να υλοποιηθεί, η αποκοπή τους και από την οικονομική σχέση με το Υπουργείο Πολιτισμού.

Τα επιχειρήματα, λοιπόν, περί οικονομικής αυτοτέλειας και εκσυγχρονισμού των πέντε μεγάλων Μουσείων αποδεικνύονται έωλα και ένα «προπέτασμα καπνού» που χρησίμευε μόνο για να κρύψει τον μοναδικό στόχο της θεσμικής εκτροπής, όπως πιστεύουμε. Δηλαδή τον διορισμό, από την Κυβέρνηση και με μόνη απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού, Οργάνων διοίκησης των Διοικητικών Συμβουλίων στα πέντε μεγάλα δημόσια Αρχαιολογικά Μουσεία, τα οποία -θυμίζω- ότι έχουν ιδρυθεί, πριν από 150 χρόνια, από την Αρχαιολογική Υπηρεσία, από το κεντρικό κράτος, από επιστήμονες του κεντρικού κράτους και, σύμφωνα με τον τελευταίο νόμο και την τροποποίησή του, πρόκειται να διοικούνται από ιδιώτες, από προσωπικότητες εγνωσμένου κύρους ο καθένας στον τομέα του, όχι, δηλαδή, από επιστήμονες. Φανταστείτε κάτι τέτοιο να συνέβαινε σε άλλους τομείς της χώρας.

Πιθανός διορισμός, λοιπόν, Διοικητικών Συμβουλίων, λίγο πριν από την παραίτηση της Κυβέρνησης , γιατί ορίζεται πλέον από 30 σε 60 ημέρες, μετά την ψήφιση και την ισχύ του νόμου, δηλαδή, μέχρι τις 15 Απριλίου, με δεδομένο ότι η Κυβέρνηση θα παραιτηθεί και θα προχωρήσει στην Υπηρεσιακή στις 20 Απριλίου, όπως πριν λίγο μάθαμε με την είδηση της προκήρυξης των εκλογών. Αυτός ο διορισμός Διοικητικών Συμβουλίων, τις παραμονές της διάλυσης της Κυβέρνησης, αποτελεί μία ανήθικη πράξη και ως τέτοια θα αντιμετωπιστεί.

Με την αποφασιστική στάση των εργαζομένων, εμείς θα επιβάλουμε ή θα προσπαθήσουμε να επιβάλουμε τη μη εφαρμογή του νόμου και την κατάργησή του, γιατί συνεχίζουμε την απεργία - αποχή από την εφαρμογή του νόμου αυτού και πιστεύουμε, ότι τα πέντε μεγάλα μουσεία είναι και θα παραμείνουν υπηρεσίες της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων. Θα συνεχίσουν να κάνουν αυτό που κάνουν, εδώ και 150 χρόνια, για το σύνολο των επισκεπτών, Ελλήνων και ξένων, σε όλο τον κόσμο και θα το διασφαλίσουμε οι ίδιοι εργαζόμενοι και η καλή τύχη της χώρας τους επόμενους μήνες.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Μουσικού Συλλόγου (ΠΜΣ))**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εκπροσωπώντας την πλευρά των μουσικών, συμφωνούμε και με τα σωματεία των καλλιτεχνών που κάνουν κριτική στο νομοσχέδιο αυτό και ιδιαίτερα στα άρθρα 102 και 107. Συμφωνούμε ότι είναι απαράδεκτος ο διαχωρισμός πρόβας και παράστασης. Επίσης, θεωρούμε, ότι είναι πολύ επικίνδυνη και ουσιαστικά είναι ένα «χτύπημα» στα εργασιακά μας δικαιώματα, η δυνατότητα που δίνεται στον εργοδότη να απολύει, χωρίς σπουδαίο λόγο και αντίστοιχα, το άνοιγμα της ψηφιακής κάρτας μέσα στον χώρο εργασίας μας, ουσιαστικά, βάζει την ωρομισθία, δεν ανταποκρίνεται στις συνθήκες του ίδιου του επαγγέλματος που απαιτεί προσωπική μελέτη και προετοιμασία, η οποία δεν φαίνεται πουθενά και δεν πληρώνεται.

Κατά τη γνώμη μας, είναι πολύ επικίνδυνο και το μητρώο καλλιτεχνών, το οποίο από τη μία πλευρά, εμφανίζεται ως ανάγκη καταγραφής και διαμόρφωσης πολιτικών, αλλά από την άλλη πλευρά, δεν κατανοούμε πώς εδώ διακηρύσσεται το επιτελικό κράτος από τη μία πλευρά, ενώ από την άλλη, συγχρόνως, μας λέγατε, ότι υπάρχει μια πλήρης αδυναμία καταγραφής των επαγγελματιών του χώρου. Καταλαβαίνουμε ότι υπάρχει μία δεύτερη πρόθεση πίσω από αυτό, μία πρόθεση που σχετίζεται με την εξαγγελία της Κυβέρνησης για ένα νέο ασφαλιστικό των καλλιτεχνών, το οποίο, κατά τη γνώμη μας, αποτελεί «χτύπημα» στα ασφαλιστικά μας δικαιώματα και με αυτή την έννοια, εμείς ζητάμε να αποσυρθεί και αυτό το άρθρο.

Επίσης, η προώθηση των ατομικών συμβάσεων, όπως γίνεται μέσα σε αυτά τα άρθρα, είναι απαράδεκτη για εμάς. Αυτό που παλεύουμε είναι οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και το σημαντικό σε εμάς που πρέπει να καταγραφεί, είναι ότι η ίδια η Κυβέρνηση, η οποία δείχνει να ενδιαφέρεται ή διακηρύσσει ότι ενδιαφέρεται για τα δικαιώματά μας, στα ίδια τα κρατικά θέατρα, όπως για παράδειγμα, στη Λυρική Σκηνή, δεν παρεμβαίνει παρά τις καταγγελίες μας. Η ίδια η Λυρική Σκηνή και η διοίκησή της, που είναι το μεγαλύτερο εποπτευόμενο κρατικό θέατρο, αρνείται να συζητήσει όρους συλλογικής σύμβασης με το σωματείο μας, προσπαθώντας de facto να επιβάλει τις ατομικές συμβάσεις, κυρίως, για τους εργαζόμενους, τους πιο ελαστικά απασχολούμενους, δηλαδή, τους μουσικούς που εργάζονται για μεμονωμένες παραγωγές.

Εμείς θεωρούμε, τέλος, ότι οι όροι της ωρομισθίας που μπαίνουν, διαμορφώνουν σε τόσο χαμηλό επίπεδο τις αμοιβές μας και τα δικαιώματά μας, επειδή δεν υπάρχει διαμορφωμένο ωράριο, ειδικά για τους μουσικούς. Σημαίνει, δηλαδή, ότι μια τετράωρη πρόβα που είναι υπερπλήρης απασχόληση, μπορεί να αμείβεται και με το μισό του κατώτερου ημερομισθίου. Πιστεύουμε ότι οδηγεί σε τόσο χαμηλά επίπεδα τις αμοιβές και τα δικαιώματά μας, που από αυτή την πλευρά, ουσιαστικά, καταπολεμά τη «μαύρη» εργασία, γιατί γίνεται τόσο φθηνή και τόσο χωρίς δικαιώματα η εργασία μας, που δεν έχει κανένα λόγο ο εργοδότης να μην την παρουσιάζει.

Τέλος, να πούμε ότι εμείς έχουμε προτείνει επανειλημμένα ελέγχους σε χώρους εργασίας και ελέγχους, οι οποίοι μπορεί να γίνουν και σε συνεργασία με το Σωματείο μας και να υποδείξει σε ποιους χώρους υπάρχει «μαύρη» εργασία. Είναι ο μόνος τρόπος, αν θέλει η Κυβέρνηση, πραγματικά, να καταπολεμήσει αυτή τη «μάστιγα» και για τους ίδιους τους εργαζόμενους. Ευχαριστώ.

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

**ΜΗΝΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ΟΣΥΠΑ)**: Ευχαριστούμε για τη πρόσκληση. Χαιρετίζω τα μέλη της Επιτροπής. Σχετικά με το με λόγω νομοσχέδιο και ειδικότερα το άρθρο 74, που αφορά την ΥΠΑ και πιο συγκεκριμένα για την αύξηση των ημερών μετακίνησης εκτός έδρας των υπαλλήλων ΥΠΑ από 120 σε 180, προκειμένου να ενισχυθούν τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας με προσωπικό επιχειρησιακών κλάδων, φυσικά, συμφωνούμε με αυτό, αλλά υπάρχει ένα παράδοξο σε όλο αυτό, ότι εδώ και οκτώ μήνες δεν υπάρχει τρόπος εκκαθάρισης των μετακινήσεων των υπαλλήλων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με αποτέλεσμα να έχουν χρεωθεί όλοι τα τρία ΧΕΠ που προβλέπει ο νόμος.

Οπότε, με μαθηματική ακρίβεια, οδηγούμαστε σε εμπλοκή μέσα στη σεζόν. Άρα, για ποιες 180 μέρες μιλάμε, όταν δεν έχουμε λύσει την καθημερινότητα την τώρα, τις 120, όταν δεν έχουμε λύσει τα προηγούμενα;

Δεν υπάρχει διαδικασία άμεσης μετακίνησης. Μιλάμε για 180 ημέρες, όταν δεν έχει προβλεφθεί άμεση μετακίνηση. Έχουμε μια υπηρεσία, που λειτουργεί 365 ημέρες τον χρόνο, 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, και δεν υπάρχει διαδικασία, όταν προκύψει μία βλάβη σαββατοκύριακο ή νύχτα, να μπορεί κάποιος να μετακινηθεί. Πώς το κρατάμε μέχρι σήμερα; Με το φιλότιμο των εργαζομένων και με ίδια έξοδα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Άρα, θα πρέπει να το δούμε κάποια στιγμή σοβαρά. Μπορούσαν να κάνουν μία νομοθετική ρύθμιση εδώ, να εξαιρέσουν την ΥΠΑ από τις διαδικασίες και με υπογραφή Διοικητή να γίνονται κάποιες μετακινήσεις.

Βλέπουμε, επίσης το άρθρο 75, καλώς, να γίνονται και κάποιες προσλήψεις στο Υπουργείο μας. Δεν βλέπουμε πουθενά πάλι την ΥΠΑ. Ενώ από το 2020 είχε γίνει μία πρόβλεψη για 272 θέσεις άμεσων αναγκών και κάθε χρόνο φεύγουν γύρω στα 100 άτομα με σύνταξη, πληροφορούμαστε ότι αυτή τη στιγμή γίνεται μία προσπάθεια για προσλήψεις 173 ατόμων, όχι όλων των κλάδων και όχι κλάδων που είναι οριακά να μηδενίσουν. Κάποιοι έχουν μηδενίσει ήδη και κάποιοι μηδενίζουν τέλος του χρόνου, με αποτέλεσμα να καλύπτονται ή με άλλους κλάδους ή με αποσπάσεις, κάτι που κι αυτό οδηγείται με μαθηματική ακρίβεια στο κλείσιμο. Ίσως, θα πρέπει να μας πουν τελικά, ποιο είναι το μέλλον της Υπηρεσίας. Τι ακριβώς θέλουν να κάνουν;

Επίσης, θα πρέπει να γίνει και μία πρόβλεψη στον νόμο για την επίλυση των υπογραφών. Λόγω της πολυπλοκότητας των νόμων που αφορούν στην ΥΠΑ, ερχόμαστε συνέχεια σε εμπλοκές και στις πληρωμές του προσωπικού και των προμηθευτών, άρα, κατά συνέπεια, και του υλικοτεχνικού εξοπλισμού.

Καλούμε, λοιπόν, την πολιτική ηγεσία να ακούσει για μία φορά τους εργαζόμενους, πριν να είναι αργά, για να μην φτάσουμε σε ένα νέο δυστύχημα.

Ευχαριστώ πολύ για τον χρόνο σας.

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

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ (Εκπρόσωπος του Εξωραϊστικού Συλλόγου Κάτω Αφαίας Σκαραμαγκά Χαϊδαρίου)**: Σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση να πούμε τις απόψεις μας και εμείς σχετικά με τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Οι περισσότεροι κάτοικοι αυτής της περιοχής ήταν και είναι εργαζόμενοι των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά. Αυτό σημαίνει, βέβαια, ότι με την επαναλειτουργία του Ναυπηγείου, ο κόσμος ξανά θα δουλέψει και η περιοχή μας θα πάρει πάλι τα πάνω της, όπως λέμε. Βέβαια, χαρήκαμε, μόλις, πληροφορηθήκαμε ότι αγοράστηκε το Ναυπηγείο από τον κ. Προκοπίου, έναν επιτυχημένο επιχειρηματία διεθνώς, αλλά η χαρά μας δεν κράτησε για πολύ. Λίγο μετά, μέσω του εγχώριου τύπου, πληροφορηθήκαμε ότι ο Γιώργος Προκοπίου, εκτός από το Ναυπηγείο, θέλει να δημιουργήσει και μονάδα ηλεκτροπαραγωγής και τερματικό σταθμό υγροποιημένου φυσικού αερίου LNG.

Αυτό, βέβαια, δεν μας χαροποίησε καθόλου εδώ στην περιοχή, μάς ανησύχησε πάρα πολύ και η πρώτη μας κίνηση ήταν να ζητήσουμε συνάντηση με τον κ. Προκοπίου, αν αυτό αληθεύει. Βέβαια, δεν μας απάντησε ο κ. Προκοπίου. Συνεχίστηκε αυτό με τον ν.2222, που προβλέπει πολλές χρήσεις υψηλής όχλησης στο κομμάτι του Σκαραμαγκά. Μεταξύ αυτών, όπως αναφέρθηκα νωρίτερα, είναι τη μονάδα φυσικού αερίου ηλεκτροπαραγωγής, αλλά και τερματικού σταθμού υγροποιημένου φυσικού αερίου. Βέβαια, αντιδράσαμε σε αυτό το θέμα και αντιδρούμε και έχουν γίνει και κινητοποιήσεις, καθώς είναι ανάστατο όλο το Χαϊδάρι σήμερα σχετικά με αυτό το πρόβλημα. Θα θέλαμε η Κυβέρνηση να το δει το θέμα αυτό, με ειδικούς για το περιβάλλον. Δεν ξέρω, πώς έγινε ένας νόμος, χωρίς να ληφθεί υπόψη, ότι στα 50 μέτρα, στα 100 μέτρα, από τα όρια του Ναυπηγείου, είναι τα πρώτα σπίτια και αν μπορεί να συνυπάρχουν αυτά τα δυο. Εδώ είναι κάτοικοι, εδώ και 100 χρόνια σε αυτή τη περιοχή. Θα πρέπει, λοιπόν, αυτό η Κυβέρνηση να το δει. Και καλό θα είναι, ότι έχει σχέση, τουλάχιστον, στο άρθρο με το φυσικό αέριο, να το αποσύρει από τον νόμο που ψήφισε πρόσφατα.

Επίσης, θα θέλαμε να απευθυνθούμε στους νομικούς, εάν το κομμάτι που μπαζώθηκε, πριν από πολλά χρόνια, πριν από πενήντα χρόνια, η λεγόμενη σήμερα προβλήτα 4 του Ναυπηγείου, εάν αυτό ήταν νόμιμο και εάν μπορεί τον αιγιαλό σήμερα το κράτος να τον πουλήσει. Είναι ένα ζήτημα μεγάλο αυτό, γιατί οι ενέργειες αυτές που έγιναν τότε, αυτές οι παρεμβάσεις, απέκλεισαν όλο το Χαϊδάρι να έχει πρόσβαση στη θάλασσα και όχι μόνο το Χαϊδάρι, αλλά και τη Δυτική Αθήνα, που όλοι οι μεγαλύτεροι γνωρίζουν, ότι ήταν το μόνο κοντινό σημείο που μπορούσαν να πάνε για αναψυχή. Τώρα δεν υπάρχει απολύτως τίποτα εκεί, είναι «κρανίου τόπος» και αυτό το κομμάτι τώρα το θέλει ο κ. Προκοπίου, ο νέος επενδυτής, να κάνει τη μονάδα ηλεκτροπαραγωγής. Επαναλαμβάνω ότι για τους κατοίκους είναι ένα τεράστιο το πρόβλημα. Όπως είπαμε, ξεκινάμε και τις κινητοποιήσεις, έχουμε συγκέντρωση διαμαρτυρίας την Κυριακή 2 Απριλίου και ώρα 11:30΄ στην Πλατεία του Δημαρχείου, όλος ο κόσμος του Δήμου θα είμαστε εκεί για να αντιδράσουμε και θα παρακαλέσουμε την Κυβέρνηση να το δει το θέμα μας καλύτερα. Ευχαριστώ πολύ.

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

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Γρέντζελος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΕΝΤΖΕΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης):** Καλημέρα σε όλη την Επιτροπή.

Εγώ θα μιλήσω για τις διατάξεις που αφορούν στις Σχολές Οδηγών. Με τις διατάξεις του υπό ψήφιση νομοσχεδίου και ειδικότερα με τις διατάξεις των άρθρων 95 και 98, ικανοποιούνται δύο πάγια αιτήματα του κλάδου των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών. Στη προσπάθεια αυτή, είχαμε αρωγό το Επαγγελματικό Επιμελητήριο της Αθήνας και τον Πρόεδρο Γιάννη Χατζηθεοδοσίου. Παράλληλα δε, να ευχαριστήσουμε, αφενός μεν τον Υπουργό Ανάπτυξης Άδωνι Γεωργιάδη, ο οποίος έσπευσε να προσφέρει τη βοήθειά του σε σημαντικά ζητήματα του κλάδου και άπτονται των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου του, αφετέρου δε, την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και τον Υφυπουργό Μιχάλη Παπαδόπουλο.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του άρθρου 95, παρέχεται η δυνατότητα της συστέγασης σε χώρους ΚΕΘΕΥΟ και Σχολών Οδηγών και άλλων δραστηριοτήτων, που ανήκουν στο ίδιο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, όπως διεκπεραιώσεις και ασφαλιστική διαμεσολάβηση. Με τον τρόπο αυτόν, επιλύεται ένα πολύ σοβαρό και χρόνιο πρόβλημα, το οποίο απασχολούσε τους εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους ασκούσαν παράλληλα μία από τις παραπάνω δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 95. Πλην, όμως, δεν μπορούσαν να συστεγάσουν την παράλληλη επαγγελματική τους δραστηριότητα, τον κύριο επαγγελματικό τους χώρο, δηλαδή, στις Σχολές Οδηγών και τα ΚΕΘΕΥΟ, με αποτέλεσμα να έρχονται αντιμέτωποι σε πολλές περιπτώσεις με πειθαρχικές και διοικητικές κυρώσεις.

Τέλος, με το άρθρο 98, διευρύνεται ο κύκλος των προσώπων που μπορούν να συμμετέχουν στο μητρώο εξεταστών, καθώς, πλέον, μπορούν να συμμετέχουν και δημόσιοι υπάλληλοι, οι οποίοι έχουν, αρμοδίως, πιστοποιηθεί στην ειδικότητα του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών. Με τον τρόπο αυτό, ορθά διευρύνεται ο κύκλος των προσώπων που θα στελεχώνουν το μητρώο εξεταστών υποψηφίων οδηγών του Υπουργείου.

Σας ευχαριστώ πολύ, είμαι στη διάθεσή σας αν χρειάζεται κάποια διευκρίνηση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Νίκο Γρέντζελο για την παρέμβασή του. Χαιρόμαστε που ένα πρόβλημα πραγματικό, όπως το ξέρω και εγώ, επιλύεται.

Θα συνεχίσουμε τώρα με τον κ. Θύμιο Λυμπερόπουλο, τον Πρόεδρο του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής ΣΑΤΑ):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση.

Σήμερα θέλω να εκφράσω, εκ μέρους του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής, που είναι το 55% του κλάδου, είμαστε 14.000, σε σχέση με όλη την Ελλάδα που είναι, περίπου, 26.000 άδειες ταξί, την απογοήτευσή μου, γιατί μετά από τέσσερα χρόνια και τεράστια προβλήματα που έχει δημιουργήσει η Κυβέρνηση, φέρνει δύο άρθρα, που χωρίς να μας ακούσει ως συνδικάτο, δεν συμπεριλαμβάνει 18 προβλήματα που έχουμε δώσει και παράλληλα, προχωράει στη μεγαλύτερή του απαξίωση, διαιρώντας τον κλάδο σε πολλά κομμάτια.

Πρώτον, ξαναφέρνει μέσα το Ι.Χ. αυτοκίνητο με ολική μίσθωση Ι.Χ. ή και τα «rent a car», για να μπορέσουν να κάνουν, μέσω τουριστικών γραφείων, μεταφορές. Ακούστε αγαπητοί φίλοι, το ταξί διέπεται από μία Κανονιστική Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την 123, τρία επαγγέλματα είναι προστατευμένα.

Η αστική μεταφορά έχει καταδικαστεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο με κάθε δυνατή προσπάθεια που έχουμε κάνει όλος ο κλάδος στην Ευρώπη και απαγορεύει την αστική μεταφορά, την απαγορεύει, είτε είναι με εφαρμογή, είτε είναι με απλή διαδρομή οποιουδήποτε από αυτούς που νομίζουν, ότι εμείς είμαστε συντεχνία, ενώ αυτοί που θέλουν να μας κλέψουν το έργο, δεν είναι συντεχνία, αυτοί και αν είναι συντεχνία, αυτούς υπηρετεί και η Κυβέρνηση.

Δυστυχώς, και σήμερα στην Αττική, έχουμε πάνω από 50.000 Ι.Χ. που δουλεύουν καθημερινώς με τον τουρισμό, χωρίς να «ακουμπάει» πουθενά το ταξί. Γιατί το κάνουν όλο αυτό; Διότι η κύρια νομοθεσία που διέπει τον κλάδο των ταξί, είναι το «από-προς», η μεταφορά, με κόμιστρο. Αυτό το καταργεί, μέσα από δικές της παρεμβάσεις η Κυβέρνηση και δεν το επαναφέρει μέσα στη νομοθεσία που προτείνει και τώρα για την ολική μίσθωση. Τι σημαίνει από-προς; Σημαίνει ότι το από-προς είναι με κόμιστρο και το κόμιστρο μπορεί να το μεταφέρει μόνο το ταξί. Τα Ι.Χ. αγοράζουν χρόνο, ο χρόνος δεν επιτρέπεται να κάνει αστική μεταφορά. Είναι τρίωρο, είναι μισάωρο στα νησιά;

Αυτή, λοιπόν, η μετατροπή που κάνει, με δική της παρέμβαση η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών, είναι μάλλον μία υπόσχεση του Πρωθυπουργού από το 2018, όταν ψηφίστηκε ο ν.4530, ότι θα καταργήσει όλη αυτή τη νομοθεσία, που μέσω ευρωπαϊκών δικαστηρίων και μέσω Οδηγιών της Ευρώπης έχουμε κατοχυρώσει για το επάγγελμά μας.

Δεύτερον, φέρνει 9θέσια αυτοκίνητα. Με ποιο δικαίωμα φέρνει 9θέσια αυτοκίνητα και δεν λαμβάνει υπόψη το μεγαλύτερο σωματείο της χώρας και την πλειοψηφία του κλάδου; Εμείς θέλουμε 9θέσια, τα θέλουμε ελεύθερα, αλλά δεν μπορεί να έχει τον ίδιο τιμοκατάλογο, από μία έως τέσσερις θέσεις με το συμβατικό αυτοκίνητο. Πάνε να μας διαιρέσουν, να μας βάλουν να τσακωνόμαστε, ενώ δεν προστατεύουν το επάγγελμα από τη διαφυγή του τουριστικού έργου, που πάει όλο στα Ι.Χ..

Από εκεί και ύστερα, υπάρχουν περιοχές που αποκλείονται σε όλη την Ελλάδα. Γιατί το κάνει αυτό; Με ποιο δικαίωμα μπορεί να εφαρμόζει ένα νόμο που αφορά τα ταξί με διαφορετικό τρόπο, από περιοχή σε περιοχή; Αυτά δεν έχουν γίνει ποτέ στον κλάδο.

Δυστυχώς, η Κυβέρνηση νόμιζε, ότι επειδή μπορούσε να παρέμβει στο αρχικό της στάδιο στο συνδικαλιστικό κίνημα και να μιλάει με όποιους θέλει και με όσους είχαν μαζί της άριστη σχέση, έχει «σπάσει». Ζητούμε την άμεση εφαρμογή όλης της νομοθεσίας και να διορθωθούν κάποια πράγματα. Πρώτον, να δοθούν τα βανάκια ελεύθερα σε όλη την Ελλάδα, σε όποιους τα θέλουν και δεύτερον, να έχει διαφορετικό τιμολόγιο, όπως ζητάμε εμείς οι Αθηναίοι, από έναν έως τέσσερις πελάτες. Τρίτον, να βάλει μέσα στη διάταξη που μιλάει για την ολική μίσθωση και να καλύπτει το τρίωρο, ότι απαγορεύεται, αποκλειστικά και μόνο, η αστική μεταφορά που είναι δουλειά του ταξί. Δεν θα μου λέει εμένα το τουριστικό γραφείο, ότι αυτοί πάνε χωρίς κόμιστρο και με χρονική μίσθωση 50 transfer την ημέρα, αλλά τα παίρνει το γραφείο, γιατί το αμάξι είναι δικό του.

Αυτά τα πράγματα να σταματήσουν, διότι έχουμε φτάσει σε ένα σημείο που δεν αντέχει, πλέον, ο κλάδος. Υποκλέπτουν το έργο. Το συντηρεί η Κυβέρνηση που θέλει να διαλύσει το ταξί, γιατί εκπροσωπεί την πολιτική που λέγεται νεοφιλελευθερισμός, που λέγεται το «μεγάλο ψάρι», μέσω αυτορρύθμισης, «τρώει το μικρό». Δεν μπορεί να επιβιώσει ένας κλάδος ρυθμισμένος από το ευρωπαϊκό δίκαιο με αυτόν τον τρόπο, με αυτή την Κυβέρνηση, αν δεν αλλάξει.

Ο κλάδος είναι ανάστατος. Όσοι Βουλευτές θέλουν να μας στηρίξουν, εδώ είμαστε. Σας παρακαλούμε πολύ, να βάλετε άμεσα την πρόταση, ότι το έργο της αστικής μεταφοράς είναι προστατευμένο. Δυστυχώς, σε αυτό το πολυνομοσχέδιο, χωρίς να λάβουν υπόψη τίποτα από αυτά που έχει ζητήσει ο κλάδος, μάς βάζουν, για παράδειγμα, υποχρεωτικά στα ταξί της Αττικής από το 2026 να είναι ηλεκτρικά τα αυτοκίνητα. Δεν δίνουν επιδοτήσεις, ούτε για υβριδικά αυτοκίνητα, μόνο ηλεκτρικά και αυτό από το 2026. Στην Auto Hellas, με χιλιάδες αυτοκίνητα ενοικιαζόμενα, της δίνουν απεριόριστη επιδότηση για εμάς, δηλαδή, περίπου 170.000.000 με το ίδιο κεφάλαιο και για υβριδικά αυτοκίνητα, αλλά αυτή θα εφαρμόσει τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα από το 2030 και μετά. Αυτά δεν γίνονται ούτε στην Ουγκάντα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ ολοκληρώστε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής ΣΑΤΑ):** Ποιος, ποιοι προωθούν τα Ι.Χ. αυτοκίνητα της Uber μέσα από την Κυβέρνηση εις βάρος του κλάδου; Ο κλάδος αυτός υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, γιατί είναι δημοσίας χρήσεως αυτοκίνητο. Βλέπουμε όλα τα ιδιωτικά συμφέροντα, σε όλες τις μεταφορές, να μπαίνουν μέσα απέναντι στα δημοσίας χρήσεως και στη δημόσια μεταφορά. Το αποτέλεσμα είναι να κλαίμε και να οργίζεται αυτός ο λαός με αυτό που έγινε στα Τέμπη. Δυστυχώς, εκεί έχουμε φτάσει. Αυτά είναι «εγκλήματα». Και πρέπει, όχι μόνο να τιμωρούνται αυτοί που παίρνουν τις αποφάσεις και να μην τα ρίχνουν σε σταθμάρχες, αλλά πρέπει να τιμωρούνται οι ίδιοι που δεν εφαρμόζουν τους νόμους και αποφάσεις του Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Λυμπερόπουλε, παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής ΣΑΤΑ):** Εμείς είμαστε έτοιμοι με οποιονδήποτε να συνεργαστούμε, αλλά όχι με αυτούς που θέλουν να «δολοφονήσουν» τον κλάδο. Όποιοι θέλουν να συνεργαστούν μέσα από την κοινωνία. Ο κλάδος αυτός αρκετά «δέχτηκε» πόλεμο από το 2010 και ύστερα. Δεν αντέχει άλλο. Θα βρει το δίκιο του, είτε με αγώνες, είτε με οτιδήποτε άλλο, για να καταλάβει ο κάθε Παπαδόπουλος, ότι πρέπει να υπηρετεί τα συμφέροντα του Υπουργείου Μεταφορών, κυρίως αυτά που υπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και να βάλει κανόνες. Κανόνες δικαιοσύνης που δεν υπάρχουν σήμερα στο Υπουργείο Μεταφορών, παρά μόνο τα ιδιωτικά συμφέροντα λειτουργούν υπέρ των ιδιωτών.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Λυμπερόπουλε, σας καλούμε να συμβάλλετε με τις απόψεις σας. Το να κάνετε πολιτική ομιλία είναι εύκολο σε όλους, για να είμαστε εξηγημένοι, επειδή γνωριζόμαστε. Δεν μας διευκολύνετε. Σας παρακαλώ εδώ και πάρα πολλά λεπτά, με αγνοείτε και συνεχίζετε να μιλάτε. Σας δώσαμε τρία λεπτά και μιλήσατε εννέα. Αν νομίζετε ότι αυτό είναι διάλογος, εντάξει. Να είστε καλά.

Θα συνεχίσουμε με τον κ. Σεραφείμ Κασιδιάρη.

**ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ)):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, καλημέρα σε όλους.

Κύριε Πρόεδρε, η Ομοσπονδία Ταξί παρ’ όλα τα δύο χρόνια διαβούλευσης που έκανε με το Υπουργείο Μεταφορών και κατέθεσε πάρα πολλές προτάσεις για τη διόρθωση και τη βελτίωση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου για την προστασία του δημόσιου χαρακτήρα των υπηρεσιών ταξί και τον περιορισμό της ασυδοσίας που γίνεται αυτή τη στιγμή από τα Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητα, εις βάρος του ταξίμετρου, αντί να βάλει κανόνες στη λειτουργία αυτών των εταιριών, δυστυχώς, η Κυβέρνηση, τελικά, δεν έδειξε καμία διάθεση για επίλυση ή διόρθωση αυτού του νομικού πλαισίου.

  Ας έρθουμε στο σημερινό υπό κατάθεση νομοσχέδιο. Η Ομοσπονδία είχε έρθει σε συμφωνία με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών να κατατεθούν δύο διατάξεις σε αυτό το νομοσχέδιο, οι οποίες είχαν μπει στο προσχέδιο και στη διαβούλευση. Η πρώτη ήταν η εφαρμογή της αντικατάστασης σε όλη την Ελλάδα των συμβατικών αυτοκίνητων σε 7θέσια ή 9θέσια, που θα έδινε το δικαίωμα για την ανάπτυξη του κλάδου και τον εκσυγχρονισμό του, για να διορθώσει την αδικία σε βάρος….(κακή σύνδεση)

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγνώμη, κύριε Κασιδιάρη, αν μας ακούτε, έχετε κλείσει το μικρόφωνο και δεν σας ακούμε.

**ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ)):** Επέλεξε η νέα ηγεσία του Υπουργείου με τον κ. Παπαδόπουλο, να τροποποιήσει το άρθρο 12, που αφορούσε στην αντικατάσταση των αυτοκινήτων σε όλη την Ελλάδα και να το δώσει σε συγκεκριμένες Περιφέρειες, χωρίζοντας την Ελλάδα στη μέση και αφήνοντας τεράστιες τουριστικές περιοχές, χωρίς αντικατάσταση αυτοκινήτων, όπως είναι η Χαλκιδική, η Κατερίνη, τα νησιά του Αιγαίου. Αυτό είναι παράλογο. Όλα τα νησιά, αυτή τη στιγμή, έχουν το δικαίωμα της αντικατάστασης των αυτοκίνητων, εκτός από τα νησιά του Αιγαίου.

Εμείς ζητάμε να επανέλθει το άρθρο 12, που είχε ενταχθεί στη διαβούλευση και είχε περάσει στη διαβούλευση και να ενταχθεί και το άρθρο 11, που όριζε την αντικατάσταση του Ποινικού Μητρώου από γενικής χρήσης σε δικαστικής, που έχει στείλει εκατοντάδες συναδέλφους στην ανεργία. Δεν μπορεί να είναι ο μοναδικός κλάδος που να πιστοποιείται και να ζητείται να κατατεθεί Ποινικό Μητρώο Δικαστικής Χρήσης, ενώ όλοι οι άλλοι κλάδοι που πιστοποιούνται, καταθέτουν γενικής χρήσης, όπως έκανε και το ταξί, εδώ και πενήντα χρόνια χρόνια. Αυτό πρέπει να διορθωθεί και η διάταξη πρέπει να επανέλθει στο νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Σωματείου Τεχνικών και Εργαζομένων ΟΑΣΑ - ΟΣΥ):**  Ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση.

Ο λόγος της σημερινή μας συνάντησης είναι το άρθρο 75 του νομοσχεδίου. Από το 2022, διαπραγματευόμαστε τη συλλογική σύμβαση, όπου κατέστη η υπογραφή της τον Νοέμβριο του 2023, μετά από απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, ο οποίος στο Υπουργικό Συμβούλιο, στις 26/10, μάς είχε πει ότι μία σειρά εργασιακών θεμάτων και οικονομικών ζητημάτων, θα είχαν περιληφθεί στο παρόν νομοσχέδιο που βρίσκεται υπό συζήτηση.

Εντούτοις, όμως, δεν περιλήφθηκε στο νομοσχέδιο μία σειρά διατάξεων που κατέστησαν μέρος της επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης, αφού μας είπε ότι θα νομοθετηθούν, όπως ήταν η θέση της εταιρείας και στη συνέχεια, η ανακοίνωση του Υπουργού; Είναι χαρακτηριστικό, ότι ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου, ο κ. Γιάννης Ξιφαράς, ακύρωσε την προγραμματισμένη συνάντηση που είχαμε στις 31 Οκτωβρίου με τα Σωματεία με την εξής αιτιολογία. «Σε συνέχεια της παρουσίασης με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών στο Υπουργικό Συμβούλιο στις 26/10, σχετικά με τις νομοθετικές ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο ερανιστικό νομοσχέδιο, το Υπουργείο εκτιμά ότι παρέλκει η αυριανή προγραμματισμένη συνάντηση με το Σωματείο σας. Η επίσημη ανακοίνωση και το δελτίου τύπου του Υπουργού υπερκαλύπτει την όποια δική μου δέσμευση προς τους εκπροσώπους των εργαζομένων.

Σας ζητάω, λοιπόν, να υπογράψετε άμεσα τη συλλογική σύμβαση εργασίας, μεταξύ της διοίκησης και των εκπροσώπων των εργαζομένων, εφόσον, πλέον, έχει ανακοινωθεί με τον πιο επίσημο τρόπο, ότι προχωράμε στις απαιτούμενες νομοθετικές ρυθμίσεις».

Αυτό είναι το e- mail που έστειλε στις 30/12/2022 στον Διευθύνοντα Σύμβουλο και στα σωματεία που διαπραγματεύονταν τη συλλογική σύμβαση. Πρέπει, λοιπόν, άμεσα να περιληφθούν στο τελικό νομοσχέδιο που εισήχθη στη Βουλή σήμερα οι πιο κάτω αναφερόμενες ρυθμίσεις. Μόνο έτσι, θα διασωθεί το όποιο κύρος έχει απομείνει στην ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και η εμπιστοσύνη που πρέπει να διέπει τις σχέσεις του κράτους με τους πολίτες.

 Στο άρθρο 5 του παρόντος νομοσχεδίου, περιέχονται αυξήσεις και διευκολύνσεις σε όλους τους συναδέλφους. Η πρώτη ρύθμιση, η οποία πρέπει να περιληφθεί στο παρόν νομοσχέδιο, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις του ίδιου του Υπουργού, του κ. Καραμανλή, αφορά στους εργαζόμενους στην εταιρεία, οι οποίοι έχουν μισθολογική εξέλιξη. Να σημειώσω ότι στη συλλογική σύμβαση εργασίας έφυγαν από μέσα τα οικονομικά θέματα που είχαμε, προκειμένου να νομοθετηθούν. Η δεύτερη αφορά στους συναδέλφους, οι οποίοι προσλήφθηκαν με την προκήρυξη 1/2020 του ΑΣΕΠ. Αυτό που προέβλεπε, είναι να είναι τεχνικά καταρτισμένοι, να έχουν άδεια άσκησης επαγγέλματος οι τεχνικοί σε όλες τις ειδικότητες. Δηλαδή, να είναι εργαζόμενοι τεχνικά, να έχουν τη τεχνογνωσία, προκειμένου να προσληφθούν στην εταιρεία στις οδικές συγκοινωνίες.

 Πράγματι, προσλήφθηκαν με την προϋπηρεσία που έχουν και σύμφωνα με τον ΑΣΕΠ μοριοδοτήθηκαν για τους 84 μήνες, επί 7 μόρια. Αυτό ήταν το κύριο προσόν της πρόσληψής τους. Έτσι και οι οδηγοί συνάδελφοι που προσλήφθηκαν, το κύριο προσόν ήταν, πέρα από το δίπλωμα τέταρτης κατηγορίας και την πιστοποίησή του, να έχουν προϋπηρεσία, να έχουν πτυχίο μηχανικού αυτοκινήτων ή πτυχίο ηλεκτρολόγου, προκειμένου να μπουν στον κύριο πίνακα κατάταξης. Έτσι κι έγινε. Αυτό, όμως, που μας είπαν, είναι ότι όταν έγινε η πρόσληψή τους, η προϋπηρεσία που έφεραν, για να προσληφθούν, δεν προσμετρήθηκε και έτσι φαίνεται ότι δημιουργήθηκαν δυο κατηγορίες εργαζομένων, δυο ταχυτήτων: αυτοί που έφεραν την προϋπηρεσία τους, σύμφωνα με τον ν.4354 από τον ιδιωτικό τομέα, φαίνεται ότι είναι ως ανειδίκευτοι εργάτες και αυτοί που την έφεραν από το δημόσιο, όλη η προϋπηρεσία τους προσμετρήθηκε κατά την πρόσληψή τους.

 Κύριε Πρόεδρε, αυτό που έπρεπε να έχουμε σήμερα στο νομοσχέδιο αυτό που συζητάτε, είναι τα τρία σημεία που με επιστολή του, τόσο ο Γενικός Γραμματέας, όσο ο Υπουργός Μεταφορών, όσο και η διοίκηση της εταιρείας, μάς απέστειλε και μάς διαβεβαίωσε, το οποίο έχει συμπεριληφθεί και στη συλλογική σύμβαση εργασίας, ότι «σήμερα να υπογράψετε τη συλλογική σύμβαση, όπως αυτά ας έχουν συμπεριληφθεί στη νομοθέτηση». Αντιθέτως, αυτό που βλέπουμε στη νομοθέτηση, στην οποία θα κάνετε, είναι το άρθρο 75, που αναφέρεται στο πάγιο αίτημα των εργαζομένων, τις προσλήψεις. Το μόνο που έχει το νομοσχέδιο αυτό είναι οι προσλήψεις και τίποτα άλλο. Αυτό, λοιπόν, που έκαναν, είναι να παραπλανήσουν τα σωματεία, τους εκπροσώπους των εργαζομένων, τόσο η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών, όσο και η διοίκηση της εταιρείας.

Για άλλη μία φορά, η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών φάνηκε αναξιόπιστη και ανακόλουθη σε αυτά που μας είπε, παραβιάζοντας την αρχή της ίσης μεταχείρισης, μεταξύ των εργαζομένων και της δημόσιας επιχείρησης, παρ’ ότι ο Υπουργός δεσμεύτηκε στη συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου στις 26/10, ότι αυτά θα ρυθμιστούν με το νομοσχέδιο. Όμως, δεν βλέπουμε τίποτα να υπάρχει από αυτά στο νομοσχέδιο.

Κύριε Πρόεδρε, αυτό που δηλώνουμε ως εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες και τιςοδικές συγκοινωνίες είναι, ότι όποιος «σπέρνει ανέμους θερίζει θύελλες».

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΓΓΕΛΑΚΗΣ (Επιστημονικό Στέλεχος του Ινστιτούτου Μικρών Επιχειρήσεων της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδας (ΙΜΕ/ΓΣΕΒΕΕ):** Ευχαριστώ για την πρόσκληση. Δεν θα σας απασχολήσω πολύ.

Θα εκφράσουμε τα συλλυπητήριά μας για τα θύματα του δυστυχήματος στα Τέμπη. Να πω ότι θα καταθέσουμε τις απόψεις μας με υπόμνημα έως αύριο, δεδομένου ότι ενημερωθήκαμε χθες το βράδυ και αυτό είναι κάτι που πρέπει κάποια στιγμή να ρυθμιστεί, διότι πολλές φορές δεν προλαβαίνουμε να διατυπώσουμε τεκμηριωμένες απόψεις, επί των άρθρων.

Ευχαριστούμε πολύ. Καλή συνέχεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώσαμε τον κατάλογο των προσκεκλημένων εκπροσώπων φορέων. Να πω ότι το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος, η Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος, ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Αττικής - Πειραιώς, έστειλαν υπομνήματα τα οποία και θα έρθουν στα email σας. Η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού μάς δήλωσε, ότι δεν θα εκπροσωπηθεί. Όσοι άλλοι φορείς δεν ακούστηκαν, δεν συνδέθηκαν διαδικτυακά. Είναι αυτό που έλεγα, ότι μάλλον δεν θα τους ενδιέφερε το θέμα. Γι’ αυτό καμιά φορά λέω πράγματα που εκ των υστέρων επιβεβαιώνονται, αλλά για κάποια στιγμή μπορεί να γίνουν και αντικείμενο διαφωνίας.

Λοιπόν, υπάρχει κάποιος συνάδελφος που θέλει κάτι να διευκρινίσει σε κάποιον από τους φορείς. Να ξεκινήσουμε με τον κ. Μαμουλάκη. Κύριε Μαμουλάκη, όσο γίνεται πιο συγκεκριμένα τα ερωτήματα, για να δούμε και ποιος έχει μείνει στο δίκτυο για να μας απαντήσει. Εσείς θα κάνετε τα ερωτήματα να ακουστούν. Δεν έχει σημασία αν είναι, διότι μπορεί να παρακολουθούν οι άνθρωποι. Με κάποιον τρόπο θα επικοινωνήσουν και για τα Πρακτικά, πάνω απ’ όλα, βεβαίως.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας**): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.Δύο ερωτήσεις και μία επισήμανση. Η πρώτη ερώτηση προς τους εργαζόμενους στη ΜΟΔ και πιο συγκεκριμένα στον κ. Καραγεωργόπουλο, διότι αναφέρθηκε στη ρύθμιση, η οποία είναι επιτακτική για να ισομεριστεί αυτή η αδικία που υπάρχει σε μισθολογικό επίπεδο.

Πάω στην ουσία. Από τον κ. Υπουργό, τον κ. Γεωργιάδη, σε τρεις διακριτές περιπτώσεις εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, σε Ολομέλεια και στις Επιτροπές στο παρελθόν, είχε δεσμευτεί ότι θα εισέλθει μία διάταξη που θα άρει αυτή την αδικία, την αναγκαία αναπροσαρμογή τη μισθολογική. Σήμερα είναι η ευκαιρία. Αφού προκηρύχθηκαν και οι εκλογές πριν από λίγες ώρες, νομίζω ότι είναι επιτακτικό, όσο ποτέ, να υπάρχει μία δέσμευση σε κυβερνητικό επίπεδο, ότι αυτό θα συμβεί τώρα, διότι πλέον βρισκόμαστε στο «και πέντε». Υπάρχει δέσμευση, το γνωρίζουμε. Έχει αναφέρει στους εργαζόμενους στη ΜΟΔ, ότι, ήδη, η διάταξη έχει σταλεί στη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης, άρα τι είναι αυτό που σταματάει τη διαδικασία; Νομίζω ότι είναι πάρα πολύ κρίσιμο. Απευθύνομαι στον κ. Δήμα, μπορεί να μην είναι ο καθ’ ύλην αρμόδιος στο ζήτημα αυτό, αλλά αναμφίβολα, όταν επαινούμε εαυτούς για την απορροφητικότητα, πρέπει να καταλαβαίνουμε ότι και αυτοί οι άνθρωποι, οι οποίοι παράγουν και ενισχύουν την απορροφητικότητα προγραμμάτων, είναι αυτοί που πρέπει να λάβουν και το αντίστοιχο τίμημα.

Πάω λίγο στο ζήτημα του κ. Βλασόπουλου, διότι είναι λεπτό και σημαντικό και άπτεται της ασφάλειας όλων μας. Μιλάω για τους ανελκυστήρες και ήθελα να θέσω ένα ερώτημα προς τον κ. Βλασόπουλο, πόσοι, τελικά, είναι οι νόμιμοι εγκατεστημένοι ανελκυστήρες, ανά περιφέρεια, γιατί ξέρουμε ότι οι περιφερειακές αρχές ελέγχουν και αν υπάρχουν συντηρήσεις, σε τι επίπεδο συντελούνται αυτές; Όπως καλά γνωρίζουμε για τις υποδομές και γενικότερα τις υποδομές που αφορούν στην ασφάλεια, ότι «δεν συντηρείται πεθαίνει και καμιά φορά σκοτώνει». Είναι σημαντικό.

Τέλος, να σας αναφέρω, κύριε Πρόεδρε, θα το πούμε βέβαια και στην κατ’ άρθρον συζήτηση, ότι προτιθέμεθα να καταθέσουμε δύο τροπολογίες. Η μία αφορά στο «πόθεν έσχες». Είναι μία επανακατάθεση τροπολογίας που και πριν από ένα έτος είχαμε επιχειρήσει να ενταχθεί στο νομοθετικό πλαίσιο. Δυστυχώς, δεν έγινε αποδεκτή από την Κυβέρνηση. Μια νομοθετική ρύθμιση για το «πόθεν έσχες» πάρα πολύ σημαντική και νομίζω ότι είναι και επιτακτική η απάντηση. Περίμενα, δεν σας κρύβω, τον κ. Παπαθανάση σήμερα. Εχθές απουσίαζε. Απ’ ότι είδαμε ήταν με τον κ. Μητσοτάκη στη Λαμία, στη Φθιώτιδα. Σήμερα δεν ξέρω πού βρίσκεται. Είναι καλό να έχουμε απαντήσεις εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, πειστικές απαντήσεις στον ναό της Δημοκρατίας. Καταλαβαίνω ότι πηγαίνει σε διάφορα μέσα ενημέρωσης, φίλια ή μη, δεν έχει σημασία, αλλά νομίζω ότι στο Ελληνικό Κοινοβούλιο καλείται να δώσει μία απάντηση γι’ αυτά τα οποία έχουν δει το φως της δημοσιότητας τις τελευταίες ημέρες. Σημαντικό. Και εδώ έρχεται η τροπολογία μας που ουσιαστικά αυτό πάει να τιθασεύσει, αυτό το φαινόμενο που βιώνουμε στη δημόσια σφαίρα, με μία ενίσχυση του «πόθεν» στο «έσχες» και όχι μόνο στο «έσχες».

Τέλος, το θέμα των γεωπόνων και τα επαγγελματικά τους δικαιώματα. Ακούσαμε και τον κ. Καχριμάνη και σε αυτή τη λογική, καλούμε την Κυβέρνηση, έστω και νομοτεχνικά να βελτιώσει τις υφιστάμενες διατάξεις, για να μπορέσουν επιτέλους να έχουν τα επαγγελματικά δικαιώματα των Γεωπόνων και την αντίστοιχη αντιμετώπιση με τους υπολοίπους. Είναι κάτι κρίσιμο, αφορά στο άρθρο 126, αυτή η νομοτεχνική επιβαλλόμενη βελτίωση. Ελπίζουμε να βρούμε ευήκοα ώτα, σε αυτή τη παρένθεση.

Πάντα, με θετικό πρόσημο, προσπαθούμε να βελτιώσουμε καταστάσεις. Τα υπόλοιπα στην κατ’ άρθρον συζήτηση.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Καταρχάς, ήθελα, να ευχαριστήσω τους φορείς για την παρουσία τους εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης. Πρώτα απ’ όλα, για τους σιδηροδρομικούς, για τον κ. Ντίτσα ή τον κ. Γενιδούνια, ή όποιον άλλον μπορεί να απαντήσει. Η πρώτη ερώτηση είναι σε ότι αφορά στη τηλεδιοίκηση και σηματοδότηση ΕTCS, επειδή ακούγονται πολλά και αντικρουόμενα και αδιαφανή. Μπορεί να εγκατασταθεί, με βάση το υπάρχον σύστημα ή πρέπει να προετοιμαστεί νέα εργολαβία με νέο σύστημα; Τι μπορεί να γίνει, για να προστατευτεί η υποδομή από τους βανδαλισμούς; Εκτός βέβαια, από την αύξηση των ποινών, που δήλωσε ο κ. Γεραπετρίτης και η οποία δεν ξέρουμε αν θα τηρηθεί;

Τρίτον, πώς μπορούμε να είμαστε σίγουροι, ότι θα υπάρχει ασφάλεια με τη μείωση ταχύτητας ή με τους δύο σταθμάρχες που ανακοινώθηκε, αφού και πριν υπήρχαν δύο, με τα γνωστά προβλήματα απουσίας τους. Η ΡΑΣ ήταν ανύπαρκτη, ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν απαντούσε, σε κλήσεις απολογίας, όπως, για παράδειγμα, στην κακοκαιρία.

 Με δεδομένο, ότι ο ΟΣΕ έχει ζημίες και ελλείψεις χρηματοδότησης, τι κονδύλια χρειάζεται για τη συντήρηση και στελέχωσή του, τουλάχιστον, έως τις εκλογές; Φθάνουν τα 50 άτομα που προσλαμβάνονται με το σημερινό νομοσχέδιο;

Νομίζετε ότι υπάρχει πλημμελής νομοθέτηση, σε ότι αφορά στον ν.5014/2023, για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών και αεροπορικών δυστυχημάτων, σε σχέση με τη σιδηροδρομική ασφάλεια, όπου δεν έχει μεταφερθεί η Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είχαμε επισημάνει; Για παράδειγμα, ποιος κάνει την πιστοποίηση για συντήρηση οχημάτων, για μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων; Εμείς είχαμε επισημάνει τον κίνδυνο από επικίνδυνα φορτία, λόγωκαι της χρήσης των τρένων από το ΝΑΤΟ.

Είχαμε επισημάνει τα προβλήματα των ΕΤR-470, που έχουν αποσυρθεί στην Ελβετία ως επικίνδυνα. Αλλά εδώ, όπως μάθαμε, τους έδωσε πιστοποίηση, η ΡΑΣ. Ισχύει; Είναι ασφαλή; Θα γίνει κάποια συμπλήρωση, στα πλαίσια πιστοποίησης; Ποιος τα συντηρεί; Έχουμε ακούσει ότι γίνεται εκτός EΕΣΣΤΥ. Ισχύει;

Τι θα γίνει με τον τεράστιο αριθμό βαγονιών της ΓΑΙΟΣΕ, που είναι παρατημένα και «λεηλατούνται;» Είναι δυνατόν να ξεκινήσει το δίκτυο Πελοποννήσου με αυτά, αν χρειαστεί; Μπορούν να κατασκευαστούν ή να επισκευαστούν στα «Ναυπηγεία Σκαραμαγκά», όπως παλιά;

Οι επόμενες ερωτήσεις προς την ΥΠΑ και τον κ. Καμηλάκη ή τον κ. Δριτσάκο. Είναι αρκετή η αύξηση, κατά 60, από 120, στις 180, των ημερών μετακίνησης, εκτός έδρας, του προσωπικού, για τη στελέχωση των περιφερειακών αερολιμένων; Γιατί υπάρχει; Χρειάζεται περαιτέρω στελέχωση; Γιατί υπάρχει καθυστέρηση, στην πλήρωση θέσεων προσωπικού κλάδου ΠΕ2, εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ, που κατατίθεται, με το παρόν, με το άρθρο 72;

Η δεύτερη, μήπως θα πρέπει να υπάρχουν αερολιμενικοί της ΥΠΑ στα 14 αεροδρόμια; Ποιος καταγράφει παράπονα επιβατών για ατυχήματα και για συμβάντα;

Και η Τρίτη, είναι ικανοποιητική η ασφάλεια, σε ότι αφορά στην αεροναυτιλία, στα 14 αεροδρόμια; Ποιος την παρέχει; Ποιος παρέχει σε αυτά πυροσβεστική ασφάλεια;

 Η ερώτηση τώρα για την ΑΠΑ, για τον κ. Τσίτουρα, είναι πόσο πρόσθετη στελέχωση ή απασχόληση, κατά τις νυχτερινές ώρες, στις αργίες, σε 24ωρη βάση, θα χρειαστεί, με βάση το παρόν νομοσχέδιο, αφού δεν δίνεται καμία εκτίμηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους; Μήπως είναι υποστελεχωμένη η ΑΠΑ και μήπως χρειάζονται προσλήψεις;

Μετά για τον κ. Ραυτόπουλο, για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Είναι επαρκείς οι προσλήψεις στον ΟΑΣΑ και στη ΣΤΑ.ΣΥ., θέσεων ειδικότητας οδηγών και τεχνιτών με το παρόν νομοσχέδιο; Γιατί δεν είχε γίνει πιο πριν; Αδιαφορεί το Υπερταμείο; Οι προσλήψεις αυτές είναι πρόσθετες, σε όσες έγιναν μέσα στην πανδημία, με την επιβάρυνση του κράτους, όπως, για παράδειγμα, στα ΚΤΕΛ και στον ΟAΣΑ;

Και η δεύτερη, γιατί δεν έχει προχωρήσει η προμήθεια λεωφορείων; Προωθείται προμήθεια από την Ευρώπη ή θα μπορούσε να κατασκευαστούν και στην Ελλάδα;

Σε ότι αφορά στον Δήμαρχο Χαϊδαρίου, σε σχέση με τον Σκαραμαγκά, το είχαμε προβλέψει, κατά τη συζήτηση της εξαγοράς τους. Φαινόταν ολοκάθαρα από τότε, ότι ο σκοπός της εξαγοράς των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, δεν ήταν καν τα Ναυπηγεία, αλλά η ενέργεια και το και FSRU (Floating Storage and Regasification Unit).

Τέλος, στους αυτοκινητιστές, στον κ. Κασιδιάρη, η αντικατάσταση σε τουριστικές περιοχές των Ε.Δ.Χ. Ταξί. με βανάκια 6 έως 9 θέσεων και η μίσθωση με οδηγό για τρεις ώρες, αναφέρομαι στα άρθρα 80 και 81, προφανώς, πλήττει τον ανταγωνισμό με κλασικά ταξί τριών θέσεων ή με μικρά τουριστικά λεωφορεία. Θεωρείτε ότι είναι δίκαιο; Μήπως είναι δίκαιο και απαντά στην υπερβάλλουσα ζήτηση στην αγορά, όπως, για παράδειγμα, στην κρουαζιέρα;

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ.

Θα ήθελα να κάνω ένα ερώτημα προς τον Πρύτανη και τους Καθηγητές από το Διεθνές Μεσογειακό Πανεπιστήμιο για το θέμα των Γεωπονικών Σχολών και των υπολοίπων Σχολών. Για ποιον λόγο πιστεύουν ότι η Κυβέρνηση διακρίνει σχολή με σχολή; Δηλαδή, για ποιο λόγο όμοιες Σχολές, σε διαφορετικά Πανεπιστήμια, έχουν διαφορετικά δικαιώματα; Ποιο είναι το κίνητρο;

Προς τον εκπρόσωπο του ΙΝΚΑ. Ποιος έχει συμφέρον από τη φίμωση των καταναλωτών που κατήγγειλε; Ποιος κερδίζει από αυτή τη ρύθμιση για τον έλεγχο της έρευνας από καταναλωτικά ινστιτούτα;

Προς τον κ. Καμηλάκη, από την ΥΠΑ, αν έχετε ειδοποιήσει για τους κινδύνους ενός ατυχήματος την πολιτική ηγεσία και αν με βάση αυτές τις ρυθμίσεις οι κίνδυνοι μειώνονται ή αυξάνονται.

Προς τον κ. Λάσκο από το ΣΕΗ. Γιατί η Κυβέρνηση επιλέγει να είναι «αόρατοι» οι τεχνικοί στις πρόβες; Ποιοι ωφελούνται; Να το πάμε και ένα βήμα παραπέρα. Αν ωφελούνται οι θιασάρχες, πώς θα περιγράφαμε την κατηγορία αυτή, αυτή τη στιγμή; Πώς έχουν πρόσβαση στη λήψη αποφάσεων εκ μέρους της Κυβέρνησης;

Προς τον κ. Κεχαγιόγλου. Γιατί η Κυβέρνηση αρνείται να δώσει τα επαγγελματικά δικαιώματα σε αποφοίτους Καλλιτεχνικών Σχολών; Ποιος κερδίζει, αν δεν κατοχυρώνονται αυτά; Ποιος κερδίζει με τις αδήλωτες πρόβες; Τι χαρακτηριστικά έχουν οι θιασάρχες και πώς έχουν πρόσβαση στην Κυβέρνηση; Ποιος κερδίζει από τη διαρροή των προσωπικών δεδομένων;

Προς τον Σύλλογο Ελλήνων Αρχαιολόγων, τον κ. Πασχαλίδη. Κατ’ αρχήν, εκφράζουμε τη συμπαράσταση στους αρχαιολόγους που έχουν δεχτεί «χτυπήματα» και απειλές. Θα ήθελα να ρωτήσω ξεκάθαρα. Αυτό που μας περιγράφει είναι ότι θα λειτουργούν με τον παλιό νόμο, στην πράξη, τα αρχαιολογικά μουσεία, αυτά που ιδρύθηκαν εδώ και 150 χρόνια από τη Δημόσια Αρχαιολογική Υπηρεσία, αλλά θα έχουν τα ιδιωτικά συμβούλια, ιδιώτες στη διοίκηση, δηλαδή, να μην είναι από το ίδιο το μουσείο και να μην γνωρίζουν πώς λειτουργεί αυτό το μουσείο. Θα ήθελα να μας θυμίσει ξανά, αν θα είναι και αμειβόμενοι αυτοί. Τελικά, για ποιον λόγο γίνεται αυτό; Ποιο είναι το κίνητρο της Κυβέρνησης;

Στους μουσικούς αναφέρθηκα, είναι όμοια τα ερωτήματα με το ΣΕΗ και την ΠΟΘΑ.

Σε ότι αφορά στον έτερο εκπρόσωπο για τα θέματα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι και πάλι τα ερωτήματα, αν έχουν ειδοποιήσει για τους κινδύνους ενός ατυχήματος και αν οι ρυθμίσεις αυξάνουν ή μειώνουν αυτούς κινδύνους.

Προς τον Σύλλογο της Αφαίας, τον κ. Σωκράτη Δεληγιάννη. Ο Υπουργός μάς είπε, χθες, στη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου, ότι δεν γνωρίζει αίτηση για εργοστάσιο παραγωγής ενέργειας. Εσείς πώς το μάθατε και δεν γνωρίζει για το σχέδιο αυτό ο Υπουργός; Εσείς από πού πληροφορηθήκατε τα σχέδια του κ. Προκοπίου;

Επίσης, για τον κ. Λυμπερόπουλο και το ΣΑΤΑ. Να μας πείτε, αν δέχτηκε να σας συναντήσει στην κινητοποίησή σας ο νέος Υπουργός Μεταφορών και αν γνωρίζετε, αν έχει συναντήσει την UBER ή άλλους αντίστοιχους ιδιωτικούς οργανισμούς ταξί ή αν πιστεύετε ότι θα τους συναντούσε ο ίδιος ή ο προηγούμενος Υπουργός.

Προς τον κ. Βλασσόπουλο, για τους ανελκυστήρες, θα ήθελα να ρωτήσω, αν έχουμε στοιχεία για ατυχήματα ανά έτος, αν έχουμε απώλειες ζωής σε αυτά τα ατυχήματα και αν φοβάστε ότι η περαιτέρω απαξίωση, που περιγράψατε στο νομοσχέδιο, θα αυξήσει αυτόν τον κίνδυνο.

Επίσης, σε ότι αφορά στον εκπρόσωπο των σιδηροδρομικών, και πάλι τα συλλυπητήρια μας για τους συναδέλφους τους που έχουν χάσει της ζωή τους. Ποιοι, κατά τη γνώμη του, είναι οι κλεπταποδόχοι από το υλικό που κλέβεται; Αν στην κλοπή αυτή οφείλεται η κατάσταση στους σιδηροδρόμους, να μας πείτε ποιοι είναι οι κλεπταποδόχοι και γιατί είναι τόσο δύσκολο η Κυβέρνηση να εντοπίσει τους κλεπταποδόχους και να βάζει μόνο ποινικές ρήτρες γι’ αυτούς που κλέβουν, για τους «μικροδιάβολους». Δηλαδή, ποιοι είναι οι μεγάλοι που κρύβονται πίσω από τους «μικροδιάβολους» και γιατί δεν τους εντοπίζει αυτούς η Κυβέρνηση; Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ και ευχαριστώ, εκ μέρους του ΜέΡΑ25, και τους φορείς για τις τοποθετήσεις τους. Παρακαλώ να μας στείλετε στην Επιτροπή γραπτώς τις παρατηρήσεις σας. Θα ήθελα κι εγώ να κάνω πολλές ερωτήσεις, αλλά, για να είμαι σύντομος, θα περιοριστώ σε μερικές.

Θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση στον κ. Χότζογλου. Είπατε, ότι «μας λείπει εξειδικευμένο προσωπικό». Κάνατε κάποιες προτάσεις. Πώς θα λυθεί το πρόβλημα αυτό, της έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού στη βαριά μας βιομηχανία;

Επίσης, θέλουμε το σχόλιό σας για τις Σχολές Τουριστικών Επαγγελμάτων και για τη Σχολή Μετεκπαίδευσης που δεν έχουν ξεκινήσει. Γιατί; Πότε θα ξεκινήσουν;

Επίσης, είπατε για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, ότι πρέπει να υποχρεωτικές. Ασφαλώς, τις στηρίζουμε.

Επίσης, θα θέλαμε το σχόλιό σας για την επιθεώρηση εργασίας, επιτακτικά, να υπάρχει.

Στον κ. Τσιλίδη, σχετικά με το άρθρο, γιατί δεν τροποποιείται το άρθρο του ν.4093/2012;

Στον κ. Καμηλάκη, σχετικά με τα άρθρα 72 και 74, παρακαλώ να τα σχολιάσετε σύντομα για τις ανάγκες του προσωπικού. Επίσης, πώς σχολιάζετε, κύριε Καμηλάκη, την παρ.3, του άρθρου 73;

Τέλος, στον κύριο Καμηλάκη και στον κύριο Μηνά, το ίδιο ερώτημα και στους δύο. Μιλήσατε για την ασφάλεια των πολιτών. Θα ήθελα να μας σχολιάσετε το θέμα, ότι η Ελλάδα είναι σε ένα στρατηγικό σημείο γεωπολιτικό, σε σχέση με την ασφάλεια της εθνικής μας κυριαρχίας σε όλα αυτά τα αεροδρόμια, στα νησιά και στα σύνορα της Ελλάδας. Για θέματα, λοιπόν, πέρα από την ασφάλεια των πολιτών και το θέμα της εθνικής κυριαρχίας.

 Στον κ. Καχριμάνη και στους άλλους συναδέλφους των Τμημάτων Γεωπονίας, τον κ. Τσίνα, τον συμπατριώτη, τον κ. Κατσαράκη, και την κυρία Παυλούδη. Είμαστε οι πρώτοι που αναδείξαμε το τεράστιο θέμα των γεωπόνων στο νομοσχέδιο, την προηγούμενη εβδομάδα, του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Χαιρόμαστε που το κάναμε αυτό, πραγματικά. Κύριε Καχριμάνη, είπατε, να καταθέσουν τη σωστή τροπολογία. Θα ήθελα να μας πείτε ποια είναι η σωστή τροπολογία, κατά τη γνώμη σας, για να τη στηρίξουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχει τον τίτλο, εκτός «των μέτρων στήριξης των συγγενών, των θανόντων και των πληγέντων» για το «έγκλημα» στα Τέμπη και ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών και έχει πέντε σημεία. Ρωτάμε, λοιπόν, τους εκπροσώπους των σιδηροδρομικών. Αυτά τα πέντε σημεία που έχει εδώ έχουν καμία σχέση με όλα αυτά που εσείς έχετε θέσει ως ζητήματα ασφάλειας, όπως είναι η συντήρηση των γραμμών, η υλοποίηση συνολικά των έργων υποδομής, το ίδιο το σύστημα τηλεδιοίκησης κ.λπ.; Εδώ δεν αναφέρεται πουθενά και τίποτα σε σχέση με όλο αυτό που προκάλεσε το «έγκλημα», εκτός και αν εδώ επιχειρείται να παρουσιαστεί ότι το «έγκλημα» το προκάλεσαν οι κλοπές που έγιναν στο δίκτυο ή αυτοί που αποδέχτηκαν τις κλοπές. Όχι, ότι συμφωνεί κανείς με αυτά, αλλά νομίζω ότι πρέπει να μας πείτε, αν, πράγματι, αυτά είναι τα ζητήματα που θα ενισχύσουν την ασφάλεια των συγκοινωνιών.

Επίσης, μια ερώτηση προς τον κ. Ραυτόπουλο. Βλέπουμε καθημερινά λεωφορεία που είναι «σαπάκια» και η ασφάλεια είναι ζητούμενο. Για παράδειγμα, βλέπουμε πόρτες ανοιχτές, να πέφτουν κομμάτια από την οροφή, κ.λπ.. Υπάρχει ζήτημα με τον στόλο των λεωφορείων; Εδώ δεν υπάρχει τίποτα μέσα στο νομοσχέδιο που να μιλάει για την ασφάλεια των μεταφορών. Και βέβαια, η ασφάλεια των μεταφορών έχει να κάνει και με τα πλοία που και εδώ τα προβλήματα είναι πολύ μεγάλα και γνωρίζουμε ποιες είναι οι συνέπειες, όταν ταξιδεύουν πλοία υπέργηρα, όπως και τα υπέργηρα λεωφορεία που είπαμε και προηγουμένως. Πάνω σε αυτά θα θέλαμε να μας πείτε κάτι.

 Προς τον κ. Παρασκευόπουλο, πώς ξεχωρίζουν τις πρόβες από την παράσταση; Αυτό τι σημαίνει για τους μουσικούς; Ποια είναι η μείωση των αποδοχών τους που θα προκύψει, μέσα από αυτή τη ρύθμιση που έχει το νομοσχέδιο;

Επίσης, προς τον κ. Χότζογλου, εδώ επιχειρείται μία μεγάλη εισαγωγή ξένων εργατών, μιλάνε για 50.000. Πώς αυτοί οι εργαζόμενοι θα πληρώνονται; Θα πληρώνονται με τη συλλογική σύμβαση εργασίας, η οποία δεν έχει γίνει και υποχρεωτική; Και πώς θα γίνει δηλαδή; Θα έχουμε το επόμενο διάστημα μείωση των αποδοχών και επιδείνωση των όρων εργασίας των ίδιων των εργαζομένων στον τουρισμό; Προφανώς, κάτι τέτοιο προκύπτει μέσα απ’ όλη αυτή την προσπάθεια που γίνεται να γίνει εισαγωγή μιας τεράστιας μάζας εργατών φθηνών που θα εργάζονται στον τουρισμό συνολικά.

Επίσης, θα θέλαμε να μας πείτε, αν αυτό το θέμα των προσλήψεων που έχει μέσα το νομοσχέδιο αρκεί για τους σιδηροδρόμους, για τον ΟΣΕ και για την ΟΣΥ; Αν, πράγματι, είναι αυτές που σήμερα είναι αναγκαίες ή είναι μία «σταγόνα» στις μεγάλες ελλείψεις προσωπικού που υπάρχουν σε αυτούς τους τομείς.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα περάσουμε σε έναν δεύτερο κύκλο τοποθετήσεων, με βάση όσα ονόματα ακούστηκαν, δεν επαναλαμβάνω τους φορείς γιατί ακούστηκαν τα ονόματα των εκπροσώπων. Παρακαλώ πολύ όλους, όσο πιο σύντομα μπορούν.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραγεωργόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Εργαζομένων στην Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων(ΣΕΜΟΔ)):** Εμείς αυτό που είπαμε στην πρώτη παρέμβασή μας είναι, ακριβώς, αυτή η διαδικασία. Ξέρετε είναι πολύ δύσκολο, είναι οξύμωρο, όλοι οι φορείς, όταν έχεις μια δεδηλωμένη αδικία, μια δεδηλωμένη ανισότητα, η οποία είναι αποδεκτή από όλους, δηλαδή, από τον Υπουργό Ανάπτυξης, από τους αρμόδιους φορείς, από τους Περιφερειάρχες που κάναμε σχετικές παρεμβάσεις και στις Επιτροπές Παρακολούθησης, όταν είμαστε εμείς που στελεχώνουμε, κατά ένα 60% τις Διακριτικές Αρχές και τις Ειδικές Υπηρεσίες, που περνάει μέσα από εμάς όλη αυτή η διαδικασία και η επίτευξη των στόχων, να βλέπεις και τις διαβεβαιώσεις, επίσης, του Υπουργού Ανάπτυξης, ο οποίος έχει διατείνει επανειλημμένως δημόσια, «ότι το θέμα σας δεν έχει να κάνει με κάτι που ζητάνε φορείς και δεν είναι κάτι που έχει να κάνει με μισθολογικές απολαβές ή με αυξήσεις, έχει να κάνει με μία άρση ανισότητας, με μία αποκατάσταση της δικαιοσύνης», να μην δίνεται μία λύση.

Και βλέπουμε, λοιπόν, ότι μέσα στο νομοσχέδιο, για το οποίο μας είχαν διαβεβαιώσει ότι θα εισαχθεί η αντίστοιχη ρύθμιση, δεν υπάρχει αυτή η ρύθμιση. Αυτό εμείς καταδείξαμε, αυτό εμείς περιμένουμε. Μάλιστα, όταν μιλάμε για μισθούς των εργαζομένων της ΜΟΔ, σε όλη την Ελλάδα, για ίση αμοιβή, για ίση εργασία, αυτοί είναι συγχρηματοδοτούμενοι. Είναι, εξαιρετικά, οξύμωρο οι μισθοί μας να συμβάλλουν στην απορρόφηση των κονδυλίων, να μην επιβαρύνουμε καθόλου τον Κρατικό Προϋπολογισμό και παρ’ όλα αυτά να βλέπουμε αυτό «το τρένο να φεύγει συνέχεια», το λέω έτσι με μια πικρή διαπίστωση και με τα πρόσφατα τραγικά συμβάντα «και να μην σταματάει στον προορισμό που θα έπρεπε να είναι». Δηλαδή, θα έπρεπε αυτό το κομμάτι να έχει λήξει, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, και έχει φτάσει και η υπομονή μας και η ανοχή μας στο απροχώρητο.

Εμείς κατεδείξαμε στην Αρχή, ότι πρέπει, επιτέλους, η πολιτική ηγεσία σε θέματα αξιοπιστίας και συνέπειας να επιδεικνύει και την ανάλογη πολιτική βούληση, τις δεσμεύσεις της να τις υλοποιεί. Αυτό μας δημιουργεί αυτή την πολύ μεγάλη ανασφάλεια, την πολύ μεγάλη ανησυχία και περιμένουμε, έστω και την τελευταία στιγμή, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο να διορθωθεί αυτή η αδικία. Μάλιστα, σε μία διάρκεια της ζωής της ΜΟΔ, η οποία πηγαίνει δύο προγραμματικές περιόδους μπροστά, δεν μπορούμε να συνεχίσουμε στο ίδιο καθεστώς.

Ξέρετε και οι Αξιωματούχοι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στους οποίους έχουμε υποβάλλει σχετικά υπομνήματα, έχουν αποδεχθεί και έχουν χαιρετίσει το δίκαιο αίτημά μας και μάλιστα είναι εκείνοι, οι οποίοι, ουσιαστικά, πληρώνουν. Δεν έχει να κάνει, ούτε με δαπάνες του ΠΔΕ, ούτε με δαπάνες του Κρατικού Προϋπολογισμού. Έχει να κάνει, απολύτως, με κονδύλια συγχρηματοδοτούμενα, τα οποία συμβάλλουν και στην απορρόφηση. Επομένως, όταν φτάνουμε σε αυτό το σημείο που εμείς θεωρούμε, ότι το στελεχιακό δυναμικό που είναι υψηλών προδιαγραφών και πολύ υψηλής εμπειρίας, για πάρα πολλά χρόνια, -πολλοί από εμάς είμαστε είκοσι χρόνια στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, από το 2ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης μέχρι την τωρινή προγραμματική περίοδο, όλοι οι αρμόδιοι φορείς όπου έχουμε πάει, όπου συμβάλλουμε, όπου συμμετέχουμε, όπου συλλειτουργούμε, έχουν εξάρει τη συμβολή των εργαζομένων τους της ΜΟΔ-, αυτό το θεωρούμε πολύ θλιβερό, όπως κατέδειξε προηγουμένως ο Αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ και το έχουν καταδείξει και όλα τα υπόλοιπα κοινοβουλευτικά κόμματα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΣΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Βιοτεχνών Εγκαταστατών Συντηρητών Ανελκυστήρων (ΠΟΒΕΣΑ)):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Όσο μπορώ πιο σύντομα θα απαντήσω, γιατί τέθηκαν ουσιαστικά και πολλές ερωτήσεις. Οι ανελκυστήρες είναι, περίπου, 750.000 στην Ελλάδα, οι 400.000 είναι, περίπου, καταγεγραμμένοι, οι 250.000, περίπου, είναι πιστοποιημένοι. Οι υπηρεσιακοί παράγοντες αρνούνται να περάσουμε στην απλή καταγραφή, για να δούμε ακριβώς πόσοι είναι οι ανελκυστήρες και πού βρίσκονται αυτοί. Δεν υπάρχει καμία σχέση των οικείων δήμων, που είναι καταχωρημένοι δήμοι με τις περιφερειακές ενότητες που είναι οι άδειες των επαγγελματιών των επιχειρήσεων. Γι’ αυτό κάνουμε την επίκληση να έρθουν όλα σε ένα δημόσιο φορέα. Το 2019 - 2020 είχαμε 12 ατυχήματα, αν μπορεί να θεωρηθεί ατύχημα η απώλεια κάτω μέλους, που έγινε συγκόλληση στο Ρίο. Υπήρχαν τρία θανατηφόρα στην Αθήνα, ένα στις Σέρρες, ένα στο Αίγιο ένα, στην Κρήτη κλπ.

Δυστυχώς, γίνεται μία απαξίωση του επαγγέλματος, γιατί το επάγγελμά μας είναι το μοναδικό στην Ελλάδα που είναι αδειοδοτημένο, ρυθμισμένο, δομημένο και στεγασμένο και η απαξίωση γίνεται με την τεχνική επαγγελματική εκπαίδευση, αλλά και με τις συμβάσεις έργου που περνάνε στις συντηρήσεις των ανελκυστήρων.

Ένα απλό παράδειγμα, για να καταλάβουμε, ότι οι ανελκυστήρες δεν λειτουργούν, σε σχέση και με το προσωπικό αλλά και με την παρανομία κάποιων επιχειρήσεων που δεν έχουν άδεια, δηλαδή, είναι ότι δύο πρόσωπα αδειοδοτημένα από το κράτος έχουν την δυνατότητα να συντηρήσουν 240 ανελκυστήρες. Όταν, λοιπόν, μία επιχείρηση 300, 400, 500 ανελκυστήρων έχει σήμερα καταγεγραμμένους η Περιφέρεια που ανήκει η επιχείρηση 20 και 30 ανελκυστήρες, οι υπόλοιποι ανελκυστήρες δεν συντηρούνται, παρά μόνο επιβλέπονται κάπου κάπου από τα δύο αυτά άτομα.

Ο στόχος θεωρούμε ότι είναι η ολιγοπώληση του επαγγέλματος με τον ασφυκτικό οικονομικό εναγκαλισμό των καταναλωτών και τη δυνατότητα που αφαιρούν από τον κάθε καταναλωτή να επιλέξει τον συνεργάτη του, τον συντηρητή που θα κάνει τη μηνιαία συντήρηση, αφού έχει πιστοποιήσει, έχει καταχωρήσει τον ανελκυστήρα στον οικείο δήμο, με τον προβλεπόμενο, όμως, αριθμό εργαζομένων, σε σχέση με τον αριθμό συντηρημένων ανελκυστήρων, στοιχεία τα οποία, όμως, βρίσκονται τα μεν στους Δήμους, τα δε στις Περιφέρειες. Γι’ αυτό κάνουμε επίκληση όλα αυτά και το ενιαίο μητρώο ανελκυστήρων να έρθουν σε έναν, δημόσιου χαρακτήρα, φορέα, για να μπορεί να ελεγχθεί η νομιμότητα κάθε επιχείρησης με το απαιτούμενο νόμιμο προσωπικό, όπως προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία, για να υπάρχει μηνιαία συντήρηση και η διασφάλιση της σωματικής ακεραιότητας των επιβατών. Θυμίζω ότι έχουμε, περίπου, 6,5 εκατομμύρια μετακινήσεις την ημέρα επιβατών, αλλά και του τεχνικού προσωπικού.

**Δεν ανακοινώνονται σοβαρά ατυχήματα και δυστυχήματα, όπως σας ανέφερα το προηγούμενο, με την αποκοπή ακραίου μέλους, στο οποίο έγινε η συγκόλληση στο Ρίο και με την παρέμβαση εταιρειών σε κεντρικά κτίρια. Δεν χρειάζεται να τα ονοματίσω. Γίνονται άμεσες παρεμβάσεις των μεγάλων εταιρειών, των εταιριών που έχουν ιδιοκτησία των κτιρίων σε ιδιωτικά νοσοκομεία και αποκαθίστανται ακόμα και τουρίστες που έχουν έρθει για διακοπές και αυτά όλα δεν δημοσιοποιούνται.**

**Είναι ένα επάγγελμα με μεγάλη επικινδυνότητα που δεν γνωρίζουν, ούτε οι καταναλωτές, αλλά δεν θέλει να αναγνωρίσει και να το εφοδιάσει με τέτοιες ασφαλιστικές διατάξεις το Υπουργείο Ανάπτυξης. Ευχαριστώ πολύ.**

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)): Στα ερωτήματα που δεχτήκαμε, θα ήθελα να πω ότι αυτά έχουν γίνει γνωστά, τουλάχιστον, τα τελευταία δώδεκα-δεκατρία χρόνια, σε όλα τα πολιτικά κόμματα και στις κυβερνήσεις που πέρασαν στην Ελλάδα. Άρα, τα κόμματα θα πρέπει να δώσουν απαντήσεις και οι διοικήσεις των εταιρειών.**

**Στην ερώτηση που έκανε ο κ. Βιλιάρδος για την Επιτροπή Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, είχαμε τοποθετηθεί στην προηγούμενη Επιτροπή Παραγωγής Εμπορίου που είχε γίνει για το συγκεκριμένο θέμα.**

**Για τον κ. Κατσώτη που είπε, αν αυτά που είναι σήμερα στην ημερήσια διάταξη στο σχέδιο νόμου, αν συμφωνούμε. Βεβαίως, συμφωνούμε, αλλά διαφωνούμε με ότι δεν είναι τα αίτια αυτά που είπε ο κ. Κατσώτης, αυτά που ψηφίζετε σήμερα, για να είμαστε ξεκάθαροι.**

**Ευχαριστώ πολύ.**

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

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Σωματείου Τεχνικών και Εργαζόμενων ΟΑΣΑ – ΟΣΥ): Σε ότι αφορά στις προσλήψεις, θα ήθελα να πω ότι οι τελευταίες προσλήψεις που έγιναν στην ΟΣΥ ήταν το 2007. Το 2014, πήραμε 367 οδηγούς και 56 τεχνίτες. Η εταιρεία το 2007, αριθμούσε 8.400 εργαζόμενους. Σήμερα, αριθμεί 4.800. Αντιλαμβάνεστε ότι, όπως είπε ο κ. Κατσώτης, είναι «μία σταγόνα στον ωκεανό».**

**Χρειαζόμαστε πολύ περισσότερες προσλήψεις, προκειμένου να καλύψουμε το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο και να σταματήσουν να δουλεύουν οι οδηγοί και οι τεχνίτες στα ρεπό τους, προκειμένου να βγάλουν το συγκοινωνιακό έργο, γιατί αυτό ανεβάζει και το κόστος της εταιρείας, όπως αντιλαμβάνεστε γιατί δουλεύουν τα ρεπό.**

 **Το δεύτερο, που είπε ο κ. Κατσώτης, είναι το θέμα με τα λεωφορεία που βλέπουμε με ανοιχτές πόρτες στους δρόμους του λεκανοπεδίου, με «σαπάκια», να πέφτουν οι οροφές, κ.λπ.. Αυτό δεν συμβαίνει με τα λεωφορεία των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών. Αυτά είναι λεωφορεία των ΚΤΕΛ, τα οποία ήρθαν στη ζωή μας με την πανδημία, πριν από δύο χρόνια, όπου μετά από τρεις αλλεπάλληλες αρνητικές αποφάσεις από το Ελεγκτικό Συνέδριο, η 4η απόφαση ήταν θετική και δόθηκε παράταση για ένα έτος, που τελειώνει τον Δεκέμβριο του 2023. Όμως, όπως έχουμε ενημερωθεί, τόσο από τον ΟΑΣΑ, όσο και από τους ίδιους, είναι το γεγονός, ότι το 25% του συγκοινωνιακού έργου, μετά το πέρας της σύμβασης των ΚΤΕΛ, θα πάει στους ιδιώτες. Εννοώ ότι έχουν δείξει ενδιαφέρον, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα που έχουν δει το φως της δημοσιότητας, οι ιταλικές δημόσιες μεταφορές, όπως και οι κοινοπραξίες των ΚΤΕΛ.**

**Εμείς αυτό που ζητάμε και απαιτούμε από τη σημερινή Κυβέρνηση και από την αυριανή, οποιαδήποτε προκύψει, είναι οι δημόσιες συγκοινωνίες, να παραμείνουν δημόσιες, προκειμένου να παρέχουν, όπως γνωρίζετε όλοι σας πολύ καλά, με ασφάλεια το συγκοινωνιακό έργο στους επιβάτες. Να τους μεταφέρουν με ασφάλεια στον προορισμό τους και να τους επιστρέφουν στο σπίτι τους με ασφάλεια.**

**Και το τελευταίο που θέλω να πω, είναι το γεγονός ότι δεν έχουν συμπεριληφθεί οι υπογραφές, τόσο του Υπουργού Μεταφορών, του κ. Καραμανλή, όσο και οι αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου. Αναφέρομαι για να μάθετε όλοι, ότι πρόκειται για αυξήσεις στη μισθοδοσία των εργαζομένων, οι οποίες φθάνουν το ύψος του 1,09 ευρώ την ημέρα. Γι’ αυτό πρόκειται, αυτό δεν έχετε συμπεριλάβει μέσα στο νομοσχέδιο και καλώ την Κυβέρνηση, αλλά και όλα τα κόμματα, όλους τους Βουλευτές, να κατατεθεί τροπολογία στο νομοσχέδιο αυτό και να συμπεριλάβει τη συμφωνία που κάναμε με το Υπουργείο Μεταφορών.**

**Σας ευχαριστώ πολύ.**

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

**ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ)): Σε ότι αφορά στην αντικατάσταση σε επταθέσια σε εννιαθέσια, να σας ενημερώσω ότι είναι η μόνη χώρα στην Ευρώπη που δεν το επιτρέπει. Εδώ και πενήντα χρόνια, σε όλη την Ευρώπη, το ταξί κυκλοφορεί με πέντε έως εννέα θέσεις. Υπάρχει Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι η αστική μεταφορά ανήκει στο ταξί, από πέντε έως εννέα θέσεις. Γι’ αυτό ζητάμε αυτό να εφαρμοστεί σε όλη την Ελλάδα.**

**Σε ότι αφορά στα ενοικιαζόμενα, μετά οδηγού, αυτή η υπηρεσία εισήχθη με τον ν.4093/2012, όχι με σκοπό να κάνει αστική μεταφορά, αλλά για άλλους λόγους. Είχε 12ωρη σύμβαση, για να εξυπηρετεί τον υψηλό τουρισμό. Είχε 12ωρη σύμβαση, μετά πήγε 6ωρη, μετά πήγε 3ωρη και κατέληξε να πάει στο μισάωρο στα νησιά. Να έχει τεράστιο ανταγωνισμό με το ταξί και να έχουν δημιουργηθεί 100.000 θέσεις ταξί σε όλα τα νησιά.**

**Γι’ αυτό ζητάμε άμεσα την απόσυρση του άρθρου 11, που δίνει το δικαίωμα από τέσσερις μήνες που ήταν το μισάωρο στα νησιά, να το πάει τώρα η Κυβέρνηση σε οκτώ.**

**Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.**

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

**ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ)): Θα μιλήσω, επί της ουσίας, στα θέματα αυτά. Ξέρετε εμείς οι αερολιμενικοί είμαστε ένα προσωπικό που διαπιστώνει, ότι τηρούνται οι διεθνείς κανόνες ασφαλείας και η εθνική και η ευρωπαϊκή Νομοθεσία. Ετέθη το ερώτημα, αν είμαστε αρκετοί και αν η ασφάλεια απειλείται στα αεροδρόμια από δω και πέρα. Ναι. Ξεκάθαρα και κατηγορηματικά, απειλείται η ασφάλεια από εδώ και πέρα, γιατί δεν θα υπάρχει κανείς, πλέον, στο αεροδρόμιο, ο οποίος θα διαπιστώνει, αν τηρούνται οι διεθνείς κανόνες ασφαλείας και η εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, η αεροπορική νομοθεσία. Ξεκάθαρα πράγματα. Όταν βλέπαμε εμείς παραβάσεις, επιβάλαμε πρόστιμα και διορθώνονταν πολλά πράγματα. Αυτή τη στιγμή, δεν θα υπάρχει τίποτα και κανένας. Και μάλιστα, το χειρότερο, στα αποκαΐδια των Τεμπών, δεκαεπτά ημέρες μετά αυτό που συνέβη στα Τέμπη, ήρθε χαρτί από τη Διοίκηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που μας αφαιρεί οποιαδήποτε εποπτική και ελεγκτική αρμοδιότητα. Αυτό είναι το πόσο πολύ σκεπτόμαστε την ασφάλεια των πολιτών και τα «κροκοδείλια δάκρυα».**

**Σε επόμενες ερωτήσεις, για το εάν είναι αρκετό το προσωπικό; Ήμασταν 320 άτομα, πριν από μερικά χρόνια, αυτή τη στιγμή, είμαστε 160 για 40 αεροδρόμια, συν τα πεδία προσγείωσης, συν τα ελικοδρόμια, συν όλα αυτά.**

**Το άρθρο 74, έχει ως τίτλο «ενίσχυση περιφερειακών αερολιμένων με προσωπικό επιχειρησιακών κλάδων». Και τι διαπιστώνουμε εμείς; Εμείς αυτό που περιμέναμε, ήταν να γίνουν προσλήψεις, αλλά αντί αυτού διακρίνουμε μία ρύθμιση, όπου θα πρέπει ο εργαζόμενος, επί μισό έτος, να λείπει από τη θέση του που φαίνεται να μην μας απασχολεί πώς θα καλυφθεί η κενή θέση. Για άλλη μια φορά, κανένας σχεδιασμός, αλλά πρόχειρες προσωρινές λύσεις. Γιατί άραγε;**

**Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας πάντα ήταν οικονομικά εύρωστη. Όπως είπαμε, λοιπόν, η ΥΠΑ ήταν εύρωστη. Μήπως, όμως, επειδή δεν πιάνει εδώ το «αφήγημα» της οικονομικά προβληματικής υπηρεσίας, που, δήθεν, επιβαρύνει, μήπως υπάρχει τελικά σχέδιο, διαλύοντας το προσωπικό, να επικαλεστεί η Κυβέρνηση ανεπάρκεια δημοσίου και ανάγκη ιδιωτικοποίησης, ώστε να διαλυθεί και η ΥΠΑ, που συνεισφέρει πολλά στον Κρατικό Προϋπολογισμό;**

Πραγματικά, μάς εκπλήσσει, για το επόμενο άρθρο που ρωτήθηκα που αφορά στις προσλήψεις στην αεροναυτιλία, είναι ολοφάνερο μετά από τέσσερα χρόνια διακυβέρνησης από τη Νέα Δημοκρατία, δεν μπορούσε να γίνει ένας διαγωνισμός και τώρα με «σπασμωδικές» κινήσεις αναζητεί προσωπικό από το πρώτο έτος διακυβέρνησης της χώρας από την προηγούμενη Κυβέρνηση, το 2015. Πώς λέγεται αυτό; Αποτελεσματικό Επιτελικό Κράτος;

Ρωτήθηκα, επίσης, για το τι συμβαίνει με τα θέματα ασφάλειας, όπως είναι στρατιωτικά ζητήματα, κ.λπ., στα αεροδρόμια μας. Ένα επισημαίνω μόνο, ότι στη Μυτιλήνη, στη Σάμο, στη Χίο, στα ακριτικά αυτά νησιά μάς διοικεί η Fraport, στα αεροδρόμια. Αντίστοιχα, στο Αεροδρόμιο της Αττάλειας πάλι είναι η Fraport παρούσα. Δεν θα έπρεπε να είναι παρούσα η κρατική παρουσία, ώστε να επιληφθεί σχεδίων, όπως είναι τα ΠΣΕΑ, το Σχέδιο Ίκαρος; Όταν θα έρθει, δηλαδή, ο στρατός, η Πολεμική Αεροπορία στο αεροδρόμιο δεν θα πρέπει κάποιος να τους καθοδηγήσει στο αεροδρόμιο, εκεί όπου θα πρέπει να εξαφανιστεί η Fraport, σε περίπτωση που συμβεί κάποιο τέτοιο ατυχές πολεμικό γεγονός;

Ρωτηθήκαμε, επίσης, αν έχουμε ειδοποιήσει την πολιτική ηγεσία. Με επιστολή έχουμε ειδοποιήσει και τον Πρωθυπουργό και τον Υπουργό Επικρατείας, που σήμερα είναι και Υπουργός Μεταφορών και τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης και τους Βουλευτές, κατά καιρούς και τα Κόμματα, όλη την Πολιτεία, γιατί τον έλεγχο και την ασφάλεια δεν θέλουμε να τα συζητάμε, αφού συμβεί κάτι. Έχουμε, ήδη, ατυχήματα στα αεροδρόμια μικρής έκτασης. Δεν θέλουμε να μιλάμε ξανά, αν συμβεί κάτι μεγάλο. Θυμίζω ότι είχε πέσει αεροσκάφος στην Κρήτη και δεν εμφανίστηκε κανείς από τις Αρχές, αυτές που τώρα δημιουργήθηκαν και που είναι μόνο στην Αθήνα και όχι στα αεροδρόμια, για, περίπου, έναν μήνα.

Αυτά για να ξεκαθαρίσουμε ποια είναι η κατάσταση. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΧΟΥΡΙΤΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Καταναλωτών της Γενικής Ομοσπονδίας Καταναλωτών Ελλάδας.(ΙΝΚΑ/ΓΟΚΕ)):** Δεν άκουσα την ερώτηση, γιατί ήμουν εκτός γραφείου, οπότε, αν υπάρχει η δυνατότητα να επαναληφθεί η ερώτηση για να απαντήσω καλώς. Διαφορετικά, θα επιμείνω, κύριε Πρόεδρε ,στο ότι πρέπει να αποσυρθεί το νομοσχέδιο, διότι δεν μπορεί να βάζουμε περιορισμό στον έλεγχο των οργανώσεων καταναλωτών, όταν το ίδιο το κράτος δεν χρηματοδοτεί τις οργανώσεις, παρά μόνο θέλει να τις ελέγχει. Θεωρούμε ότι αυτό είναι μία «φίμωση». Άλλωστε, γνωριζόμαστε από πολύ παλιά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Γνωριζόμαστε και ξέρετε ότι τα γνωρίζω πάρα πολύ καλά αυτά τα θέματα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΧΟΥΡΙΤΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Καταναλωτών της Γενικής Ομοσπονδίας Καταναλωτών Ελλάδας (ΙΝΚΑ/ΓΟΚΕ)):** Ακριβώς, επειδή τα ξέρετε, νομίζω ότι η ελευθερία του λόγου είναι το υπέρτατο αγαθό στη Δημοκρατία. Αυτό θέλουμε να διατηρηθεί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εν πάση περιπτώσει, χωράει πολλή συζήτηση εδώ αλλά δεν είναι της παρούσης. Ας μείνουμε στην καλή σχέση που έχουμε και πάμε παρακάτω.

Τον λόγο έχει ο κ. Παρασκευόπουλος.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Μουσικού Συλλόγου (ΠΜΣ)):** Αυτό που ήθελα να πω, είναι ότι αυτό που είναι σημαντικό και ρωτήθηκε για το ζήτημα των προβλημάτων που δημιουργεί η διαφοροποίηση της πρόβας από τον χρόνο της παράστασης, είναι το εξής. Ένας μουσικός που ετοιμάζει μία παράσταση σε ένα νυχτερινό κέντρο, σε μία μουσική σκηνή, έναν με δύο μήνες πριν, εγκαταλείπει, σχεδόν τα πάντα, και αφιερώνεται στην διαδικασία της πρόβας. Εγκαταλείπει άλλες επαγγελματικές του υποχρεώσεις, εγκαταλείπει, πολλές φορές, και την ίδια του την οικογένεια και ετοιμάζει αυτό το πρόγραμμα που θα παρουσιάσει. Αν αυτή η διαδικασία που, όπως σας λέω και περιγράφω, είναι επίπονη και μακρόχρονη, μπορεί να σταματήσει, όπως δίνει τώρα το νομοσχέδιο αυτή τη δυνατότητα και να μην προχωρήσει στην παράσταση, χωρίς να μπορεί να διεκδικήσει ο εργαζόμενος ποσά υπερημερίας, αυτό δημιουργεί ένα τεράστιο πρόβλημα. Καταλαβαίνετε είναι μία «συντριβή» μιας δουλειάς ενός διμήνου, που, ουσιαστικά, δεν πληρώνεται και αποσκοπούσε σε μία δουλειά που θα ήταν μέσα στους επόμενους δυο, τρεις, τέσσερις, πέντε, οκτώ μήνες. Αυτή είναι μία απαράδεκτη διάταξη που «χτυπάει» το επάγγελμά μας, ακόμη περισσότερο.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής(ΣΑΤΑ)):** Θα δώσω μία απάντηση στον κ. Αρσένη. Πρώτον, εμείς ζητήσαμε να συναντηθούμε στην απεργία με τον κ. Παπαδόπουλο ή τον κ. Γεραπετρίτη, αλλά δεν μας έκαναν τη χάρη να συναντηθούμε, δυστυχώς. Ξέρω πολύ καλά, ότι με τις πολυεθνικές το Υπουργείο έχει άμεσες επαφές, όπως και με την UBER και με την πρώην BEAT, η οποία έχει ζητήσει αυτά που ζητάει και ο κλάδος πλέον και έχει αλλάξει τις θέσεις της. Δηλαδή, να είναι όλοι εγγεγραμμένοι, ως πολυεθνικές μεταφορικές εταιρείες, στο Υπουργείο Μεταφορών και να πληρώνουν τους φόρους στη χώρα μας, αλλά, δυστυχώς, αρνείται το Υπουργείο, προστατεύοντας την κάθε UBER και την κάθε εφαρμογή.

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

**ΛΥΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΙΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ελληνικών Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (FedHATTA):** Δέχθηκα ερώτηση από τον κ. Λογιάδη και θα απαντήσω. Όντως, το άρθρο 81 και η παράγραφος, στην οποία αναφερόμαστε στον ν.4093/2012, που κακώς αναφέρει στην περιγραφή τα «ενοικιάσεις αυτοκινήτων, γραφεία ταξιδιών και συνεταιριστές αυτοκινητιστές» να έχουν το δικαίωμα να έχουν ένα mini van και επειδή αναφέρθηκε το όνομα του επαγγέλματός μας από τους δυο αγαπητούς Προέδρους εκπροσώπους των ταξί, εγώ δεν το έκανα αυτό, πρέπει να απαντήσουμε.

 Πρώτον, το 30% των ταξί δουλεύουν όλο τον χρόνο, σε όλη την Ελλάδα, με γραφεία ταξιδιών και παίρνουν εντολή voucher να παραλαμβάνουν τους πελάτες μας. Αυτό πιστεύω το γνωρίζετε και δεν το αμφισβητείτε. Το ότι 500 αυτοκίνητα, όπως αναφέρεστε, σας καταστρατηγούν το έργο, κάνετε λάθος. Στην Ευρώπη και στην Αμερική και σε όλο τον κόσμο επιτρέπεται. Είναι μεταφορικό μέσο για τη δουλειά μας και έχουμε το δικαίωμα να το ασκήσουμε και δεν θα μας το απαγορεύσει κανείς.

Θα ήθελα, όμως, επίσης να τονίσω, μιας και αναφέρεστε στον κλάδο μας, με ποιο δικαίωμα τα ταξί έχουν site και πωλούν εκδρομές στους Δελφούς; Με ποιο δικαίωμα πουλάνε transfer στο εξωτερικό και δεν είναι γραφεία, να έχουν my data, να δηλώνουν το έσοδο και τον ΦΠΑ και ασκούν το επάγγελμα και θέλετε να μονοπωλήσετε για εσάς; Καλά κάνετε να υπερασπίζεστε το επάγγελμά σας και συμφωνώ και το δέχομαι, αλλά μην κατηγορείτε εμάς που φέρνουμε τον τουρισμό στην Ελλάδα και αντί να μας ευγνωμονείτε, να μας κατηγορείτε ότι σας παίρνουμε το έργο. Αυτό είναι λάθος.

Επίσης, μιλάτε συνέχεια για την UBER. Εμένα δεν μου πέφτει λόγος, αλλά, εδώ και τρία χρόνια, που έφυγε η UBER, κάποιοι άλλοι το κάνουν την UBER. Το ξέρετε καλύτερα από εμένα και δεν θα το πω δημόσια.

Αναφερθήκατε στον κ. Παπαδόπουλο και στον πρώην Υπουργό, τον κ. Καραμανλή. Ναι, όταν βγαίνατε εσείς από τη σύσκεψη, έμπαινα εγώ. Άρα και εσείς τους συναντούσατε και εγώ τους συναντούσα και αυτή η τροπολογία που είναι στο άρθρο 81, που θέλετε να έχετε mini van, με ποια άδεια κυκλοφορείτε; Red a Car δεν είστε, γραφείο ταξιδιών δεν είστε, αυτά τα αυτοκίνητα πώς χαρακτηρίζονται; Ενώ στο άρθρο 80, που είναι για όλη την Ελλάδα, έχετε δικαίωμα να κάνετε mini van και μία υποχρέωση έχετε και τα υπάρχοντα διαδρομικά αυτοκίνητα, όπως σε όλο τον κόσμο γράφουν επάνω taxi van, εσείς δεν το γράφετε. Ήταν στην αρχή λίγο κίτρινο ανοιχτό το χρώμα και έγιναν μαύρες λιμουζίνες με κίτρινες πινακίδες.

 Δεν μπορεί να τα θέλετε όλα δικά σας. Κάντε τη δική σας δουλειά κι εμείς να κάνουμε τη δική μας.

Θέλω, επίσης, κλείνοντας να πω, ότι το δικό μας επάγγελμα είναι ανοιχτό επάγγελμα. Όποιος θέλει, ασκεί το επάγγελμα. Ακόμη και τα ΚΤΕΛ. Έχουν βγάλει άδειες γραφείων ταξιδίων. Αποχαρακτηρίζουν τα λεωφορεία και κάνουν τη δουλειά τους. Και λένε, ότι εμείς τους ενοχλούμε. Τελικά, γιατί πρέπει να ενοχλούν αυτοί που παράγουν έργο στην ελληνική οικονομία και στο ΑΕΠ 5 δις, σε αντίθεση με τους άλλους που δεν παράγουν έργο;

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

**ΜΗΝΑΣ ΚΩΣΤΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ))**: Δέχτηκα μία ερώτηση από τον κ. Λογιάδη, σχετικά με την ασφάλεια. Πρέπει να διευκρινίσω, ότι δεν είναι ασφαλείς οι πτήσεις στην Ελλάδα σήμερα. Είπα, ότι δεδομένου του μεγάλου αριθμού συνταξιοδοτήσεων και των μη προσλήψεων, εδώ και τουλάχιστον δεκαπέντε χρόνια, πρέπει να γίνουν άμεσα προσλήψεις προσωπικού υλικοτεχνικού εξοπλισμού. Λύση στην οικονομική εμπλοκή που έχει η υπηρεσία μας και νομοθετικές ρυθμίσεις εξαίρεσης διαδικαστικών, για να γίνει πιο «ευλύγιστη» η υπηρεσία γιατί αφορά αεροπορικό έργο. Όπως γνωρίζετε, όλα τα αεροπλάνα δεν μπορούν να περιμένουν στον αέρα. Είπαμε ότι κρατάμε τα αεροδρόμια ασφαλή με το φιλότιμο των εργαζομένων που κάνουν δύο και τρεις ειδικότητες ο καθένας και με «το χέρι στην τσέπη», να το πω πιο λαϊκά. Αυτό δεν μπορεί να συνεχιστεί για πάντα. Κάποια στιγμή θα έρθουμε στο μηδέν, αλλά αυτή τη στιγμή είμαστε ασφαλείς, αλλά δεν θα μπορούμε να είμαστε για πάντα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ (Εκπρόσωπος του Εξωραϊστικού Περιβαλλοντικού Συλλόγου Κάτω Αφαίας Σκαραμαγκά Χαϊδαρίου**): Ρώτησε ο κ. Αρσένης από πού πληροφορηθήκαμε, ότι ο κ. Προκοπίου πρόκειται να εγκαταστήσει μονάδα ηλεκτροπαραγωγής στον Σκαραμαγκά. Στο Mononews λέει ότι «τώρα κοιτάμε για ενέργεια» και αναφέρεται στη μονάδα ηλεκτροπαραγωγής στον Σκαραμαγκά. Επίσης, από την παράδοση του Ναυπηγείου, προ ημερών, από τον κ. Σταϊκούρα και τον κύριο Άδωνι Γεωργιάδη στον κ. Προκοπίου, έγιναν και εκεί δηλώσεις σχετικά με τη μονάδα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Προφανώς, αυτές τις ξέρει ο κ. Αρσένης. Δεν χρειάζεται να τις πείτε.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ (Εκπρόσωπος του Εξωραϊστικού Περιβαλλοντικού Συλλόγου Κάτω Αφαίας Σκαραμαγκά Χαϊδαρίου**): Επειδή με ρώτησε, ήθελα να απαντήσω.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΧΑΓΙΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Θεάματος - Ακροάματος)**: Δεχθήκαμε μία σειρά ερωτήσεων από τον κ. Αρσένη. Για το Μητρώο Απασχολούμενων στον Πολιτισμό έχουμε πολλές ερωτήσεις. Ποια είναι η σκοπιμότητα; Δεν φαίνεται από το σχέδιο νόμου, έτσι όπως έχει αποτυπωθεί. Δεν κατοχυρώνονται δικαιώματα, όπως έχει δεσμευτεί, κατ’ επανάληψη, το Υπουργείο Πολιτισμού. Επιπλέον, πλατφόρμες υπάρχουν για πληροφόρηση των στοιχείων. Υπάρχουν από τον ΕΦΚΑ, από την ΕΡΓΑΝΗ, από το σύστημα ΑΤΛΑΣ. Μπορούν να μπαίνουν οι εργαζόμενοι μέσα και να παίρνουν όλη την πληροφορία. Δεν καταλαβαίνουμε, γιατί να υπάρξει άλλη μια πλατφόρμα. Γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά, ότι προσωπικά στοιχεία διαρρέουν. Δεν υπάρχει μελέτη εκτίμησης αντικτύπων. Δηλαδή, το πώς θα προστατεύονται τα προσωπικά δεδομένα από το Μητρώο Απασχολούμενων στον Πολιτισμό.

Σε άλλο ερώτημα, για το ποιοι θα ωφεληθούν από αυτές τις ρυθμίσεις, που είναι το άρθρο 106 του σχεδίου νόμου, θα ωφεληθούν οι εργοδότες, οι οποίοι εισηγούνται αυτές τις ρυθμίσεις, εδώ και χρόνια. Δηλαδή, οι εργοδότες θα ωφεληθούν και από τη μερική απασχόληση που μετατρέπονται οι συμβάσεις και από την αποκοπή της παράστασης από την πρόβα, από τον διαχωρισμό, λοιπόν- και από το ότι δεν περιλαμβάνονται οι τεχνικοί. Να πούμε σε αυτό το σημείο, ότι οι τεχνικοί στα ζωντανά οπτικοακουστικά θεάματα, αλλά και στον κινηματογράφο, τα τελευταία χρόνια, έχουν υποστεί πολύ μεγάλα εργατικά ατυχήματα, ακόμη και θανατηφόρα. Αυτά με τον αποχαρακτηρισμό τους και με την εργασία, πλέον, με μπλοκάκι ή με δελτίο παροχής υπηρεσιών, ξέρουμε πολύ καλά ότι δεν αναγνωρίζεται, ούτε εργατικό ατύχημα, ούτε ασθένεια, ούτε τίποτα. Μεταφέρονται, λοιπόν, από το Υπουργείο Εργασίας σε μία εμπορική σχέση, μεταξύ ενός παραγωγού και του προσωπικού.

Είναι, λοιπόν, υλοποίηση αιτημάτων που θέλουν οι παραγωγοί, οι διοργανωτές μεγάλων οπτικοακουστικών εκδηλώσεων, οι οποίοι θέλουν και θα υποβαθμίσουν συνολικά το επίπεδο εργασίας σε έναν χώρο, όπου έχουμε ξεκινήσει, ήδη, τη διαπραγμάτευση για συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Όλο αυτό θα «τιναχθεί στον αέρα», καθώς αυτή τη στιγμή η διαπραγμάτευση υπονομεύεται.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούστηκαν οι απόψεις συνολικά των φορέων. Στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με τίτλο «Μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, συνταξιοδοτική διάταξη, ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, διατάξεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης, παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό της τουριστικής νομοθεσίας και άλλες επείγουσες διατάξεις».

Θα επανέλθουμε σε λίγο με τη συζήτηση επί των άρθρων.

 Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 13.25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**