**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 25 Ιουνίου 2018, ημέρα Δευτέρα και ώρα 13.25΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθαν σε κοινή συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Περιφερειών, υπό την προεδρία της Προέδρου της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και Εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία, γενικοί όροι υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Η Προεδρεύουσα των Επιτροπών, κυρία Χαρά Καφαντάρη, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση των καταλόγων των μελών των Επιτροπών.

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Γεννιά Γεωργία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ανδρέας Ριζούλης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Ελένη Αυλωνίτου, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σωκράτης Βαρδάκης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Ζωή Λιβανίου, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Κυριαζίδης Δήμήτριος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κρεμαστινός Δημήτριος, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Σταύρος Τάσσος, Μανωλάκου Διαμάντω, Παφίλης Αθανάσιος, Παπαχριστόπουλος Αθανάσιος, Δανέλλης Σπυρίδων, Γεωργιάδης Μάριος και Μίχος Νικόλαος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Περιφερειών παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βαγενά Άννα, Γάκης Δημήτριος, Κυρίτσης Γεώργιος, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Θηβαίος Νικόλαος, Φίλης Νικόλαος, Μορφίδης Κωνσταντίνος, Μπόλαρης Μάρκος, Παπαηλιού Γεώργιος, Σεβαστάκης Δημήτριος, Μουσταφά-Μουσταφά, Βέττας Δημήτριος, Τσόγκας Γιώργος, Ανδριανός Ιωάννης, Βλάσης Κωνσταντίνος, Κεδίκογλου Συμεών, Κοντογεώργος Κωνσταντίνος, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Χριστοφιλοπούλου Παρασκευή, Ηλιόπουλος Παναγιώτης, Κούζηλος Νικόλαος, Γκιόκας Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Ψαριανός Γρηγόριος και Σαρίδης Ιωάννης.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, καλησπέρα σας.

Αρχίζει η κοινή συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία, γενικοί όροι υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) και άλλες διατάξεις».

Επισημαίνεται ότι το ως άνω σχέδιο νόμου έχει χαρακτηρισθεί από την Κυβέρνηση ως επείγον. Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καλείται να αποφασίσει, εάν αποδέχεται το χαρακτηρισμό, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 110*,* σε συνδυασμό με την παράγραφο 4 του άρθρου 89 του Κανονισμού της Βουλής. Η Γ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής έχει ορίσει προθεσμία υποβολής της Έκθεσης του άρθρου 91 παράγραφος 6, μέχρι την Τρίτη, 26 Ιουνίου 2018 και ώρα 21:00΄.

Το λόγο έχει ο κ. Υφυπουργός να αιτιολογήσει το χαρακτηρισμό του επείγοντος.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Όπως γνωρίζετε και όπως φαίνεται και από το νομοσχέδιο, η ημερομηνία της πρώτης εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδυνάμου είναι οι αρχές Ιουλίου του 2018. Επομένως, για να μπορέσουμε να προλάβουμε την ημερομηνία, θα πρέπει να ψηφιστεί με τη διαδικασία του επείγοντος, διότι ακολουθούν και τέσσερις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, οι οποίες πρέπει να εκδοθούν και η μία διαδέχεται την άλλη στην έκδοσή της. Άρα, καταλαβαίνετε ότι η διαδικασία ψήφισης, δημοσίευσης στο ΦΕΚ και, ακολούθως, δημοσίευσης στο ΦΕΚ όλων των υπολοίπων Υπουργικών Αποφάσεων είναι μία χρονοβόρα διαδικασία, η οποία θα χρειαστεί, τουλάχιστον μια εβδομάδα. Γι' αυτό το λόγο ζητάμε και τη διαδικασία του επείγοντος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ακολουθούν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές.

Το λόγο έχει ο κ. Καματερός, Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ να τοποθετηθεί για τον χαρακτηρισμό του επείγοντος.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Συμφωνούμε, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Αθανασίου, Εισηγητής της Ν.Δ..

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

 Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε αντίθετοι με τη διαδικασία του επείγοντος. Δεν βλέπουμε το λόγο και δεν εξηγήθηκε επαρκώς, γιατί πρέπει να ισχύσει το Μεταφορικό Ισοδύναμο από την 1η Ιουλίου. Βέβαια, υπήρξαν αντιφατικές δηλώσεις και από τον ίδιο τον Υφυπουργό, αλλά και από άλλα μέλη του Κυβερνώντος Κόμματος γιατί γίνεται το Μεταφορικό Ισοδύναμο. Η αρχική τοποθέτηση ήταν ότι συνδυάζεται με τη κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α., η οποία ξεκινάει από την 1η Ιουλίου. Εάν αυτό είναι η «βάση της σκέψης» για να κηρυχθεί ως επείγον, το ζήτημα είναι γιατί δεν το φέρνατε τόσο καιρό;

 Στη διαβούλευση, βεβαίως, είναι εδώ και αρκετό καιρό και το έχουμε μελετήσει, αλλά το νομοσχέδιο, όπως κατατέθηκε την Παρασκευή είναι εντελώς διαφορετικό από αυτό που κατατέθηκε αρχικά ή ήταν στη διαβούλευση. Βέβαια, εγώ είχα πράγματι μια συνεργασία με τον κ. Υφυπουργό και είχε την καλοσύνη να μου το στείλει λίγο πριν. Συνεπώς, δεν υπάρχει επαρκής χρόνος για να μελετηθεί από τα μέλη των Επιτροπών.

Εξάλλου, η ανάγκη του Μεταφορικού Ισοδυνάμου δεν είναι κάτι καινούργιο. Μάλιστα, είναι ευτύχημα που βλέπω εδώ, τον συμπατριώτη μου, κ. Γιαννέλη, Γενικό Γραμματέα Νησιωτικής Πολιτικής που είχε πει ενόψει της κατάργησης του Φ.Π.Α για τα νησιά, να εισαχθεί από το 2015, δηλαδή, πριν τρεισήμισι χρόνια και διερωτώμαι, ποιος είναι ο επείγον χαρακτήρας, σήμερα, για να έρθει αυτό το νομοσχέδιο;

Να μας πείτε ξεκάθαρα, εάν είναι για την κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α, να σας απαντήσουμε διαφορετικά. Εάν δεν είναι, όμως, δεν βλέπω το λόγο γιατί πρέπει να γίνει. Άρα, προφανώς ο λόγος, νομίζω ότι το είχε πει παλαιότερα και ο κ. Γάκης, είναι η κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α.

Εμείς, όμως, για να διευκολύνουμε την Κυβέρνηση και απευθύνομαι σε όλους τους Βουλευτές, σήμερα καταθέσαμε και μια τροπολογία σε αυτό το νομοσχέδιο για να ανασταλεί η κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α για ένα έτος, για να αντιμετωπιστούν οι επείγουσες ανάγκες που υπάρχουν στα νησιά. Όπως γνωρίζετε, στα νησιά του Βορείου Αιγαίου, αυτή τη στιγμή που μιλάμε, υπάρχει μια ανεξέλεγκτη ροή μεταναστών. Δεν ξέρω τώρα που βγήκε ο κ. Ερντογάν, εάν θα σταματήσει.

Πάντως, δεν δικαιολογείται, διότι έχει τεθεί το θέμα, όπως είπα, στις Επιτροπές και υπάρχουν στα πρακτικά της Βουλής, όπου ανέτρεξα, εάν θέλετε να τα διαβάσετε. Υπάρχουν και δηλώσεις του κ. Γιαννέλη, ο οποίος είναι εδώ και ας με διαψεύσει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Αυτά, κ. Αθανασίου, μπορείτε να τα πείτε στην τοποθέτησή σας. Δεν έβαλα ούτε χρόνου, αλλά μιλάτε 5 λεπτά. Είστε αρνητικοί.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Μιλάω για το επείγον. Εδώ είναι ο κ. Γιαννέλης και ας με διαψεύσει, ότι το έχει πει εδώ και τρεισήμισι χρόνια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Συνεχίζουμε με τον κ. Καρρά, Ειδικό Αγορητή της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, για ένα λεπτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, δεν βλέπουμε το λόγο να χαρακτηρισθεί το νομοσχέδιο ως επείγον. Αν και είναι ένα μικρό κείμενο και θα έλεγα, εύκολα διαχειρίσιμο, όμως, έχει δύο ζητήματα. Η έκδοση των αποφάσεων, τις οποίες ανέφερε ο Υφυπουργός, μπορεί να είναι έτοιμες, αλλά είναι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις. Επομένως, εάν πάνε μετά την 1η Ιουλίου δεν δημιουργούν κανένα πρόβλημα, ως προς την εφαρμογή.

Το μείζον ζήτημα ενός νομοσχεδίου, όμως, είναι το εξής. Δεν γνωρίζουμε, εάν θα κατατεθούν τροπολογίες άλλων Υπουργείων κατά τη συζήτηση στην Ολομέλεια. Εμείς έχουμε τη θέση ότι όταν κατατίθενται τροπολογίες, πρέπει να κατατίθενται στην Επιτροπή για να μπαίνουν υπό τη βάσανο των Επιτροπών και να προετοιμάζονται για την Ολομέλεια. Εάν δηλωθεί ότι δεν θα υπάρχει καμία τροπολογία στην Ολομέλεια, εγώ δεν θα έχω, καταρχήν, αντίρρηση για το επείγον. Εάν, όμως, υπάρχει επιφύλαξη για τροπολογίες, παραμένω στην θέση μου που είναι αρνητική. Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος, Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Δεν συμφωνούμε με το επείγον, γιατί από την ημέρα που βγήκε από τη διαβούλευση, υπήρχε όλος ο χρόνος για να μπορέσει να έρθει κανονικά στην Ολομέλεια. Αυτός είναι ο λόγος. Υπήρχε ο χρόνος. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου, Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Διαφωνούμε με τη μορφή του επείγοντος. Η Κυβέρνηση θα μπορούσε να το είχε προγραμματίσει νωρίτερα και να μην «κυνηγάει» τις ημερομηνίες καταπονώντας το Σώμα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Παπαχριστόπουλος, Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝ.ΕΛ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Είναι σαν να ζούμε σε άλλη χώρα. Θέλω να πιστεύω ότι ξέρουμε όλοι τι, πραγματικά, συμβαίνει με το προσφυγικό ζήτημα στα νησιά του Αιγαίου. Σε μερικά, μάλιστα, ξέρουμε ότι όχι μόνο είναι επείγον, αλλά υπερεπείγον ό,τι έχει σχέση με το να ευνοηθούν αυτοί οι άνθρωποι. Όσο λίγο κι αν είναι, γιατί λίγο είναι κι’ αυτό. Τους χρωστάμε πολλά περισσότερα. Συνεπώς, όχι μόνο συμφωνούμε, αλλά υπερθεματίζουμε για τη διαδικασία του «επείγοντος». Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Δανέλλης.

ΣΠΥΡΟΣ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Είναι προφανές ότι θα ήταν πολύ πιο θετικό και για την ουσία του ίδιου του νομοσχεδίου να είχαμε την άνεση χρόνου να εμβαθύνουμε και στις επιμέρους διατάξεις και, βεβαίως, να γίνουν κατανοητές από όλες τις πλευρές όλες οι πτυχές του νομοσχεδίου και να γίνουν και πιθανές βελτιώσεις.

Αντιλαμβάνομαι την πίεση του χρόνου. Η αύξηση του Φ.Π.Α στα νησιά δεν είναι μία μικρή υπόθεση. Δεν είναι της στιγμής να αναφερθούμε σε αυτό. Κάθε βήμα που βελτιώνει αυτή την πραγματικότητα νομίζω ότι δεν μπορεί παρά να αντιμετωπιστεί θετικά από το σύνολο του Σώματος. Υπ' αυτή την έννοια, δεν έχουμε αντίρρηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Διαφωνούμε, κυρία Πρόεδρε, με τη μορφή του «επείγοντος» που έρχεται το συγκεκριμένο νομοσχέδιο στις Επιτροπές. Η Κυβέρνηση είχε όλο το διαθέσιμο χρόνο να το φέρει νωρίτερα. Δεν βλέπουμε το λόγο για τον οποίο έρχεται και μας μιλάει αυτή τη στιγμή ο Υπουργός, ότι έχει χρονικό περιθώριο μιας εβδομάδας. Διαφωνούμε με τη μορφή του «επείγοντος».

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών προκύπτει ότι η Επιτροπή αποδέχεται, κατά πλειοψηφία, τη διαδικασία του «επείγοντος».

Συνεπώς, προχωρούμε στον προγραμματισμό των συνεδριάσεων. Η πρόταση που υπάρχει είναι η ακρόαση των φορέων να γίνει αύριο Τρίτη στις 11:00 στην Αίθουσα 223 και η 3η συνεδρίαση επί των άρθρων να γίνει στις 15.00 το μεσημέρι στην ίδια Αίθουσα.

Το λόγο έχει ο κ. Καρράς για ένα θέμα, επί της διαδικασίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να ακουστεί η αρνητική μας τοποθέτηση επί του «επείγοντος», εφόσον δεν τοποθετήθηκε η Κυβέρνηση για τα ζητήματα των τροπολογιών. Δηλαδή, για το αν θα φέρει ή όχι. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Προχωράμε με τους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές και με τις προτάσεις για τους φορείς. Το λόγο έχει ο κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α): Προτείνουμε τον Επιμελητηριακό Όμιλο Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών, την Π.Ε.Δ. Νότιου Αιγαίου, την Π.Ε.Δ. Βορείου Αιγαίου, την Π.Ε.Δ. Ιονίου, το Ελληνικό Δίκτυο Μικρών Νησιών, το Δίκτυο «Δάφνη», τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών, το Σύνδεσμο Εφοπλιστών Επιβατηγού Ναυτιλίας, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Χερσαίων Εμπορευμάτων Μεταφορών, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, το Δήμαρχο Καλύμνου, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αναπληρωτών Δασκάλων, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αναπληρωτών Καθηγητών και τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αναπληρωτών Νηπιαγωγών.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Αθανασίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Εμείς, προτείνουμε το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, τα δύο επιμελητήρια, Επιμελητήριο Λέσβου και Επιμελητήριο Δωδεκανήσου, την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝ.Π.Ε.), την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Ε.), τον Επιμελητηριακό Όμιλο Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (Ε.Ο.Α.Ε.Ν.) και την Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος. Για τα υπόλοιπα καλυπτόμαστε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Καρράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Συμπληρώνω το Σύνδεσμο Εφοπλιστών Επιβατηγού Ναυτιλίας, εκπρόσωπο της Ερευνητικής Ομάδας του Πανεπιστημίου Αιγαίου που εκπόνησε τη μελέτη, γιατί έχει κι αυτός κάποιες προτάσεις, που θα ήταν χρήσιμο, ν’ ακούσουμε. Κατά τα λοιπά, την Περιφέρεια, τους Δήμους, τους επιμελητηριακούς ομίλους τους αναφέρω και σε έγγραφο, το οποίο θα καταθέσω.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή»): Έχουμε καλυφθεί. Δεν έχουμε, να προτείνουμε κάτι περισσότερο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Ενάντια στην αύξηση του Φ.Π.Α στα νησιά, έγιναν πολλές κινητοποιήσεις. Εκπρόσωποι από αυτούς που οργάνωναν, ήταν τα εργατικά κέντρα των νησιών. Εγώ, θα πρότεινα από τη πλευρά μου, τουλάχιστον, από το μεγαλύτερο νησί, τη Λέσβο, να έρθει αντιπροσωπεία από το Εργατικό Κέντρο Λέσβου. Να κληθεί ο Πρόεδρος που είχε και το συντονισμό. Βεβαίως, δεν θα είχα αντίρρηση, εάν καλούσαμε και από άλλο νησί. Απλώς, βάζω ένα κριτήριο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Παπαχριστόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Για λόγους πολύ ειδικούς, επειδή ο Αλιφέρης, ο πρώην Δήμαρχος της Τήλου, είχε προσφέρει πολλά, θα ήθελα, να καλέσουμε τη νυν Δήμαρχο της Τήλου, γιατί είχαν βάλει ένα λιθαράκι τότε αυτοί οι άνθρωποι σ’ αυτό, που συζητάμε σήμερα. Οπότε, τη Δήμαρχο της Τήλου θέλουμε, να προτείνουμε εμείς.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Δανέλλης.

 ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Έχουμε καλυφθεί.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Έχουμε καλυφθεί, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Επειδή άκουσα ότι προτάθηκαν κάποια επιμελητήρια, εάν έρθουν τα Επιμελητήρια Λέσβου και Δωδεκανήσου, προτείνω και το Επιμελητήριο Κυκλάδων και επίσης υπάρχει ένα κενό στην εκπροσώπηση του υγειονομικού χώρου. Εφόσον, καλούμε δασκάλους εκπαιδευτικούς αναπληρωτές, να βρούμε ένα τρόπο ή να έρθει κάποιος εκπρόσωπος της Δεύτερης Υγειονομικής Περιφέρειας που ξέρει τα προβλήματα των γιατρών και των νοσηλευτών και όλου αυτού του χώρου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Η Δεύτερη Υ.ΠΕ., λοιπόν.

Το λόγο έχει ο κ. Σαντορινιός.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Προφανώς, δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, να έρθουν όσα επιμελητήρια θέλετε. Να πούμε και της Χίου και της Σάμου και του Ιονίου, όπου για πρώτη φορά κάτι γίνεται στα Ιόνια Νησιά. Απλά, ο Ε.Ο.Α.Ε.Ν. είναι αυτός που εκπροσωπεί όλα τα επιμελητήρια και απ' όσο γνωρίζω, ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Λέσβου είναι μέλος της διοικούσας του Ε.Ο.Α.Ε.Ν.. Δηλαδή, όλα τα νησιώτικα επιμελητήρια είναι μέσα στον Ε.Ο.Α.Ε.Ν..

Ειδάλλως, θα πρέπει, να καλέσουμε όλα τα νησιώτικα επιμελητήρια. Στη λογική που βάλατε, εγώ δεν έχω κανένα πρόβλημα. Το κάνω ως πρόταση. Ό,τι νομίζετε εσείς. Εσείς αποφασίζετε ως Επιτροπή.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Υπάρχει και η διαδικασία των γραπτών υπομνημάτων. Οπότε, αφού ο Ε.Ο.Α.Ε.Ν. εκπροσωπεί τα επιμελητήρια, μπορεί, να τα εκφράσει. Από εκεί και πέρα τα επιμέρους, ό,τι υπόμνημα έρθει, γνωρίζετε καλά ότι αποστέλλεται ηλεκτρονικά σε όλα τα μέλη της Επιτροπής.

Το λόγο έχει ο κ. Σεβαστάκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ: Θα πρότεινα και τον εκπρόσωπο των ναυτικών πρακτόρων με το δεδομένο ότι μετέχουν στην έκδοση εισιτηρίων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινήσαμε με διαφωνία για το εάν πρέπει να βιαστούμε να εφαρμόσουμε το μεταφορικό ισοδύναμο και ελπίζω να μην διαφωνήσουμε και για το ότι πρέπει να εφαρμοστεί για τα νησιά. Το μεταφορικό ισοδύναμο είναι το κατεξοχήν μέτρο νησιωτικότητας και έρχεται να καλύψει τη διαφορά του αυξημένου κόστους μεταφορών από και προς τα νησιά, λόγω του θαλάσσιου αποκλεισμού τους από την ενδοχώρα. Με αφορμή αυτό το νομοσχέδιο και την εφαρμογή ενός από τα μέτρα νησιωτικής πολιτικής, εγώ θα ήθελα να σταθώ περισσότερο και να αξιοποιήσω το χρόνο στο να εξηγήσουμε όσο γίνεται πιο γρήγορα το θέμα της νησιωτικότητας γιατί έχει ταλαιπωρηθεί πάρα πολύ.

Συνοπτικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι την νησιωτικότητα καθορίζουν η απομόνωση και η περιφερειακότητα. Δεύτερον, το μικρό μέγεθος. Τρίτον, το ιδιόμορφο και εύθραυστο φυσικό περιβάλλον και τέταρτον, η ιδιαίτερη πολιτισμική και βιωματική ταυτότητα του τοπίου. Εάν θέλαμε να αναλύσουμε τα στοιχεία που καθορίζουν την ιδιαίτερη ταυτότητα των νησιών θα καταλήγαμε σε έναν μεγάλο κατάλογο. Θα σταχυολογήσω μερικά.

Το νησί αποτελεί εξ’ ορισμού μία γεωγραφικά απομονωμένη περιοχή εξαιτίας της θάλασσας που το περιβάλλει. Το υδάτινο αυτό εμπόδιο διαφοροποιεί την απομόνωση των νησιών από εκείνη των ηπειρωτικών απομακρυσμένων περιοχών. Ένα νησί έχει σαφώς οριοθετημένο μέγεθος συνήθως μικρής έκτασης συγκριτικά με τις χερσαίες γεωγραφικές ενότητες μικρό πληθυσμό και περιορισμένους φυσικούς πόρους σε ποικιλία και ποσότητα. Αποτέλεσμα αυτών των χαρακτηριστικών είναι η εκ φύσεως περιορισμένη αναπτυξιακή του δυνατότητα.

 Ο νησιωτικός χώρος είναι κατακερματισμένος με αποτέλεσμα να μην ευνοείται η συμπληρωματικότητα μεταξύ των νησιών του ιδίου συμπλέγματος, τόσο σε επίπεδο υπηρεσιών, όσο και από άποψη αξιοποίησης πόρων. Τα νησιά αποτελούν ευάλωτα οικοσυστήματα, ιδιαίτερα εκτεθειμένα σε φυσικά φαινόμενα και ανεξέλεγκτες περιβαλλοντικές επιρροές. Βρίσκονται συνήθως σε απόσταση από μεγάλα αστικά κέντρα γεγονός, το οποίο σε συνδυασμό με τις συγκοινωνιακές ιδιαιτερότητες επηρεάζει σημαντικά το βαθμό απομόνωσης. Επίσης εποχιακές πληθυσμιακές διακυμάνσεις χαρακτηρίζουν και καθορίζουν την οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα μεταβάλλοντας τις ανάγκες και την ταυτότητα των νησιών κατά τη χειμερινή και θερινή περίοδο με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

 Επίσης, οι νησιωτικές περιοχές παρουσιάζουν ιδιόμορφα πολιτισμικά χαρακτηριστικά τρόπους ζωής και ιδιαίτερη βιωματική ταυτότητα που πηγάζει από την αντίληψη κατοίκων και επισκεπτών για το νησιωτικό χαρακτήρα. Διαπιστώνουμε ότι η έννοια της νησιωτικότητας είναι ευρύτερη από τον ορισμό του νησιού και δεν περιορίζεται στα αντικειμενικά γεωγραφικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά. Έχει την ικανότητα να αποδώσει επιπλέον την επίδραση των χαρακτηριστικών του φυσικού αυτού αντικειμένου στη διαμόρφωση μιας ιδιαίτερης νησιωτικής κουλτούρας. Πηγάζει από τη μόνιμη εδαφική ασυνέχεια του νησιωτικού χώρου και μεταβάλλεται ανάλογα με την απόσταση του νησιού από την ηπειρωτική χώρα, ενώ μεταβάλλεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέγεθός της.

Πολλές φορές, δηλαδή, κάποια μικρά νησιά νησιωτικών συμπλεγμάτων αναπτύσσουν επιπλέον σχέσεις εξάρτησης από κάποιο γειτονικό μεγαλύτερο νησί που λειτουργεί ως τοπικό κέντρο. Τότε μιλάμε για φαινόμενο διπλής νησιωτικότητας ακόμα και τριπλής πολλές φορές και κλασσικά παραδείγματα έχουμε από διάφορα νησιά που είναι εξαρτημένα από γειτονικά μεγαλύτερα.

 Στην Ε.Ε., για να καταλάβουμε την ιδιαιτερότητα του δικού μας χώρου, σαν νησιά μικρά θεωρούνται αυτά που έχουν κάτω από 500.000 κατοίκους. Εμείς, εδώ καταλαβαίνετε ότι έχουμε μόνο την Κρήτη που έχει πάνω από 500.000 κατοίκους. Αυτό, ως μέτρο για να προσαρμοστούμε και στην ευρωπαϊκή πολιτική για να δούμε την ιδιαιτερότητα που υπάρχει όσον αφορά την προσαρμογή στην ευρωπαϊκή πολιτική.

 Όμως, επιτρέψτε μου πριν κλείσω το κομμάτι της νησιωτικότητας, να πω χαρακτηριστικά στη ζωή, πώς βλέπουμε την νησιωτικότητα.

Είναι νησιωτικότητα για παράδειγμα στην πράξη, όταν ο μαθητής ενός Δημοτικού Σχολείου ενός μικρού νησιού, π.χ. στους Αρκιούς, τελειώνει το Δημοτικό και δεν μπορεί να πάει γυμνάσιο. Πρέπει να «ξενιτευτεί». Έχουμε πάρα πολλά παραδείγματα που οι μαθητές δεν μπορούν να προχωρήσουν παραπάνω.

 Νησιωτικότητα είναι όταν ο νησιώτης δεν έχει γιατρό για να μπορεί να επισκεφθεί δωρεάν. Είναι όταν, για να μπορέσει να πάει για πράγματα που δεν έχει φανταστεί ο κάτοικος που μένει στην ηπειρωτική χώρα, πρέπει να κάνει ταξίδια ημερών. Για παράδειγμα: Εξετάσεις αίματος, Πρέπει να φύγει από το νησί του και να ταξιδέψει. Εμβόλιο του παιδιού του. Πρέπει να φύγει από το νησί και να ταξιδέψει. Φάρμακα ιδιαίτερα τα δύσκολα των καρκινοπαθών. Πρέπει να ταξιδέψει. Για να μη μιλήσουμε για ακτινογραφίες και οτιδήποτε άλλο.

 Όταν θέλει να πάρει ένα χαρτί από μια Υπηρεσία. Πρέπει να ταξιδέψει και μπορεί και για μέρες ιδιαίτερα εάν είναι από απομακρυσμένο νησί και εάν δεν έχει φουρτούνα. Τι έχει γίνει ως τα τώρα, για να σας δώσω να καταλάβετε το πρόβλημα; Η εφαρμογή οριζόντιων πολιτικών, χωρίς να προβλέπει την νησιωτικότητα, τι έκανε μέχρι πριν από λίγα χρόνια; Έκλεισε τις ΔΟΥ- στο όνομα της μνημονιακής πολιτικής για εξοικονόμηση πόρων, προσωπικού κ.λπ.- έκλεισαν οι ΔΟΥ σε νησιά.

Πρέπει ένας κάτοικος να πάει- μάλιστα, πολλές φορές και μέσω δύο και τριών νησιών μέχρι να φτάσει στην πρωτεύουσα εκεί που είναι η κεντρική υπηρεσία της εφορίας- π.χ. στη Ρόδο, δηλαδή από τη Λέρο, να περάσει πρώτα από την Κω, στη συνέχεια στη Ρόδο και έτσι να ταλαιπωρηθεί επί μέρες και πολλές φορές, μήνες για να πάρει την απάντηση και ένα χαρτί, το οποίο πηγαίνει ο κάτοικος των Αθηνών και το παίρνει αυθημερόν.

 Όταν θέλει να περάσει Επιτροπή ένας ανάπηρος, ο οποίος συνοδεύεται, θα πρέπει να ταξιδέψει για μέρες ώστε να περάσει από μια Επιτροπή για να κριθεί η αναπηρία. Όταν ο συγκεκριμένος χρειάζεται μια ολόκληρη σύνταξη, μισθό ή και δύο για να μπορεί να ταξιδέψει- και δεν μιλάμε για οικογένεια, μιλάμε για ένα άτομο. Υπάρχει μια μελέτη, η οποία τεκμηριώνει ότι το κόστος ζωής στα νησιά είναι αυξημένα κατά 23% σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα.

 Οι μεταφορές είναι αυξημένες και προσέξτε: Από 530% έως 1230% παραπάνω. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα θα σας δώσω. Μια νταλίκα από την Κίνα στον Πειραιά κοστίζει 500€ - 700 €. Και από τον Πειραιά σε ένα νησί κοστίζει από 1200 € έως 1700 €.

 Νησιωτικότητα είναι, όταν δεν έχει ίντερνετ, τηλεόραση, ΑΤΜ, τράπεζα, φαρμακείο, αλλά δεν έχει και νερό. Πόσα νησιά μένανε, τα τώρα, χωρίς νερό για αρκετές μέρες;

 Νησιωτικότητα είναι, όταν δεν έχει κοινωνική ζωή και να μην τον υποτιμούμε. Πήγαμε με τον κ. Υπουργό, τον κ. Κουρουμπλή, στους Αρκιούς και είδαμε τα παιδιά του Δημοτικού είναι δύο μαθητές- κάποιες χρονιές είναι ένας, κάποιες δύο και σε λίγο δεν θα είναι κανένας- συμπεράναμε ότι είναι αντικοινωνικά τα παιδιά. Δεν μπορούσαμε να συζητήσουμε μαζί τους γιατί φοβόντουσαν. Ήταν φοβικά και κρύβονταν πίσω από τη δασκάλα τους.

 Για να μην μακρηγορώ, δεν χρειάζεται να σας αναφέρω πόσα νησιά έχουμε στην Ελλάδα αυτό το γνωρίζετε ήδη, είναι γύρω στα 6000 και κατοικούνται 114 αυτή τη στιγμή και όσο πάνε και μειώνονται. Το 2002 ήταν 127 και δεν χρειάζεται να αναφέρω και την ιδιαιτερότητα της χώρας μας με την πολυνησία.

 Σε τι θεσμικό πλαίσιο κινούμαστε. Το εθνικό πλαίσιο προβλέπει στο άρθρο 101 του συντάγματος ότι «Ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση όταν δρουν κανονιστικά έχουν υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη τους τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών».

 Επίσης, άρθρο 106 του συντάγματος παράγραφος 1 λέει ότι: «Η διοίκηση»...«λαμβάνει τα επιβαλλόμενα μέτρα για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου από την ατμόσφαιρα και τα υπόγεια υποθαλάσσια κοιτάσματα»... «για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και την προαγωγή ιδίως της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθόριων περιοχών».

Επίσης, στο ν.4150, για την καλή νομοθέτηση, προβλέπεται ότι κάθε σχέδιο νόμου, προσθήκη ή τροπολογία, καθώς κανονιστική απόφαση μείζονος οικονομικής και κοινωνικής σημασίας που έχει ενδεχόμενες συνέπειες στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Για την τελευταία αυτή περίπτωση, δηλαδή την ανάπτυξη των νησιών, απαιτείται, προσέξτε το αυτό, ειδική τεκμηρίωση και αξιολόγηση και προς αυτό τον σκοπό αναζητείται υποχρεωτικά η προηγούμενη γνώμη της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Το είδατε εσείς να γίνεται; Είναι υποχρεωτική λέει, αυτός ο νόμος, η ανάλυση των ρυθμίσεων, η οποία υποβάλλεται μαζί με το σχέδιο των διατάξεων στο Γραφείο Καλής Νομοθέτησης που προβλέπεται στο άρθρο 14.

Στο άρθρο 33, του ιδίου νόμου, προβλέπεται η δημιουργία Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο έγινε επί δικής μας Κυβέρνησης, δεν έχει λειτουργήσει ακόμη και αυτό είναι ένα πρόβλημα, όπως, επίσης, προβλέπεται και η ίδρυση Ερευνητικού Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής που είναι προς έγκριση εντός ολίγου. Αυτό το Ινστιτούτο είναι πολύ σημαντικό, διότι ενεργεί ως σύμβουλος των ΠΟΕ Ναυτιλίας και Αιγαίου, Εσωτερικών κ.λπ., για τα γνωστά θέματα.

Θα ήθελα, να μου επιτρέψετε, να αφιερώσω λίγο χρόνο στο ευρωπαϊκό πλαίσιο μέσα στο οποίο κινούμαστε, το οποίο δεν έχουμε αξιοποιήσει καθόλου. Η ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ε. το 1981 δεν συνοδεύτηκε από καμιά πρόνοια για την ανάδειξη των ειδικών προβλημάτων των νησιών, και έτσι, σε αντίθεση με άλλες χώρες, όπως, για παράδειγμα, η Δανία, η Ιρλανδία, η Μεγάλη Βρετανία και αργότερα η Ισπανία και η Πορτογαλία, οι οποίες κατοχύρωσαν προνόμια και πέτυχαν ειδικούς όρους προσαρμογής για τα νησιά τους, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις αποτελούν υπερπόντια εδάφη για τη χώρα μας, δεν έγινε τίποτε από όλα αυτά. Με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, θα μπορούσε να υπάρχει μια αναφορά, όμως, ενώ αναφέρεται στις νησιωτικές περιοχές της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας ακόμη και τις υπερπόντιες, δεν υπήρξε καμία αναφορά στα ελληνικά νησιά. Το άρθρο 158 της Συνθήκης του Άμστερνταμ που υπογράφηκε το 1997 προσδιορίζει ότι η Ένωση στοχεύει στη μείωση των ανισοτήτων επιπέδου ανάπτυξης των διαφόρων περιφερειών κ.λπ.

Κυρία Πρόεδρε, λόγω του ότι πρέπει να προχωρήσουμε στα άρθρα του νομοσχεδίου, θα σταματήσω παρόλο που συνιστά πολλές σελίδες το θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε., οι Οδηγίες, οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προς την Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, προς τις Ειδικές Επιτροπές, προς τον προϋπολογισμό της ΕΕ, που πρέπει να λαμβάνει υπόψη της, τη νησιωτικότητα, που δίνει οδηγίες ότι πρέπει να υπάρχει στρατηγικό σχέδιο, όλα αυτά μέχρι τώρα δεν έχουν λειτουργήσει.

Προχθές, είχα την τιμή να εκπροσωπήσω την Επιτροπή μας, , μετά από πρόταση της Προέδρου, σε μια διακοινοβουλευτική συνεδρίαση που έγινε σχετικά με το θέμα των Μεταφορών. Διαπίστωσα εκεί, ότι η χώρα μας συμμετέχει μόνο με τους σιδηροδρόμους, το σιδηροδρομικό δίκτυο, εκεί ήταν εκπρόσωποι και των θαλάσσιων μεταφορών και του θαλασσίου δικτύου, και όταν έθεσα το θέμα, ότι πρέπει να δούμε τις θαλάσσιες μεταφορές και ότι υπάρχουν ιδιαιτερότητες, φυσικά συμφώνησαν αρκετοί, όμως φάνηκε η αδυναμία της ΕΕ, παρά τις κατευθύνσεις, να προχωρήσει ουσιαστικά στην εφαρμογή της νησιωτικής πολιτικής. Το τι γινόταν φυσικά στη χώρα μας έως τώρα το ξέρουμε και ανέφερα παραδείγματα, με τις υπηρεσίες, το πώς πάρθηκαν οριζόντια μέτρα έως τώρα, το ίδιο ισχύει και για την υγεία με τους κανονισμούς των νοσοκομείων που ένα νοσοκομείο ενός νησιού είναι εξαρτημένο, για παράδειγμα της Κω και της Καλύμνου από το νοσοκομείο της Ρόδου. Όλα αυτά θέλουν αναμόρφωση, όπως, επίσης, η ανάπτυξη των νησιών χωρίς χωροταξικό, χωρίς αναπτυξιακό πλαίσιο, δημιουργεί υπερφόρτωση σε κάποια νησιά, κορεσμό δημιουργίας ξενοδοχείων, ενώ αντίθετα κάποια άλλα που έχουν δυνατότητες να αναπτύξουν θεματικό τουρισμό, όπως ο ορειβατικός, ο αναρριχητικός και ο καταδυτικός, πάνε πίσω.

Εμείς, από το 2016, που ξεκίνησε μια επεξεργασία ζητημάτων νησιωτικής πολιτικής από την Κυβέρνηση και που ο Πρωθυπουργός εξήγγειλε ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική, ιδρύθηκε και το Υφυπουργείο Νησιωτικής Πολιτικής, άρχισε η Κυβέρνηση να εφαρμόζει συγκεκριμένα μέτρα, ώστε να καλύψει αυτά τα κενά. Αυτά θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε ξανά ή μπορεί να αναφερθεί και ο κ. Υπουργός, εξάλλου είναι πάρα πολλά, όμως είμαστε πολύ πίσω και πρέπει να γίνουν πολλά, διότι χρειάζονται τομές.

Το μεταφορικό ισοδύναμο, λοιπόν, εντάσσεται μέσα σε όλη αυτή την πολιτική της νησιωτικής πολιτικής και είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί όπως είπα και στην αρχή, έρχεται να άρει τις διαφορές που υπάρχουν στις μεταφορές. Προβλέπεται λοιπόν στο νομοσχέδιο, παρόλο που έχει λίγα άρθρα, είναι πάρα πολύ ουσιαστικό, προβλέπει που και πότε θα εφαρμοστεί, πώς θα χρηματοδοτηθεί, ποιοι είναι οι δικαιούχοι, δεν βάζει εισοδηματικά κριτήρια, είναι ένα πιλοτικό πρόγραμμα αυτή εδώ τη στιγμή για κάποια νησιά μέχρι το τέλος του χρόνου και από την 1η του Γενάρη του 2019 θα είναι για όλα τα νησιά- που αυτό γίνεται για πρώτη φορά, ποτέ, για παράδειγμα, όπως είπε πριν και ο κ. Υφυπουργός, δεν πάρθηκε κανένα μέτρο για τα Ιόνια νησιά- θα είναι ακατάσχετα, για την εφαρμογή του- γιατί μπαίνει ένα μεγάλο ερώτημα για να μπορεί να εφαρμοστεί και όλοι ρωτάνε, αν είναι δυνατόν και αυτό είναι δύσκολο και πώς θα εφαρμοστεί, θα υπάρχει παρατηρητήριο που θα παρακολουθεί την εφαρμογή του και όποιος δεν ακολουθεί θα βγαίνει έξω από το πρόγραμμα και δεν θα επιδοτείται, αφορά- μέσω επιδότησης, βέβαια, προς το παρόν, μέχρι να γίνει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο τα επόμενα χρόνια- τους επιβάτες, τα εμπορεύματα και τα καύσιμα.

Τελειώνω, που είναι πάρα πολύ σημαντική και προβλέπεται σε ιδιαίτερο άρθρο στο νομοσχέδιο, με την ίδρυση της Σχολής Ναυτικού στην Κάλυμνο. Μόνο εκεί θα παρακαλούσα και τους κ. Υπουργούς, να προβλέψουν αν γίνεται με μια τροπολογία και την πρόσληψη καθηγητών για να προλάβουμε, αν γίνεται, την επόμενη σχολική χρονιά. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Αθανασίου, Εισηγητής της Ν.Δ..

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ κύρια Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να είμαι ξεκάθαρος από την αρχή. Στην Ν.Δ.- εκτός και αν υπάρχουν πάρα πολύ σημαντικές παρεμβάσεις στο παρόν νομοσχέδιο- είμαστε αρνητικοί και ως εκ τούτου, επιφυλασσόμεθα και θα αναφερθώ εκτενώς στις προϋποθέσεις, υπό τις οποίες η Ν.Δ. θα υπερψήφιζε ένα τέτοιο νομοσχέδιο.

Γνωρίζω όμως ήδη και τον αντίλογό σας. Θα πείτε ότι η Ν.Δ. καταψηφίζει ένα καινοτόμο μέτρο που βοηθάει τα νησιά και στηρίζει τους νησιώτες. Δεν είναι όμως καθόλου έτσι τα πράγματα. Άλλο το ζήτημα του μεταφορικού ισοδύναμου- ως μέτρο αυτού κάθε αυτού- και άλλο το νομοσχέδιο όπως εισάγεται. Και εξηγούμαι.

Το νομοσχέδιο σας έχει πολλά προβλήματα, στα οποία θα αναφερθούμε αναλυτικά και στην κατ' άρθρο συζήτηση αύριο, αλλά είμαστε αρνητικοί, όπως προανέφερα, κυρίως για τρεις βασικούς λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι ότι διαφωνούμε με την φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Προσέξτε, δεν διαφωνούμε με την φιλοσοφία και την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδυνάμου στο πλαίσιο της εδαφικής συνέχειας του κράτους. Θεωρούμε ότι πρέπει το μεταφορικό ισοδύναμο να εφαρμοστεί, αλλά με τον τρόπο που το εισάγετε, ο οποίος μόνο κατ’ όνομα αποτελεί μεταφορικό ισοδύναμο, στην πραγματικότητα αποτελεί μια ακόμα επιδότηση, η οποία θα δοθεί σε ορισμένες κατηγορίες δικαιούχων και όχι σε όλους.

Δεν συμφωνούμε να χορηγείται το μεταφορικό ισοδύναμο ανά νοικοκυριό, αλλά ανά άτομο και δεν συμφωνούμε και με τα εισοδηματικά κριτήρια, τα οποία θα προσδιορίσετε και τα οποία, παρεμπιπτόντως, δεν τολμάτε να τα αναφέρετε ευθέως, αλλά τα υπονοείτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ ( Υπουργός Ναυτιλίας Και Νησιωτικής Πολιτικής): Αν θα τα φέρουμε, θα το ψηφίσετε;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Να το δούμε κύριε Υπουργέ. Φέρτε τα και θα δείτε στο τέλος. Η Ν.Δ. έχει αποδείξει, ότι ό,τι σωστό έρχεται το έχει υπερψηφίσει, γιατί μας ενδιαφέρει το συμφέρον του κράτους. Φέρατε πολύ δύσκολα νομοσχέδια

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας Και Νησιωτικής Πολιτικής): Εμείς;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Όχι εσείς, άλλα Υπουργεία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας Και Νησιωτικής Πολιτικής): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου).*

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Θα τα ακούσετε, θα έρθουν οι Φορείς αύριο, γι' αυτό ενδεχομένως δεν θέλετε να έρθουν τα Επιμελητήρια.

Φέρατε δύσκολα νομοθετήματα, όπως ήταν το νομοθέτημα των εταιρειών περιορισμένης ευθύνης και ειδικά, των ανωνύμων εταιρειών και με τις παρεμβάσεις τις οποίες κάναμε και ότι δέχτηκε ο Υφυπουργός, η ΝΔ το υπερψήφισε. Άρα, δεν είμαστε αρνητικοί σε κάθε σωστό που αφορά την ανάπτυξη της χώρας και συνεπώς, θα παρακαλούσα να είστε λίγο πιο προσεκτικός.

Το μεταφορικό ισοδύναμο όπως είναι, αποτελεί μια επιδότηση, η οποία δίνεται σε ορισμένες κατηγορίες δικαιούχων και όχι σε όλες. Βεβαίως, είπαμε ότι πρέπει να δοθεί ανά άτομο και όχι κατά νοικοκυριό, όπως θα αναπτύξω αύριο τις ειδικές διατάξεις του νομοσχεδίου. Παρεμπιπτόντως, δεν τολμάτε να αναφέρετε ευθέως, αλλά τα υπονοείτε τα κριτήρια.

Πιστεύουμε ότι το μεταφορικό ισοδύναμο, όπως είπα, πρέπει να το απολαμβάνουν όλοι οι νησιώτες και όλες οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούντα στα νησιά. Για αυτό το λόγο δεν συμφωνούμε και με το κριτήριο της εντοπιότητας που εισάγεται για τις επιχειρήσεις, αντιθέτως ζητούμε να εισαχθεί το κριτήριο της πραγματική οικονομικής δραστηριότητας, διότι αναγκαστικά τίθεται και το θέμα της ισότιμης αντιμετώπισης των επιχειρήσεων αφού επιδοτούνται μόνο οι επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στο νησί. Η επιδότηση συνεπώς δεν γίνεται με βάση τον όγκο του προϊόντος που διακινείται σε ένα νησί, αλλά με βάση την επιχείρηση, η οποία το μεταφέρει. Εκτός βεβαίως της νομικής διάκρισης που υποδηλώνει μια τέτοια ενέργεια, αναφύεται και το θέμα ότι οι καταναλωτές κάτοικοι των νησιών δεν επωφελούνται από μία τέτοια διάκριση, αφού δεν μετακυλίεται το όφελος της επιδότησης του μεταφορικού ισοδυνάμου σε αυτούς, δηλαδή στους τελικούς καταναλωτές.

Συνεπώς, τίθεται το γενικότερο ζήτημα κατά πόσο οι κάτοικοι των νησιών θα επωφεληθούν τελικά από την επιδότηση του μεταφορικού ισοδυνάμου, όπως θα έπρεπε και όπως είναι ουσιαστικά και θα έπρεπε να είναι ουσιαστικά η βασική φιλοσοφία του νομοσχεδίου. Σε διαφορετική περίπτωση αδικούνται επιχειρήσεις που συνεισφέρουν στην πραγματική οικονομία των νησιών και παράγουν θέσεις εργασίας. Για να το εξηγήσω αυτό με ένα παράδειγμα, ας υποθέσουμε ότι υπάρχουν δύο μεγάλες εταιρείες, οι οποίες εκμεταλλεύονται ξενοδοχεία. Στο ίδιο νησί έχουν από ένα ξενοδοχείο και το άλλο το έχουν στην ηπειρωτική χώρα. Αν η μία εταιρεία που τα εκμεταλλεύεται έχει την έδρα της στην ηπειρωτική χώρα και η άλλη έχει την έδρα της στο νησί, τότε θα ωφεληθεί μόνο αυτή η ξενοδοχειακή εταιρεία που έχει την έδρα της στο νησί. Αυτό προκύπτει σαφώς από τις διατάξεις. Είναι σαφέστατη διάταξη και προκύπτει και από την αιτιολογική έκθεση. Θέλει μεγάλη προσοχή, κύριε Υπουργέ, διορθώστε το.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Να διαβάσουμε τη διάταξη κύριε Αθανασίου να δούμε τι λέει;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της ΝΔ): Θα τη διαβάσουμε τώρα σε λίγο. Θα μου δώσετε μισό λεπτό. Πόσο είναι δίκαιο αυτό και πώς θα νοθεύεται ο ανταγωνισμός από τη στιγμή που και οι δύο οι επιχειρήσεις καταβάλουν το ίδιο υψηλό κόστος μεταφοράς για το προσωπικό και τα προγράμματά τους; Εφόσον λοιπόν μια επιχείρηση ασκεί πραγματική οικονομική δραστηριότητα σε ένα νησί, θα έπρεπε να ωφελείται και αυτό ανεξαρτήτου μεγέθους και ανεξαρτήτως έδρας.

Ο δεύτερος λόγος που είμαστε αρνητικοί είναι ότι το νομοσχέδιο είναι απολύτως αόριστο και στα όρια της αντισυνταγματικότητας. Δεν είναι η πρώτη φορά που συναντάμε τέτοιες διατάξεις από το Υπουργείο σας κύριε Υπουργέ. Ζητάτε για μία ακόμα φορά από τη Βουλή να υπογράψει μια «λευκή επιταγή» προς την κυβέρνησή σας. Φέρνετε ένα νομοσχέδιο που στην καλύτερη περίπτωση θεωρείται διακήρυξη αρχών. Στη θεωρία ακούγεται σπουδαίο, θα επιδοτούμε το κόστος μεταφοράς των νησιωτών και των νησιωτικών επιχειρήσεων, στην πράξη όλα όμως όλα παραπέμπονται στις καλένδες και στις Υπουργικές Αποφάσεις.

Η μια Απόφαση, απευθείας στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και στο άρθρο 11, αναφέρονται τέσσερις, αλλά στην ουσία είναι έξι, γιατί είναι μη όμοιες αποφάσεις, είναι 6 Κ.Υ.Α., δηλαδή, Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις. Δεν υπάρχει πρόβλεψη, ούτε καν για προεδρικά διατάγματα, τα οποία ως νομοθετικά εργαλεία, υπάγονται στον έλεγχο της νομιμότητας από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Επίσης, εισάγετε αόριστες έννοιες, όπως και σας διαβάζω ακριβώς, «η αυτονομία από άποψη παροχής δημοσίων υπηρεσιών» και θεωρείτε, πως υιοθετώντας ανάλογους όρους, θα αποπροσανατολίσετε το Σώμα. Εδώ, όμως, πρέπει να σας πω ότι πλανάστε. Γι' αυτό και σας ερωτώ, ευθέως. Ποια νησιά θα δικαιούνται το μεταφορικό ισοδύναμο και με ποια κριτήρια; Όχι τα νησιά, τα οποία αναφέρονται, άλλα αυτά, τα οποία προβλέπεται να μπουν με υπουργικές αποφάσεις; Ποιοι νησιώτες θα ωφεληθούν και με ποια κριτήρια;

Τουλάχιστον, μπορείτε να δεσμευτείτε, αν θα υπάρχουν ή όχι εισοδηματικά κριτήρια; Μπορείτε να μας πείτε, ποιος θα είναι ο πραγματικός αντίκτυπος του μέτρου;

Για παράδειγμα, το μέσο νοικοκυριό στην Ανάφη, τη Λέρο, το Καστελόριζο, πώς θα ωφεληθεί;

Θα θέλαμε να το ακούσουμε. Φυσικά, δεν μπορείτε να απαντήσετε στα ερωτήματα αυτά, γιατί και……

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Μόλις θα έρθει η ώρα θα απαντήσω.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Σας παρακαλώ, γιατί με διακόπτεται συνέχεια όμως;

ΘΕΟΔΩΡΑ (ΝΤΟΡΑ) ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Γιατί διακόπτετε συνέχεια. Τι αλαζονεία είναι αυτή… (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Κυρία Μπακογιάννη, εγώ κανονίζω την τάξη, σας παρακαλώ όλους σας πάρα πολύ. Έχετε το λόγο κύριε Αθανασίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Γνωρίζω ότι είναι δύσκολα τα ερωτήματα που θέτω και θα το δείτε, γιατί ό,τι έχω πει, δεν το έχω εξετάσει, αλλά το έχω ψειρίσει κυριολεκτικά και όπως ξέρετε, δεν περνάει κάτι πια. Αν εγώ κάνω κάπου λάθος και το καταλάβω, θα σηκωθώ από εκεί που βρίσκομαι και θα πω ότι «ναι, έκανα λάθος», «έχετε δίκιο». Να είσαστε σίγουρος γι' αυτό, αλλά είναι έτσι, όπως σας τα λέω.

Ερωτώ, ευθέως. Ποια νησιά θα δικαιούνται το μεταφορικό ισοδύναμο και με ποια κριτήρια; Και βεβαίως, ποιοι νησιώτες θα επωφεληθούν από αυτό; Μπορείτε να μας πείτε, ποιος θα είναι ο πραγματικός αντίκτυπος στα νησιά που σας ανέφερα; Στην Ανάφη; Στο Καστελόριζο, στη Λέσβο; Πώς θα το ωφεληθεί ο κόσμος;

Εδώ, λέω, ότι δεν μπορείτε να απαντήσετε σε αυτά τα ερωτήματά μου, κύριε Υπουργέ, γιατί και προεργασία δεν έχετε κάνει και προκύπτει αυτό και από τα δύο νομοθετήματα, τα οποία καταθέσατε στη διαβούλευση και με το σημερινό νομοθέτημα, αλλά και στις Αιτιολογικές Εκθέσεις των δύο νομοθετημάτων που είναι στη διαβούλευση και το άλλο το συζητούμε εδώ στη Βουλή. Υπάρχουν σωρεία ερωτημάτων και θα τα ακούσετε και αύριο εδώ μέσα στην αίθουσα και με τα επιμέρους ζητήματα. Σε αυτό, θέλω να καταλήξω ότι δεν θέλετε να καταλάβουν οι νησιώτες ότι στην πραγματικότητα θα λάβουν «ψίχουλα». Θα τα ακούσετε και αύριο.

Έχετε καθορίσει με διαβλητά κριτήρια μόνον τα νησιά στα οποία θα εφαρμοστεί πιλοτικά η επιδοματική σας πολιτική, ενώ για τα υπόλοιπα δεν προβλέπεται κάτι. Διότι, όλα τα νησιά δεν θα μπουν από την 1/1/19, το λέτε εξάλλου και αυτό. Είναι ξεκάθαρο και αναγράφεται και στην πρόσφατη 4η τελική αξιολόγηση του Προγράμματος, γιατί δεν έχετε ακόμη αποφασίσει.

Οι μικροπολιτικές παρεμβάσεις, πλέον, αποτελούν καθημερινότητα για εσάς και η παραπλάνηση του κόσμου παραμένει, αλλά σήμερα δεν θα αναφερθώ «εγώ στις γραβάτες», αλλά θα μας δοθεί η ευκαιρία στην προ ημερησίας διάταξη συζήτηση στη Βουλή και θα τα αναπτύξει αυτά ο Πρόεδρός σας.

Τώρα, θα ήθελα να συνεχίσω με τη τρίτη ένστασή μας. Ο πραγματικός λόγος που φέρνετε το νομοσχέδιο και μάλιστα, με τη διαδικασία του επείγοντος και σε αυτή τη χρονική συγκυρία είναι για να καλύψετέ το θόρυβο και τις συνέπειές σας από την κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α. στα νησιά, η οποία θα λάβει χώρα από την επόμενη εβδομάδα.

Μια πολιτική σας επιλογή, η οποία φέρνει άκαιρη την υπογραφή των ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – ΑΝ.ΕΛ., αφού εσείς το προτείνατε, εσείς το αποδεχτήκατε στην υπερήφανη διαπραγμάτευσή σας και τότε το υπογράψατε. Καμία άλλη Κυβέρνηση δεν δέχτηκε ποτέ αυτή την πολιτική επιλογή, παρά μόνον εσείς, οι υπερασπιστές των φτωχών και καταπιεσμένων. Το υπογράψατε, το εφαρμόσατε και μόλις προχθές, στο κείμενο της τέταρτης αξιολόγησης, το επιβεβαιώσατε, πανηγυρικά, με την περίφημη συμφωνία. Πρέπει να ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α ήρθε δύο φορές από την Τρόικα στο κυβερνητικό συμβούλιο διαχείρισης ιδιωτικού χρέους και επέμενε πάρα πολύ ο Πολ Τόμσεν για να καταργηθεί το 12, το 13 και το 14. Η κυβέρνηση μας τότε της Ν.Δ. αρνήθηκε και έτσι πετύχαμε να παραμείνουν οι συντελεστές όπως ήταν.

Θα ήθελα όμως να σας ρωτήσω και θέλω μια απάντηση μετά κ. Υπουργοί. Τι θα προσφέρει σε έσοδα από Φ.Π.Α το Φαρμακονήσι των 50 γερόντων ή το Αγαθονήσι των 25 - 30 γερόντων και καταργήσατε το Φ.Π.Α εκεί. Κυρίες και κύριοι πρέπει να γνωρίζει ο ελληνικός λαός ότι η αποτυχημένη συμφωνία που υπογράψατε, δεν περιλαμβάνει μόνο την επιμήκυνση της αποπληρωμής των δανείων, όπως παρουσιάζεται, αλλά και μέτρα εξοντωτικά κατά της κοινωνίας, ένα από τα οποία είναι και η κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α για τα νησιά.

Συμπερασματικά, αυτό που προσπαθείτε να πετύχετε με το παρόν νομοσχέδιο είναι να παίρνετε με το ένα χέρι μια «χούφτα» ευρώ από όλους τους νησιώτες και με το άλλο να υπόσχεσθε λίγα λεφτά, χωρίς μάλιστα, να πείτε, πώς ακριβώς είναι και ποιοι θα τα δικαιούνται τελικά. Όπως μάλιστα, έδειξε και το προχθεσινό σόου στο Ζάππειο, θεωρείται ότι ο ελληνικός λαός είναι κουτός και πως οι Έλληνες δεν κατανοούν τι προσπαθείτε να πετύχετε και πώς τους κοροϊδεύετε. Τα πράγματα όμως δεν είναι έτσι. Ο ελληνικός λαός σας έχει μάθει και ξέρει ακριβώς τι κάνετε. Η Ν.Δ. είναι εδώ για να σας θέσει ενώπιον των ευθυνών σας και να αναδείξει την υποκρισία και τη διγλωσσία.

Ενδεχομένως, μπορεί κάποιος να επικαλεστεί ότι το μεταφορικό ισοδύναμο δεν έχει σχέση με το Φ.Π.Α και ότι είναι τελείως ανεξάρτητο. Το διόρθωσε βέβαια και ο κ. Υφυπουργός κάποια στιγμή, ο κ. Γάκης είπε το αντίθετο και σας απαντώ προκαταβολικά. Αφενός αυτό είναι μεταγενέστερη πολιτική σας θέση, γιατί τα ακριβώς αντίθετα λέγατε όταν αρχικά ανακοινώσατε το μέτρο πριν πολλούς μήνες και αφετέρου, αν είναι έτσι τα πράγματα, γιατί φέρνετε το νομοσχέδιο αυτή τη στιγμή, τώρα που με το πέρας της εβδομάδος βάζετε την οριστική «ταφόπλακα» στο συντελεστή Φ.Π.Α για τα νησιά; Μάλιστα, με την επείγουσα διαδικασία, ενώ δεν υπάρχει κανένας λόγος να επιταχυνθεί η εξέταση αυτού του νομοσχέδιου και αυτή είναι η υποκρισία σας.

Ας δεχτούμε ότι, πράγματι, δεν σχετίζονται άμεσα το μεταφορικό ισοδύναμο με την κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α. Εφόσον, τα δύο αυτά ζητήματα δεν έχουν καμιά σχέση μεταξύ τους, προκαλώ εσάς και την Κυβέρνησή σας να επαναφέρετε άμεσα την τροπολογία σε αυτό το νομοσχέδιο, το μειωμένο συντελεστή Φ.Π.Α για τα νησιά για ένα έτος. Δεν θέλετε για ένα έτος, κάντε το μέχρι τέλος του έτους για να δούμε τι μπορεί να κάνει και ενδεχομένως να πειστεί και ο κ. Τσακαλώτος και να ρυθμιστεί το θέμα.

Ήδη, καταθέσαμε, όπως σας είπα, σήμερα, πριν από λίγο, τροπολογία. Είναι η 1625 γενικός αριθμός και ειδικός αριθμός 40. Θα σας τη δώσω κ. Υπουργέ, που είναι το ελάχιστο που μπορούμε να κάνουμε όλοι μας εδώ για τα νησιά μας, γιατί έχουμε χρέος έναντι των ηρωικών αυτών ανθρώπων που τόσο πλήττονται από τις συνέπειες της ανεξέλεγκτης μεταναστευτικής κρίσης.

 Θα ήθελα να αναφερθώ και στον Εισηγητή των ΑΝΕΛ. Ήδη, οι εκπρόσωποί σας στα νησιά μας και προχθές ακόμα κ. Παπαχριστόπουλε, δεν απευθύνομαι σε σας απλώς σας το θέτω, έκαναν αγώνα και έλεγαν στον κόσμο ότι πρέπει να έρθει το Φ.Π.Α, πρέπει να το επαναφέρουμε κ.λπ. Θέλω να δω τι θα κάνετε, την τροπολογία μας θα τη ψηφίσετε, «εδώ η Ρόδος εδώ και το πήδημα». Αν αποδεχτείτε την τροπολογία μας για το Φ.Π.Α, θα συμβάλλουμε στη σύνταξη ενός νομοσχεδίου για το μεταφορικό ισοδύναμο, προκειμένου να είναι λειτουργικό και εφαρμόσιμο, έστω και στη διαδικασία αυτή. Όσον αφορά τη κατ’ άρθρο συζήτηση, μεθαύριο θα τα πούμε αναλυτικότερα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Διαβάζω τώρα τους φορείς, οι οποίοι τελικά είναι 20, όπου έγινε κι ένας επιμερισμός, Επιμελητηριακός Όμιλος «Ανάπτυξη Ελληνικών Νησιών» που καλύπτει και τα Επιμελητήρια, όπως είπαμε, ΠΕΔ Νοτίου Αιγαίου, Χατζηδιάκος, Δήμαρχος Ρόδου, ΠΕΔ Βορείου Αιγαίου, Γαληνός, Δήμαρχος Μυτιλήνης, ΠΕΔ Ιονίου, Παρίσης, Δήμαρχος Κεφαλονιάς, Ελληνικό Δίκτυο Μικρών Νησιών, Δίκτυο Αειφόρων Νήσων, Δίκτυο «ΔΑΦΝΗ», Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, Σύνδεσμος Εφοπλιστών Επιβατηγού Ναυτιλίας, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Είπαμε και για την ερευνητική ομάδα που αναφέρατε, αλλά όταν έρθει το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, δεν καλύπτεται; Ακριβώς. Ο Δήμαρχος Καλύμνου, γιατί πρόκειται για μια Σχολή, αφορά το νησί, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αναπληρωτών Δασκάλων - Αναπληρωτών Καθηγητών - Αναπληρωτών Νηπιαγωγών, τη δεύτερη Υγειονομική Περιφέρεια που αφορά τα νησιά, τη Δήμαρχο Τήλου, όντως, γιατί ξεκίνησε από εκεί, η σχετική ιδέα. Το Ναυτικό Επιμελητήριο, που είχε προτείνει και ο κ. Αθανασίου και το Εργατικό Κέντρο Λέσβου. Νομίζω ότι είμαστε εντάξει. Συνολικά είναι 19 φορείς.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Τα Επιμελητήρια τα καλέσατε;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Όχι. Είπαμε, πως ο ΕΟΑΝ τα καλύπτει και εάν αρχίσουμε με ένα Επιμελητήριο, μπορεί να έρθουν όλα. Κύριε Αθανασίου, σε αυτό επιτρέψτε μου, υπάρχει η διαδικασία των υπομνημάτων και όλα τα Επιμελητήρια μπορούν να στείλουν, αλλά καλούμε την Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων που προτείνατε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ο ΕΟΑΝ έχει ένα γενικότερο φάσμα δραστηριοτήτων, δεν αφορά μόνο το Μεταφορικό Ισοδύναμο και τα νησιά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Κύριε Αθανασίου, έχουμε τον ΕΟΑΝ και κάναμε δεκτό το αίτημά σας για την Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδας και από κει και πέρα, τα επί μέρους, θα στείλουν υπομνήματα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Σας πρότεινα έξι και κόψετε τα δυο; Δεν κατάλαβα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Υπάρχει και ο Κανονισμός, διαβάστε τον.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Την ΕΝ.ΠΕ την καλέσατε, την Ένωση Περιφερειακών;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Όχι.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ούτε αυτή.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Είπαμε ΠΕΔ Νοτίου Αιγαίου, ΠΕΔ Βορείου Αιγαίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Μα αυτοί καλύπτονται από την ΕΝ.ΠΕ. και από την Κ.Ε.Δ.Ε.. Δεν κατάλαβα;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Αυτό το δέχομαι. Την ΕΝ.ΠΕ. και την Κ.Ε.Δ.Ε., σε αυτά τα δύο το δέχομαι, εντάξει, προστίθενται και αυτοί οι δύο φορείς.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Συνεχίζουμε, δίνοντας το λόγο για 12 λεπτά, στον κ. Κάρρα, Ειδικό Αγορητή της Δημοκρατικής Συμπαράταξης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Θα έλεγα και το Κίνημα Αλλαγής, κυρία Πρόεδρε. Το Μεταφορικό Ισοδύναμο θεωρείται ένα καλό μέτρο, το οποίο όμως, δυστυχώς, μπορεί να ακυρωθεί από έναν τρόπο κακής ή πλημμελώς νομοθέτησης. Συνεπώς, θα πρέπει να θέσουμε όχι μόνο τον τίτλο, αλλά και το περιεχόμενο του νομοσχεδίου, υπό τη βάσανο του ελέγχου για να μπορούμε να αναζητήσουμε τα αποτελέσματά του. Πριν, λοιπόν, εκφέρω τις σκέψεις μου σε αυτό, θέλω να θυμίσω μερικά ιστορικά στοιχεία, έστω και αν είναι γνωστά στην αίθουσα.

Είχε ξεκινήσει πριν από πολλά χρόνια η συζήτηση, για αυτό είμαι υποχρεωμένος να αναφέρω τον αείμνηστο Τάσο Αλιφέρη, ο οποίος ήταν ο πρωτεργάτης του μέτρου, ακόμη και τον Δημήτρη Κρεμαστινό, ο οποίος τότε, ως Πρόεδρος της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων, είχε υποστηρίξει το μέτρο και στην Ε.Ε. και είχαν αναζητήσει τρόπο χρηματοδότησης, ούτως ώστε να μπορούσε να εφαρμοσθεί το συντομότερο δυνατόν. Δεν απέδωσαν βέβαια αυτά. Σήμερα που έρχεται με την πρόταση της Κυβέρνησης, το νομοσχέδιο αυτό, συζητείτε ότι θα μπορούσε να θεωρηθεί ένα αντιστάθμισμα του Φ.Π.Α., αλλά μετά να εγκαταλείπεται αυτό το επιχείρημα.

Θέλω, λοιπόν, να συμπληρώσω εδώ, σε σχέση με το προηγούμενο καθεστώς, ότι όταν συζητούσαν για το μεταφορικό ισοδύναμο ο Αλιφέρης, ο Κρεμαστινός και πολλοί άλλοι, που δεν είναι του παρόντος να αναφερθούν, τότε ίσχυε ακόμα ο μειωμένος Φ.Π.Α στα νησιά, χωρίς να τίθεται ζήτημα κατάργησής του, ενόψει του νέου τυχόν μέτρου που θα λαμβάνετο.

 Ας προχωρήσουμε, όμως, στην αποτίμηση για να δούμε, εάν το μέτρο αυτό μπορεί να αποδώσει.

Καταρχάς, το μέτρο, το οποίο αναφέρεται ως πιλοτικό περιορίζεται στην εφαρμογή τους σε ορισμένα μόνο νησιά, σύμφωνα με τον κατάλογο που υπάρχει στις μεταβατικές διατάξεις του νόμου.

Θα ήθελα να κάνω ένα ερώτημα και καλό θα ήταν να έχω αργότερα μια απάντηση. Δεν θα μπορούσε να ήταν πιλοτικό το μέτρο στο σύνολο των νησιών, τα οποία θα είχαν δικαίωμα να το αξιώσουν; Αφού μιλάμε για πιλοτικό μέτρο, θα πρέπει να έχουμε μια συνολική εικόνα της εφαρμογής του στον ενδιάμεσο χρόνο, έστω και αν τα 50 εκατ., κύριε Υφυπουργέ, είναι λίγα, αλλά θα το δούμε μετά αυτό.

Η πρότασή μας είναι αυτό το πιλοτικό μέτρο, αφού η Κυβέρνηση σπεύδει να το εφαρμόσει, να το εφαρμόσει, όμως, από την 1η Ιουλίου, όπως λέει, για το σύνολο των νησιών, ούτως ώστε να δούμε στη συνολική εφαρμογή, εάν θα είναι επιτυχημένο, βάσει του νομοθετήματος, το οποίο προτείνετε ή όχι. Ένας δεύτερος προβληματισμός, ο οποίος με αναγκάζει να σταθώ είναι ο εξής. Σε ποια ακριβώς νησιά μιλάμε στη συνολική εφαρμογή του μέτρου; Δεν το έχω καταλάβει και θα ήθελα μια απάντηση.

Διαβάζω το σχέδιο νόμου εδώ που αναφέρει στους ορισμούς, ποιοι δικαιούνται. Στον ορισμό μόνιμος κάτοικος. Μόνιμος κάτοικος είναι αυτός που έχει τη μόνιμη κατοικία του σε νησί στο οποίο εφαρμόζεται το μέτρο του μεταφορικού ισοδύναμου. Δεν μας λέει σε ποια νησιά θα εφαρμοστεί τελικά. Παρακάτω αναφέρει ότι δικαιούχοι του αντισταθμίσματος είναι επίσης μικρές, πολύ μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις με κριτήριο τον τζίρο κ.λπ. ή οντότητες που έχουν την κύρια έδρα τους στους δήμους που εφαρμόζεται το μέτρο. Αυτό είναι το άρθρο 3 παρ. 2.

Θα ήθελα, λοιπόν, εάν θέλουμε να βελτιώσουμε το νόμο, να κατονομάσουμε από την πρώτη στιγμή και να εφαρμόσουμε, έστω ως πιλοτικό μέτρο, το σύνολο των νησιών που θα εφαρμοσθεί. Δεν μπορούμε να λέμε ότι δίνουμε ένα πλεονέκτημα, ένα ευεργέτημα, ένα δώρο - μην κάνω άλλο χαρακτηρισμό - εάν δεν ξέρουμε ποιοι τελικά θα ωφεληθούν, όμως να ξέρουμε ότι θα είναι στο σύνολο των νησιών εκείνων που εντάσσονται στο πρόγραμμα από την πρώτη στιγμή. Ξέρω ότι θα εξαιρεθούν τα μεγάλα νησιά ή τα νησιά εκείνα, τα οποία συνδέονται οδικώς καθ’ οιονδήποτε τρόπο. Δεν διεκδικώ να κάνω μια παρένθεση και για τον τόπο μου, τον Πόρο, έχει οδική σύνδεση, δεν ανήκει στο νησιωτικό ευρύ χώρο. Ανεξάρτητα, λοιπόν από αυτό, νομίζω ότι θα πρέπει να το δείτε.

Θα ήθελα να κάνω και έναν ακόμη σχολιασμό. Αναφέρεται, πομπωδώς, αν θέλετε, στην αιτιολογική έκθεση ότι το μέτρο είναι και αναπτυξιακό και έχω τα εξής ερωτήματα.

Πώς θα γίνει αναπτυξιακό; Οπωσδήποτε το μεταφορικό ισοδύναμο θα καλύψει ανάγκες των μικρών, πολύ μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, έχουμε μηχανισμό αυτή τη στιγμή που θα μπορεί να επηρεάσει τις τιμές μεταξύ των ανταγωνιζομένων εταιρειών, μεταξύ των τοπικών οικονομικών δραστηριοτήτων που θα μειώσει τις τιμές επ’ ωφελεία του καταναλωτή; Δεν συναντώ τέτοια ρύθμιση ή τέτοια πρόθεση στο νόμο, ούτως ώστε να μπορούμε να μιλάμε ότι θα είναι αναπτυξιακό το μέτρο ή ενδεχόμενα απλώς θα ωφελήσει μια κατηγορία εμπορευομένων και από κει και πέρα περαιτέρω ωφέλεια;

Γιατί, εάν θέλετε να μιλάμε για ένα καλό νομοσχέδιο, δεν αρκεί να πούμε ότι εμμέσως θα επιδοτούμε το εισιτήριο του μονίμου κατοίκου ή του ταξιδιώτη που υπάγεται σε κάποια κατηγορία εξ εκείνων που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο, αλλά θα πρέπει σ' αυτή την περίπτωση να πετύχουμε το βέλτιστο αποτέλεσμα, που θα είναι η συνολική ωφέλεια των κατοίκων.

Θα ήθελα να θυμίσω κάτι, που είχα πει και στην Επιτροπή Περιφερειών, επ’ ευκαιρία αυτής της συζήτησης. Δεν είναι το σύνολο των κατοίκων ωφελούμενοι για το λόγο ότι υπάρχουν άλλοι που κάνουν περισσότερες μετακινήσεις, άλλοι λιγότερες και πολλοί ελάχιστες ή μηδενικές μετακινήσεις.

Τι θα πρέπει, λοιπόν, να αναμένουν αυτοί ως ωφελούμενοι; Θα πρέπει να αναμένουν εξαιτίας των συνθηκών ανταγωνισμού, εφόσον εμμέσως επιδοτείται το κόμιστρο των εμπορευμάτων.

Θα πρέπει να αναμένουν αυτή την οικονομική ωφέλεια που θα ανταποδίδει στη τσέπη τους για το λόγο ότι ήδη από την πρώτη του επόμενου μηνός δεν έχουν ωφέλεια, έχουν επιπλέον δαπάνη με την αύξηση του Φ.Π.Α. και στα μικρά νησιά, όπου δεν διατηρείται αυτό το μέτρο. Επομένως, δεν μπορούν να αντιληφθούν σε τι θα τους ωφελήσει το νομοσχέδιο αυτό και ενδεχόμενα να έχουν και μια αρνητική θέση, όσο και αν ακούω ότι αγκαλιάστηκε και πλησιάστηκε απ' όλο τον κόσμο, ως μεγάλο και σπουδαίο μέτρο.

Εγώ έχω μια άλλη εικόνα. Δεν θα πω ότι είναι αρνητική, θα πω, όμως, ότι έχω μια εικόνα περιορισμού των αποτελεσμάτων, η οποία με καθιστά ιδιαίτερα διστακτικό και προβληματισμένο σε σχέση με το αποτέλεσμά του, αν λάβουμε υπόψη και τις ρυθμίσεις, οι οποίες υπάρχουν, αλλά αυτά θα τα πούμε επί των άρθρων.

Θέλω, λοιπόν, να προχωρήσω σε αυτό, διότι έχω και έναν άλλον προβληματισμό και ένα άλλο ερώτημα. Με ποιο τρόπο, με ποια πλατφόρμα θα λειτουργήσει αυτό, ώστε να μπορεί να λειτουργήσει, όχι την 1η Ιουλίου, γιατί περιμένω ότι οι αποφάσεις, οι οποίες θα εκδοθούν, θα εκδοθούν πολύ αργότερα, είναι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, αν θέλετε, να μας πείσετε βάλτε μια ρήτρα στο νόμο ότι «θα εκδοθούν υποχρεωτικά άπαξ και μέχρι μιας ορισμένης ημερομηνίας εντός συγκεκριμένης προθεσμίας» για να μπορούμε να πείσουμε.

Διότι, η εμπειρία, δυστυχώς, που έχουμε από τα νομοσχέδια με τις πολλές Υπουργικές Αποφάσεις και ιδιαίτερα, με τις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις μπορεί να είναι η κυβερνητική διέξοδος της μη εφαρμογής των νόμων για τους οποίους συζητάμε. Θα περίμενα, λοιπόν, να ακούσω και γι' αυτό το σημείο.

Έχω, όμως, πάρα πολλά θέματα να πω σε σχέση με τις λοιπές διατάξεις του νόμου, έστω και αν γίνεται, κυρία Πρόεδρε, σήμερα συζήτηση επί της αρχής, εφόσον έχει λοιπές διατάξεις, είμαι υποχρεωμένος να πω, διότι οι λοιπές διατάξεις είναι κρίσιμες.

Προτείνεται η ίδρυση μιας Σχολής πλοιάρχων, μιας Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο. Ακούγεται, λοιπόν, ότι θα είναι κάτι θετικό για το νησί, το οποίο, ενδεχόμενα, η Κάλυμνος το ζητάει και νομίζω ότι το έχει ζητήσει. Εμείς δεν μπορούμε να πούμε ότι «όχι να μην γίνει η σχολή». Θέλουμε να κάνουμε, όμως, μια επιπλέον βελτιωτική πρόταση σ' αυτό και να πούμε μερικά πράγματα.

Καταρχήν, οι ανάγκες της ναυτιλίας είναι μόνο πλοίαρχοι ή θα πρέπει να δείτε και το θέμα της Σχολής Μηχανικών στο ίδιο νησί, επειδή μεταξύ των δύο αυτών ειδικοτήτων αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού υπάρχουν πολλές συνέργειες και ενδεχόμενο είναι ότι το επίπεδο σπουδών θα είναι βελτιωμένο, αν συνυπάρχει και μια Σχολή Μηχανικών;

Ξέρω ότι αυτό είναι παλιό αίτημα του Δήμου Καλύμνου, το έχει υποστηρίξει ο κ. Διακομιχάλης, πάρα πολλές φορές, ο πρώην δήμαρχος. Εμείς δεν έχουμε λόγους να πούμε όχι, αλλά έχουμε λόγους να ζητήσουμε να είναι το άριστον μέτρο και όχι απλώς η ευκαιριακή εξαγγελία ενδεχόμενα και μια προεκλογική εξαγγελία που έγινε είτε στο Περιφερειακό Συνέδριο που έγινε στο νότιο Αιγαίο είτε σε άλλο τόπο από επίσημα χείλη. Και γιατί τα λέω αυτά;

Διότι, όπως διαβάζω και στην Αιτιολογική Έκθεση και στην Έκθεση Συνεπειών, καταρχήν, λέει ότι «θα διατεθεί ένα ακίνητο από το Δήμο». Ξέρουμε αν είναι κατάλληλο; Ας πούμε ότι είναι κατάλληλο. Επίσης, «το κόστος εξοπλισμού της σχολής θα είναι 1.900.000 ευρώ», όπως λέει το Υπουργείο και γράφει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους στην Έκθεσή του. Με 1.900.000 ευρώ θα λειτουργήσει μια ανώτατη σχολή;

Εδώ θα κάνω μια παρένθεση, κυρία Πρόεδρε και θα πω το εξής: Έτσι κρατάμε μίζερη την ελληνική ναυτιλία, έτσι κρατάμε μίζερους τους Έλληνες ναυτικούς. Για ποιο λόγο;

Αυτή τη στιγμή, ο διεθνής ανταγωνισμός είναι τεράστιος. Το μεταφορικό έργο της ελληνικής ναυτιλίας υπερβαίνει το 20% του παγκόσμιου εμπορίου, ενδεχόμενα το τελευταίο διάστημα να είναι πολύ μεγαλύτερο.

Έχουμε ανάγκη υψηλού επιπέδου στελεχών και επομένως, για να έχουμε ανάγκη υψηλό επίπεδο στελεχών, πρέπει η κάθε σχολή όπου δημιουργείται να είναι προγραμματισμένη στο σύνολο της ναυτικής εκπαίδευσης. Η ναυτική εκπαίδευση, δυστυχώς, όπως είναι διασπαρμένη στην Ελλάδα, πολλές φορές εμένα προσωπικά μου έχει θυμίσει τα Τ.Ε.Ι.. Φτιάχνουμε ένα Τ.Ε.Ι. Ιχθυολογίας και στο τέλος, δεν καλύπτεται ούτε ο αριθμός των επιτυχόντων ή δεν υπάρχει καν η βάση εισαγωγής και μπαίνουμε με 3 - 5 μόρια και λέμε ότι είμαστε και σπουδαίοι, γιατί περάσαμε σε ανώτατες σχολές.

Δεν κατηγορώ τα παιδιά που πάνε εκεί, κατηγορώ το σύστημα όμως, το οποίο επιτρέπει να γίνονται αυτά.

Εμείς θέλουμε η ναυτική εκπαίδευση να βγάζει πολύ καλά στελέχη που να καλύπτουν ακόμη και ανάγκες των ξένων ναυτιλιών, για να μπορούμε να είμαστε ανταγωνιστικοί. Όχι να κάνουμε απλώς διασπορά σχολών.

Τέλος, θα πω κάτι που με ενόχλησε. Γράφει η Αιτιολογική Έκθεση ότι είναι αίτημα των Δωδεκανήσιων και το καταλαβαίνω ότι μπορεί να είναι αίτημα των νησιωτών, των παιδιών, να θέλουν στον τόπο τους, την Κάλυμνο, να έχουν μια σχολή. Τότε, όμως, θα πρέπει να αλλάξουμε τον τρόπο εισαγωγής. Ποιος λέει αλήθεια και ποιος λέει ψέματα;

Διότι, ο τρόπος εισαγωγής στις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού έχει διαφοροποιηθεί πάρα πολύ τελευταία, τουλάχιστον το 75% εισάγεται με τις πανελλήνιες εξετάσεις του Υπουργείου Παιδείας.

Μάλιστα, εάν δεν κάνω λάθος, ο Υπουργός εξέδωσε στις 18 Απριλίου και απόφαση κανονισμού εισαγωγής των μαθητών στις ακαδημίες του εμπορικού ναυτικού, όπου λέει «… 75% διά των πανελληνίων εξετάσεων του Υπουργείου Παιδείας». Πώς εξασφαλίζουμε, λοιπόν, ότι ο νησιώτης ο Δωδεκανήσιος, ο Καλύμνιος, εάν θέλετε, θα εισαχθεί στον τόπο του;

Εγώ θέλω να μένουν τα παιδιά στον τόπο τους, στα νησιά αυτά, γιατί είναι περιοχές ευαίσθητες και ακριτικές. Πώς θα εξασφαλίσουμε ότι τα παιδιά αυτά θα μείνουν στον τόπο τους και θα αποκτήσουν ένα υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης στο ναυτικό επάγγελμα, αφού μπορεί να έρθει ο υποψήφιος από τα Γιάννενα ή αλλού, που μπορεί να έχει πόντους, καλύτερη γνώση μιας ξένης γλώσσας κ.λπ.;

Συνεπώς, αυτά τα επιχειρήματα νομίζω ότι δεν είναι πειστικά. Θα πρέπει να επανέλθετε στον τρόπο του σχεδιασμού της ναυτικής εκπαίδευσης. Είναι απόλυτα αναγκαίο να λυθεί αυτό το ζήτημα και να μη μείνουμε σε παρωχημένες ρυθμίσεις.

Τέλος, εμείς δε θα πούμε όχι στη διάταξη για την ίδρυση σχολής στην Κάλυμνο για να βγει μετά η Κυβέρνηση και να πει «το καταψηφίσατε». Όχι, θα το ψηφίσουμε. Θα αξιώσουμε, όμως, η ναυτική εκπαίδευση να μην γίνεται ευκαιριακά και να μη γίνεται χάριν φιλικών εξυπηρετήσεων, αλλά να αναβαθμίσει το επίπεδο της ναυτιλίας, γιατί, στο κάτω κάτω, τη βιομηχανία τη χάσαμε, να μη χάσουμε και άλλους παράγοντες της οικονομίας.

Μπορεί ο τουρισμός να είναι υψηλός αυτή τη στιγμή, αλλά έχουμε προβλήματα στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, όπου, ενδεχόμενα, σήμερα δεχόμαστε «κύματα» τουριστών που θα πήγαιναν στην Τουρκία, την Αίγυπτο ή σε άλλες χώρες της Ανατολής, αλλά μετά τις χθεσινές εκλογές στην Τουρκία και τη ραγδαία υποτίμηση της τουρκικής λίρας, η οποία πλέον διατηρείται σε χαμηλά επίπεδα, γίνεται ελκυστικότερος προορισμός η γειτονική χώρα σε σχέση με την Ελλάδα. Να τα λάβουμε όλα αυτά υπόψη μας, για να μπορούμε να έχουμε μια συνολική τοποθέτηση. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ο κ. Κούζηλος, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, να δηλώσουμε επιφύλαξη για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Θα θέλαμε να ακούσουμε πρώτα τους κύριους Υπουργούς, τους φορείς και να απαντηθούν διάφορα ερωτήματα που έχουμε.

Θα ήθελα να ξεκινήσω με το άρθρο 1 που λέει ότι είναι το μέτρο με τη θέσπιση του οποίου επιδιώκεται η εξίσωση του κόστους μεταφοράς που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με τα μέσα θαλάσσιας μαζικής αναφοράς με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση.

Μιλάμε για εξίσωση, αλλά δεν μπορούμε να εξισώσουμε το κόστος γιατί αν τα βάλουμε όλα μαζί σε μια ζυγαριά θα δούμε ότι υπάρχει ο Φ.Π.Α., το μεταφορικό κόστος των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων και το κόστος των καυσίμων σε κάθε νησί που είναι ιδιαίτερα υψηλό. Άρα, τα 50 εκατομμύρια, πιλοτικά και μόνο σε 32 νησιά και με αύξηση στα 150 εκατομμύρια το 2019, στην ουσία, δεν εξισώνει το κόστος.

Στην πρώτη κλειστή διαβούλευση με αντικείμενο την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου το Μάρτιο συμμετείχαν εκπρόσωποι από όλη τη χώρα και κυρίως, επιμελητήρια και κ. Σαντορινιέ, δηλώσατε ότι το ζητούμενο είναι να βρούμε και να ενισχύσουμε το πραγματικό μέγεθος της επιβάρυνσης και τελικά, να δούμε πώς μετακυλύετε το κόστος στο νησιώτη.

Θα σας θέσω δύο ερωτήματα. Πρώτον, Φ.Π.Α 24% που είναι τρομερά μη ανταγωνιστικό, αν το συγκρίνουμε με άλλες χώρες, γιατί τα περισσότερα νησιά ζουν με τον τουρισμό στην ουσία και με τα τοπικά προϊόντα, κάτι στο οποίο θα αναφερθώ λίγο αργότερα.

Δεύτερον, το κόστος καυσίμων των πλοίων, τεράστιο και αυτό, πηγαίνει στο εισιτήριο και άρα, μιλάμε για πολύ ακριβά εισιτήρια, σε σχέση με άλλες χώρες και τέλος, το κόστος των καυσίμων στα νησιά. Αυτά τα τρία είναι τα βασικά προβλήματα που υπάρχουν. Εκεί βλέπουμε εμείς ότι υπάρχει το μεγάλο κόστος για τον κάθε νησιώτη. Όταν θα ρυθμιστούν αυτά τα τρία θέματα που δεν βλέπουμε σύντομα να γίνεται κάτι τέτοιο, τότε θα μειωθεί και το κόστος του νοικοκυριού στον κάθε νησιώτη, όπως αναφέρεται μέσα στο νομοσχέδιο.

Όσον αφορά στα τοπικά προϊόντα είχε γίνει μια καταγραφή το 2012, κάθε νησί τι παράγει και είχε ξεκινήσει μια προσπάθεια να δούμε τι παράγει κάθε νησί και πώς μπορούν να αξιοποιηθούν τα προϊόντα και να προωθηθούν παγκοσμίως. Από 2012 μέχρι τώρα, δεν έχουμε δει να συνεχίζεται αυτό και εδώ έχουμε κάποια ερωτήματα. Υπάρχει κάποια καταγραφή; Συνεχίζεται η καταγραφή των προϊόντων, όπως για παράδειγμα το δυνατό προϊόν της Χίου που είναι η μαστίχα; Πώς συντονίζεται με το Υπουργείο Οικονομικών, Οικονομίας, Τουρισμού και πώς θα προωθηθούν όλα αυτά τα προϊόντα και με τι κόστος φυσικά θα έρθουν στην ηπειρωτική χώρα και από κει θα γίνει εξαγωγή; Αυτό είναι το ζητούμενο.

Επομένως, στην ουσία, εμείς βάζουμε πρώτα το θέμα των καυσίμων και θα θέλαμε να δούμε τη δήλωση του κ. Σταθάκη, του Υπουργού Ενέργειας, το Μάιο που είχε πει ότι δεν μπορεί να γίνει μείωση της φορολογίας στα καύσιμα. Αυτό αυτομάτως σημαίνει ότι με μια μικρή αύξηση - παρακολουθούμε αυτή τη στιγμή τι γίνεται με τα θέματα του ΟΠΕΚ που προσπαθούν να κρατήσουν τις τιμές σε νορμάλ επίπεδα- αλλά λίγο να ξεφύγει το θέμα από τον ΟΠΕΚ την επόμενη ημέρα θα δούμε τουλάχιστον 0,50 λεπτά ακριβότερη την τιμή της βενζίνης σε όλα τα νησιά αυτόματα. Άρα, εάν δεν μειωθεί και δεν δείτε τι θα γίνει με το θέμα των καυσίμων το πρόβλημα θα συνεχίσει να υπάρχει.

Είχαμε μια δήλωση του Πρωθυπουργού τα Θεοφάνεια, από την Κάλυμνο, όπου είχε πει ότι η σχετική μελέτη για το μεταφορικό ισοδύναμο ολοκληρώνεται - και γι’ αυτό ήταν η ένστασή μας για το επείγον, αφού ήδη το είχε προαναγγείλει από τον Ιανουάριο ο Πρωθυπουργός και καταλαβαίνουμε ότι υπήρχε μια μεγάλη συνεννόηση, διαβούλευση ήδη εδώ και δύο μήνες- και συνεχίζοντας ο Πρωθυπουργός είπε ότι θα περιλαμβάνει επιδοτήσεις ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, το κόστος ακτοπλοϊκής μεταφοράς προϊόντων και των καυσίμων για τα οποία έχει ήδη γίνει επαφή με τα ΕΛΠΕ και ετοιμάζεται ξεχωριστή πρόταση. Υπάρχει κάτι τέτοιο; Γιατί εκεί είναι το ζητούμενο ότι εάν υπάρχει μια συμφωνία με τα ΕΛΠΕ τουλάχιστον για το πιλοτικό πρόγραμμα αυτό το συγκεκριμένο για τα 32 νησιά, σίγουρα θα υπάρχει μια μεγάλη βοήθεια και θα είναι και μια καλή είδηση για τους νησιώτες μας επιτέλους.

 Στο 14ο Περιφερειακό Συνέδριο για την παραγωγική ανασυγκρότηση του Β. Αιγαίου είχατε δηλώσει, κ. Σαντορινιέ, ότι «με το μεταφορικό ισοδύναμο ικανοποιούμε ένα πάγιο αίτημα των νησιών μας». Δεν είναι πάγιο αίτημα, το λέω και για τις προηγούμενες κυβερνήσεις της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ., το είχαμε αναφέρει και παλιότερα, είναι συνταγματικά κατοχυρωμένο. Άρθρο 101 του Συντάγματος «ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση όταν δρουν κανονιστικά υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη τους τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών και ορεινών περιοχών, μεριμνώντας για την ανάπτυξή τους». Όμως - πιλοτικά γίνεται το συγκεκριμένο, το αναφέρω πάλι για να μη πείτε ότι δεν το έχουμε αναφέρει καθόλου - ποια ανάπτυξη; Δεν μιλάμε για ανάπτυξη, αλλά να μπορέσουν να επιβιώσουν οι νησιώτες.

Κάτι που μας ανησύχησε ιδιαίτερα είναι κάτι που υπάρχει από εχθές στον Τύπο, ότι θα καταργηθεί το αφορολόγητο στον ναυτιλιακό καύσιμο. Μπορεί να είναι και fake news, αλλά καλό είναι να γίνει μια διευκρίνιση πάνω σ’ αυτό, γιατί σας θέσαμε τα τρία βασικά, Φ.Π.Α, κόστος καυσίμων.

Στο άρθρο 2, χρηματοδότηση του μέτρου μεταφορικό ισοδύναμο. Εδώ, πάλι έχουμε πάλι μια ένσταση, πολύ μεγάλη. Το μέτρο χρηματοδοτείται από το εθνικό ή συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας. Πρώτη ερώτηση και διευκρίνιση. Υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος κωδικός στο Υπουργείο Ναυτιλίας που έχουν μπει ήδη τα 50 εκατ. €;

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Να ψηφιστεί πρώτα.

 ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ναι, αλλά να υπάρξει αυτός ο κωδικός. Καταλαβαίνετε τι λέω, γιατί πολλές φορές βγαίνουν πολλοί και κάνουν δηλώσεις και μετά δεν υπάρχει φράγκο.

Είμαστε λίγο σκεπτικοί και μπορούμε να πούμε και φειδωλοί στο θέμα του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, γιατί η κυβέρνησή σας αυτό που λέει είναι ότι το συγκεκριμένο πρόγραμμα είναι αυτό από όπου θέλει να πάρει κάποια χρήματα. Υπάρχουν τα λεφτά;

Άρθρο 3, δικαιούχοι. Δεν συμφωνούμε με την παράγραφο α’ που λέει «αλλοδαποί που διαθέτουν άδεια διαμονής σε ισχύ», γιατί μπορεί ένας που έχει έρθει παράνομα, ένας λαθρομετανάστης να έχει πάρει μια άδεια διαμονής. Το είδαμε αυτό και με τα μερίσματα που δώσατε και, στη ουσία, το πήραν ελάχιστοι Έλληνες. Επίσης, στην παρ. β’ που λέει «εκπαιδευτικοί, γιατροί, νοσηλευτές» δικαιούνται να συμμετέχουν στο συγκεκριμένο μέτρο. Ερώτηση πολύ βασική, στον κοινοβουλευτικό έλεγχο έχετε απαντήσει πάνω σ' αυτό το θέμα για την έκπτωση ναύλου, αλλά το ερώτημα είναι οι αστυνομικοί, οι λιμενικοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο μέτρο ή θα υπάρχει έκπτωση, έτσι και αλλιώς, δείχνοντας τη λιμενική ή την αστυνομική τους ταυτότητα;

Όσον αφορά στις παραμέτρους υπολογισμού του Α.ΝΗ.ΚΟ. στο άρθρο 4, αρμόδια όργανα διαδικασίας υλοποίησης άρθρο 6, κατά πολύ Α.ΝΗ.ΚΟ. άρθρο 7, θέλουμε να μας πείτε κατά πόσο στέκουν αυτά που γράφει το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος που έχει στείλει μια επιστολή, η οποία λέει ότι προβλέπει διαδικασία περίπλοκης γραφειοκρατίας στην ουσία, δεν καλύπτει τους μη μονίμους κατοίκους – εντάξει εκεί μπορούμε να θέσουμε ένα ερωτηματικό γιατί είναι πιλοτικό το πρόγραμμα, οπότε θα επεκταθεί μετά το 2019 - θέτει αυστηρά εισοδηματικά κριτήρια – κι εκεί να δούμε, εάν όντως ευσταθεί αυτό - δεν καλύπτει μετακινήσεις φυσικών προσώπων για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προτείνει δύο πράγματα, την οριζόντια μείωση έκπτωσης στα εισιτήρια και αύξηση του προϋπολογισμού από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Άρθρο 9, εθνική πολιτική υλοποίησης μεταφορικού ισοδύναμου μέσα σε τρία έτη από την κύρωσή του.

Εδώ θα ήθελα να ρωτήσω, γιατί 3 έτη; Δεν θα μπορούσε όλο αυτό να γίνει πολύ πιο σύντομα, ώστε να μην είναι πιλοτικό.

Θα πάω στο μέρος β’, άρθρο 12. Ίδρυση ΑΕΝ Καλύμνου. Στον κοινοβουλευτικό έλεγχο θα τρέξω πάλι και είχατε απαντήσει στις 28.11.2017, ότι μόλις ολοκληρωθεί η μελέτη και η έγκριση των όρων δόμησης και ανέγερσης ορόφου η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου θα προχωρήσει σε αυτοψία για τη σύνταξη αρχιτεκτονικής μελέτης. Άρα, ο χώρος βρέθηκε, ισχύει και αυτό που μένει, απ’ ότι καταλάβαμε, είναι να πιστωθεί το ποσό και φυσικά, να ξεκινήσουν οι προκηρύξεις και όλα τα υπόλοιπα. Θα θέλαμε περισσότερες διευκρινήσεις πάνω σε αυτό το θέμα, γιατί σίγουρα πολλοί έχουμε ερωτηματικά.

Όσον αφορά αυτό που είπε ο κ. Καρράς, για την υψηλή εκπαίδευση, υπάρχει υψηλότατη ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα και σας το λέω γιατί το γνωρίζω. Προέρχομαι από τα πρώτα επίπεδα της εκπαίδευσης μέχρι τα τελευταία. Για τη βελτίωση, το έχουμε πει πάρα πολλές φορές είναι το θέμα των κτιριακών υποδομών που είναι όλα πολύ παλιά δυστυχώς, το θέμα υλικοτεχνικής υποδομής. Ένα απλό παράδειγμα, κάποτε αναγκαζόμασταν να κάνουμε μάθημα στο ΚΕΣΕΝ με φωτοτυπίες, τώρα έχουν βελτιωθεί απ’ ότι γνωρίζω και είναι καλύτερα τα πράγματα, αλλά δεν είναι στο επίπεδο μιας χώρας του εξωτερικού. Έχω παραδείγματα να πηγαίνουν Βουλγαρία και να είναι πολύ ανώτερη η εκπαίδευση στις ναυτικές σχολές της Βουλγαρίας απ’ ό,τι είναι στην Ελλάδα, σε αυτό το κομμάτι. Ενώ, σε θέματα ναυτοδιδασκάλων διαθέτουμε το τέλειο προσωπικό. Δεν νομίζω ότι υπάρχει θέμα πάνω σε αυτό.

Κλείνοντας, γενικά το μεταφορικό ισοδύναμο θα μπορούσε να ήταν θετικό, εάν και εφόσον δεν υπήρχε συγκεκριμένη μνημονιακή πολιτική, εάν και εφόσον δεν υπήρχε αυτό το υψηλό κόστος ζωής για τους νησιώτες, θα ήταν μια πολύ μεγάλη ανάσα, εάν και εφόσον στην πράξη και σε συνδυασμό με διάφορα άλλα θέματα, όπως είναι η ανάπτυξη, το οποίο δεν υπάρχει μέσα. Δεν μπορεί να γίνει ανάπτυξη με όλα αυτά τα θέματα που υπάρχουν μέσα. Διατηρούμε επιφυλάξεις για τη ψήφιση επί της αρχής και θα θέλαμε να ακούσουμε και τους φορείς και τους Υπουργούς για κάποιες διευκρινίσεις.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):Το λόγο έχει η κυρία Μπακογιάννη.

ΘΕΟΔΩΡΑ (ΝΤΟΡΑ) ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ κυρίες και κύριοι συνάδελφοι που μου επιτρέψατε να προηγηθώ, λόγω ειλημμένων υποχρεώσεων.

Κυρία Πρόεδρε, διάβασα με προσοχή το νομοσχέδιο και μου κάνει φοβερή εντύπωση πως έρχεται ένα νομοσχέδιο για ένα τόσο σημαντικό θέμα, το οποίο είναι η αποθέωση της γραφειοκρατίας και της δυσκολίας εφαρμογής του. Κύριοι Υπουργοί, φέρατε ένα νομοσχέδιο στο οποίο έχετε μια ολόκληρη σελίδα, η οποία αφορά τον κ. Γιαννέλη, ο οποίος παρίσταται, για τα αρμόδια όργανα υλοποίησης του νομοσχεδίου σας.

Η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής αναπτύσσει, διαχειρίζεται το πληροφοριακό σύστημα, παραλαμβάνει και επεξεργάζεται αιτήσεις, είναι αρμόδια για την πιστοποίηση των χρηστών, προβαίνει σε ηλεκτρονική διασταύρωση, παραλαμβάνει και επεξεργάζεται τις καταγγελίες, ενημερώνει τους αιτούντες.

Όλα αυτά τα κάνει, συνεργαζόμενη με τη Γενική Γραμματεία Εμπορίου, τη Γενική Γραμματεία Ψηφιακής Πολιτικής, τη Γενική Γραμματεία Δημόσιων Επενδύσεων, το Υπουργείο Παιδείας, οι δήμοι υποχρεώνονται να βάλουν έναν αρμόδιο, ο οποίος θα μιλάει εκ μέρους των δήμων, συνεργάζονται με την Γενική Γραμματεία, παρέχουν στήριξη και όλα αυτά τα κάνουν, μιλώντας και με το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και όλα αυτά για να πάρει κάποιος μια επιδότηση σε ένα εισιτήριο, το οποίο θα είναι οικογενειακό, στο οποίο θα πρέπει να κριθεί αν πραγματικά αυτός που υποβάλλει την αίτηση, εάν έχουν χωριστά φορολογικές δηλώσεις, είναι ο σύζυγος ή η σύζυγος –έτερος έλεγχος, ο οποίος είναι αναγκαίος για να γίνει - για να φτάσουμε να δώσουμε τι; 50 εκατ.. 50 εκατ., όταν έχετε σήμερα που μιλάμε στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων 1 δισ. αδιάθετο. Και βγαίνετε και δίνετε 50 εκατ. στους νησιώτες, στα μικρά νησιά, πιλοτικά, με ένα πρόγραμμα που για να το εφαρμόσετε και μόνο είναι πρακτικώς αδύνατο.

Θυμίζω ότι είσαστε η κυβέρνηση που σας πήρε έξι μήνες για να λειτουργήσουν οι κάρτες του μετρό και στο μέτρο δεν έψαχνες την οικογενειακή κατάσταση, το εισόδημα, το εάν ταξιδεύει τρεις φορές ή πέντε φορές, τίποτα απ' όλα αυτά.

Και έρχεστε σήμερα σοβαρά και λέτε στους νησιώτες ότι μια πολιτική του μεταφορικού ισοδύναμου την εκπληρώνετε με αυτό το νομοσχέδιο. Η κοροϊδία έχει τα όριά της, κύριε Υπουργέ και πραγματικά έχει τα όριά της και σας το λέω παντελώς καλοπίστως, διότι εγώ σε αντίθεση με σας έχω μια μικρή εμπειρία, ενδεχομένως, από μικρά νησιά. Σας διαβεβαιώ ότι είναι αδύνατον να λειτουργήσει. Αυτό που σήμερα θα χρειαζόντουσαν τα νησιά είναι μια γενναία απόφαση. Ποια είναι η γενναία απόφαση; Αυτή τη μια γενναία απόφαση σας την προτείνει η Ν.Δ.. Σας λέει τραβήξτε πίσω ένα χρόνο το Φ.Π.Α. για να μπορέσουμε να το υλοποιήσουμε. Εάν δεν μπορείτε να το κάνετε αυτό, πρώτον, πάρτε περισσότερα χρήματα από το Ταμείο Δημοσίων Επενδύσεων, τα οποία τα έχετε αυτή τη στιγμή. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να μην ανακουφίσετε τους ανθρώπους. Άρα, πάρτε περισσότερα χρήματα.

Δεύτερον, κάντε απλή λογική. Η απλή λογική είναι ή επιδοτούνται μια και καλή όλα τα εισιτήρια ή τουλάχιστον επιδοτείστε τη βενζίνη. Έχει φθάσει στο «αμήν» ο νησιώτης αυτή τη στιγμή. Όταν η βενζίνη είναι ακριβότερη στο Καρπενήσι και σε όλα τα νησιά…

Μην κουνάτε το κεφάλι σας, κύριε Σαντορινιέ. Να μην το κουνάτε, σας παρακαλώ πάρα πολύ, γιατί ελάχιστη ευαισθησία να είχατε, θα είχατε καταλάβει ότι έχει φτάσει σε μερικά νησάκια 2 € η βενζίνη. Αντί, λοιπόν, να γίνονται…

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

ΘΕΟΔΩΡΑ (ΝΤΟΡΑ) ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Να τελειώσω, κύριε Σαντορινιέ…

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Κύριε Υπουργέ, έχετε χρόνο απάντησης.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρία Μπακογιάννη, είμαι Βουλευτής Δωδεκανήσου…

ΘΕΟΔΩΡΑ (ΝΤΟΡΑ) ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Η απάντηση, λοιπόν, είναι ότι αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο φέρατε, ειλικρινώς σας λέω, το περίμενα πως και πως εγώ. Το περίμενα διότι πραγματικά ενόψει του καλοκαιριού…

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Κύριε Σαντορινιέ, υπάρχει Προεδρείο.

ΘΕΟΔΩΡΑ (ΝΤΟΡΑ) ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Οι δηλώσεις μου, κύριε Σαντορινιέ, ισχύουν. 50 εκατ. δεν φθάνουν για μεταφορικό ισοδύναμο. Δεν φθάνουν. Λυπάμαι πάρα πολύ που σας το λέω, αλλά είναι απλώς ένα παράδειγμα επικοινωνιακής διαχείρισης ενός μείζονος προβλήματος που έχουν όλοι οι νησιώτες. Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για άλλη μια φορά τους συναδέλφους που μου έδωσαν τη δυνατότητα.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ευχαριστώ και εγώ και για το χρόνο. Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): όταν θέλετε να απενοχοποιήσετε ένα σκληρό μέτρο στα πλαίσια της αντιλαϊκής πολιτικής σας και να δημιουργήσετε συνθήκες αυταπατών και ανοχής, τότε παρουσιάζετε και νομοθετείτε και ένα δήθεν ισοδύναμο.

Καταστρέφεται το φυσικό περιβάλλον για να επενδύσει και να κερδοφορήσει ο καπιταλιστής, με την άδεια του αστικού κράτους βέβαια; Τότε εφευρίσκετε το αντιεπιστημονικό περιβαλλοντικό ισοδύναμο και νομοθετείτε, λες και η συγκεκριμένη περιοχή δεν θα καταστραφεί.

Πρώτος διδάξας το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και καλύτερος μαθητής που ξεπέρασε τον καθηγητή, εσείς.

Πριν οκτώ μήνες περάσατε ένα νομοσχέδιο για το χρόνο εργασίας των γιατρών. Ένα αντεργατικό έκτρωμα σε βάρος των εργασιακών δικαιωμάτων και με «fast track» διαδικασίες, όπου ανατρέπει το σταθερό, ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας όλων των γιατρών, ελαστικοποιώντας και «σμπαραλιάζοντας» κάθε κανονικότητα στο ωράριο των γιατρών, απορυθμίζοντας τη λειτουργία τμημάτων και κλινικών. Και βρήκατε το δήθεν αντίδοτο με το λεγόμενο «ισοδύναμο αντισταθμιστικό χρόνο». Κοροϊδία και λαθροχειρία παντού.

Τα ίδια και τώρα. Με αυτό το νομοσχέδιο καταργείτε το μειωμένο Φ.Π.Α.. Δηλαδή, αυξάνετε το Φ.Π.Α που είχαν στα νησιά και τον είχαν κατακτήσει τριάντα χρόνια πριν με αγώνες και θα απογειωθεί από το 9% στο 13% και από το 13% στο 24%, επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερο τα λαϊκά εισοδήματα των κατοίκων των νησιών.

Τα ποσά αυτά θα καταλήγουν στα έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού και μέσω αυτού θα τροφοδοτούν στη συνέχεια τα κέρδη των εφοπλιστών. Τους «μπουκώνετε» με νέα εκατ..

Σε κάθε περίπτωση, πρόκειται για έναν ακόμη απροκάλυπτα εμπαιγμό. Αρπάζετε «καρβέλια» και δίνετε πίσω κάποια ψίχουλα, γιατί τα μεγάλα κομμάτια πηγαίνουν στο εφοπλιστικό κεφαλαίο.

 Αυτά είναι τα αποτελέσματα της διογκούμενης φοροληστείας, τόσο από τον Φ.Π.Α, όσο βέβαια και από τις άλλες αντιλαϊκές παρεμβάσεις που «τσακίζετε» συντάξεις και φοροληστεύετε το λαϊκό εισόδημα.

Βάζετε μια ακόμη φωτιά που θα αυξήσει τα πάντα στο κόστος ζωής και το ονομάζεται προκλητικά και ξεδιάντροπα «Ολοκληρωμένη Νησιωτική Πολιτική». Και μάλιστα, το θεωρείτε και δίκαιο επειδή στοχεύει στην εξίσωση του κόστους μεταφοράς νησιωτών προϊόντων και καυσίμων από και προς τα νησιά, με την «καραμέλα» της κοροϊδίας, της δήθεν αναπλήρωσης με το μεταφορικό ισοδύναμο.

Ποιους θα αφορά; Αυτούς που ταξιδεύουν. Τι ποσοστό είναι αυτό; Σε ένα ερωτηματολόγιο, το οποίο διακινήθηκε σε μερικά νησιά, τα πιο μεγάλα, το 40% ταξιδεύει εκτός νησιού συχνά και το 37% των ερωτηθέντων είναι για λόγους υγείας. Και φυσικά, δεν αντιμετωπίζονται τα οξυμένα προβλήματα μετακίνησης των θαλάσσιων μεταφορών, αφού τα πλοία είναι ιδιοκτησία των εφοπλιστών και κινούνται με κριτήριο το καπιταλιστικό κέρδος, το οποίο το εξασφαλίζετε από την εκμετάλλευση ναυτεργατών και τις υψηλές τιμές των εισιτηρίων.

Χαρακτηριστικό είναι ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες στην πορεία του χρόνου συσσώρευσαν τεράστια κεφάλαια διαμορφώθηκαν όμιλοι με πλοία μεγάλα και μεγάλης μεταφορικής ικανότητας, επιβάλλοντας σε συνεργασία βεβαίως με τις κυβερνήσεις σκληρούς όρους κατά των ναυτεργατών και των επιβατών.

 Παράδειγμα; Η περίοδος 2001-2017. Το απλό εισιτήριο Πειραιά-Σάμου από 10 € έφτασε τα 49 € στο κατάστρωμα και 54,5 € με κάθισμα, παρουσιάζοντας αύξηση 400 με 500%. Τέτοιες αυξήσεις, βεβαίως, δεν είχαν ούτε οι μισθοί ούτε οι συντάξεις. Αντίθετα, «πετσοκόβονται» από Ν.Δ.- ΠΑ.ΣΟ.Κ. και σήμερα ΣΥ.ΡΙΖ.Α.-ΑΝ.ΕΛ..

 Συνεπώς, η πραγματικότητα μαρτυρά ότι παρά το γεγονός ότι οι αστικές κυβερνήσεις εναλλάσσονται, εφαρμόζεται η ίδια στρατηγική κατά των εργαζομένων των νησιωτών, είτε στο τιμόνι της διακυβέρνησης βρίσκεται η Ν.Δ. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή το ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και ΑΝ.ΕΛ. και αυτό είναι βασικό ζήτημα για να προβληματίσει κάθε καλοπροαίρετο.

Τώρα πώς θα υπολογίζεται Μεταφορικό Ισοδύναμο;

Το κριτήριο για να καθορίζεται το ποσό του καταβάλλουμε μεταφορικού κόστους είναι το κόστος των εισιτηρίων των ΚΤΕΛ της ηπειρωτικής Ελλάδας, τα οποία προφανώς θεωρείτε φθηνά και τις υπηρεσίες τους σύγχρονες. Σας πληροφορώ, λοιπόν, ότι υπάρχουν πολλές κινητοποιήσεις την ηπειρωτική Ελλάδα για τα ακριβά εισιτήρια, για τα νέα δρομολόγια στις απομακρυσμένες περιοχές που είναι συχνά φαινόμενα.

Το ποσό, λοιπόν, που θα επιστρέφεται θα είναι η διαφορά που προκύπτει συγκρινόμενο με το εισιτήριο του πλοίου, μόνο για τις οικονομικές θέσεις. Με το κόστος του εισιτηρίου το ΚΤΕΛ σε αντίστοιχη απόσταση της ηπειρωτικής χώρας χρησιμοποιώντας διάφορες παραμέτρους. Η όποια επιστροφή προκύπτει από το καταβάλλουν ένα εισιτήριο αποκλείει τη νησιωτική οικογένεια που χρειάζεται αριθμημένες θέσεις για τα παιδιά της, τα υπέργηρα ή άλλα μέλη που ασθενούν κ.λπ.. δεν έχει καμία επιστροφή για το μεταφορικό της μέσον.

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο αποκλείει όσους από τους νησιώτες έχω δηλώσει στην εφορία ότι μόνιμη κατοικία τους βρίσκεται στην ηπειρωτική χώρα, αλλά από τη φύση της δουλειάς τους χρησιμοποιούν αυξημένη πυκνότητα τις ακτοπλοϊκές και πορθμειακές συγκοινωνίες. Η όποια επιστροφή προκύπτει από το καταβάλλονται εισιτήριο αποκλείει τη λαϊκή νησιωτική οικογένεια, που χρειάζεται αριθμημένες θέσεις για τα παιδιά της, τα υπέργηρα ή άλλα μέλη που ασθενούν.

Επίσης, το Μεταφορικό Ισοδύναμο αποκλείει όσους εργάζονται στα νησιά, για παράδειγμα οι συμβασιούχοι στις υπηρεσίες άσυλου στα νησιά που έχει Hotspot ή στην Αρχαιολογική Υπηρεσία που έχει συμβασιούχους αρχαιολόγους και βεβαίως, υπάρχουν και άλλες περιπτώσεις καθώς και όσους από τους νησιώτες έχουν δηλώσει στην εφορία ότι μόνιμη κατοικία τους βρίσκεται στην ηπειρωτική χώρα. Προφανώς, αποκλείει τα λαϊκά στρώματα της ηπειρωτικής χώρας που χρειάζονται θέλοντας να ταξιδέψουν στα νησιά.

Αφήνει, όμως, στο απυρόβλητο το εξοπλιστικό κεφάλαιο που θησαυρίζει με τις αυξημένες τιμές στα εισιτήρια και τους ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων και αυτοκινήτων με προνόμια φοροαπαλλαγές και κρατικές επιδοτήσεις πάνω από 1,2 δις ευρώ από το και που ψηφίστηκε ο νόμος 2932/2001 για την ακτοπλοΐα στα πλαίσια της εφαρμογής του αντιλαϊκού, αντεργατικού Κανονισμού 3577/1992 ΕΕ, μιλάμε για την απελευθέρωση των θαλάσσιων πλωτών μεταφορών.

 Εκτιμάται, λοιπόν, ότι οι δαπάνες θα ανέλθουν στα 60 εκατομμύρια ευρώ για το 2018 και στο ποσό των 150 εκατομμυρίων ευρώ περίπου σε ετήσια βάση στα επόμενα χρόνια. Έτσι λοιπόν η κυβέρνηση με τη φοροληστεία του λαϊκού εισοδήματος και των κατοίκων των νησιών εξασφαλίζει τη δημοσιονομική πειθαρχία, τα «ματωμένα» πλεονάσματα επιφέροντας πλήγμα στο λαϊκό εισόδημα, ζωή κόλαση για την εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα.

 Το κυβερνητικό νομοσχέδιο για το Μεταφορικό Ισοδύναμο υπηρετεί τους στόχους της αντιλαϊκής πολιτικής. Είναι μια νέα μορφή επιδότησης υπέρ των εφοπλιστών, αφού αυτοί έχουν τα μέσα μεταφοράς, τα καράβια και κριτήριο είναι το καπιταλιστικό κέρδος. Μπορούν, λοιπόν, ανά πάσα στιγμή να αυξήσουν την τιμή των εισιτηρίων για τα ναύλα των εμπορευμάτων πάνω από το ποσό της επιστροφής, τη συχνότητα και τη διάρκεια των δρομολογίων των καραβιών στο δίκτυο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αυτή είναι η πραγματικότητα και ο στόχος. Σε ό,τι αφορά το άρθρα, θα μιλήσουμε για αυτά στην επόμενη συνεδρίαση, αναλυτικά. Όμως, θα ήθελα να μιλήσω για το άρθρο που αφορά την ίδρυση Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στο ναυτότοπο στην Κάλυμνο. Θέλω να πω εξαρχής, ότι το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος θα το ψηφίσει αυτό το άρθρο. Όμως, ενημερωτικά, θέλω να πω ορισμένα πράγματα, για να μην υπάρχουν προσδοκίες στους κατοίκους της Καλύμνου.

Εδώ, γίνεται πρόχειρα, χωρίς σχέδιο για τις απαραίτητες υποδομές, εκπαιδευτικό προσωπικό και πόρους για τη λειτουργία της σχολής στην Κάλυμνο. Το ποσό των 45.000 €, που θα εξασφαλίσει το Υπουργείο Ναυτιλίας για τη μισθοδοσία καθηγητών και την ετήσια λειτουργία της ΑΕΝ, με 83 € το μήνα στεγαστικό επίδομα και 1,64 € την ημέρα για φαγητό των σπουδαστών, τι να πει κανείς; Είναι αστείο. Η ζωή θα δείξει ότι και αυτή η ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας για την ίδρυση ΑΕΝ στην Κάλυμνο είναι ενταγμένο στον προεκλογικό πυρετό της Κυβέρνησης, αδιαφορώντας για τα προβλήματα που θα αντιμετωπίσουν οι νέοι σπουδαστές.

Την ίδια στιγμή, είναι γνωστό, με τα ίδια τα στοιχεία του ναυτικού επιμελητηρίου Ελλάδος ότι είναι αυξημένη η τάση διαρροής μηχανικών και πλοιάρχων, αφού οι εφοπλιστές καλύπτουν αντίστοιχες θέσεις στα καράβια, με φθηνότερο εργατικό δυναμικό, αυξάνοντας τα κέρδη του εφοπλιστικού κεφαλαίου, ενώ τα έσοδα του κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης αποτελούν, στην κυριολεξία, σταγόνα στον ωκεανό. Οι εφοπλιστικές ενώσεις χρηματοδοτούνται από το κεφάλαιο ναυτικής εκπαίδευσης, προκειμένου να καλύψουν τις λειτουργικές τους ανάγκες.

Τέλος, θέλουμε να αποσαφηνιστεί ότι το άρθρο που αναφέρεται στην πλοηγική υπηρεσία δεν αποτελεί μέτρο για την ιδιωτικοποίηση αυτής της σημαντικής υπηρεσίας που συνδέεται με την ασφάλεια του απόπλου των καραβιών από τα λιμάνια και γενικότερα, την ναυσιπλοΐα και την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Επί της αρχής λοιπόν, καταψηφίζουμε. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε την κυρία Μανωλάκου. Το λόγο έχει ο κ. Παπαχριστόπουλος, Ειδικός Αγορητής των ΑΝ.ΕΛ..

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝ.ΕΛ.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Αλλιώς ήθελα να ξεκινήσω την ομιλία μου, αλλά άκουσα την κυρία Μπακογιάννη λίγο επιθετική και ήθελα να προσαρμοστώ λίγο, σε αυτά που είπε. Αλήθεια, τι εμπόδιζε την κυρία Μπακογιάννη και όλες τις κυβερνήσεις, έστω αυτά τα ψίχουλα; Εδώ και σαράντα χρόνια τα ζητούν οι νησιώτες. Αλήθεια, τι τους εμπόδισε να το έχουν εφαρμόσει αυτό το μέτρο; Καθυστερημένα εμείς; Καθυστερημένα. Πιλοτικά, πρώτα σε 49 νησιά και από το 2019 σε όλα; Τα 40 χρόνια που πέρασαν, δεν πληροφορήθηκε ποτέ η κυρία Μπακογιάννη και κάποιοι που κυβερνούσαν τότε, τι ακριβώς συνέβαινε στους νησιώτες; Πληροφόρησε κανείς την κυρία Μπακογιάννη, επειδή πάω 23 χρόνια στην Πάτμο, ότι περιμένουμε την υδροφόρα να έρθει, γιατί αλλιώς δεν είχαμε νερό; Της το είπε αυτό κάποιος; Της το λέω εγώ, ότι στο τέλος του 2018 δεν υπάρχει υδροφόρα, που για κάθε κυβικό νερό ζήταγε 12,5 € και τουλάχιστον τώρα είναι 0,56 €, άντε, ένα ευρώ. Αυτά, σε ό,τι αφορά την, λίγο επιθετική, ομιλία της κυρίας Μπακογιάννη, η οποία βιαζόταν και ήθελε να κάνει παρατηρήσεις. Δικαίωμα της να κάνει παρατηρήσεις, αλλά στου κρεμασμένου το σπίτι, δεν μιλάνε για σκοινί.

Άκουσα τον κ. Αθανασίου, να αναφέρεται σε αυτά που έγιναν στο Ζάππειο και λίγο πριν, τις 3 – 4 τελευταίες μέρες και δεν μπορώ, να μην απαντήσω.

Δεν ήταν πρόκληση για μένα η προσωπική μου αναφορά, τα άλλα που είπατε θα σχολιάσω. Το να λέει καλά λόγια για τη συμφωνία που έγινε, ο Μοσκοβισί, ο Γιούνκερ, ο Μακρόν, η Μέρκελ, ακόμα και ο Σόιμπλε θα το καταλάβω, γιατί υποτίθεται και αυτοί έφταιγαν και έχουν ένα «πλέγμα ενοχής», ο Τουσκ, ο Σεντένο και όλοι αυτοί που «αγαπήσαν» έτσι απότομα την κυβέρνηση, αλλά όσοι ενημερώνονται θα πρέπει να ξέρουν το εξής.

Οι αγορές δεν διαμορφώνονται έτσι τυχαία για το τι κλίμα θα επικρατήσει. Όταν η Wall Street Journal, η Financial Times, το Bloomberg, η Le Figaro, η Le Monde, η Republica, η Corriere Della Sera, η La Stampa, όταν όλες οι εφημερίδες του πλανήτη, μιλάνε με διθυράμβους για μια ιστορική συμφωνία, τη λήξη δηλαδή της 3ης και της 4ης αξιολόγησης και διαμορφώνουν κλίμα στις αγορές, χρειάζεται κανείς - παραφράζω το ποίημα του Καβάφη «θέλει αρετή και τόλμη η ελευθερία», θέλει «αρετή και τόλμη η αυτογελιοποίηση» - πολύ «θάρρος» κόντρα στην παγκόσμια κοινή γνώμη και σε βάρος της χώρας σου - να κάνεις κριτική δεν είναι κακό πράγμα και αυτή είναι και η δουλειά σου – να ισοπεδώνεις όμως και στην ουσία να εξαερώνεις κάτι που δεν το συμμερίζεται κανένας, το συμμερίζεσαι μόνο εσύ – μόνο η αξιωματική αντιπολίτευση και η κυρία Φώφη Γεννηματά, γιατί πιστεύω ότι ένα μεγάλο μέρος του κόμματος της δεν συμμερίζεται αυτή την άποψη – κάτι είναι.

Σχετικά με το νομοσχέδιο, θέλω να πω το εξής. Θα ήθελα να ξέρουν οι κάτοικοι της Κω, της Λέσβου, της Σάμου, της Χίου από 1/7/2018, οι μόνιμοι κάτοικοι που ζουν σε αυτά τα νησιά, θα έχουν έκπτωση. Θα πω ένα παράδειγμα. Ένας κάτοικος που ζει στα Ψαρά – μας ακούει κόσμος, ξέρετε, η κινδυνολογία και η υπερβολή περισσεύουν σ’ αυτή την αίθουσα και γενικώς, στο κοινοβούλιο τον τελευταίο καιρό – θα πλήρωνε για να έρθει στον Πειραιά 38,50 ευρώ. Αν πήγαινε με το ΚΤΕΛ, θα πλήρωνε 20,87 ευρώ. Τη διαφορά των 17 ευρώ, την αναλαμβάνει το κράτος; Ναι, την αναλαμβάνει. Πήγαινε – έλα είναι 35,26 ευρώ. Αυτά για ένα άτομο που θα ταξιδέψει μια φορά. Του αναγνωρίζει 7 τέτοια ταξίδια επί 35 ευρώ, είναι λίγο ποσό για μια 4μελή οικογένεια, 980 ευρώ; Αν είναι λίγο ποσό, να μου το πουν γιατί ξέρω ανθρώπους που ζητιανεύουν για 5 ευρώ.

Αυτή είναι η ιστορία και δεν αφορά μόνο τους μόνιμους κατοίκους των νησιών, αφορά και επιχειρήσεις, αφορά και άτομα που θα πάνε να πιάσουν δουλειά. Είχα ένα φίλο, ο οποίος είχε πρόβλημα όταν πήγε να πιάσει δουλειά στο νοσοκομείο ενός νησιού. Έζησα από κοντά τι θα πει νησιωτικότητα, γιατί υπάρχει κόσμος που δεν το ξέρει. Εγώ δεν έζησα σε νησί και δεν το ξέρω και γι’ αυτό είμαι πολύ προσεκτικός με τους νησιώτες. Θυμάμαι όμως, όταν έκανα το αγροτικό μου στην Κεφαλονιά, καταχείμωνο με 7 μποφόρ και αεροπλάνο να μην πετάει, μαζί με τον Πεντόγαλο, το χειρουργό, κάναμε επεμβάσεις που δεν θα τολμούσαμε να τις κάναμε σε ένα απλό νοσοκομείο της Κεφαλονιάς και μάλιστα, με μεγάλη επιτυχία.

Γιατί; Γιατί δεν υπήρχε μέσο να φύγει αυτός ο άνθρωπος και να πάει κάπου. Έζησα μια θρυλική χρόνια και εκεί κατάλαβα «στο πετσί μου», τι θα πει νησιωτικότητα. Αυτή που οι άνθρωποι περνούσαν και σαράντα χρόνια, την είχαν πετάξει στα σκουπίδια, δεν έκαναν τίποτα. Καλή είναι η Μύκονος και η Σαντορίνη, αλλά υπάρχουν και οι Αρκοί και οι Λειψοί και οι τάδε… να μην τα αναφέρω όλα τα νησάκια. Εκεί τι; Τίποτα.

Τι θέλω να πω. Είναι ένα βήμα θετικό, θετικότατο και επειδή άκουσα το συσχέτισαν μάλιστα και κάνουν και μια τολμηρή κίνηση -οι άνθρωποι που πτωχεύσαν τη χώρα για το Φ.Π.Α.- ναι, συμφωνούμε, είναι μεγάλο το ΦΠΑ και δεν πρέπει, να είναι. Αυτοί οι άνθρωποι αυτή τη στιγμή, για να μην κρυβόμαστε δέχονται το μεγαλύτερο κύμα προσφύγων. Ξέρουμε ότι όχι έχουν δίκιο, όχι έχουν όλα τα δίκια του πλανήτη και καθόμαστε τώρα και κάνουμε μικροπολιτική αν είναι επείγον; Σούπερ επείγον! Για να τελειώνει αυτή η ιστορία. Ό,τι είναι θετικό για αυτούς, να δίνεται τώρα, πέρυσι!

Νομίζω, ότι πραγματικά η λέξη νησιωτικότητα δεν είναι γνωστή σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό, γιατί πάμε εκεί το πολύ 7 – 8 μέρες. Πηγαίνω εγώ το καλοκαίρι στην Πάτμο περνάω μια χαρά και λέω τι ωραία είναι η Πάτμος, ας πάει ένας το χειμώνα στην Πάτμο για να δει; Πώς περνούν οι άνθρωποι εκεί; Ας πάει στη Σύμη; Ας πάει στα Κουφονήσια; Είναι ήρωες αυτοί άνθρωποι, είναι το λιγότερο που μπορεί να κάνει στην Κυβέρνηση, καλά κάνει και το κάνει 60 εκατ. για φέτος και σιγά σιγά θα τριπλασιαστούνε και θα νομιμοποιηθούνε.

Σαράντα χρόνια, γιατί όχι τίποτα; Πείτε μας, αν κάνατε τίποτα; Γιατί σας λέω την έζησα την κατάσταση. Φόβος και τρόμος. Ένα χρόνο η ζωή μου ήταν μέσα στο νοσοκομείο με ανθρώπους που πέθαναν και είμαστε υποχρεωμένοι -δεν είχαμε τη δυνατότητα, να τους στείλουμε πουθενά- να κάνουμε οτιδήποτε έξω από τις δυνατότητές μας. Είμαστε τυχεροί και μας πήγαν όλα καλά, θα μπορούσαμε όμως και να μην είμαστε, δεν το δικαιούνται; Δεν θέλω να πω περισσότερα.

Εγώ επιφυλάσσομαι στην Ολομέλεια, γιατί πιστεύω ότι είναι ένα νομοσχέδιο που πραγματικά βοηθάει αυτούς τους ανθρώπους. Δεν είναι όλα μαζί με αυτούς που λένε αυτή τη στιγμή -όσοι δεν κατάλαβαν, θέλω να το πω έχω λίγο χρόνο- όταν κινδυνολογούσαν τρία με πέντε χρόνια σας δίνει παράταση. Εδώ σε δέκα, περίοδο χάριτος άλλα δέκα. Το «μαξιλάρι» ήταν γύρω στο 18,5, πήγε στα 24,1, εξοικονομούμε τέσσερα δις το χρόνο και ξέρουμε όλοι ότι το ΔΝΤ - να ακουστούν αυτά τα πράγματα- όταν είχε τη γνώμη ότι τα μεγάλα πλεονάσματα δεν πιάνονται έβαλε δύο όρους. Μείωση συντάξεων και αφορολόγητο.

Ξαναλέω όταν είδε ότι τα 3,5 μπορεί να μη πιάνονται, πιάστηκαν όμως τα 3,5 επί δυο συνεχόμενα χρόνια και πάμε και για τρίτο και για τέταρτο τι σημαίνει αυτό; Ο «νοών νοείτω». Καλά κάνουν οι Υπουργοί και δεν μιλάνε πολύ γι' αυτό το πράγμα, δεν έχει νόημα τώρα.

Τώρα πρέπει να κλείσει η συμφωνία, έγινε αυτό που έγινε για το χρέος, κανείς πλέον σε παγκόσμιο επίπεδο και όσοι διαβάσουν σήμερα η Moody’s ήδη έβγαλε μια ανακοίνωση θετική. Τι φαντάζεστε; Οι αγορές ακούνε την κυρία Μπακογιάννη ή τον κ. Τυλιαννάκη;

Αυτούς που πρέπει να ακούσουν, τους ακούνε. Αυτή τη στιγμή υπάρχει δεκαπέντε χρόνια ανοικτός δρόμος, πραγματικά, για επενδύσεις, πραγματικά να μειωθεί η ανεργία και θα μειωθεί. Η χώρα να αλλάξει σελίδα.

Τελειώνοντας, κάποιοι σε αυτή την αίθουσα και είναι πολύ ευτυχώς, δεν ήλθαμε για να κάνουμε δημόσιες σχέσεις με τις 100 οικογένειες που λεηλατούσαν τη χώρα επί σαράντα χρόνια, ούτε ήλθαμε να πλουτήσουμε. Και είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα ενός Πρωθυπουργού για ένα θέμα ηθικής τάξης. Δυο Υπουργοί που δεν έκλεψαν, δεν παραβίασαν κανένα νόμο θέμα ηθικής τάξης ήταν, το είχαν δικαίωμα. Ξήλωσε δύο Υπουργούς και πέρασε ένα συγκλονιστικό μήνυμα. Πολιτικό προσωπικό «το χέρι στο μέλι» ποτέ πια. Όταν έφευγαν δις από τη χώρα, δις στην κυριολεξία για οικονομικούς παραδείσους, για περίεργες τράπεζες κ.τ.λ. δεν «άνοιξε ρουθούνι».

Αυτό είναι το μήνυμα και αυτού του νομοσχεδίου και πιστεύω ότι, πραγματικά, η χώρα είναι αποφασισμένοι κάποιοι να τη φέρουν να γίνει κανονική και θα γίνει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Δανέλλης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής από το «ΤΟ ΠΟΤΑΜΙ»): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα, ως γνωστόν, διαθέτει δυσανάλογα μεγάλη ακτογραμμή αναλογικά με την έκτασή της και αυτό οφείλεται όχι μονάχα στην ιδιαίτερη μορφολογία των ακτών του ηπειρωτικού κορμού της, αλλά και στα χιλιάδες νησιά, κατοικημένα και ακατοίκητα και βραχονησίδες. Η διατήρηση των νησιωτικών πληθυσμών, όμως, σε μια εποχή που η κινητικότητα είναι κανόνας, είναι ζήτημα εξαιρετικής εθνικής σημασίας. Βασικότερο ζήτημα όλων, όπως είναι προφανές, αποτελεί η σύνδεση των νησιών μεταξύ τους, αλλά κυρίως μεταξύ τους και του ηπειρωτικού κορμού, τόσο για την μεταφορά επιβατών, όσο και τη μεταφορά αγαθών. Λόγω της γεωγραφικής τους απομόνωσης, της ανεπαρκούς μεταφορικής υποδομής και της μη τακτικής σύνδεσης, οι νησιωτικές κοινότητες έχουν μεγαλύτερη δυσκολία να ταξιδεύουν και πρέπει να καταβάλουν, βεβαίως και υψηλότερο κόστος μεταφοράς από ότι οι αντίστοιχες υπηρεσίες στη ξηρά.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, μιας ευνομούμενης πολιτείας, θα πρέπει να εξασφαλίζεται ένα ελάχιστο κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο μεταφορών για όλα τα νησιά, η σύνδεση μεταξύ τους, αλλά και μεταξύ τους και της ενδοχώρας για την εισαγωγή και διακίνηση βασικών και απαραίτητων αγαθών, τη συνέχιση της εμπορικής τους δραστηριότητας, εξαγωγές, τουρισμός κ.λπ., αλλά, βεβαίως και η διαρκής πρόσβαση των κατοίκων τους στην ηπειρωτική χώρα για την κοινωνική τους ζωή, την απασχόληση, την εκπαίδευση ή την παροχή υπηρεσιών υγείας.

Να προσθέσουμε και το φαινόμενο της διπλής νησιωτικότητας που το έχουμε σε πολύ μεγάλη έκταση στη χώρα μας, καθώς πάρα πολλά νησιά εμφανίζουν μια σχέση εξάρτησης από κάποιο μεγαλύτερο από αυτά νησί, στο οποίο βρίσκονται κοντά. Τα εν λόγω νησιά σε πολλές περιπτώσεις δεν έχουν άμεση τακτική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα και η πρόσβαση σε αυτά επιβατών, οχημάτων και αγαθών γίνεται μέσω ενός κοντινότερου νησιού που λειτουργεί ως τοπικό κέντρο, από το οποίο εξαρτώνται τακτικά πλήρως και, βεβαίως, αυτό σημαίνει, πέραν όλων των υπολοίπων και την πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση.

Τι ορίζουμε, όμως, ως μεταφορικό ισοδύναμο που αποτελεί και τη βασική ιδέα του συζητούμενου νομοσχεδίου; Το μεταφορικό ισοδύναμο συνιστά την αρχή σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες των ακτοπλοϊκών μεταφορών από και προς τα νησιά, καλούνται να πληρώσουν κόμιστρα ισόποσα με τα αντίστοιχα τα οποία χρεώνονται για τη χρήση άλλων μέσων μεταφοράς, οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, για τη μετακίνησή τους σε ανάλογες αποστάσεις. Το μεταφορικό ισοδύναμο στοχεύει στην κατά το δυνατόν εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτήν των χερσαίων μεταφορών και την απολαβή ανάλογης προσφερόμενης υπηρεσίας ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται, σε ό,τι αφορά στη συχνότητα, το κόστος, στο χρόνο μετακίνησης, την απόσταση που θα διανύσει, καθώς και στην παρεχόμενη ποιότητα.

Δεν είναι τυχαίο, πως η θεωρία περί μεταφορικού ισοδύναμου αναπτύχθηκε ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στο τιμολογιακό σύστημα της Νορβηγίας, μιας χώρας που παρουσιάζει πολύ μεγάλη νησιωτικότητα κατ’ αναλογία αντίστοιχη με τη δική μας. Η λογική για την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου ήταν ότι οι πολίτες της νησιωτικής χώρας με την πληρωμή των φόρων προσφέρουν ομοίως με τους κατοίκους της ηπειρωτικής χώρας, τη δυνατότητα στην πολιτεία να κατασκευάζει και να συντηρεί έργα υποδομής, όπως δρόμους και γέφυρες. Ωστόσο, οι δρόμοι και οι γέφυρες συνδέουν περιοχές και πόλεις όλης της ηπειρωτικής χώρας, εκτός των νησιωτικών περιοχών, εξυπηρετώντας σε καθημερινή βάση όλους τους πολίτες, πλην των νησιωτών.

Οι νησιώτες, λοιπόν, οι οποίοι, όπως όλοι οι λοιποί πολίτες που πληρώνουν τους φόρους τους, δεν μπορούν να χρησιμοποιούν αυτό το δίκτυο των δρόμων, αν πριν δεν υποβληθούν σε ένα επιπλέον κόστος, προκειμένου να μετακινηθούν από τα νησιά προς την ηπειρωτική χώρα, ένα σημαντικό μάλιστα τίμημα που είναι ο ναύλος για τη μεταφορά τους με το πλοίο.

Πρώτη απόπειρα εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου στην Ελλάδα είχαμε το 2000 με το ΤILOS SEA STAR να εκτελεί το δρομολόγιο ΤΗΛΟΣ-ΡΟΔΟΣ με οκτώ δρομολόγια ανά εβδομάδα εκτός της χειμερινής περιόδου, υπό την ιδιοκτησία και διαχείριση του Δήμου Τήλου και βέβαια, συζητώντας για το Μεταφορικό Ισοδύναμο δεν γίνεται και δεν γινόταν να μην κάνουν αναφορά στον αξέχαστο Τάσο Αλιφέρη, που έδωσε πραγματικά τους αγώνες της ζωής του για να μεταφερθεί στην ελληνική πραγματικότητα αυτή η σπουδαία πολιτική πρακτική, που όπως είπα ξεκίνησε από τη Νορβηγία.

Αξίζει να σημειωθεί, πως κατά τη δρομολογιακή περίοδο 2009-2010 με το ΤILOS SEA STAR μετακινήθηκαν 14.090 νησιώτες επιβάτες, μέσα σε ένα χρόνο, δηλαδή και σε σχέση με τη διεθνή εμπειρία, η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου είναι μέχρι σήμερα περιορισμένη γιατί είναι πολύ δύσκολη η εφαρμογή της προφανώς. Δεν είναι μια απλή υπόθεση και ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των σημαντικότερων περιπτώσεων, όπως η Γαλλία, η Σκωτία και η Νορβηγία. Και αυτό γιατί τα δίκτυα των χωρών στα οποία εφαρμόζεται το μεταφορικό Ισοδύναμο διαφοροποιούνται σημαντικά από το ελληνικό δίκτυο. ως προς τα δομικά και ποιοτικά τους χαρακτηριστικά.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου είναι συμβατή με το δίκαιο της Ε.Ε. στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Στο πλαίσιο της δυνατότητας των κρατών μελών να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, η Αρχή του Μεταφορικού Ισοδύναμου αποτελεί μια από τις δυνατές μεθόδους για τον καθορισμό της τιμής του εισιτηρίου των υπηρεσιών αυτών. Δεν πρέπει ακόμη να ξεχνούμε, πως η πρόταση για το Μεταφορικό Ισοδύναμο επί χρόνια τίθεται μετ’ επιτάσεως από τους ιδιωτικούς φορείς και τις τοπικές κοινωνίες των νησιών και επί χρόνια γίνονταν προσπάθειες να υιοθετηθούν καλές πρακτικές από τις χώρες της Ευρώπη τις λοιπές που έχουν εφαρμόσει το Μεταφορικό Ισοδύναμο, αλλά πάντα σκοντάφτουν σε ανυπέρβλητες δυσκολίες που είχαν να κάνουν είτε με γραφειοκρατία είτε με την αδυναμία εξειδίκευσης αυτών των εργαλείων.

Μέχρι σήμερα, οι μειωμένοι συντελεστές Φ.Π.Α ήταν η μόνη νησιωτική πολιτική που ισχύει στα νησιά. Να προσθέσω εδώ ότι υπάρχει και το πρόγραμμα της ενίσχυσης της γεωργίας των μικρών νησιών του Αιγαίου, εξαιρώντας πάντα την Εύβοια και την Κρήτη, το οποίο όμως, ενώ είναι ένα εξαιρετικά θετικό πρόγραμμα που απευθύνεται στους παραγωγούς διατροφικών προϊόντων στα νησιά και έχει στόχο τη διατήρηση της γεωργίας στα νησιά, αλλά και την ενθάρρυνση της παραγωγής ξεχωριστών τοπικών προϊόντων που έχουν την ταυτότητα του χώρου, παρόλα αυτά, η εφαρμογή του δεν έχει φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα, ενώ ισχύει επί χρόνια τώρα περίπου δύο δεκαετίες, διότι το Υπουργείο Γεωργίας είναι ο φορέας διαχείρισης του προγράμματος αυτούς, αλλά άλλο προγράμματα είχαμε μέχρι σήμερα.

Έτσι, λοιπόν, γυρνώντας λίγο πριν στους μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α, σε εποχές που μεταβαίνουμε σε άλλες πραγματικότητες, πρέπει να αντιληφθούμε ότι και τα εργαλεία του χθες δεν έχουν την ίδια ισχύ και την ίδια χρησιμότητα ή δεν μπορούν να υιοθετούνται και εσαεί. Γι’ αυτό πρέπει να έχουμε ανοιχτούς ορίζοντες, αν θέλουμε να πετύχουμε τα αποτελέσματα, τα οποία θέλουμε να πετύχουμε για την ενίσχυση των τοπικών κοινωνιών και αυτούς που πραγματικά έχουν ανάγκη ειδικής ενίσχυσης.

Η εμπειρία μάς έχει κάνει να αντιληφθούμε και θα έπρεπε να έχουν αντιληφθεί συζητώντας για το Φ.Π.Α, ότι όπως όλα τα οριζόντια μέτρα, δεν λαμβάνει υπόψη ιδιαίτερες συνθήκες κάθε νησιού ή κάθε κατηγορίας, όπως επίσης, δεν είδαμε πάρα πολλές φορές να μην έχει την αναμενόμενη ή καθόλου επίπτωση στην τιμή των προϊόντων που πηγαίνουν στον καταναλωτή. Γι' αυτό το λόγο, ας μην σπεκουλάρουμε με την κατάργηση του μειωμένου Φ.Π.Α στα νησιά. Νομίζω ότι πρέπει να βρούμε στοχευμένες πολιτικές που θα φέρουν το αποτέλεσμα που θέλουμε να φέρουμε γιατί και αυτό το μέτρο δεν έφερνε τα αποτελέσματα. Ανακούφιζε προφανώς, αλλά δυσανάλογα και όχι στοχευμένα. Και πάρα πολλές φορές δεν είχε κανένα αποτέλεσμα. Άρα, ας τα ξαναδούμε αυτά πιο ψύχραιμα για να είμαστε και πιο αποτελεσματικοί και χρήσιμοι. Πόσο όμως προβλέπεται ότι θα επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός από την εφαρμογή αυτού του δίκαιου όσο και χρήσιμου μέτρου;

Σύμφωνα με την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, προβλέπεται δαπάνη της τάξης των 60 εκατ., για το πρώτο έτος εφαρμογής, έτος, κατά το οποίο θα ευεργετηθούν όλοι οι μικροί νησιωτικοί Δήμοι, καθώς και νησιά πρώτης υποδοχής των μεταναστευτικών προσφυγικών ρευμάτων και κατά 150 εκατ., τα επόμενα έτη, όταν το μέτρο επεκταθεί και στα λοιπά νησιά - πλην, βεβαίως, Εύβοιας, Λευκάδας και Κρήτης.

Στο άρθρο 2, που αφορά στη χρηματοδότηση του μέτρου, ορίζεται - στην πρώτη παράγραφο - ότι το μέτρο χρηματοδοτείται από το Εθνικό ή το Συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενώ - στη δεύτερη παράγραφο - ορίζεται ότι ο αρμόδιος Υπουργός μπορεί να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις με οικείους Δήμους, με Ανώτατα Εκπαιδευτικά και Στρατιωτικά Ιδρύματα και άλλους φορείς, προκειμένου να αντλεί στοιχεία για την υλοποίηση του μέτρου.

Επίσης, η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους αναφέρει - και η Ειδική Έκθεση - πως η χρηματοδότηση του μέτρου από το Συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων έχει περιορισμένο χρονικό ορίζοντα, δηλαδή λήγει το 2020.

Κύριοι Υπουργοί, θεωρώ ότι όλη σας η μέριμνα θα πρέπει να επικεντρωθεί στο πώς αυτό το μέτρο δεν θα μπει σε «υπαρξιακές περιπέτειες», όταν ολοκληρωθεί ο χρόνος, διότι έχουμε αντίστοιχη πολύ κακή εμπειρία με πολύ χρήσιμα προγράμματα και πολύ αποδοτικά στην κοινωνία - όπως το «Βοήθεια στο Σπίτι», να θυμίσω το πιο γνωστό ή διάφορα άλλα - που μπαίνουν σε περιπέτειες, καθίστανται ανενεργά πιθανώς, όταν σταματήσει η χρηματοδότηση από ευρωπαϊκούς πόρους. Άρα, νομίζω ότι το μεγάλο σας στοίχημα είναι να προβλέψετε και να προετοιμάσετε τη μετάβαση στη μετά το 2020 εποχή.

Θα ήθελα, επίσης, μια διευκρίνιση σε σχέση με τα όρια των ετήσιων πιστώσεων, τα οποία - σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία που συνοδεύουν το νομοσχέδιο - σχεδιάζεται να ορίζονται στα 50 εκατ. ευρώ ανά έτος, ενώ, σύμφωνα με όσα λέμε για την εφαρμογή του μέτρου, θα δαπανηθούν 60 εκατ. ευρώ το τρέχον έτος και στη συνέχεια, το μέτρο θα κοστίζει 150 εκατ. ευρώ σε ετήσια βάση.

Επίσης, άλλη μία ερώτηση. Τα δρομολόγια σε νησιά της άγονης γραμμής, ήδη, επιδοτούνται από το Υπουργείο Ναυτιλίας, μέσω αποφάσεων του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, εδώ και πολλά χρόνια. Θα συνεχίσουν να επιδοτούνται μετά την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου; Είναι, δηλαδή, δύο παράλληλες και διαφορετικές πολιτικές στήριξης;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ναι και τις δωρεάν μετακινήσεις, τις οποίες επιδοτούμε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Και τις δωρεάν. Μπράβο.

Σε σχέση, πάλι, με το άρθρο 3, που αφορά στους δικαιούχους του Α.ΝΗ.ΚΟ., που είναι το Αντιστάθμισμα Νησιωτικού Κόστους, φαίνονται σωστές οι επιλογές των συγκεκριμένων κατηγοριών πολιτών και επιχειρήσεων.

Μονάχα μια επισήμανση. Αναφέρεται, επί λέξει, στην Αιτιολογική Έκθεση, πως «το μικρό μέγεθος, τόσο ως προς την έκταση, όσο και ως προς τον πληθυσμό, εξακολούθησε να περιορίζει τις δυνατότητες για παραγωγικές δραστηριότητες ιδιαίτερα μεγάλης κλίμακας και γι' αυτό το λόγο, το σχέδιο νόμου προβλέπει ως δικαιούχους μόνο τις πολύ μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις». Το ερώτημα που τίθεται είναι γιατί δεν δίνεται η δυνατότητα να ωφεληθούν από το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδυνάμου (Μ.Ι.) και οι πιθανόν μεγάλες επιχειρήσεις που θα επιθυμήσουν να επενδύσουν στα νησιά; Είναι ένα κίνητρο, το οποίο δεν θα πρέπει να το παραβλέψουμε.

Μπορεί, στην αρχή, να ξεκινήσουμε με μια εφαρμογή πιο περιορισμένη και να δούμε τι γίνεται μετά. Ας μην το αφήνουμε, όμως, έξω, διότι φαντάζομαι, πως μέσα στην αντίληψη που πρέπει να συνδιαμορφώσουμε για ένα βιώσιμο παραγωγικό μοντέλο που περισσότερο από ποτέ έχει ανάγκη η χώρα μας, καλούμαστε να δημιουργήσουμε ένα φιλικό περιβάλλον στην υγιή επιχειρηματικότητα. Την επιχειρηματικότητα - ξαναλέω – την υγιή, μακράν από αυτά που έχουμε μάθει με την κρατικοδίαιτη και βεβαίως, παρασιτική.

Έτσι, ας μην «κλείσουμε την πόρτα» σε μεγάλες υγιείς επιχειρήσεις, επενδύσεις κάθε είδους που θα θελήσουν να «ανοιχτούν» στα νησιά. Σε κάθε περίπτωση, το εν λόγω νομοσχέδιο μας βρίσκει σύμφωνους, καθώς κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Ο φόβος μας, όμως, είναι να μην απαιτηθεί ένας πολύπλοκος γραφειοκρατικός και δυσνόητος μηχανισμός για την εφαρμογή του. Πρέπει να προσέξετε στο μηχανισμό εφαρμογής και επιπλέον, οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που απαιτούνται για να μπορέσει να ενεργοποιηθεί το μέτρο, πρέπει να εκδοθούν, όσο το δυνατόν γρηγορότερα, προκειμένου να μη μείνει στα χαρτιά ένα τέτοιο μέτρο στήριξης μιας δύσκολης περιοχής της χώρας μας που είναι η νησιωτική.

Και βεβαίως, επειδή, στο παρελθόν, έχουμε δει, πολλές φορές, να ακυρώνεται η εφαρμογή νομοσχεδίων, ακριβώς από την αδυναμία υιοθέτησης των Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων, θα ήταν χρήσιμο, κύριε Υπουργέ, να προβλεφθεί και χρόνος ολοκλήρωσης των απαιτούμενων Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων. Σας ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μωραΐτης Νικόλαος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Μίχος Νικόλαος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Περιφερειών παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βαγενά Άννα, Γάκης Δημήτριος, Κυρίτσης Γεώργιος, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Θηβαίος Νικόλαος, Φίλης Νικόλαος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Μιχελογιαννάκης Ιωάννης, Μορφίδης Κωνσταντίνος, Μπόλαρης Μάρκος, Παπαηλιού Γεώργιος, Σεβαστάκης Δημήτριος, Μουσταφά-Μουσταφά, Βέττας Δημήτριος, Τσόγκας Γιώργος, Ανδριανός Ιωάννης, Βλάσης Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κεδίκογλου Συμεών, Κοντογεώργος Κωνσταντίνος, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Χριστοφιλοπούλου Παρασκευή, Ηλιόπουλος Παναγιώτης, Κούζηλος Νικόλαος, Γκιόκας Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Ψαριανός Γρηγόριος και Σαρίδης Ιωάννης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από τρία χρόνια ψάχναμε να βρούμε ισοδύναμα για να κάνουμε καλύτερη τη ζωή των συμπολιτών μας, εξαιτίας της δύσκολης πραγματικότητας που βίωναν. Σήμερα, και αφού την έχουμε κάνει ακόμα πιο δυσκολότερη, μέσω όλων αυτών των οποίων έχουν ψηφιστεί στο «ναό» της δημοκρατίας, βρήκαμε, επιτέλους ένα ισοδύναμο, το ονομάζουμε «Μεταφορικό Ισοδύναμο» και το φέρνουμε με τη μορφή του επείγοντος. Δεν έχει σχέση με ό,τι έχει κατατεθεί στη δημόσια διαβούλευση και εξαρτάται πάντα η εφαρμογή του από τη διάθεση των Υπουργών να ξεπεράσουν τα «ναρκοπέδια» των Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων.

Όπως, μίλησε πάρα πολύ σωστά για την αρχή της νησιωτικότητας ο κ. Παπαχριστόπουλος, η αρχή της νησιωτικότητας είναι ήδη κατοχυρωμένη συνταγματικά. Το άρθρο 101 του Ελληνικού Συντάγματος είναι ξεκάθαρο. Τίθεται, λοιπόν, το ερώτημα, αγαπητοί συνάδελφοι «Αρκεί ένα άρθρο του Συντάγματος για να προστατεύσει τα νησιά μας; Από τότε που ισχύει τι κατόρθωσε να προσφέρει στους νησιώτες μας;».

 Είναι φανερό, πως μέχρι σήμερα η έννοια της νησιωτικότητας έβρισκε έκφραση μόνο στο μειωμένο Φ.Π.Α. και στη λέξη «Άγονες Γραμμές». Αυτό ήταν όλο κι όλο το πολιτικό περιεχόμενο που κατάφεραν οι κυβερνήσεις της μεταπολίτευσης να προσδώσουν στη λέξη «νησιωτικότητα». Αυτή ήταν, όμως, άραγε και η πρόθεση του συνταγματικού νομοθέτη; Η γνώμη μου είναι πως όχι. Ο σκοπός του άρθρου 1 ήταν να έχουν ζωή τα νησιά μας. Σε όσα περισσότερα γίνεται από τα τρείς χιλιάδες περίπου νησιά μας, να ζουν και οι άνθρωποι, να προσφέρουν, να δραστηριοποιούνται, να παράγουν, να ζουν.

Εκ του αποτελέσματος, όμως, κρίνοντας από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα η νησιωτική Ελλάδα είναι ασφαλές να συμπεράνουμε πως αποτύχανε. Μια ματιά στο χάρτη, αρκεί για να το διαπιστώσουμε. Ποιος ευθύνεται αγαπητοί συνάδελφοι για το γεγονός ότι οι βραχονησίδες μας παραμένουν ακόμα βράχοι και όχι θεμέλια ανάπτυξης ή και βιώσιμης οικονομικής δραστηριότητας; Τι ήταν αυτό που μας εμπόδισε όλα αυτά τα χρόνια για να μπορέσουμε να καταστρώσουμε ένα σχέδιο, να βάλλουμε σε μια σειρά αυτά, τα οποία έπρεπε να κάνουμε, έτσι ώστε η νησιωτικότητα να μην ανταποκρίνεται απλά και μόνο σε εκπτώσεις φορολογικών υποχρεώσεων και σε φτηνά εισιτήρια, αλλά να ορίζει με σαφήνεια τις πραγματικά ευνοϊκές συνθήκες υπό τις οποίες η Ελληνική Δημοκρατία καλεί τους πολίτες της να πάνε να ζήσουν στα νησιά και να μπορέσουν να ζήσουν στα νησιά;

Πολλοί συμπολίτες μας πήραν την επίπονη, αγαπητοί συνάδελφοι, απόφαση να μεταναστεύσουν, αναζητώντας εκτός χώρας το δικαίωμα στην εργασία και την επιδίωξη της ευτυχίας. Πολλοί περισσότεροι κάθονται και ανέχονται άθλιες εργασιακές συνθήκες και προσβλητικές συμπεριφορές για να μην λείψει, κυρίως το φαγητό από τα σπίτια τους, ενώ ο Κύριος οίδε πόσοι είναι εκείνοι που πέφτουν για ύπνο νηστικοί και μετράνε τα κέρματα κάθε μέρα πριν ξεκινήσουν την αναζήτηση ενός μεροκάματου.

Αν δεν αμφισβητείτε, αγαπητοί συνάδελφοι, αυτές τις αλήθειες, αν και εσείς αποδέχεστε, πως η σκληρή πραγματικότητα που βιώνει μεγάλο μέρος του ελληνικού λαού, εδώ σήμερα στα χρόνια τα οποία ζούμε, και πως αυτό το μέρος του ελληνικού λαού ζει κοντά στα όρια της φτώχειας, τότε θα συμφωνήσετε και εσείς μαζί μου, πως θέλει θέληση και κίνητρο για να αξιοποιήσουν την όποια ευκαιρία τους δοθεί, έχουν πάνω από ένα εκατομμύριο συμπολίτες μας αυτή τη στιγμή. Όταν είσαι διατεθειμένος να ξενιτευτείς ή να δουλέψεις για 350 € το μήνα, τότε δε νομίζω, πως η πρόκληση που αποτελεί η ζωή στα νησιά σου φαίνεται πολύ μεγάλη ή έστω σου φαίνεται ακατόρθωτη.

Θέληση υπάρχει, λοιπόν, άνθρωποι υπάρχουν, λόγοι σοβαροί το επιβάλλουν, αλλά παρόλα αυτά τα νησιά μας παραμένουν «βράχοι» να δέρνονται από τους ανέμους και να αμφισβητούνται και να απειλούνται από τους φίλους μας και συμμάχους μας Τούρκους. Ποιος ευθύνεται, λοιπόν, για αυτή την κατάσταση;

Κατά τη γνώμη μου, η παντελής αδιαφορία του εγχώριου πολιτικού συστήματος για οτιδήποτε βρίσκεται μακριά από την Αθήνα πάνω από τα 100 ή 150 χιλιόμετρα.

Δεν υπήρξε ποτέ ένας σοβαρός πολιτικός σχεδιασμός ανάπτυξης, ούτε για την επαρχία μας οι συνάδελφοι από την επαρχία το γνωρίζουν αυτό ούτε και για τα νησιά μας. Αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθούν νησιά δύο, τριών, τεσσάρων ταχυτήτων.

Όλοι γνωρίζουμε την ανισότητα, η οποία επικρατεί στα νησιά σε όλα τα ζητήματα από τις υποδομές μέχρι και την τακτικότητα ακτοπλοϊκών δρομολογίων, από την πρόσβαση σε δομές υγείας και εκπαίδευσης μέχρι ακόμα και τη διαφημιστική τους προβολή. Αυτή η ανισότητα είναι αποτέλεσμα της άναρχης κατάστασης που με ευθύνη όλων των μεταπολιτευτικών κυβερνήσεων επικρατεί εδώ και 40 χρόνια στο Αιγαίο. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αιτιολογική έκθεση αναφέρει, πως η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση αποτελεί την έμπρακτη απόδειξη μιας νέας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης στη νησιωτικότητα. Οι συντάκτες της δηλαδή ισχυρίζονται, πως επειδή για πρώτη με την υπό συζήτηση νομοθετική πρωτοβουλία του αρμόδιου υπουργείου εισάγονται στην εθνική μας νομοθεσία οι έννοιες του μεταφορικού ισοδύναμου και του αντισταθμίσματος νησιωτικού κόστους αλλάζει και εμπράκτως η κατάσταση.

Η εκτίμηση αυτή, αγαπητοί συνάδελφοι, κατά τη γνώμη μου, είναι λανθασμένη, κυρίως γιατί δείχνει να αγνοεί, πως στη χώρα μας το γράμμα του νόμου απέχει πολύ από το πνεύμα του νόμου και σαφώς και απέχει ακόμα περισσότερο από την εφαρμογή του. Στα λόγια πάντα ήμασταν καλοί, στις πράξεις δυστυχώς υστερούμε.

Όπως είπα και νωρίτερα ούτε το άρθρο 101 του Συντάγματος ούτε οι τυχαίες και εξ ανάγκης και κατά περίπτωση πολιτικές εξαγγελίες μπόρεσαν να αποτρέψουν ή έστω να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τα δεινά που υφίστανται οι νησιώτες μας, οι οποίοι και νιώθουν και καλά κάνουν και νιώθουν ότι είναι απομονωμένοι όχι επειδή επέλεξαν να ζουν σε τόπους κυκλωμένους από τη θάλασσα, αλλά επειδή δεν ένιωσαν ποτέ αυτό το έμπρακτα που αναφέρει η αιτιολογική έκθεση. Δεκαετίες εγκατάλειψης πολιτικής αδιαφορίας και εκμετάλλευσης αποδεικνύουν πως δεν υπήρξε ποτέ ούτε και σε αυτή την περίπτωση η περίφημη πολιτική βούληση να σχεδιάσουμε και να υλοποιήσουμε με σοβαρότητα και υπευθυνότητα μια εθνική νησιωτική πολιτική.

Επί της αρχής, λοιπόν, δεν μπορούμε παρά να χαιρετίσουμε ως ένα θετικό βήμα που γίνεται προς τη σωστή κατεύθυνση τους στόχους που θέτει η παρούσα υπό εξέταση νομοθετική πρωτοβουλία. Δεν μπορούσε όμως να παραβλέψουμε το γεγονός πως και αυτή έρχεται εξ ανάγκης και λόγω συγκυρίας.

 Με λίγα λόγια, δεν νομίζω, πως μπορείτε, κύριε Υπουργέ, να μου απαντήσετε στην ερώτηση γιατί έπρεπε να περιμένουμε τα μνημόνια να καταργήσουν το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς των νησιών μας για να ψάξουμε να βρούμε τρόπους ώστε να αποδείξουμε εμπράκτως πως το πολιτικό μας σύστημα απέκτησε ανθρωποκεντρικές ευαισθησίες.

Διαβάζοντας προσεκτικά τις διατάξεις του νομοσχεδίου δεν μπόρεσα να εντοπίσω στοιχεία και αποδείξεις περί της ύπαρξης μιας μεθοδικής προσπάθειας, ώστε τα ελληνικά νησιά να έρθουν πιο κοντά στην Ηπειρωτική Ελλάδα. Ποια είναι τα αναμενόμενα και μάλιστα, μετρήσιμα αποτελέσματα στην προσβασιμότητα, στην ποιότητα της ζωής, στην ανάπτυξη και στην ελκυστικότητα στην οποία αναφέρεται μέσα με ενθουσιώδη τρόπο στην αιτιολογική έκθεση.

 Στις διατάξεις του άρθρου 9 του πρώτου μέρους του νομοσχεδίου προβλέπεται και ορίζεται για πρώτη φορά, ως υποχρέωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η κατάρτισης ενός σοβαρού και βιώσιμου σχεδίου ανάπτυξης των νησιών μας, το οποίο εσείς ονομάζετε εθνική πολιτική υλοποίησης του μεταφορικού ισοδύναμου. Αυτό το σχέδιο ειλικρινά πιστεύετε ότι θα μπορούσατε να το φτιάξετε από μόνοι σας μέσα στα γραφεία ενός Υπουργείου; Τότε γιατί δεν ακολουθήσατε τη δημόσια διαβούλευση, κύριε Υπουργέ; Γιατί ξεφύγαμε από τη δημόσια διαβούλευση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Το Πανεπιστήμιο συμμετέχει, όπως επίσης συμμετέχουν και οι φορείς.

 ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ακολουθήσατε μια διαφορετική πρακτική κύριε Υπουργέ. Είναι αρκετή, κύριε Υπουργέ, η τοποθέτηση των πολιτικών κομμάτων μέσα σε δύο μέρες; Από πού ξεκίνησε η δημόσια διαβούλευση και πού κατέληξε. Είναι αρκετή η συζήτηση μέσα εδώ στη Βουλή σε δύο μόνο μέρες από τα πολιτικά κόμματα, να μπορούν να εκφραστούν κύριε Υπουργέ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Δείτε στην αίθουσα πόσοι είναι εδώ μέσα!

 ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Εγώ, δεν φταίω, κύριε Υπουργέ! Είναι δυνατόν, αγαπητοί συνάδελφοι, να πούμε ότι εργαστήκαμε, όπως έπρεπε να εργαστούμε όλοι για να στηρίξουμε αυτή την προσπάθεια και να διασφαλίσουμε ουσιαστικά την εφαρμογή της; Είναι ζήτημα απόφασης ενός Υπουργού, πώς θα φέρουμε ζωή στα νησιά μας; Διαφωνώ, λοιπόν, με αυτή την προσέγγιση την οποία γίνεται. Κυρίως, διότι αφενός αποκλείει τους νησιώτες μας- θα περιμένουμε να δούμε και αύριο τους φορείς για το σχεδιασμό του μέλλοντος τους- και αφετέρου, προβλέπει ένα ρόλο απλού παρατηρητή ή σχολιαστή, στα μέλη του Κοινοβουλίου.

Δεν επιτυγχάνονται οι ανθρωποκεντρικές προσεγγίσεις με Υπουργικές Αποφάσεις και με όμορφα λόγια δεν αποδεικνύεται η ύπαρξη πολιτικής βούλησης. Αυτό, λοιπόν, το «έμπρακτα» που αναφέρετε ξανά και ξανά, θα το εξετάσουμε πολύ προσεκτικά, γνωρίζοντας, πως εκ του αποτελέσματος θα κριθεί και αυτή η πρωτοβουλία της κυβέρνησης.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνω τη σύντομη Εισήγησή μου, επισημαίνοντας και επαναλαμβάνοντας, πως υπάρχουν τρία σημαντικά ερωτήματα, τα οποία θα πρέπει να απαντηθούν.

Σε ποια ακριβώς νησιά θα εφαρμοσθεί τελικά, το μέτρο αυτό του Μεταφορικού Ισοδύναμου και με ποια κριτήρια έχουν επιλεγεί αυτά τα νησιά, δηλαδή, σε ποια «ταχύτητα» βρίσκονται; Στην πρώτη; Στη δεύτερη; Στην τρίτη; Στην τέταρτη;

 Οι εποχικά Έλληνες εργαζόμενοι, αυτοί που αναγκάζονται να διαμένουν και το ξέρετε, πάρα πολύ καλά, σε καμουφλαρισμένα κοντέινερ, αυτοί που πηγαινοέρχονται, ως σύγχρονοι σκλάβοι, δεν θα έπρεπε να συμπεριληφθούν στους δικαιούχους;

Με ποια κριτήρια, τρίτη ερώτηση- θα λειτουργήσει το Παρατηρητήριο που λέτε, πως θα είναι υπεύθυνο για να καταγράψει τα δήθεν μετρήσιμα αποτελέσματα του μέτρου, ώστε να αποφευχθούν καταχρήσεις και να ενισχυθεί η ορθή εφαρμογή του; Με ποια κριτήρια θα γίνει η εποπτεία και ο έλεγχος των αποτελεσμάτων του μέτρου;

Θα περιμένουμε να ακούσουμε, αγαπητοί συνάδελφοι, προσεκτικά τους φορείς αύριο στην αυριανή συνεδρίαση και θα τοποθετηθούμε επί της αρχής. Διατηρούμε, λοιπόν, την επιφύλαξη μας.

Το ίδιο ισχύει και για το άρθρο 12. Επιφυλασσόμαστε να το εξετάσουμε προσεκτικά το ζήτημα αυτό, δηλαδή, την ίδρυση της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο. Όλο το νησί περιμένει αυτή τη Σχολή. Θα ήθελα να πω ότι έχω μείνει δύο χρόνια εγώ σε αυτό το συγκεκριμένο νησί για επαγγελματικούς λόγους και έχω βιώσει- γιατί ο κ. Παπαχριστόπουλος είπε για τους χειμώνες- δύο χειμώνες σε αυτό το νησί και γνωρίζω τις αγωνίες των συμπολιτών και σαφώς και δεν πρόκειται να τους παραμυθιάσω. Πότε θα ξεκινήσει αυτή η Σχολή με αξιώσεις; Δεν υπάρχουν εγγυήσεις για τη βιωσιμότητα της Σχολής, ούτε σαφώς και για την ορθή λειτουργία της υπάρχουν διαβεβαιώσεις.

Οι νησιώτες, αγαπητοί συνάδελφοι, όπως είχα την ευκαιρία να πληροφορηθώ, μιλώντας και ναι συμπολίτες μου, νιώθουν πως τους κόβετε 24 και τους δίνεται 4. Συνεχίζετε, δηλαδή, την άδικη εκείνη πολιτική που αρχικά δημιούργησε τις συνθήκες εκείνες για να υπάρχουν σήμερα τα νησιά δύο, τριών και τεσσάρων «ταχυτήτων» και πώς όχι μόνο δεν δίνετε κανένα κίνητρο για να πάνε οι Έλληνες στα νησιά αυτά, αλλά δυστυχώς, δεν υπάρχει και κίνητρο για να συνεχίσουν να μένουν στα νησιά αυτά, αυτοί, οι οποίοι ζουν ήδη εκεί. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Κουρουμπλής.

 ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Ένα λαϊκό άσμα λέει «τα ψεύτικα τα λόγια τα μεγάλα». Το νομοσχέδιο αυτό έρχεται έπειτα από 40 ολόκληρα χρόνια που ήταν γραμμένο στις προεκλογικές φυλλάδες των κομμάτων. Είδα σήμερα την υποκρισία να «χτυπάει ταβάνι».

 Ήρθε να μας μιλήσει και η κυρία Μπακογιάννη και να εκδηλώσει τον πόνο της. Έχουν ορισμένοι πολιτικοί την εντύπωση ότι όταν μιλούν η κοινωνία δεν έχει με μνήμη.

Το απλό ερώτημα που έθεσε πολύ σωστά, ο κ. Παπαχριστόπουλος, είναι στα χρόνια των «παχέων αγελάδων», κύριε Αθανασίου που πήρατε το χρέος από 170% και το πήγατε 300%. Γιατί δεν θέλετε το Μεταφορικό Ισοδύναμο, εσείς που είστε πολύ συγκινημένοι για την αγωνία που ζουν οι άνθρωποι στα νησιά;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας) : Κύριε Υπουργέ, το θέλουμε, αλλά σωστά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Γιατί δεν το φέρατε τόσα χρόνια; Σε αυτό το ερώτημα να απαντήσετε στους ανθρώπους που τους κοροϊδεύατε τόσα χρόνια και τους εμπαίζατε και τους είχατε αφήσει στα χέρια των εφοπλιστών. Αυτό κάνατε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Διότι, είχαμε μειωμένους συντελεστές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Επειδή, θέλετε, λοιπόν, να τα ακούσετε, τώρα θα τα ακούσετε όλα. Επίσης, κλάψατε για τη διαδικασία. Πόσοι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας βρίσκονται μέσα στην αίθουσα, αφού έχετε τόσο μεγάλο, τόσο απύθμενο ενδιαφέρον για τους νησιώτες; Είναι ντροπή να τα λέτε αυτά, γιατί σας βλέπει ο κόσμος και βλέπει για τι πράγμα μιλάμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το σχέδιο έρχεται σε μια εξαιρετικά καλή συγκυρία για την πατρίδα, έπειτα από τρία χρόνια, όπου αυτή η Κυβέρνηση εξασφάλισε πολιτική σταθερότητα, κρίσιμο μέγεθος για την πορεία μιας χώρας, σταθεροποίησε την οικονομία, ναι, με πόνο, με κόπο, γιατί παρέλαβε μια χρεοκοπημένη χώρα, μια χώρα υπό οικονομική κατοχή. Αυτή ήταν η αλήθεια. Μια χώρα που ισχυρίζονται κάποιοι ότι έκαναν τότε το περίφημο PSI, χρεοκοπώντας τα ταμεία, τα νοσοκομεία, τα ιδρύματα, τα πανεπιστήμια και έχουν το θράσος να μιλούν τώρα και να λένε, ότι έσωσαν τη χώρα.

Αυτή τη χώρα παρέλαβε αυτή η Κυβέρνηση και όχι μόνο εξασφάλισε πολιτική σταθερότητα και σταθεροποίησε την οικονομία, αλλά εμπέδωσε και ένα αίσθημα ασφάλειας όταν στην ευρύτερη περίμετρο της χώρας «καίγεται» το σύμπαν. Έτσι σήμερα, έχουμε εκατομμύρια τουρίστες να εμπιστεύονται τη χώρα και μετά τη ρύθμιση του χρέους, όπου για τα επόμενα 15 χρόνια, εξαρτάται σε ένα μεγάλο βαθμό από εμάς, να ενεργοποιηθούμε όλοι, να υπάρξει συνέγερση όλων των πολιτών και όλων των κομμάτων. Αντί να έρθετε στη Βουλή και να πείτε στον ελληνικό λαό, αυτά που λέει ο Τσίπρας, για το νέο αναπτυξιακό σχέδιο, εμείς έχουμε καλύτερο, το καταθέτουμε, έρχεστε εδώ και «μιζερολογείτε». Λειτουργείτε σε ένα καταθλιπτικό περιβάλλον, γιατί δεν μπορείτε να αντέξετε ότι αυτή η Κυβέρνηση έφερε τη χώρα σε αυτό το σημείο.

Αυτή είναι η πραγματικότητα και προσπαθήσατε να ρίξετε την Κυβέρνηση πριν από 10 ημέρες. Να κρίνει ο ελληνικός λαός την ευθύνη που έχετε απέναντι στον τόπο, δηλαδή, εάν το πετυχαίνατε, τι θα γινόταν μετά από μια εβδομάδα; Θα πήγαινε η χώρα άλλα 10 χρόνια πίσω. Δεν σας νοιάζει αυτό, σας νοιάζουν οι «καρέκλες», γιατί είχατε μάθει να ζείτε μόνο με αυτές, δεν μπορούσατε να ζήσετε με άλλον τρόπο. Τώρα έχετε αυτό το άγχος και σας οδηγεί στην κατάθλιψη, πως δεν έχετε την εξουσία ως «βδέλλες να βυζαίνετε» το αίμα του ελληνικού λαού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε μια χώρα 97η σε έκταση στον κόσμο και 11η σε ακτογραμμές. Είμαστε η μεγαλύτερη χώρα σε αριθμό κατοικούμενων νησιών σε όλη την Ε.Ε., έχουμε 4 Περιφέρειες αμιγώς νησιωτικές στις 23 που έχει η Ε.Ε. και είμαστε η χώρα, που ενώ υπήρχαν διακηρύξεις στην Ευρώπη για τη νησιωτική πολιτική, ποτέ δεν πετύχαμε και δεν διεκδικήσαμε. Κύριε Αθανασίου, ποτέ δεν πήγατε να διεκδικήσετε την περίφημη εδαφική συνοχή να ισχύσει και στην Ελλάδα. Αυτή είναι η αλήθεια.

Εμείς επεξεργασθήκαμε ολόκληρη την πρόταση, πήγαμε στις συνόδους των Υπουργών στη Βαλέτα και εξασφαλίσαμε επιτέλους στη Σύνοδο των Υπουργών να συμφωνήσει ότι πρέπει επιτέλους να υπάρξει πολιτική. Ενεργοποιήσαμε όλους τους φορείς που συνδέονται με τις αμιγώς νησιωτικές περιφέρειες της Ευρώπης και τους συναρμόδιους Υπουργούς των έντεκα χωρών που ανήκουν για να μπορέσουμε, τουλάχιστον, στο επόμενο χρηματοδοτικό πρόγραμμα να υπάρξει ειδικό πρόγραμμα για τη νησιωτική πολιτική. Αυτά έκανε αυτή η Κυβέρνηση σε ό,τι αφορά τα ευρωπαϊκά πράγματα.

Τώρα να πάμε στα εδώ. Το τι έχετε κάνει στο Αιγαίο το ξέρουν οι νησιώτες. Τι κάνατε τόσα χρόνια με τις περίφημες, εγώ θα τις πω, «αρτηρίες» ζωής των νησιών; Ποιον εξυπηρετούσαν τα χρήματα που δίνατε; Ποιοι «κονόμαγαν» και στα αεροπορικά εισιτήρια των άγονων γραμμών και της ακτοπλοΐας; Οι φίλοι σας, οι δικοί σας άνθρωποι και όχι τα νησιά.

Κύριε Αθανασίου, κάντε μας μια ερώτηση να σας απαντήσουμε. Τι βελτίωση έχουμε κάνει στις γραμμές αυτά τα τρία χρόνια από την εποχή του «Δρίτσα» και τη δική μου για να δούμε τι έργο έγινε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της ΝΔ): Αυτά τα είπαμε προχθές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Τι

είπατε προχθές;

 ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της ΝΔ): Επί Βαρβιτσιώτη ξεκίνησε….

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Τέσσερις γραμμές συνέδεαν τον Αη Στράτη με τη Λήμνο και τώρα είναι επτά. Αυτό έκανε αυτή η Κυβέρνηση. Και δεν το έκανε μόνο στον Αη Στράτη και στη Λήμνο, το έκανε σε ολόκληρη τη νησιωτική χώρα. Αυτό έκανε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και 40 χρόνια συζητιόταν το περίφημο μεταφορικό ισοδύναμο. Βασίλευε στα νησιά μας η ανισοπολιτεία και το αίσθημα της εγκατάλειψης. Έχουμε 114 νησιά από τα οποία τα 37 είναι κάτω από πέντε χιλιάδες κατοίκους και τα 12 είναι κάτω από χίλιους κατοίκους. Σε όλα αυτά τα νησιά ξέρουν οι ίδιοι, πως τους είχε μεταχειριστεί το πολιτικό σύστημα, τους θυμόταν μόνο στις εκλογές. Αυτή ήταν η αλήθεια.

Φέρνουμε ένα σχέδιο νόμου, εγώ δεν λέω ότι επιτυγχάνει τα πάντα, αλλά κάτω από τις συγκεκριμένες δυσκολίες και αν λάβουμε υπόψη την συγκυρία των περιορισμών που έχει η χώρα σε σχέση με αυτά που έζησε η χώρα σε προηγούμενες δεκαετίες που το χρήμα ήταν πακτωλός και δεν έγινε ποτέ και δεν επιχειρήθηκε ποτέ και μόνο στα προεκλογικά προγράμματα υπήρχε, έρχεται η Κυβέρνηση αυτή και ξεκινάει αυτήν την προσπάθεια, θεωρώντας ότι το δεύτερο εξάμηνο που θα ισχύσει σε 49 νησιά και από την 1η Ιανουαρίου του 2019 θα ισχύσει σε όλα τα νησιά πλην της Κρήτης, της Εύβοιας και της Λευκάδας. Αυτό έχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, ελεγχόμενο. Μας είπατε, τι περιεχόμενο τελικά θα έχει. Αυτό που σας εξηγήθηκε από προηγούμενους ρήτορες, δηλαδή το ότι τα 38ευρώ θα μειωθούν στα 20ευρώ για επτά φορές το χρόνο, δεν είναι τίποτα; Ωραία δεν είναι τίποτα, γιατί δεν το κάνατε εσείς, να γίνει πιο πολύ από το τίποτα τόσα χρόνια;

Αυτή η Κυβέρνηση, το 2019, θα το εφαρμόσει σε όλα τα νησιά και είναι η προσαρμογή που θα επιχειρήσει, σε σχέση, με το κόστος των μεταφορών των προσώπων και των εμπορευμάτων στη χερσαία χώρα.

Είναι μια καλή προσπάθεια. Δεν ισχυριζόμαστε ότι φέρνουμε τη μεγάλη «ανατροπή». Είναι μια αρχή, δεσμεύτηκε για αυτό ο Πρωθυπουργός και σήμερα υλοποιείται. Εσείς, το βλέπετε και αυτό που σας ανησυχεί είναι ότι οι δεσμεύσεις που έχει κάνει αυτή η Κυβέρνηση, σταδιακά η μια μετά την άλλη, υλοποιούνται και στο τέλος της τετραετίας, τότε θα κάνει τον λογαριασμό ο ελληνικός λαός και θα κρίνει και εσάς και εμάς.

Είναι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μία πρωτοβουλία που περίμενα ειλικρινά, ότι θα έρχονταν τα πολιτικά Κόμματα και με γενναιότητα, θα αναγνώριζαν την προσπάθεια. Βεβαίως, να ασκήσουν όλοι κριτική, αλλά σας διαβεβαιώνω κατηγορηματικά ότι εγώ και ο Υφυπουργός και οι συνεργάτες μας, αύριο το πρωί και το απόγευμα, αλλά και την Τετάρτη, θα ακούσουμε με προσοχή τις παρατηρήσεις σας γιατί θέλουμε να βελτιώσουμε το πλαίσιο να γίνει πιο λειτουργικό και αποτελεσματικό.

Ανοίξαμε το διάλογο. Δεν είναι δυνατόν, να έρχεστε εδώ και να λέτε, τι διάλογο κάναμε. Καλέσαμε όλους τους φορείς του Αιγαίου και του Ιονίου, και επιτέλους, για πρώτη φορά ένα τέτοιο θεσμικό πλαίσιο αφορά ολόκληρη τη νησιωτική χώρα -είναι κρίσιμο και αυτό- είναι σημαντικό. Παράλληλα, εμπλέξαμε το Πανεπιστήμιο Αιγαίου σε όλη αυτή τη διαδικασία.

Καθιερώνεται Παρατηρητήριο που θα παρακολουθεί, εάν πραγματικά αυτό που επιχειρούμε, αποβαίνει σταθερά και αποφασιστικά, υπέρ των πολιτών, στα εμπορεύματα, στα καύσιμα, αλλά και στα εισιτήρια. Βεβαίως και να ακούσουμε, παρατηρήσεις και βελτιώσεις.

Δεν είπαμε εμείς, ότι δεν κατέχουμε την μοναδική αλήθεια, ούτε ορθοτομούμε το λόγο της αληθείας; Προσπαθούμε, όμως, με ειλικρίνεια, αγάπη και σεβασμό γι’ αυτή την ευαίσθητη περιοχή της πατρίδας, που έπρεπε όλοι μαζί να επιδεικνύουμε και να εκδηλώνουμε το ενδιαφέρον μας και όχι να έρχεστε εδώ με έναν τόσο «μισερό» τρόπο και να λέτε, ότι δεν το ψηφίζουμε, γιατί είναι έτσι και χωρίς κανένα επιχείρημα.

Εάν καθίσει κάποιος τρίτος και ακούσει όλους όσους δεν το ψηφίζετε, πραγματικά, θα εντυπωσιαστεί για την «άπνοια» του λόγου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα ορισμένες παρατηρήσεις και για το άρθρο 12. Μάλιστα, «λαγός τη φτέρη κούναγε, κακό του κεφαλιού του».

Πόσες θέσεις είχαν το 2012, οι Σχολές και οι Ακαδημίες;

Πόσες ήταν οι θέσεις των καθηγητών; Διακόσιες ογδόντα, 280.

Πόσες θέσεις καταργήσατε το 2012 και το 2013; Διακόσιες είκοσι, 220.

Ποιος της κατήργησε; Ο Τσίπρας; Ο Καμμένος;

Δεύτερον. Πόσα χρόνια έχουν να εξοπλιστούν οι Σχολές;

Σας λέω ένα παράδειγμα, που μου ήρθε αυτή τη στιγμή στο μυαλό μου: Η Σχολή της Κρήτης που βρίσκεται στα Χανιά, είναι η 3η Ακαδημία σε αριθμό και έχει 800 παιδιά. Σ’ αυτή τη Σχολή, έχει 15 χρόνια να μπει έστω και μία βίδα. Όσα χρήματα είχαν μπει σε κάποια προγράμματα, απεντάχθηκαν.

Ήρθε αυτή η Κυβέρνηση και έδωσε 2,5 εκατ. και υλοποιούνται αυτή τη στιγμή έργα για εξοπλισμό στη Σχολή των Χανίων. Έδωσε 5,5 εκατομμύρια στη Σχολή του Ασπροπύργου και 1 εκατομμύριο στη Σχολή της Σύρου. Σε όλες τις Σχολές αυτή τη στιγμή, λοιπόν, υλοποιούνται προγράμματα εξοπλιστικά. Επίσης, προσλάβαμε 280 καθηγητές ωρομίσθιους. Τι να κάναμε, αφού εσείς καταργήσατε τις θέσεις, εσείς, «που κλαίτε» για τις Σχολές. Συνδέσαμε τη Σχολή της Ύδρας με τη Ναυτική Σχολή του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης. Πότε το είχατε κάνει;

Συνδέσαμε τις σχολές με όλα τα πανεπιστήμια τα κατά τόπους της χώρας, όλης της ακαδημίας για πρώτη φορά και θα λειτουργήσει σύντομα μεταξύ του πανεπιστημίου του Πειραιά και του πανεπιστημίου «MAL» που είναι εξόχως ναυτικό πανεπιστήμιο μεταπτυχιακό τμήμα. Αναθέσαμε στο ίδρυμα Ευγενίδη την αναβάθμιση και την οργάνωση του ωρολογίου προγράμματος, να γίνει το πιο σύγχρονο ωρολόγιο πρόγραμμα εκπαιδευτικό στις σχολές. Είναι λίγα απ' αυτά που έγιναν και είπαμε ότι θα πρέπει να γίνει μια νέα σχολή στην Κάλυμνο.

 Σήμερα λοιπόν, καταθέτουμε τη διάταξη στο άρθρο 12 και επειδή με ερώτησε ο κ. Καρράς για τις θέσεις, θα καταθέσω μια νομοτεχνική τροπολογία για τη δημιουργία 12 μονίμων θέσεων καθηγητών, όπως περάσαμε ήδη και άλλες 117 θέσεις μονίμων καθηγητών για τις σχολές, διότι ο στόχος μας είναι να αναβαθμίσουμε στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τη ναυτική εκπαίδευση για να στηρίξουμε την πρωτοπόρο ναυτιλία. Ήδη, αυτές τις μέρες, θα υπάρχει συνάντηση με το Υπουργείο Παιδείας για να δούμε, πώς θα αξιοποιήσουμε στο καλύτερο βαθμό και τα τμήματα ναυτικής εκπαίδευσης των ΕΠΑΛ. Αυτή είναι η προσπάθεια που γίνεται και στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης.

Θέλω λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι κλείνοντας, γιατί θα μιλήσουν και οι βουλευτές που έχουν γραφτεί, περίμενα να γραφτούν τουλάχιστον 30 βουλευτές και έχουν γραφτεί μόνο 6. Είναι και αυτό ένα δείγμα πόσο υποκριτικά έρχεστε εδώ, λέτε διάφορα πράγματα για τις διαδικασίες και στο τέλος, δεν κάθεται κανείς να μιλήσει. Να μας πει τα λάθη, τις αδυναμίες, να τον ακούσουμε με προσοχή, με σεβασμό, όπως κάνουμε για να μπορέσουμε πραγματικά να βελτιώσουμε όσο μπορούμε το σχέδιο νόμου.

Κλείνοντας θα πω, ότι αυτή η προσπάθεια έχει μέσα της ειλικρίνεια, επιχειρεί να απαντήσει στα μεγάλα ζητήματα της ανισοπολιτείας που νιώθουν οι πολίτες, οι κάτοικοι των νησιών μας, να μπορέσουμε σταδιακά και αποφασιστικά με τη βελτίωση της οικονομίας, αυτό που λέει ο Πρωθυπουργός για δίκαιη ανάπτυξη να αγγίξει τα «χείλη» των κατοίκων, ιδιαίτερα των μικρών νησιών που όχι μόνο είχατε εγκαταλείψει, αλλά και προκλητικές ήταν πολλές φορές οι συμπεριφορές. Είτε κάτι ο κ. Παπαχριστόπουλος, δεν μας λέτε πόσο πλήρωνε ο κόσμος το κυβικό το νερό και τι γίνεται τώρα; Αυτά να τα ακούσει ο ελληνικός λαός για να δει, πώς διαχειριστήκατε και τα νησιά, όπως διαχειριστήκατε και άλλα ζητήματα. Σας ευχαριστώ

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Γάκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Θέλω να πω ότι σήμερα για πρώτη φορά και μου το επισήμανε ο συνάδελφός κ. Συρμαλένιος, η Επιτροπή Περιφερειών συμμετέχει σε μια διαδικασία συμβολής στη διαμόρφωση ενός νομοθετικού σχεδίου, έτσι ώστε με την προβληματική των μελών της, αλλά και την εμπειρία που έχουν αποκτήσει από την ενασχόλησή με τα περιφερειακά ζητήματα, να μπορέσει να συμβάλει στην καλύτερη εικόνα και στη πιο αποτελεσματική εμφάνιση του νομοσχεδίου.

Επίσης, σήμερα θα ήθελα να πω, ότι είναι μια γιορτινή μέρα για τη Δωδεκάνησο. Ο Τάσος ο Αλιφέρης σίγουρα θα νιώθει υπερήφανος που είδε να παίρνουν σάρκα και οστά, όπως επίσης και ο Μπενέτος ο Σπύρου, που ήταν ένας άλλος αυτοδιοικητικός παράγοντας που το μεταφορικό ισοδύναμο το είχαν βάλει πολύ ψηλά στον πολιτικό τους οραματισμό.

Εμείς ως Αξιωματική Αντιπολίτευση από το 2012 ακόμα, οι νησιώτες Βουλευτές, ξεκινήσαμε τεκμηριωμένα και συντονισμένα με φορείς και ειδικούς που γνώριζαν τα θέματα της χωρικής μας ιδιαιτερότητας, να σηκώσουμε σε θεσμικό επίπεδο την πολυσυζητημένη νησιωτικότητα και τότε λίγοι πιστεύαμε ότι θα φτάναμε στο σημερινό σημείο για τα νησιά μας.

Χρόνο με το χρόνο, η ιδέα ωρίμαζε και τελικά μια μορφή της, μια έκφανση της κατατέθηκε σήμερα στη Βουλή, όπως το Μεταφορικό Ισοδύναμο. Θέλω εδώ, να επισημάνω στον Εισηγητή της Ν.Δ. ότι ποτέ, εγώ τουλάχιστον, δεν συσχέτισα το Μεταφορικό Ισοδύναμο με τους μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α.. Πάντα ισχυριζόμουν ότι οι μειωμένοι συντελεστές Φ.Π.Α. είναι ένα αναπτυξιακό εργαλείο, ενώ το Μεταφορικό Ισοδύναμο είναι μια απαίτηση και ένα δικαίωμα των νησιωτών να ζουν ισότιμα με τους άλλους πολίτες της χώρας.

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο λοιπόν αποτελεί ένα τμήμα ενός εθνικού σχεδίου νησιωτικής ανάπτυξης, ενός οδικού χάρτη για την ανάπτυξη της νησιωτικής χώρας που στοχεύουμε να δημιουργήσουμε. Γιατί ιδιαίτερα στα μικρά νησιά του Αιγαίου, το πρόβλημα της συγκοινωνιακής τους σύνδεσης, της προσβασιμότητας, με άλλα νησιά, αποτελεί ένα κρίσιμο παράγοντα για τη βιωσιμότητά τους. Είναι γνωστό ότι ακόμα και για τη μετάβαση ακτοπλοϊκώς, να φέρω ως παράδειγμα το νομό μας, στην πρωτεύουσα του νομού μας, από το κεντρικό λιμάνι της Ρόδου, από τον Πειραιά, οι κάτοικοι των απομακρυσμένων νησιών θα χρειαστούν να διανύσουν απόσταση, χρονική απόσταση, δηλαδή, θα κάνουν, τόσο χρόνο, όσο είναι πέντε φορές μεγαλύτερη από την πραγματική απόσταση. Όσο κάνει ένας άλλος πολίτης αυτής της χώρας, για να κάνει την ίδια διαδρομή, αλλά σε πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα.

Ως παράδειγμα, είχαμε καταθέσει από τις πρώτες ομιλίες στη Βουλή, τους Λειψούς και καταθέτω στην Επιτροπή ένα σχετικό πίνακα, όπου η μετακίνηση ενός Λειψιώτη μέχρι τη Ρόδο είναι σαν να μετακινείται ένας Ροδίτης για να φτάνει περίπου στην Κύπρο. Αυτό, σε αυτή τη διαδρομή, η χρονική διαδρομή είναι ακριβώς η ίδια, δηλαδή, σαν να πούμε ότι ένας κάτοικος της Αθήνας στον ίδιο χρόνο, των πέντε ωρών που χρειάζεται για να μετακινηθεί κάποιος από τους Λειψούς, στη Ρόδο, ας αφήσουμε και τις άλλες δυσκολίες, όπως είναι το κόστος παραμονής σε άλλα νησιά για να υπάρχει η ανταπόκριση των συγκοινωνιών, αυτός ο χρόνος στους κατοίκους της Στερεάς Ελλάδας φτάνει να μετακινηθεί κανείς από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη.

Να φανταστεί λοιπόν ένας Αθηναίος που σήμερα μας ακούει, ότι ένας νησιώτης για να πάει από τους Λειψούς, στη Ρόδο, είναι σαν να μετακινείται ο ίδιος κάθε μέρα ή όποτε χρειάζεται από την Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη. Είναι γνωστό, επίσης, ότι η προσβασιμότητα των νησιών είναι μιας ζωτικής σημασίας απαίτηση. Η εδαφική συνέχεια των νησιών με την υπόλοιπη χώρα είναι μια εθνική ανάγκη, από την ουσία της νησιωτικότητας και αυτήν την ουσία της νησιωτικότητας συζητάμε σήμερα, αγαπητοί συνάδελφοι και φίλοι. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του μοναδικού νησιωτικού ελλαδικού χώρου αποτελούν καθοριστικό αναπτυξιακό και οικονομικό παράγοντα.

Αυτή, η ίδια όμως νησιωτικότητα, αυτή η ιδιαιτερότητα, αντικειμενικά δημιουργεί προβλήματα για τους κατοίκους που τα περισσότερα σχετίζονται με τις μεταφορές και την ενδονησιωτική επικοινωνία, γιατί οι μετακινήσεις και οι μεταφορές ατόμων και προϊόντων είναι δύσκολες, απρόβλεπτες και ακριβές. Μέσα σε αυτή την πραγματικότητα, αλλά και σε ένα περιβάλλον που διαμορφώνουμε σταδιακά και στοχευμένα για τη νησιωτική πολιτική έρχεται να συμβάλει ο μηχανισμός εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου που συζητάμε σήμερα.

Είναι μια θεσμική παρέμβαση που ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των κατοίκων των νησιών μας από δεκαετίες τώρα. Ταυτόχρονα, η υλοποίηση του προγράμματος δείχνει το πόσο αποφασισμένοι είμαστε να προχωρήσουμε με συνέπεια, σε όσα έχουμε δεσμευτεί για ένα σχεδιασμό με βάση το νησιωτικό μέτρο, ειδικά στις συγκοινωνίες, δυναμικά προσαρμοσμένες στην αντίληψη που έχουν οι νησιώτες για τις ανάγκες τους.

Σε ένα μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, η ισόρροπη ανάπτυξη αφορά όλες τις Περιφέρειες, με τις χωρικές ιδιαιτερότητές τους και θέλουμε να πούμε, κύριε Υπουργέ, ότι Μεταφορικό Ισοδύναμο και το ξέρετε καλύτερα από εμένα, κύριε Υφυπουργέ, εσείς τουλάχιστον, να αποτελεί ένα πρότυπο και θέλουμε να το καθιερώσουμε και να αποτελέσει ένα πρότυπο για συνδυασμένες μεταφορές στην πολύμορφη γεωγραφικά και αναπτυξιακά χώρα μας. Όχι μόνον στις νησιωτικές, όπως εισηγούμαστε σήμερα περιοχές, αλλά και στις λιγότερες ευνοημένες και απομακρυσμένες ορεινές περιοχές της χώρας μας, της Περιφέρειας μας.

Γιατί το Μεταφορικό Ισοδύναμο δεν αποτελεί απλά ένα ακόμη μέτρο στήριξης των νησιών μας, αφορά πρωτίστως τη στρατηγική για την αποτελεσματική εφαρμογή καινοτόμων αναπτυξιακών κοινωνικών έργων στη νησιωτική χώρα, αλλά και την ανταπόκριση των τοπικών κοινωνιών στις προκλήσεις που συνεπάγονται οι αναπτυξιακοί στόχοι και δράσεις που πρέπει να συνδυαστούν και να συνδυάζουν την οικονομική ευημερία, την κοινωνική συνοχή και την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος των ευαίσθητων και των νησιωτικών περιοχών.

Συνεπώς, το πρόγραμμα του μεταφορικού ισοδύναμου δεν το βλέπουμε ξεκομμένο από τις άλλες παρεμβάσεις μας για τη στήριξη των νησιών, αλλά με μια έννοια το θεωρούμε ως πρότυπο για μια σειρά μέτρων που έχουν στόχο την ανάπτυξη της νησιωτικής χώρας, συνυπολογίζοντας στα κριτήρια, για οποιοδήποτε μέτρο δράσης ή έργο, τα χωρικά χαρακτηριστικά και όχι μόνο το Α.Ε.Π..

Κύριοι συνάδελφοι, η εξάλειψη της απομόνωσης ολόκληρων κοινωνικών και περιφερειακών ανισοτήτων δεν γίνεται αυτόματα, ούτε οι νέοι θα μείνουν στον τόπο τους, εάν δεν καταφέρουμε να βελτιώσουμε τις συνθήκες ζωής τους με συγκεκριμένα μέτρα, γι' αυτό η πρωτοβουλία με το μηχανισμό εφαρμογής του μεταφορικού ισοδύναμου θέλουμε να αποτελέσει ένα σημείο καμπής για την άσκηση συνολικής νησιωτικής πολιτικής με ουσία, περιεχόμενο και προοπτική για τους κατοίκους των νησιών μας.

Να γίνει το πρόγραμμα που θα συμβάλλει καταλυτικά στην ενδυνάμωση της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής στα νησιά μας, να αποτελέσει ένα ακόμα βήμα στην ολοκλήρωση του νησιωτικού χάρτη που θα μας επιτρέψει, να δίνουμε άμεσα και ευέλικτα λύσεις σε κάθε νέα αναπτυξιακή πρόκληση και σε θέματα κοινωνικής συνοχής, όπως είναι η υγεία, η παιδεία, οι υπηρεσίες, η ποιότητα ζωής κ.λπ..

Κύριοι συνάδελφοι, έχουμε την πολιτική βούληση, να δούμε τη νησιωτικότητα σχετικότητα με θετικό πνεύμα, αρμονικά συνδυασμένη με τις σύγχρονες ανάγκες της κοινωνίας. Από αυτή την άποψη, το σχέδιο νόμου για το μεταφορικό ισοδύναμο είναι ένα εργαλείο που εντάσσεται σε ένα συνολικό σχεδιασμό για την ανασυγκρότηση της χώρας, φέρνοντας μια καινούργια αντίληψη στην επίλυση των όποιων προβλημάτων δημιουργεί η νησιωτικότητα, η νησιωτική ιδιαιτερότητα και μετατρέποντας τα προβλήματα που έχει η ιδιαιτερότητα των νησιών μας σε πλεονεκτήματα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Συρμαλένιος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, νομίζω ότι σήμερα είναι μια μεγάλη μέρα για τα νησιά μας. Είναι η αρχή της συζήτησης και ψήφισης στη Βουλή ενός νομοσχεδίου που αποτελεί πραγματικά αίτημα πάρα πολλών χρόνων από τις τοπικές κοινωνίες, την τοπική αυτοδιοίκηση, όλους τους κοινωνικούς φορείς των νησιών μας. Εδώ, πραγματικά πρέπει για μια ακόμη φορά να αποτίσουμε φόρο τιμής στον αείμνηστο δήμαρχο της Τήλου, τον Τάσο Αλιφέρη, ο οποίος πραγματικά ξεκίνησε αυτή την υπόθεση και έγινε κτήμα όλων των νησιωτών.

Νομίζω ότι το γεγονός και μόνο ότι αυτή η Κυβέρνηση φέρνει αυτό το θέμα για να ψηφισθεί αποτελεί μια μεγάλη νίκη της νησιωτικής Ελλάδας και πραγματικά είναι απορίας άξιο, πώς κόμματα της αντιπολίτευσης και ειδικά η Αξιωματική Αντιπολίτευση, δηλώνουν ότι θα καταψηφίσουν αυτό το νομοσχέδιο.

Δυστυχώς, αγαπητοί συνάδελφοι της Ν.Δ., μετατρέπεστε σταδιακά από ιστορικό κόμμα σε γκρουπ διαμαρτυρίας του «όχι σε όλα». Αυτό το έγραψα και σε ένα tweet πρόσφατα και το λέω και εδώ, κάνοντας και την αυτοκριτική μου, εκφράζοντας μια προσωπική άποψη. Και εμείς κάναμε λάθη και λέγαμε «όχι σε όλα», όταν ήμασταν αντιπολίτευση, αλλά αυτό δεν σημαίνει, ότι εσείς τώρα που είστε Αξιωματική Αντιπολίτευση και υποτίθεται ότι προοπτικά έχετε κάποια στιγμή τη δυνατότητα να γίνεται και κυβέρνηση, μπορείτε να σκέφτεστε με αυτόν τον τρόπο μόνο και μόνο, γιατί είναι κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ, που θέλετε διακαώς να φύγει από τη διακυβέρνηση της χώρας.

Κάνετε μεγάλο λάθος και λυπάμαι που τους νησιώτες Βουλευτές της Ν.Δ., που εκτίθενται μπροστά στα μάτια των τοπικών κοινωνιών τους και δεν θα πω για το Κ.Κ.Ε., διότι σε μια γενική «αντικαπιταλιστική ρητορεία» ανακάλυψε ότι το ποσό αυτό θα πάει στους εφοπλιστές. Δεν έχει καμία σχέση το ζήτημα του Μεταφορικού Ισοδύναμου με τις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα εισπράττουν αυτό που εισέπρατταν, έτσι και αλλιώς, από τα εισιτήρια.

Δεύτερον, δεν έχει καμία σχέση το Μεταφορικό Ισοδύναμο με το Φ.Π.Α.. Πράγματι, ο Φ.Π.Α ήταν η μοναδική νησιωτική πολιτική, η οποία ίσχυε μέχρι τα τελευταία πρόσφατα χρόνια. Ότι χάθηκαν οι μειωμένοι συντελεστές είναι μια πολιτική ήττα και της Κυβέρνησης και του πολιτικού συστήματος, αλλά αυτό σημαίνει ότι εμείς δεν θα ξανά διεκδικήσουμε τους μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α. σε μια νέα περίοδο μετά τα μνημόνια;

Προφανώς, θα ξανά διεκδικήσουμε, όμως, πρέπει να το δούμε και αυτό με σωστό τρόπο σε συνδυασμό και με μια σειρά άλλα μέτρα, γιατί πολύ σωστά είπε και ο συνάδελφος, κ. Δανέλλης, ότι δεν έγινε αντιληπτό αυτό -όταν ίσχυαν οι μειωμένοι συντελεστές Φ.Π.Α.- στις κοινωνίες και στους καταναλωτές πάντα αυτή η εφαρμογή των μειωμένων συντελεστών, διότι κάποιοι επιχειρηματίες δεν περνούσαν στην κατανάλωση το μειωμένο ποσοστό, το οποίο αυτοί χρησιμοποιούσαν.

Εγώ θα ήθελα να κάνω τις εξής προτάσεις και αν θέλει η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας μπορεί να τις κάνει αποδεκτές, έστω και τώρα.

Πρώτον, να προστεθούν τα τρία μικρά νησιά των Κυκλάδων που δεν είναι μέσα στο πιλοτικό σύστημα όπως η Σίκινος, η Κίμωλος και η Θηρασιά. Δεν νομίζω ότι το ποσό των 60 εκατομμυρίων, θα πέσει έξω, εάν προστεθούν άλλα τρία νησάκια.

Δεύτερον, να δούμε το σύνολο των δημοσίων υπαλλήλων και των μονίμων. Σωστά, ο Υφυπουργός έχει πει ότι μπορούν να αλλάξουν ΔΟΥ και άρα, να θεωρούνται μόνιμοι κάτοικοι. Επειδή, όμως, υπήρχε και η διάταξη του Υπουργείου Εσωτερικών για τη δυνατότητα χρηματοδότησης από τους ΟΤΑ Α΄ και Β΄ βαθμού της κατοικίας, της ζήτησης κ.λπ., για παράδειγμα, αυτό για τους μόνιμους εκπαιδευτικούς χάθηκε. Αυτό θα το παλέψουμε να το επαναφέρουμε γιατί είναι μια αδικία σε σχέση με τους υπόλοιπους αναπληρωτές και συμβασιούχους, βέβαια, το ίδιο ισχύει και για τους γιατρούς κ.λπ..

Τρίτον, για τους πολύτεκνους και για όσους σήμερα έχουν εκπτώσεις στα εισιτήρια. Αυτή η διαφορά του μεταφορικού που θα υπολογίζεται;

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα υπολογίζεται στην αρχική τιμή. *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ: Τέλος, μια έμφαση στο Παρατηρητήριο Τιμών της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας του Καταναλωτή, έτσι ώστε οι τιμές των επιχειρήσεων που θα έχουν την ωφέλεια από το Μεταφορικό Ισοδύναμο να μεταφέρονται και στην κατανάλωση. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Κόνσολας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, δεν είχα την πρόθεση να αρχίσω με κριτική απέναντι στα πεπραγμένα της συνεδρίασης και ιδιαίτερα με την αναφορά του κ. Υπουργού. Είμαι υποχρεωμένος, όμως, να πω ότι η Ν.Δ. δεν προσέρχεται στην αίθουσα αυτή να συζητήσει ούτε με ένα μισητό τρόπο, όπως χαρακτήρισε ο κ. Υπουργός και αν ήταν εδώ θα τον καλούσαν να ανακαλέσει, γιατί και τον σέβομαι και τον εκτιμώ πάρα πολύ, αλλά ούτε και να μας πει ότι ήταν μια επικράτεια «ανισοπολιτείας», όσον αφορά στη νησιωτική πολιτική το προηγούμενο χρονικό διάστημα.

Επίσης και η τελευταία τοποθέτηση του κ. Συρμαλένιου, υποδηλώνει την ένοχη κυριολεκτικά στάση της Κυβέρνησης να καταργήσει τους μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α. στα νησιά που ήταν το τελευταίο αναπτυξιακό μέτρο. Αυτή είναι η αλήθεια.

Εγώ, λοιπόν, σας καλώ να δεχθείτε ότι η Ν.Δ. είναι εδώ για να συζητήσουμε. Χαίρομαι, δε, ειλικρινά, γιατί το Υπουργείο αυτό έχει ένα νησιώτη Υπουργό, τον κ. Σαντορινιό, που ξέρει πολύ καλά τα προβλήματα και τα αφουγκράζεται, τον κ. Γιαννέλη, που είναι επίσης γνώστης των θεμάτων και μέχρι τώρα ήξερα ότι ο κ. Κουρουμπλής ήταν ευαίσθητος σε αυτά.

Άρα, χαρακτηρισμούς σαν και αυτούς του τους επιστρέφω, αν και ξέρετε ότι εδώ είναι χώρος δημοκρατικού διαλόγου. Με πρωτοβουλία, μάλιστα, του κ. Γάκη, είχαμε συζητήσει στην Επιτροπή Περιφερειών, παρουσία του Προέδρου της Βουλής, ζητήματα που αφορούσαν και αυτά τα θέματα που συζητάμε σήμερα. Όμως, μέχρι σήμερα, κυρία Πρόεδρε, δεν είδα τον Πρόεδρο της Βουλής να υλοποιεί τη δέσμευσή του και ξέρετε γιατί;

Είχαμε προτείνει εδώ και είχε γίνει αποδεκτό, καταρχάς, ήταν και ο κ. Δρίτσας, εδώ τότε, να δεχθεί τη ρήτρα νησιωτικότητας ως ενσωματωμένη ανάγκη σε κάθε νομοσχέδιο.

Το λέω αυτό, κυρία Πρόεδρε, επειδή ξέρω, πόσο γνωρίζετε το θέμα αυτό, ότι όταν μιλάμε για νησιωτικές πολιτικές είναι τρία πράγματα. Η ρήτρα νησιωτικότητας, το μεταφορικό ισοδύναμο και οι μειωμένοι συντελεστές Φ.Π.Α..

Το ένα το ξεπούλησε η Κυβέρνηση. Το ξεπούλησε γιατί 85 εκατομμύρια είχε γράψει στον προϋπολογισμό από την κατάργησή τους και τα αντισταθμίζει με τα 50 συν 150 εκατομμύρια, για φέτος και του χρόνου, για το μεταφορικό ισοδύναμο.

Σχετικά με το δεύτερο, τη ρήτρα νησιωτικότητας, ακόμη δεν έχουμε ακούσει κάτι.

Για το μεταφορικό ισοδύναμο να το συζητήσουμε, είναι μια προσπάθεια. Είναι μια προσπάθεια και χαίρομαι που επαίρεστε για τον κ. Τάσο Αλιφέρη, που αναγνωρίζουμε όλοι την αξία του και κανείς δεν το προσπέρασε. Ήταν ο πρώτος, ο οποίος με δημοτική απόφαση της Τήλου, είχε εφαρμόσει ένα πρότυπο αντισταθμιστικό σχέδιο σε ό,τι αφορά το μεταφορικό ισοδύναμο, ενώ στην Ευρώπη ισχύει από τη δεκαετία του 70. Αυτή είναι η αλήθεια.

Κυρία Πρόεδρε, φοβάμαι ότι το νομοσχέδιο έρχεται για να μπορέσουμε να δώσουμε μια έμφαση σε μια πολιτική και να αντισταθμίσει τις κακές πολιτικές της Κυβέρνησης, όχι μόνο σχετικά με τα προβλήματα των εθνικών ζητημάτων αλλά, κυρίως, λόγω της κατάργησης του Φ.Π.Α..

Σε ό,τι αφορά το νομοσχέδιο, η καθολική εφαρμογή του μέτρου, κυρία Πρόεδρε, έχει πολλαπλάσιους πόρους και απαιτεί πολλαπλάσιους πόρους. Πρέπει να μας απαντήσει η ηγεσία του Υπουργείου γιατί εμμένει μόνο σε ευρωπαϊκούς πόρους, του Ταμείου Δημοσίων Επενδύσεων και προς το παρόν, δεν προσπαθεί να χρησιμοποιήσει και άλλους, όπως, για παράδειγμα, τις ειδικές πολιτικές της Ε.Ε. για τα νησιά. Που είναι αυτοί οι σχεδιασμοί;

Εάν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ, δεν έχω πρόβλημα, καλοπροαίρετα το λέω.

Δεύτερον, αναθέσατε την αρμοδιότητα στους δήμους για την παρακολούθηση της υλοποίησης του μέτρου σε τοπικό επίπεδο. Πώς θα γίνει αυτό;

Ξέρετε ότι υπάρχουν υποστελεχωμένοι δήμοι. Όσοι ξέρουν από νησιά, ξέρουν ότι σε πολλά απ' αυτά, οι δήμοι έχουν ελάχιστους υπαλλήλους. Ποια είναι ακριβώς αυτή η αρμοδιότητα και πώς οριοθετείται; Ξέρετε ότι υπάρχουν δήμοι στο νότιο Αιγαίο με έναν ή δύο υπαλλήλους; Δεν φταίτε εσείς γι' αυτό. Το Υπουργείο Εσωτερικών δεν φαίνεται να ευαισθητοποιείται στα πολλά κελεύσματα που του έχουμε θέσει εδώ, στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Το έχουμε θέσει και εγώ και ο κ. Γάκης και ο κ. Σαντορινιός, γιατί αυτό είναι εθνική υπόθεση και είναι υπόθεση πολλών κομμάτων.

Το Υπουργείο Εσωτερικών είναι ανάλγητο. Αυτή είναι η αλήθεια.

Σας θυμίζω ότι επί Ν.Δ., που την χαρακτηρίζατε ως καταστροφική κυβέρνηση, τις προσπάθειες που είχαν γίνει τότε για τη σύνθεση, ενίσχυση και εξαίρεση σε μικρούς νησιωτικούς δήμους για τους υπαλλήλους.

Τρίτον, ο αριθμός των νησιωτών και των επιχειρήσεων που θα ωφεληθούν από την εφαρμογή αυτού του μέτρου, του μεταφορικού ισοδύναμου, θα εξαρτηθεί από το διαθέσιμο ποσό σε ετήσια βάση. Αυτό σημαίνει και μόνο ότι θα υπάρχει περιορισμός δικαιούχων. Αυτή είναι η αλήθεια.

Σας υπενθυμίζω ότι σε μια ερώτηση που είχαμε καταθέσει, ως επίκαιρη ερώτηση και το καταθέτω στα πρακτικά, στις 10 Ιανουαρίου, που δεν απαντήθηκε, τουλάχιστον η ηγεσία του Υπουργείου να απαντήσει σήμερα, το Υπουργείο ανέθεσε κατ' αποκοπήν, με συγκεκριμένες συντεταγμένες. Γιατί αποκλείεται, λοιπόν, ενδεχόμενα ένα φάσμα πολιτών;

Πάμε τώρα στο πεδίο εφαρμογής, όπου εκεί καταγράφονται ζητήματα που αποτυπώνουν την προχειρότητα που χαρακτηρίζει το νομοθετικό έργο αυτής της Κυβέρνησης, αφού έρχεται με τον χαρακτήρα του κατεπείγοντος. Δεν καταλαβαίνω γιατί, αφού θα μπορούσε να υπήρχε και πιο ήρεμη νομοθετική διαδικασία, με μερικές μόνο επισημάνσεις.

Ιδρύονται δύο νέοι φορείς, ο ενδιάμεσος και η διαχειριστική αρχή, χωρίς να προβλέπεται η οργάνωση και οι αρμοδιότητές τους.

Επίσης, η απόκτηση του μοναδικού αριθμού νησιώτη προϋποθέτει μια σειρά από γραφειοκρατικές διαδικασίες αμφιβόλου εφαρμογής και αποτελεσματικότητας.

Μακάρι να τα καταφέρετε, εμείς εδώ είμαστε. Το λέμε ειλικρινά και να βοηθήσουμε. Δεν έχουμε διάθεση να στηλιτεύσουμε την προσπάθεια αυτή που εμείς, έτσι και αλλιώς, όπως είπε ο κ. Αθανασίου και προσυπογράφουμε και εμείς, την χαιρετίζουμε και επί της αρχής λέμε ότι δεν είμαστε αντίθετοι.

Η εφαρμογή του μέτρου του μεταφορικού ισοδύναμου εξαρτάται από τη συνεργασία τεσσάρων Γενικών Γραμματέων Υπουργείων και μιας Διεύθυνσης Υπουργείου. Ουσιαστικά, δημιουργείται ένα πολυδαίδαλο σχήμα και ένα δυσλειτουργικό σύστημα. Προβλέπεται ότι για την υλοποίηση του μέτρου το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης θα φροντίσει να επιμορφώσει αρμόδια στελέχη. Μέχρι τότε τι θα γίνει, κύριε Υπουργέ; Σε ποιο χρονοδιάγραμμα λέμε ότι θα αναλάβει το Υπουργείο και το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης;

 Είναι χαρακτηριστικό, επίσης, ότι η πολιτική υλοποίηση του μέτρου του μεταφορικού ισοδύναμου, όπως αναφέρεται στο νομοσχέδιο, θα προσδιορισθεί με υπουργική απόφαση μετά από τρία χρόνια. Εδώ, λοιπόν, υπάρχει ένα θέμα, να μας δώσετε μια εξήγηση.

 Η ίδρυση της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο, την οποία αντιμετωπίζουμε εξαιρετικά θετικά είναι μια διαχρονική απαίτηση όχι μόνο της τοπικής κοινωνίας, αλλά όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι από άλλες πτέρυγες, είναι μια εθνική ανάγκη. Η ναυτιλία είναι εθνική μας υπόθεση και η ναυτική εκπαίδευση θα μπορούσε να αποτελέσει ένα αναπτυξιακό πυλώνα της περιοχής, γιατί υπάρχει φυγή στο εξωτερικό και για πλοιάρχους και για μηχανικούς. Επειδή ξέρω την ευαισθησία της ηγεσίας, μήπως θα μπορούσαμε εδώ να συζητήσουμε και να συνεννοηθούμε όλοι μαζί να γίνει και το δεύτερο τμήμα και να γίνει ολοκληρωμένα αυτή η σχολή, δηλαδή σε ό,τι αφορά τις ειδικότητες και των μηχανικών; Αν γίνει κάτι τέτοιο νομίζω ότι θα είναι μια ολοκληρωμένη και σημαντική προσπάθεια. Καλή δύναμη και εύχομαι αυτή η προσπάθεια να έχει συνέχεια.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ο κ. Δημάρας έχει το λόγο.

 ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ξέρετε δεν είμαι νησιώτης, αλλά υποστηρίζω φανατικά το νομοσχέδιο, γιατί το θεωρώ και δίκαιο και αναγκαίο για να οικοδομήσουμε μια βιώσιμη οικονομία σ' αυτή τη χώρα.

 Είναι τόσο θετικό το μέτρο και όσοι το καταψηφίσουν, ας εξηγήσουν στους νησιώτες ότι δεν είναι ένα καλό νομοθέτημα. Το μεταφορικό ισοδύναμο είναι μέτρο που μειώνει το κόστος μεταφοράς σε επιβάτες και εμπορεύματα, ώστε το κόστος στα νησιά να ισοδυναμεί με το κόστος στις χερσαίες μεταφορές για την ίδια απόσταση και ισχύει για νοικοκυριά, εργαζόμενους, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

 Έχω ένα ερωτηματικό εδώ, κύριε Υπουργέ. Ένας που μεταφέρει από την Αθήνα στην Φλώρινα ή από την Αθήνα στην Κάσο θα πληρώνει το ανάλογο, αλλά έτσι δεν αδικούνται τα απομακρυσμένα νησιά, οι απομακρυσμένες περιοχές; Μήπως εγώ δεν το έχω καταλάβει καλά; Μήπως εδώ πρέπει να βάλουμε ένα διορθωτικό συντελεστή, ώστε τα απομακρυσμένα νησιά, οι απομακρυσμένες περιοχές να ενισχυθούν περισσότερο; Πρέπει να το δούμε αυτό, διότι αυτά τα νησιά χρειάζονται ενίσχυση και με βάση τον ορισμό δεν ενισχύονται. Αυτά τα νησιά όμως χρειάζονται ειδικό διορθωτικό συντελεστή και επιμένω σ' αυτό.

 Το μέτρο του μεταφορικού ισοδύναμου πρώτον, να δούμε αν είναι δίκαιο μέτρο. Προφανώς. Όταν στο παρελθόν δεν υπήρχαν αυτά τα σύγχρονα έργα χερσαίων μεταφορών, οι μεταφορές στα νησιά ήταν κατά κανόνα πιο φθηνές από ό,τι στη στεριά, αλλά με δημόσιες δαπάνες, με χρήματα όλων των φορολογουμένων έγιναν σύγχρονα έργα οδοποιίας, σιδηροδρομικές γραμμές, μεγάλες γέφυρες και επομένως, πράγματι αδικούνται οι νησιώτες και είναι δίκαιο αυτό το μέτρο, γι' αυτό και εδώ και 45 χρόνια σε χώρες, όπως η Σκωτία, η Γαλλία, η Νορβηγία αυτό το μέτρο άρχισε να εφαρμόζεται.

 Η εξισορρόπηση αυτού του κόστους μεταφοράς, επομένως, είναι πολύ δίκαιο μέτρο, το δικαιούνται οι νησιώτες μας, αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Είναι σε θετική οικονομική κατεύθυνση. Ο στόχος για βιώσιμη οικονομία εξυπηρετείται όταν έχουμε αποκεντρωμένη οικονομία, όταν δεν ερημώνει η ύπαιθρος και τα απομακρυσμένα νησιά, όταν έχουμε ισχυρές και ανθεκτικές τοπικές οικονομίες, όταν έχουμε ισόρροπες οικονομίες, όταν στα νησιά δεν έχουμε μόνο τουρισμό δύο μήνες, έχουμε και γεωργική παραγωγή και άλλες μορφές παραγωγής. Ζήτημα εθνικό είναι να μείνουν μόνιμοι κάτοικοι στα νησιά μας.

 Για τη βιώσιμη οικονομία χρειαζόμαστε, όμως, και να γίνει η οικονομία μας κυκλική, όπως το σηματάκι που φοράω και για να έχουμε κυκλική οικονομία πρέπει να μειώσουμε την ποσότητα των απορριμμάτων, να ανακτήσουμε τα υλικά και τη μεταφορά των προδιαλεγμένων δημοτικών αποβλήτων προς την ανακύκλωση να την εντάξουμε - αυτό είναι το θέμα που θέτω, κύριε Υπουργέ, σας έχω δώσει κι ένα σημείωμα - στο μεταφορικό ισοδύναμο.

Γι' αυτό, λοιπόν, καταθέτω την πρόταση, ώστε δικαιούχοι να είναι και οι ΟΤΑ, οι δημοτικές επιχειρήσεις και φορείς κοινωνικής και αλληλέγγυας οικονομίας, προκειμένου για τη μεταφορά προδιαλεγμένων δημοτικών αποβλήτων προς ανακύκλωση, γιατί, συνήθως, αυτά τα υλικά μεταφέρονται στην Αθήνα. Επομένως, γιατί να έχουμε έναν αθέμιτο ανταγωνισμό υπέρ των ιδιωτικών επιχειρήσεων και σε βάρος των δήμων; Πρέπει, λοιπόν, να το δούμε, να διατυπωθεί σωστά στο άρθρο 3 και σας έδωσα και το σημείωμα, πώς μπορεί να διατυπωθεί και παρακαλώ να το δείτε αυτό.

Το γνωρίζουμε όλοι, λοιπόν, ότι οι οικονομίες των νησιών, η παραμονή των κατοίκων στα νησιά είναι και εθνικός λόγος. Έτσι, είναι και δίκαιο και ορθό να εφαρμοστούν ειδικά μέτρα στήριξης των νησιών και, βεβαίως, πρέπει να δούμε και το Φ.Π.Α και άλλα φορολογικά μέτρα. Είναι σημαντικό, δεν νομίζω ότι εδώ κλείνει το ζήτημα αυτό, βγαίνουμε από τα μνημόνια, πρέπει να βρούμε τους τρόπους ενίσχυσης αυτών των απομακρυσμένων νησιών. Το ζήτημα από εδώ και πέρα, επομένως, είναι όχι μόνο να νομοθετούμε, άλλα και να δούμε τα μέτρα να εφαρμόζονται. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Εννοείτε, κ. Δημαρά, τα ανακυκλούμενα υλικά, τα προϊόντα διαλογής να μεταφέρονται στην πηγή. Να το τονίσουμε αυτό, γιατί υπάρχει η άλλη παρεξήγηση να μεταφέρουμε τα σκουπίδια από τα νησιά αλλού, το οποίο δε νομίζω ότι το θέλετε. Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

 ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Δεν είναι τυχαίο, άκουσα πριν από τον κ. Δημαρά, τον Βουλευτή Δωδεκανήσων της Ν.Δ. κ. Κόνσολα, που είναι νησιώτης Βουλευτής και που θα πρέπει μετά τη ψήφιση αυτού του μέτρου, αυτού του νομοσχεδίου, να μιλήσει με τους πολίτες των Δωδεκανήσων και να αναμετρηθεί με τη θετικότητα αυτού του μέτρου και γι' αυτό ήταν και δημιουργική η παρέμβασή του σε σύγκριση με τις εισηγητικές τοποθετήσεις του Εισηγητή της Ν.Δ., αλλά και της Δημοκρατικής Συμπαράταξης και του Κ.Κ.Ε., βέβαια, από άλλη σκοπιά, αλλά και την απορριπτική στάση της κυρίας Μπακογιάννη.

Ρομαντικός θέλω να είμαι και γι' αυτό περίμενα σήμερα σ’ αυτή την, προφανώς, θετική κατεύθυνση, σ' αυτό το θετικό πρόσημο που έχει αυτή η κυβερνητική ρύθμιση να υπάρχει ένα πνεύμα δημιουργικής κριτικής και είδα και άκουσα μηδενιστική κριτική, απορριπτική, μικρόκαρδη και, θα έλεγα, μίζερη. Δεν το βρίσκω τυχαίο! Δεν ξέρουν το θέμα! Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. το ήξερε το θέμα, η Ν.Δ. - θα διαφωνήσω με τον Υπουργό κ. Κουρουμπλή - δεν το ξέρει το θέμα.

Δεν ξέρω, εάν αναφερόταν ποτέ σε προγραμματικά της κείμενα το μεταφορικό ισοδύναμο, αλλά νομίζω ότι δε την αφορούσε. Την αφορούσε ο ν. 2932, που ολοκλήρωσε καθοριστικά και με έναν τρόπο απολύτως πιεστικό τον πλήρη έλεγχο της ακτοπλοϊκής μεταφορικής λειτουργίας από ιδιωτικές επιχειρήσεις και μόνο, κάτι που είναι πρωτοφανές στον κόσμο. Δεν υπάρχει χώρα στον κόσμο που η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία να διεξάγεται μόνο από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Υπάρχει και η ιστορική διαδρομή που το δικαιώνει, αλλά χωρίς δήμους, χωρίς συνεταιριστικές ακτοπλοϊκές ενώσεις - επιχειρήθηκαν στην Ελλάδα, υπονομεύθηκαν και κατέρρευσαν - χωρίς δημόσιο φορέα ακτοπλοΐας, χωρίς μια σειρά από ένα συνολικό σύστημα που λύνει ζητήματα για τις ανάγκες των κατοίκων, πρωτίστως, αλλά και για τα αναπτυξιακά σχέδια κάθε νησιού και του νησιωτικού συμπλέγματος εν συνόλω, δεν μπορεί να υπάρχει ακτοπλοΐα και δεν μπορεί να υπάρχει ακτοπλοΐα επ’ ωφελεία των πολιτών και των κατοίκων.

Το μόνο φάρμακο που απόμεινε ήταν το γνωστό σύστημα των επιδοτούμενων γραμμών που μάλιστα, χαρακτηρίστηκαν και άγονες, να μην το ξεχνάμε, δεν είναι τυχαίο, η γλώσσα λέει πολλά σε αυτές τις περιπτώσεις.

Ο κ. Δανέλλης το ξέρει, γιατί ήταν Ευρωβουλευτής και η Ευρώπη το συζήτησε αυτό το θέμα ή τουλάχιστον ένα τμήμα του ευρωπαϊκού γίγνεσθαι, αλλά και γιατί ήταν και εκείνος, όπως και εγώ και πολλοί άλλοι συνάδελφοι, που δεχτήκαμε επί σειρά ετών την αφόρητη δημιουργική πίεση του Τάσου Αλιφέρη. Έχει δίκιο ο κ. Γάκης και του κ. Μπενέτου και άλλων.

Αυτό ήταν μία πιεστική διαρκής συλλογική ατομική και διμερής ή πολυμερής αναζήτηση των λύσεων, γιατί το πρόβλημα είναι σύνθετο, για αυτό το είχαμε στο πρόγραμμά μας, κύριε Αθανασίου και δεν το ανακαλύψαμε επειδή μειώθηκε ο ΦΠΑ στα μικρά νησιά. Για αυτό στο πρόγραμμα και του Συνασπισμού παλαιότερα και του ΣΥΡΙΖΑ το μεταφορικό ισοδύναμο δεν αναφέρεται ως μία λέξη, αλλά ως ένα κεφάλαιο ολόκληρο αναζήτησης λύσεων.

Μου έτυχε η τιμή, ως Υπουργός Ναυτιλίας και το Γενάρη του 2015 στις προγραμματικές δηλώσεις στη Βουλή και το Σεπτέμβρη του 2015 στη δεύτερη κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ μετά τις εκλογές του Σεπτεμβρίου, το εξήγγειλα ακριβώς περιγράφοντας και την αναγκαιότητα, τις δυσκολίες και τη συνθετότητα. Γιατί ακριβώς αυτή ήταν πάντα η κατάληξη των συζητήσεών μας με τον Τάσο Αλιφέρη, ότι πρέπει να γίνει. Έχουν προχωρήσει πάρα πολλά πράγματα, αλλά υπάρχουν ζητήματα και κυρίως, ζητήματα χρηματοδότησης και λειτουργικής συνάφειας πολλών παραμέτρων όπως ποιοι πολίτες, ποιες κατηγορίες, αν θα είναι μόνο ένα μέτρο ανακούφισης ή αν θα έχει και αναπτυξιακή διάσταση. Δηλαδή, θα υπερβαίνει την περιφερειακή ανισότητα και θα δίνει την δυνατότητα προσέλκυσης και νέων τουριστών και νέων άλλων επιχειρήσεων για να επενδύσουν στα νησιά. Αυτές είναι οι λειτουργίες του μεταφορικού ισοδυνάμου σε πλήρη ανάπτυξη.

Τολμώ να πω, νομίζω δεν θα είναι προσβολή στην μνήμη του ότι αν ήταν εδώ ο Τάσος Αλιφέρης θα μας έλεγε «Κοιτάξτε, εντάξει, αλλά αυτό δεν είναι μεταφορικό ισοδύναμο. Έχουμε πολλά πράγματα να κάνουμε ακόμα.». Αυτή την κριτική την άκουσα μόνο από τον κ. Δανέλλη και από κανέναν άλλο. Αν είναι δυνατόν. Για αυτό μάλλον έχουν δίκιο οι Συριζαίοι που λένε «να τους έχει ο Θεός καλά, τον κ. Μητσοτάκη και την κυρία Γεννηματά, γιατί όσο αυτοί κανοναρχούν την Αντιπολίτευση στο ΣΥΡΙΖΑ δεν έχουμε να φοβηθούμε τίποτα, θα είμαστε πάντα κυβέρνηση.». Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που αφορά στο μηχανισμό εφαρμογής, την εποπτεία και στους όρους υλοποίησης του μεταφορικού ισοδυνάμου. Μιλάμε για τα νησιά του Αιγαίου, που από τις ακτές της Βόρειας Κρήτης μέχρι τις ακτές της Μακεδονίας και της Θράκης, καθώς επίσης και από τις ακτές της Δυτικής Ηπειρωτικής Ελλάδας μέχρι τα παράλια της Μικράς Ασίας αριθμούν ένα σύμπλεγμα νήσων 3.053. Το συνολικό ανάθημα της ακτογραμμής των νησιών αυτών ανέρχεται σε 9.800 χιλιόμετρα από τα 15.147, τα οποία διαθέτει η χώρα, δηλαδή το 65% από τις υπέροχες αυτές ακτογραμμές ανήκουν στα νησιά του Αιγαίου.

Το συνολικό εμβαδόν των ελληνικών νησιών που προανέφερα, αποτελεί το 17,1% του εδάφους της χώρας, δηλαδή, από τις 132.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα περίπου, τα 22.400, αφορούν στα νησιά του Αιγαίου, ένα μέγεθος το οποίο αγγίζει το ένα πέμπτο του συνολικού διαθέσιμου χώρου που έχουμε για να εκμεταλλευτούμε και να αξιοποιήσουμε.

Άρα, λοιπόν, και μόνο με αυτά τα στοιχεία που ανέφερα, είναι κάτι, το οποίο θα έπρεπε να το δει η Πολιτεία, προκειμένου να δημιουργήσει συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης και όχι μόνο -νομίζω ότι είναι προφανείς οι λόγοι που αφορούν στην πατρίδα μας- έχουμε όντως εθνικής σημασίας λόγους, για τους οποίους πρέπει να προσπαθήσουμε να μείνουν αυτοί οι άνθρωποι και να ζήσουν στα νησιά του Αιγαίου και ιδιαίτερα στα ακριτικά.

Μια ρεαλιστική αντιμετώπιση νομίζω ότι ήταν να αρθεί αυτή η αδικία που υφίσταντο επί σειρά ετών οι κάτοικοι αυτών των νησιών, έτσι ώστε να υπάρξει υγιής ανάπτυξη και συνθήκες βιωσιμότητας.

Άρα, λοιπόν, το μεταφορικό ισοδύναμο, το οποίο δεν είναι τίποτα άλλο παρά η εναρμόνιση του κόστους της μεταφοράς που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με θαλάσσια μέσα σε σχέση με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς, πάντα για την ίδια απόσταση από και προς τα νησιά.

Θα μου πείτε, είναι αυτό το μόνο σοβαρό πρόβλημα που έχουν τα νησιά; Προφανώς όχι, αλλά είναι ένα ζήτημα, το οποίο είμαστε υποχρεωμένοι να το αποκαταστήσουμε, δεδομένου ότι αφορά στην ισονομία και την ισότητα μεταξύ των πολιτών, όπως προβλέπει και το Σύνταγμά μας.

Πέρα, όμως, απ' όλα αυτά δεν αφορά σε μια δαπάνη, όπως άκουσα εδώ από την αγαπητή συνάδελφο την κυρία Μπακογιάννη, της τάξης των 5 εκατομμυρίων, νομίζω είπε και μάλιστα τα βρήκε και λίγα. Πράγματι, λίγα είναι, αλλά κάτω από τις παρούσες συνθήκες, αυτές, δηλαδή, που κληρονομήσαμε από τους προκατόχους μας, νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητο σαν ποσό. Εξάλλου, αφορά σε 50 μικρά νησιά του Αιγαίου, όπως το Αγαθονήσι, ο Άγιος Ευστράτιος, ο Άγιος Μηνάς και άλλα πολλά και βεβαίως αυτά που σήκωσαν το βάρος το προσφυγικό, όπως είναι η Λέσβος, η Σάμος, η Χίος, η Λέρος, που πρόσφατα επισκέφθηκα και διαπίστωσα ότι αυτοί οι άνθρωποι διαθέτουν ένα υψηλό φρόνημα, αντιμετωπίζοντας με αισιοδοξία τη ζωή και εμείς από τη μεριά μας θα έπρεπε εδώ και πάρα πολύ καιρό, θα έλεγα, να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματά τους με τρόπο αποτελεσματικό.

Όμως, το μεταφορικό ισοδύναμο δεν είναι μόνο μια δαπάνη που κάνει το Κράτος για να αποκαταστήσει μια αδικία. Το όφελος προκύπτει και από το γεγονός ότι σταματούν οι μίζες, οι γνωστές άγονες γραμμές, που επί σειρά ετών έχουμε ακούσει τόσα πολλά μέσα σε αυτήν εδώ την Αίθουσα. Άρα, λοιπόν, υπάρχει πέρα από το προφανές, που είναι υγιέστερη συνθήκη οικονομικής ανάπτυξης για τα νησιά του Αιγαίου, υπάρχει και ένα μεγάλο κομμάτι που αφορά σε μια διασπάθιση δημοσίου χρήματος, όπως όλοι πολύ καλά γνωρίζουμε και εξάλλου ο κ. Κώστας Καραμανλής το 2004 μίλησε για τους προστάτες, οι οποίοι με την ανοχή της Πολιτείας χρέωναν επί σειρά ετών την πατρίδα μας με δυσανάλογα ποσά, στα οποία πλέον δεν μπορεί να αντεπεξέλθει.

Από την άποψη αυτή, λοιπόν, παρότι δεν κατάγομαι από νησί, αισθάνομαι την ανάγκη να στηρίξω το νομοσχέδιο με όλες μου τις δυνάμεις. Είναι προφανείς οι οικονομικοί λόγοι, προφανέστεροι οι εθνικοί λόγοι για τους οποίους πρέπει να το κάνουμε και θέλω να δηλώσω και από αυτό εδώ το Βήμα ότι είμαι ευγνώμων απέναντι σε αυτούς τους ανθρώπους που μένουν και στηρίζουν την πατρίδα μας, κρατώντας ψηλά τη σημαία. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ευχαριστούμε, κύριε Ουρσουζίδη. Ήσασταν και ακριβέστατος στον χρόνο. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκίνησε η συζήτηση με το κατά πόσον είναι επείγον ή όχι αυτό το νομοσχέδιο. Καταλαβαίνω την κοινοβουλευτική διαδικασία, αλλά αν κάποιος θέλει να συζητήσει για το πόσο είναι επείγον αυτό το νομοσχέδιο για τη νησιωτική Ελλάδα, θα απαντήσω ότι 40 χρόνια η νησιωτική Ελλάδα διεκδικούσε ένα τέτοιο μέτρο. Έτσι; Αλλιώς; Με παραλλαγές; Το διεκδικούσε. Προσπαθούσε να ξεκινήσει κάτι, το οποίο θα αναγνωρίζει το επιπλέον κόστος που έχουν οι μεταφορές των προϊόντων, το επιπλέον κόστος που έχουν οι μεταφορές των νησιωτών και όλων των επιβατών.

Και αυτό το μέτρο, πιστεύω ότι είναι μια μεγάλη θεσμική τομή για τις νησιωτικές πολιτικές. Γιατί οι νησιωτικές πολιτικές είναι ένα πλέγμα επιμέρους πολιτικών, οι οποίες διατρέχουν το σύνολο μιας δράσης κυβερνητικής, όπως είναι η υγεία, όπως είναι η παιδεία, όπως είναι οι υποδομές, όπου σε κάθε ένα από αυτά πρέπει να έχουμε τη ρήτρα νησιωτικότητας, όπως σωστά αναφέρθηκε και από την Αντιπολίτευση και από τη Συμπολίτευση.

Όμως, το συγκεκριμένο μέτρο είναι ένα μέτρο αμιγώς νησιωτικής πολιτικής που ξεκινά και τελειώνει στο νοιάξιμο του νησιώτη πολίτη, στο νοιάξιμο του νησιώτη επιχειρηματία.

Θέλει να βοηθήσει το νησιώτη να μπορέσει να νιώσει ότι δεν είναι πολίτης β΄ κατηγορίας. Θέλει να πείσει τον νησιώτη επιχειρηματία ότι μπορεί να μείνει στο νησί και να δραστηριοποιηθεί εκεί πέρα. Γιατί, πραγματικά, πριν από ένα μήνα περίπου ήμουνα στην Τήλο και μου είπαν κάποιοι επιχειρηματίες για να δραστηριοποιείσαι εδώ πρέπει να είσαι ήρωας ή ηλίθιος. Αυτό προσπαθούμε να αναιρέσουμε. Αυτό προσπαθούμε να αλλάξουμε με αυτό το μέτρο του μεταφορικού ισοδυνάμου.

Γιατί αυτό το μέτρο έχει στόχο να εξισώσει το κόστος μεταφοράς των επιβατών, των νησιωτών επιβατών και των εμπορευμάτων με αυτό της χερσαίας μεταφοράς, το οποίο είναι πραγματικά μεγαλύτερο από το ακτοπλοϊκό κόστος. Αν και αν το πεις ξέρετε στις μεγάλες μεταφορές, συνήθως η ακτοπλοΐα είναι πιο φθηνή. Αλλά εκεί μιλάμε για containers, δεν μιλάμε για κιλο-κιλό μεταφορά προϊόντων, γι' αυτό είναι και πολύ πιο ακριβή στα νησιά μας.

Και δεν είναι ένα δημοσιονομικό μέτρο. Οι μειωμένοι συντελεστές Φ.Π.Α είναι δημοσιονομικής φύσης μέτρο. Αυτό είναι ένα αναπτυξιακό μέτρο. Και μάλιστα, αναπτυξιακό μέτρο από πού; Από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων στο εθνικό της κομμάτι. Αναφέρεται στο νόμο από εθνικό συγχρηματοδοτούμενο.

Αυτή τη στιγμή η χρηματοδότηση είναι από το Εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων 60 εκατ. για το δεύτερο εξάμηνο και όχι για ολόκληρο το χρόνο του 2018. Κάντε το επί 2 λοιπόν και τουλάχιστον 150 εκατ. για κάθε χρόνο μετά. Άρα, είναι πολλά τα χρήματα και δεν έχουν σχέση με το πόσο θα κερδίσουμε από το αν καταργηθούν οι μειωμένοι συντελεστές Φ.Π.Α. Το είπατε και μόνος σας κ. Κόνσολα και αναφέρομαι γιατί εσείς κάνατε αυτή τη σύγκριση. Αναφέρετε μια εγγραφή 85 εκατομμυρίων ότι θα κερδίσει η χώρα από την κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α., 150 εκατ. επιπλέον δίνονται όμως για το μεταφορικό ισοδύναμο. Άρα, δίνουμε περισσότερα. Άρα, δεν έχει σχέση με τους μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α και θα σας το αποδείξω και παρακάτω.

Όμως γιατί είναι αναπτυξιακό αυτό το μέτρο; Γιατί αντιμετωπίζει στην πηγή το ανταγωνιστικό μειονέκτημα που έχουν επιχειρήσεις όταν «εισάγουν» ή «εξάγουν» προϊόντα από τα νησιά. Και υπάρχουν, ξέρετε και κάποιες επιχειρήσεις που και εισάγουν πρώτες ύλες και εξάγουν προϊόν. Αυτές θα επωφεληθούν ακόμα περισσότερο και αυτές είναι οι επιχειρήσεις οι μικρές, οι πολύ μικρές, οι μικρομεσαίες, οι μεσαίες επιχειρήσεις.

Και επειδή αναφέρθηκε ο κ. Δανέλλης, μήπως να βάλουμε και τις μεγάλες επιχειρήσεις. Νομίζω ότι εδώ πέρα πρέπει να κατανοήσουμε ότι με βάση το ν. 4038, όπου αναφερόμαστε σε αυτόν, μεσαίες επιχειρήσεις είναι επιχειρήσεις με τζίρο 40 εκατ.. Στο Αιγαίο παίζει να υπάρχουν δύο μεσαίες επιχειρήσεις. Δεν υπάρχουν μεγάλες επιχειρήσεις στο Αιγαίο, καλύπτει το σύνολο των επιχειρήσεων το Αιγαίο.

Και ταυτόχρονα, επειδή ο επιχειρηματίας είναι και νησιώτης, μειώνει το κόστος διαβίωσης αυτού του ανθρώπου. Μειώνει το κόστος διαβίωσης όλων των νησιωτών και τους δίνει λόγους να μείνουν στα νησιά, γιατί αυτοί οι νησιώτες το μόνο που είδαν από τις προηγούμενες νησιωτικές πολιτικές, εκτός από τους ειδικούς συντελεστές Φ.Π.Α, ήταν να φεύγουν οι Δ.Ο.Υ., να φεύγουν τα υποκαταστήματα του Ι.Κ.Α., να είναι υποστελεχωμένα τα αγροτικά ιατρεία, να ξεκινάνε τα σχολεία δεν ξέρω εγώ πότε. Αυτή ήταν η νησιωτική πολιτική, την οποία γνώριζαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Αυτά τα έχουμε αλλάξει, αλλά θέλουμε να αλλάξουμε και αυτό και το κόστος μεταφοράς. Προφανώς, όταν δίνεις κίνητρα για να εγκατασταθεί μια επιχείρηση μέσω της εξίσωσης του κόστους μεταφοράς, δίνεις κίνητρα για να γίνουν περισσότερες επιχειρήσεις, άρα, να αλλάξεις την ολιγοπωλιακή διάρθρωση της αγοράς στο νησί. Να γίνουν περισσότερες επιχειρήσεις, άρα, μεγαλύτερος ανταγωνισμός, άρα, να λειτουργήσει πιο σωστά ο ανταγωνισμός.

Πρώτη φορά το μεταφορικό ισοδύναμο εμπλέκει το κόστος μεταφοράς προϊόντων, αλλά και τα εισιτήρια των ελεύθερων γραμμών. Μέχρι σήμερα, οι προτάσεις που είχαν κατατεθεί μιλούσαν για την Ελλάδα το κόστος του εισιτηρίου για τις άγονες γραμμές και όχι, για τις ελεύθερες γραμμές. Αντίστοιχες προσπάθειες υπάρχουν στη Σκωτία, στη Γαλλία, στη Δανία, στη Νορβηγία, όμως, για πρώτη φορά εφαρμόζεται ένα τέτοιο μέτρο σε ένα τόσο σύνθετο και πολυνησιακό χώρο. Καμία από αυτές τις χώρες δεν έχει αυτή την συνθετότητα και την πολυνησιωτικότητα που έχει η Ελλάδα.

Επίσης, πρώτη φορά θα τυγχάνουν αυτής της ιδιαίτερης νησιωτικής πολιτικής, τα νησιά του Αργοσαρωνικού και του Ιονίου, γιατί και αυτά νησιά είναι. Βέβαια, ποτέ δεν είχαν αναγνωριστεί ως νησιά. Από 1/1/2019 όλη η νησιωτική Ελλάδα, όλα τα νησιά της χώρας μας θα έχουν την εφαρμογή του μέτρου του μεταφορικού ισοδύναμου. Ξεκινά η πιλοτική εφαρμογή τον Ιούλιο του 2018. Ελπίζουμε την 1η Ιουλίου και όντως, υπάρχει ένα θέμα με τις τέσσερις ΚΥΑ και ελπίζουμε ότι θα προλάβουμε να τις ολοκληρώσουμε. Πάντως, στις αρχές Ιουλίου θα ξεκινήσει και γι' αυτό είναι και επείγον να τελειώσουμε. Οι ΚΥΑ είναι έτοιμες, απλά πρέπει να δημοσιευθεί ο νόμος για να εκδοθούν οι ΚΥΑ.

Η πιλοτική εφαρμογή είναι σίγουρο ότι θα αναδείξει κάποια προβλήματα, τα οποία, όμως, θα τα δούμε για να είμαστε έτοιμοι και να βελτιώσουμε το μέτρο στην πλήρη εφαρμογή. Φιλοδοξούμε αυτό το μέτρο να μας δώσει αυτά τα εμπειρικά δεδομένα, με τα οποία, θα βελτιώνεται συνεχώς ο τρόπος υλοποίησης και ο τρόπος εφαρμογής αυτού του μέτρου. Διότι, μέχρι σήμερα, όλοι εξήγγειλαν το μεταφορικό ισοδύναμο, αλλά ποιες μελέτες υπήρχαν; Έρχεστε και μου λέτε ότι τα 60 εκατ., τα 150 εκατ., τα 200 εκατ., είναι λίγα. Πόσα είναι; Βάσει ποιας μελέτης έρχεστε και μου λέτε ότι είναι λίγα ή πολλά; Έχετε μια μελέτη; Κάνατε ποτέ μια μελέτη; Είχατε ποτέ στο πρόγραμμα σας το μεταφορικό ισοδύναμο για να κάνετε μελέτη και έστω, ας μην την υλοποιούσατε; Δεν είχατε ποτέ στη σκέψη σας να φέρετε το μεταφορικό ισοδύναμο, γιατί όσες μελέτες είχαν παρουσιαστεί στο παρελθόν έλεγαν, είτε για συγκεκριμένες γραμμές, είτε για να αγοράσουμε κάποιο πλοίο και έφθαναν σε ένα κόστος υπερβολικό και συνεπώς, ουτοπικό.

Άκουσα ότι η εθνική πολιτική για την υλοποίηση του μεταφορικού ισοδύναμου θα έρθει μετά από τρία χρόνια. Πιστεύω πραγματικά ότι αυτά τα τρία χρόνια θα μας δώσουν τη δυνατότητα να πάρουμε όλα αυτά τα δεδομένα από την εφαρμογή, τα οποία, θα κάνουν πραγματικά την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου ένα πολύ σημαντικότερο εργαλείο, από ότι θα είναι τώρα, γιατί τώρα ξεκινάμε. Έτσι όμως πρέπει να γίνει, κάποτε πρέπει να ξεκινήσουμε.

Άκουσα λοιπόν ότι φέρατε και την τροπολογία για την παράταση των μειωμένων συντελεστών στα νησιά; Η τροπολογία αυτή μιλάει για τα πέντε νησιά. Που είναι αλήθεια η Ψέριμος; Πού είναι τα Ψαρά; Που είναι η Κάρπαθος; Που είναι ο Αϊ Στράτης και η Λήμνος; Φέρνετε τροπολογία και για αυτά; Όχι.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Εσείς τη φέρατε.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Δικιά σας είναι η τροπολογία. Επαναλαμβάνω ότι το μεταφορικό ισοδύναμο δεν είναι αντιστάθμισμα στην κατάργηση των Ειδικών Συντελεστών Φ.Π.Α.. Κύριε Κόνσολα, μπορείτε να με ακούσετε, γιατί νομίζω, ότι σας άκουσα με προσοχή. Όπως είπε ο Πρωθυπουργός στη Ρόδο, απαντώντας στον κ. Περιφερειάρχη, το αίτημα των νησιωτών δεν πρέπει να είναι ή το ένα ή το άλλο. Πρέπει να είναι και τα δύο. Και εγώ τουλάχιστον, πιστεύω, ότι οι νησιώτες οφείλουμε να διεκδικήσουμε την επαναφορά. Αλλά, μην ορκίζεστε, ότι ήταν δική μας πολιτική μόνο, δική μας πολιτική απόφαση. Υπάρχουν ντοκουμέντα. Και ξέρετε πολύ καλά τι ντοκουμέντα υπάρχουν. Υπάρχει διαπραγμάτευση που έγινε, επί δικής σας κυβέρνησης, για τους ειδικούς συντελεστές Φ.Π.Α.. Το ξέρετε. Θα σας φέρω τα ντοκουμέντα στην Ολομέλεια. Σας το υπόσχομαι. Θα σας τα φέρω και θα σας τα καταθέσω.

Ξέρετε κάτι; Ασκείται όλη αυτή η κριτική στο μεταφορικό ισοδύναμο, ότι δεν αντισταθμίζει το κόστος της απώλειας των ειδικών συντελεστών Φ.Π.Α.. Σε αυτό το μέτρο, θα μας πείτε, συγκεκριμένα, τι πιστεύετε; Τι πρέπει να αλλάξει; Τι δεν πρέπει να αλλάξει; Άκουσα με προσοχή την παρατήρηση που κάνατε, αλλά δεν άκουσα κάτι άλλο. Δεν μας είπατε κάτι ουσιαστικό, που μπορεί να βελτιώσει την εφαρμογή του μέτρου. Το μόνο που μας είπατε είναι, ότι εάν κάνουμε δεκτή την τροπολογία, τότε θα μας πείτε και κάποια πράγματα για τη βελτίωση του μέτρου. Ακριβώς έτσι το είπατε. Διαβάστε τα πρακτικά. Γιατί, τόσα χρόνια, οι νησιωτικές πολιτικές για εσάς, ήταν μόνο αυτό. Είχατε κλείσει τις ΔΟΥ στη Λέρο και στην Κάρπαθο. Ή δεν τις κλείσατε; Είχατε κλείσει τα υποκαταστήματα του Ι.Κ.Α.. Είχατε αφήσει τα αγροτικά ιατρεία χωρίς γιατρούς. Ή δεν συνέβαιναν αυτά; Είχατε αφήσει τα νησιά, να ανοίγουν τα σχολεία τους τον Νοέμβριο. Αυτή ήταν η νησιωτική πολιτική που γνωρίζατε. Μέχρι εκεί φτάνατε. Και τώρα που εφαρμόζεται κάτι καινούργιο;

Νομίζω, ότι είναι πολύ σημαντικό και έχετε δίκιο ότι πρέπει να μεταφερθεί το κόστος στους πολίτες. Γι' αυτό υπάρχει και το παρατηρητήριο της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας του Καταναλωτή, αλλά και η συνεργασία που θα έχουμε με τα Επιμελητήρια. Και πιστέψτε με, ότι με τα Επιμελητήρια έχουμε μια πάρα πολύ καλή συνεργασία σε αυτό το μέτρο.

Ρωτήσατε δε, τι θα κάνουν οι Δήμοι που δεν έχουν και προσωπικό. Σωστά. Το ανάλγητο Υπουργείο Εσωτερικών, που είπατε, για πρώτη φορά, έφερε εκτάκτως 94 προσλήψεις για τους μικρούς νησιωτικούς Δήμους. Είναι ή δεν είναι έτσι; Εσείς, πως στελεχώσατε τους Δήμους; Με το 1 προς 5, που θέλετε να το επαναφέρετε από το 2019; Έτσι θα στελεχώσετε τους Δήμους, με την αναλογία 1 προς 5;

Ακούστηκαν πολλά για τη γραφειοκρατία του συστήματος. Πώς θα γίνει, πώς θα γίνει η ταυτοποίηση, τι θα κάνει η Γενική Γραμματεία και όλα αυτά. Θα σας δείξω. Αυτό εδώ είναι το σύστημα μεταφορικού ισοδύναμου. Εδώ μέσα, σε αυτό το σύστημα θα μπαίνει ο νησιώτης, με τους κωδικούς του TAXIS, θα παίρνει τους ατομικούς κωδικούς για κάθε ένα από τα μέλη της οικογένειας και αυτούς τους κωδικούς, θα τους δίνει στο πρακτορείο για να παίρνει τη διαφορά, στο τέλος του μήνα, αφού έχει κάνει το ταξίδι. Αυτή είναι η όλη γραφειοκρατία για την υλοποίηση του έργου. Τόσο γραφειοκρατικό και τόσο δύσκολο θα είναι για το νησιώτη. Αντίστοιχα, θα είναι και για τις επιχειρήσεις.

Πραγματικά, για να περιγραφεί ο τρόπος, με τον οποίον, θα γίνουν όλες αυτές οι πράξεις, προφανώς και φαίνονται πολλές στον χάρτη. Στην ουσία όμως, στο πληροφοριακό σύστημα, είναι απλές συνεννοήσεις μεταξύ των λειτουργικών συστημάτων των υπηρεσιών. Αυτόματα θα γίνεται και η απόδοση του και σε όλα τα μέλη της οικογένειας.

Ρωτήσατε, γιατί να συνεργαζόμαστε με το Υπουργείο Υγείας. Για να πάρουμε ποιοι είναι οι επικουρικοί γιατροί και ποιοι είναι οι επικουρικοί νοσηλευτές. Γιατί να συνεργαζόμαστε με το Υπουργείο Παιδείας; Για να πάρουμε, ποιοι είναι οι αναπληρωτές. Γιατί να συνεργαστούμε με τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού; Γιατί έχουμε βάλει μέσα να αυξάνεται το μεταφορικό ισοδύναμο για τους νησιώτες αθλητές των ατομικών αθλημάτων. Από πού θα τα πάρουμε τα στοιχεία;

Τέλος, σας πείραξε γιατί συνεργαζόμαστε με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής. Καταθέσατε και ερώτηση, κ. Αθανασίου μαζί με την κυρία Ασημακοπούλου. Σας πείραξε που θα συνεργαστούμε με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής. Ναι, συνεργαζόμαστε με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής και το Υπουργείο Παιδείας, για να κάνει αυτή την πλατφόρμα το εθνικό δίκτυο έρευνας και τεχνολογίας, το οποίο είναι ένα ίδρυμα που έχει πραγματικά εξαιρετική τεχνογνωσία, εξαιρετικούς επιστήμονες και έχει έναν από τους μεγαλύτερους data servers της Ευρώπης για να εξασφαλίσουμε ότι το μέτρο θα λειτουργήσει.

Θα κλείσω με κάποια παραδείγματα, που ζητήσατε. Είπατε ότι δεν θέλετε να είναι οικογενειακό, αλλά ατομικό. Ο αριθμός των εισιτηρίων βγαίνει κατ’ άτομο, όμως δίνεται η δυνατότητα στα μέλη της οικογένειας να έχουν το σύνολο των εισιτηρίων στην διάθεσή τους. Άρα, λοιπόν, αν οι γονείς ταξιδεύουν περισσότερο από τα παιδιά, παίρνουν και από τα εισιτήρια των παιδιών. Άρα, εάν ένα άτομο π.χ. στους Λειψούς, έχει 7 εισιτήρια, δίνεται η δυνατότητα σε μια 4μελή οικογένεια, ο ένας εκ των μελών της οικογένειας να κάνει 28 ταξίδια αλερετούρ σε ένα εξάμηνο.

Ρωτήσατε, πόσο θα είναι το όφελος. Αν μια 4μελης οικογένεια κάνει το σύνολο των ταξιδιών για το εξάμηνο, π.χ. από το Κουφονήσι, θα έχει όφελος 849 ευρώ. Μια 4μελης οικογένεια για το εξάμηνο του 2018, π.χ. από την Ψέριμο, θα έχει όφελος 1363 ευρώ. Μια 4μελης οικογένεια από τα Ψαρά, θα έχει όφελος για το εξάμηνο 958 ευρώ. Μια 4μελης οικογένεια από την Ανάφη, θα έχει όφελος 733 ευρώ. Το ίδιο για τους Φούρνους, 592 ευρώ. Για την Σαμοθράκη, 526 ευρώ. Για την Κάλυμνο, 664 ευρώ. Για την Λέσβο, 384 ευρώ. Δεν τα λες και «ψίχουλα» αυτά, γιατί προσπαθείτε να μας πείσετε, ότι εδώ πέρα υπάρχουν «ψίχουλα». Αύριο. θα σας φέρω και άλλα παραδείγματα. Θα σας πω και άλλο ένα.

Πόσο υπολογίζουμε, ότι θα πάρουν οι επιχειρήσεις του Άη Στράτη, από την διαφορά αυτή του μεταφορικού ισοδύναμου; Θα πέσουν στην αγορά του Άη Στράτη 289.000 ευρώ, στην Αλόννησο 3.262.559,46 ευρώ, στην Ικαρία 1.901.705,84 ευρώ. Αυτά είναι με βάση τα φορτία, που έχουν γίνει φορτώσεις και εκφορτώσεις, το 2016 και είναι στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ. Επίσης, αυτά είναι ακατάσχετα και αφορολόγητα. Στην Κάλυμνο, 2.409.332,34 ευρώ, θα πέσουν στην αγορά, στις επιχειρήσεις της Καλύμνου. Είναι λίγο; Στην Κω, 4.897.000 ευρώ, θα πέσουν στις επιχειρήσεις της Κω. Στη Λέσβο, 6.614.118 ευρώ στις επιχειρήσεις της Λέσβου και στη Χίο, 4.804.000 ευρώ θα πέσουν στις επιχειρήσεις της Χίου. Αυτά τα θεωρείτε «ψίχουλα»; Αυτά δεν θα ενισχύσουν τις τοπικές αγορές;

Το μεταφορικό ισοδύναμο είναι ένα μέτρο, που όχι απλά είναι επείγον, έχει καθυστερήσει να εφαρμοστεί πάρα πολύ, εδώ και δεκαετίες.

Το νοιάξιμο για τα νησιά μας είναι κάτι, το οποίο ως Αριστερά το είχαμε στις προγραμματικές μας θέσεις, το είπε ο κ. Δρίτσας. Το είχαμε στις προγραμματικές μας θέσεις ως κόμμα, το είχαμε στις προγραμματικές μας θέσεις ως Περιφερειακές Παρατάξεις -είναι εδώ ο κ. Συρμαλένιος- και πάντα «κυνηγούσαμε» να εφαρμοστεί. Έπρεπε εμείς να έρθουμε, έπρεπε να έρθει αυτή η Κυβέρνηση σε αυτή τη δημοσιονομική κρίση για να το εφαρμόσει. Αλλά είμαι σίγουρος ότι και θα το εφαρμόσουμε και κανένας μετά δεν θα τολμήσει να το «ξηλώσει». Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό.

Λύεται η συνεδρίαση.

 Έχουμε αύριο την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και ώρα 11:00 π.μ..

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κυρία Πρόεδρε, με συγχωρείτε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Τώρα ελύθη η συνεδρίαση με βάση τον Κανονισμό. Αύριο το απόγευμα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κυρία Πρόεδρε, δικαιούμαι δευτερολογίας να απαντήσω σε κάτι που θα φέρει αύριο ο Υπουργός.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Όχι, κ. Αθανασίου τελείωσε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Γιατί, κυρία Πρόεδρε; Η δευτερολογία δεν απαγορεύεται στο επείγον.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Είπα τη λέξη λύεται η συνεδρίαση και στη συνέχεια, σηκώσατε το χέρι. Αύριο θα τα πούμε. Από τη στιγμή αυτή και μετά, έχουμε και άλλη συνεδρίαση, αν δεν είχαμε, εντάξει.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Μπορεί αυτό που θα πω να βοηθήσει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Το λέτε και αύριο. Πέστε το και αύριο στις 11:00 π.μ. ή στις 15:00 μ.μ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Όχι, όχι θα απαντήσουμε τώρα, γιατί μένουν εντυπώσεις.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Μεταδίδονται αυτά, τα οποία λέτε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Θέλετε να μας στερήσετε το δικαίωμα της δευτερολογίας;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Δεν υπάρχει περίπτωση στέρησης δικαιώματος. Σηκώσατε το χέρι σας μετά από τη λέξη «λύεται» η συνεδρίαση.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Μα τι λέτε; Ρωτήστε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Εντάξει. Έχετε το λόγο, αλλά δεν θα κάνουμε διάλογο. Κάνετε μια παρατήρηση ενός λεπτού.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Καταρχάς, θα ήθελα να απαντήσω στον Υπουργό κ. Κουρουμπλή, ο οποίος είπε, ότι οι προηγούμενες κυβερνήσεις έφεραν τη χώρα σε αυτή την κατάσταση. Να του θυμίσω, λοιπόν, ότι με την πολιτική του πρώτου εξαμήνου του 2015 και με τα δημοψηφίσματα χρεώθηκε ο ελληνικός λαός 100 δις ευρώ.

 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Από πού προκύπτει αυτό κ. Αθανασίου; Φέρτε μου τη μελέτη, να ξέρουμε από που προκύπτει. Είναι αυθαίρετες δηλώσεις αυτές που κάνετε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Κύριε Αθανασίου, αυτό δεν αφορά το νομοσχέδιο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Είπατε δεν θα κάνουμε διάλογο. Θα με αφήσετε να μιλήσω; Μου «τρώει» το χρόνο ο κ. Υπουργός.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Πέστε το αύριο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Θα το ακούσετε και μεθαύριο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Πέστε το και στους φορείς.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Όχι. Να τοποθετηθώ στο νομοσχέδιο. Είπε ο κ. Κουρουμπλής, ότι έχουμε μισητή στάση για το μεταφορικό ισοδύναμο. Εγώ από την αρχή δήλωσα, ότι φιλοσοφικά το μεταφορικό ισοδύναμο δεν είναι λάθος. Για το νομοσχέδιο που εισάγεται έχουμε τις αντιρρήσεις μας, γι' αυτό λέμε, ότι δεν πρέπει να το ψηφίσουμε, αν δεν γίνουν οι βασικές αλλαγές. Δεν είπαμε για το μεταφορικό θεωρητικά, αλλά για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο στο «εισάγειν», επί των άρθρων θα τα πούμε αύριο.

Θα ήθελα να πω, μόνο για τον κ. Σαντορινιό. Ακούστε κύριε Σαντορινιέ, η τροπολογία αυτή που είπατε γιατί βάλαμε μόνο λίγα νησιά, είναι η δικιά σας τροπολογία, που έφερε ο Υπουργός, ο κ. Τσακαλώτος, για το πρώτο εξάμηνο του 2018 και είπε ότι το βάζουμε μόνο στα νησιά αυτά, λόγω του μεταναστευτικού. Αυτό σας λέμε. Δεν θέλετε να βάλετε μόνο αυτά, βάλτε τα όλα. Από εμάς είναι ευπρόσδεκτα.

Δεύτερον, μιλάτε για τους δικαιούχους. Για το αντιστάθμισμα του νησιωτικού κόστους, στις παράγραφούς 2 έως 5 του ν.4308, λέτε ότι ένα κριτήριο για το αντιστάθμισμα του νησιωτικού κόστους είναι ο τζίρος, δηλαδή το ακαθάριστο. Διαβάστε το ν.4308, ο οποίος δεν αναφέρει για τζίρο. Λέει για καθαρό ύψος κύκλου εργασιών.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Θα γίνει νομοτεχνική.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Εγώ δεν μπήκα στα άρθρα. Εσείς μπήκατε στα άρθρα, γιατί είναι αύριο. Πού το λέει ο ν.4308; Τον παραβιάζετε κατάφωρα. Σας δίνω ευκαιρία να το φέρετε αύριο. Τρίτον, σε συγχορδία με τον κύριο Κουρουμπλή, όταν σας είπα για την έδρα, λέτε «πού τα λέει αυτά, μπορεί να έχει και παράρτημα». Σας διαβάζω, λοιπόν, το άρθρο 3, παράγραφος 2, «δικαιούχοι των ΥΚΩ εφόσον έχουν την κύρια έδρα τους στους δήμους που εφαρμόζεται το μέτρο» και μου λέτε και τα παραρτήματα. Δώστε μού το. Σας έφερα τα παραδείγματα με τα ξενοδοχεία και μου λέτε ότι δεν διαβάσαμε το νομοθέτημα; Εσείς δεν το ξέρετε. Διορθώστε τα αυτά και εδώ είμαστε. Θέλω να ζητήσω συγνώμη αν ύψωσα λίγο τη φωνή μου.

ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Επί αυτών των παρατηρήσεων που έχετε κάνει θα γίνουν νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών): Ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση. Συνέχεια αύριο στις 11.00΄.

Στο σημείο αυτό η Προεδρεύουσα των Επιτροπών έκανε την γ΄ ανάγνωση των καταλόγων των μελών των Επιτροπών.

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δρίτσας Θεόδωρος Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Μανωλάκου Διαμάντω, Παπαχριστόπουλος Αθανάσιος, Δανέλλης Σπυρίδων και Γεωργιάδης Μάριος.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Περιφερειών παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Γάκης Δημήτριος, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Θηβαίος Νικόλαος, Φίλης Νικόλαος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Μιχελογιαννάκης Ιωάννης, Μορφίδης Κωνσταντίνος, Σεβαστάκης Δημήτριος, Βλάσης Κωνσταντίνος, Κούζηλος Νικόλαος, Χρήστος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, και Σαρίδης Ιωάννης.

Τέλος και περί ώρα 17.20΄ λύθηκε συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ**

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**