**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄**

**ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ – ΣΥΝΘΕΣΗ Γ ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 25 Σεπτεμβρίου 2018, ημέρα Τρίτη και ώρα 15.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Θεόδωρου Δρίτσα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης,καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βράντζα Παναγιώτα, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Μάρδας Δημήτριος, Καματερός Ηλίας, Σιμορέλης Χρήστος, Βλάχος Γεώργιος, Τσιάρας Κώστας, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Τζελέπης Μιχάλης, Ζαρούλια Ελένη, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Ψαριανός Γρηγόριος και Γεωργιάδης Μάριος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αρχίζει η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, στο Γ΄ Θερινό Τμήμα της Βουλής, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Καταρχήν, θα γίνουν οι προτάσεις για τους φορείς που θα προσκληθούν. Εν συνεχεία, αφού ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, θα προχωρήσουμε σε ένα σύντομο προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων και μετά θα μπούμε στην κανονική διαδικασία.

Ο κ. Καματερός, έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ( Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Οι προτάσεις μας για τους φορείς είναι οκτώ. Είναι η Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ), η Κεντρική Ένωση Περιφερειών Ελλάδος, η Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, η ΟΣΜΕ, που είναι το συνδικάτο μεταφορών, για να εκπροσωπηθούν οι εργαζόμενοι, η Ένωση Επιμελητηρίων Νήσων (ΕΟΑΕΝ), η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, γιατί έχει τα περισσότερα λιμάνια και έχει ξεκινήσει η διαδικασία για υδατοδρόμια και οι Δήμοι Ρόδου και Κω, επειδή είναι οι μοναδικές δημοτικές επιχειρήσεις αστικής συγκοινωνίας.

Τέλος, θα ήθελα να εκπροσωπηθεί και κάποιο μικρό νησί, που έχουν ιδιαίτερα προβλήματα, που θα τα συζητήσουμε αργότερα, αλλά, δυστυχώς, δεν υπάρχει τρόπος για να έρθουν, έως αύριο.

Ήμουν σε επικοινωνία με την Αστυπάλαια, που είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα, αλλά δεν μπορούν να έρθουν, θα στείλουν υπόμνημα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):

Ο κ. Βλάχος, έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ( Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, καταρχήν, δεν έχω αντίρρηση με όσους φορείς πρότεινε ο συνάδελφος. Αναζητώ, όμως, πληρέστερη ενημέρωση της Επιτροπής μας, κυρίως για το πρώτο θέμα, σχετικά με τα υδατοδρόμια. Εκεί υπάρχει ένα κενό και παρά τη δυσκολία που υπάρχει στην Επιτροπή, εγώ θα έλεγα ότι κάποιος εκπρόσωπος από τα Ελληνικά Υδροπλάνα και τα Ελληνικά Υδατοδρόμια, θα μπορούσε να έρθει. Ας μη κολλήσουμε στο γράμμα του νόμου. Νομίζω ότι όλη η Επιτροπή θα ήθελε να ενημερωθεί για τη μέχρι τώρα λειτουργία και για τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν, διότι το νομοσχέδιο αυτό, θέλω να πιστεύω ότι έρχεται για να δώσει λύσεις. Άρα, παρόλο που δεν είναι φορείς, με την κλασική έννοια του όρου, είναι άνθρωποι που μπορούν να μας ενημερώσουν.

Στα υπόλοιπα δεν έχω αντίρρηση και δεν έχω κάτι άλλο να προσθέσω.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):

Ο κ. Τζελέπης, έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Καταρχήν, συμφωνούμε και εμείς με την πρόταση που έκανε ο κ. Καματερός. Απλώς, θα επαναλάβω την Ένωση Τουριστικών Επιχειρήσεων, τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά, τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, την Κεντρική Ένωση Περιφερειών Ελλάδος, την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος και την Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών. Τέλος, συμφωνούμε για την πρόσκληση των δύο δήμων, Ρόδου και Κω, που έχουν δημοτική συγκοινωνία. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ελένη Ζαρούλια, Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Η Χρυσή Αυγή προτείνει Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ΚΕΔΕ, Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ), εκπρόσωπο της Γενικής Γραμματείας Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εκπρόσωπο του Αρχηγείου λιμενικού σώματος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Εθνική Συντονιστική Επιτροπή Κρουαζιέρας, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ), Οργανισμοί Λιμένων ΑΕ ή Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), εκπρόσωπο από τα Λιμενικά Ταμεία και ΕΝΠΕ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Καλυφθήκαμε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ κυρία Μανωλάκου.

 Το λόγο έχει ο κ. Γρηγόριος Ψαριανός, Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού».

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Εν πολλοίς έχουμε καλυφθεί. Απλώς θα ήθελα να ζητήσουμε να παραστούν εκπρόσωποι από τις Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, από τους Οργανισμούς Λιμένος κυρίως της Ρόδου , αλλά και των Κυκλάδων και εκπρόσωποι από τα δημοτικά λιμενικά ταμεία της Νάξου, της Μυκόνου, Τήνου και Άνδρου. Για την Πολιτική Αεροπορία και την ΥΠΑ ειπώθηκαν, όπως και για το Υπουργείο Ναυτιλίας και τους άλλους ειδικούς φορείς.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπάρχει κυρία ή κύριος Βουλευτής που έχει να προσθέσει κάτι; Δεν υπάρχει. Οι προτάσεις, όπως διαμορφώνονται και καταλαβαίνω, είναι περισσότερες σε αριθμό από αυτόν που μπορεί πραγματικά στη θεσμοθετημένη διαδικασία, όσο και αν το διευρύνουμε να χωρέσουν. Νομίζω, ότι ήδη φτάνουμε περίπου 17 – 18, άρα, θα πρέπει να υπάρξει μια διαβούλευση.

Παρακαλώ τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές να βρουν μια χρυσή τομή, εκεί που κάποιοι ευρύτεροι φορείς εκπροσωπούν και τους επιμέρους φορείς να παραληφθούν, με κάποιο τρόπο να περιοριστεί ο αριθμός. Δεν μπορούμε να φτάσουμε στον αριθμό 16 -17 φορέων.

Τέθηκαν προτάσεις από τον κ. Βλάχο, για τις δυο εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των υδροπλάνων, αλλά και οι δύο προτάσεις που ακούστηκαν για τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά και τον Οργανισμό λιμένα Θεσσαλονίκης, πάλι, τώρα πια, αναφέρονται σε Ανώνυμες Εταιρίες.

Η παράδοση και ο κανονισμός δεν προβλέπει τη συμμετοχή ιδιωτών. Έχουμε κάνει μια εξαίρεση, όταν ακριβώς συζητείτο η σύμβαση παραχώρησης για το λιμάνι του Πειραιά, που προτάθηκε τότε να κληθεί η ΣΕΠ -η Cosco, δηλαδή- και εγώ ως Εισηγητής τότε και ως Υπουργός ήμουν θετικός.

Παρόλα αυτά δεν ευοδώθηκε αυτή η πρόσκληση, γιατί η συγκεκριμένη εταιρεία επέδειξε αντιθεσμική συμπεριφορά με κάθε τρόπο και δεν προσήλθε, αντίθετα έκανε μερικά απαράδεκτα πράγματα. Τέλος πάντων, έχουν παρέλθει αυτά, είναι για την ιστορία. Δεν έχουμε άλλο προηγούμενο. Επομένως, πρέπει να εξασφαλιστεί η συναίνεση της Επιτροπής για όλα αυτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Κύριε Πρόεδρε να σας διευκρινίσω ότι δεν έχω επικοινωνήσει με τις συγκεκριμένες εταιρείες, ούτε εγώ, ούτε οι ίδιοι, είναι δική μου πρωτοβουλία, δεν ξέρω αν θα έρθουν, αλλά έχω μια αδυναμία πρόσκλησης φορέων που να γνωρίζουν το θέμα. Αν καλυφθούμε από κάπου αλλού δεν έχω λόγο να επιμείνω.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εγώ θεωρώ την πρότασή σας εύλογη και πιστεύω ότι η επεξεργασία νομοσχεδίων στις Επιτροπές πρέπει να γίνεται έτσι ώστε να δίνεται η ευκαιρία να ληφθούν τα πάντα υπόψη από τους Βουλευτές. Αλλά έχουμε και περιορισμό αριθμού.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του ΠΟΤΑΜΙΟΥ): Κύριε Πρόεδρε, για τους φορείς δεν έχουμε καμία εμμονή να επιμείνουμε σε κάποιους συγκεκριμένους. Απλώς, θα ήθελα να κληθούν περισσότερο οι φορείς που βλέπουν θετικά αυτό το έργο, γιατί αυτό έπρεπε να έχει προχωρήσει πολλά χρόνια πριν.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν μπορώ να βοηθήσω στο να υπάρχουν όλες οι προτάσεις και να ακουστούν στην Επιτροπή. Έχουμε μέχρι στιγμής δύο εταιρείες που λένε ότι ενδιαφέρονται για τα υδατοδρόμια ή που έχουν αναλάβει την αδειοδότηση για λογαριασμό κάποιων Οργανισμών Λιμένων. Μπορεί να υπάρχουν και άλλοι, θα προκύψει από την συζήτηση.

Άρα, για να ξεπεράσουμε και θέματα επιλεκτικής μεταχείρισης σε κάποιες εταιρείες, μήπως θα ήταν κρίσιμο να φωνάξουμε τους Οργανισμούς Λιμένος που έχουν αδειοδοτηθεί για τα υδατοδρόμια. Έχει αδειοδοτηθεί ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας και μάλιστα έχουν κάνει και εταιρεία για τη λειτουργία, οι Παξοί και η Πάτρα. Άρα, μπορούν να κληθούν οι τρείς Οργανισμοί που έχουν τρέξει τη διαδικασία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Εγώ δεν έχω καμία αντίρρηση για τους τρείς αυτούς Οργανισμούς. Προφανώς μπορούν να μεταφέρουν την εμπειρία. Αν σε αυτό μπορεί να προστεθεί και κάτι ακόμα από αυτό που είπα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η Κέρκυρα έχει την απόλυτη εμπειρία, γιατί έχει κάνει με τη μια από τις δύο εταιρείες και κοινή εταιρεία. Θα είναι καλό να μας διαφωτίσει για να δούμε ποιες είναι οι διαδικασίες που έγιναν από αυτή την εταιρεία, για να είμαστε γνώστες των διαδικασιών που υπήρχαν ή επιτρεπόταν να υπάρχουν στο παρελθόν και τι πρέπει να θεσπίσει σήμερα το Κοινοβούλιο, προκειμένου να έχουμε διαφάνεια και να προχωρήσει και το έργο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Με καλύψατε απόλυτα με αυτά που είπατε, κύριε Πρόεδρε. Και επειδή εσείς είσαστε πιο ευγενικός από εμένα, θα έλεγα ότι η περίπτωση εκείνη ήταν χαρακτηριστική γιατί όχι μόνο απαξίωσε η συγκεκριμένη εταιρεία το Κοινοβούλιο, αλλά το εκβίασε κιόλας.

Νομίζω ότι δεν πρέπει να ανοίξουμε με τίποτε μια πόρτα για να έρχονται εδώ επιχειρήσεις. Αλλού, μπορούν να τα λένε αυτά που θέλουν. Μπορούν να στέλνουν και υπομνήματα, ακόμη, όπου θέλουν, αλλά δεν είναι ο χώρος αυτός για να τοποθετούνται επί των νομοσχεδίων οι επιχειρήσεις.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Για μια ακόμη φορά να αποσαφηνίσω ότι γραπτά υπομνήματα μπορεί να στείλει και ο κάθε μεμονωμένος πολίτης. Όποιος θέλει μπορεί να στείλει.

Πρέπει να επιταχύνουμε, διότι, αν καταλήξουμε και αν η επόμενη συνεδρίαση γίνει αύριο, πρέπει να ειδοποιηθούν και από τα νησιά για να προλάβουν να έρθουν.

Το λόγο έχει ο κύριος Τζελέπης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.): Επειδή ήμουν αυτός που πρότεινα τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, θέλω να πω ότι αυτοί οι οργανισμοί έχουν παραχωρηθεί στους ιδιώτες. Εξυπηρετούν τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας. Δεν πρέπει να ακούσουμε αν και κατά πόσον πρέπει τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας με ποιες προϋποθέσεις θα συμμετέχουν στη δημιουργία υδατοδρομίων;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν έχω αντίρρηση, αλλά είναι και ζήτημα που νομίζω ότι το Υπουργείο το έχει ήδη αντιμετωπίσει.

Το λόγο έχει ο κύριος Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν έχουν παραχωρηθεί οι οργανισμοί. Δεν έχει παραχωρηθεί ο Ο.Λ.Π. Α.Ε., ούτε ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε.. Το λιμάνι έχει παραχωρηθεί.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχει παραχωρηθεί η πλειοψηφία των μετοχών του Οργανισμού και επομένως, το μάνατζμεντ και τη διαχείριση των λιμενικών υπηρεσιών την εποπτεύει ο Οργανισμός Λιμένος Α.Ε..

Θα προχωρήσουμε στον προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων και αμέσως μετά θα κάνουμε ένα πεντάλεπτο διάλειμμα για να διαβουλευτείτε οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές, για να καταλήξουμε σε μια συνεκτική πρόταση, αν είναι δυνατόν. Προτείνω, αν δεν υπάρχει άλλο εμπόδιο, η ακρόαση φορέων να γίνει αύριο στις 14.00΄, ώστε να υπάρχει στοιχειωδώς και ο επαρκής χρόνος να ειδοποιηθούν και να ανταποκριθούν οι προσκαλούμενοι φορείς. Εν συνεχεία, μετά το τέλος αυτής της συνεδρίασης, που θα κρατήσει ένα δίωρο ή ένα τρίωρο, ανάλογα, δηλαδή, στις 17.00΄, να είναι η επόμενη συνεδρίαση.

Εδώ, θέτω στην κρίση της Επιτροπής και πρέπει να ληφθεί ομόφωνη απόφαση - αν και εφόσον όλοι, βεβαίως, συμπίπτουμε - για τη συνένωση της συνεδρίασης αυτής των δύο ξεχωριστών διαδικασιών, δηλαδή να είναι η αυριανή συνεδρίαση στις 17.00΄ και επί των άρθρων και η δεύτερη ανάγνωση. Αυτό έχει συμβεί. Είναι μια πρακτική που έχει ακολουθηθεί. Εδώ τη σκέφτηκα και την κρίνω ως αναγκαία, επειδή μέσα στην εβδομάδα πρέπει η διαδικασία στην Επιτροπή σε αυτό το νομοσχέδιο να ολοκληρωθεί. Μια και τελειώνει το τρίτο θερινό τμήμα, δεν μπορεί να πάει στην επόμενη εβδομάδα η συνεδρίαση της Επιτροπής. Θα πρέπει να συγκροτηθεί η νέα Επιτροπή με τη νέα σύνθεση και το νέο προεδρείο. Όλα αυτά καταλαβαίνετε ότι δεν είναι σωστό να τα αφήσουμε σε αυτή τη διαδικασία. Προτείνω αυτό και εναλλακτικά θα μπορούσαμε να πάμε τη μεθεπόμενη μέρα, αν το κρίνετε σκόπιμο. Παρακαλώ, τις απόψεις σας.

Το λόγο έχει ο κύριος Βλάχος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κύριε Πρόεδρε, δεν θα είχα λόγο να διαφωνήσω, αλλά, επειδή οι φορείς είναι στις 14.00΄ και αμέσως πάμε στα άρθρα, εκεί είναι και η τελευταία συνεδρίαση, καταλαβαίνετε πως ό,τι θα έχει ακουστεί, αν έχει ακουστεί κάτι εποικοδομητικό από τους φορείς, ο χρόνος είναι πολύ περιορισμένος και μέσα σε τρεις ώρες πρέπει να τελειώσουμε όλο το νομοσχέδιο. Για αυτό, λοιπόν, θα έλεγα να μην επιμείνετε και να κάνουμε μια συνεδρίαση την Πέμπτη ή την Παρασκευή – δεν έχω πρόβλημα – ώστε να έχουμε λίγο χρόνο ακόμη, ούτως ώστε κάτι που θα ακουστεί, να το συζητήσουμε, να διαβουλευτούμε και να το επεξεργαστούμε με Υπουργό, προκειμένου να μπορέσουμε να το νομοθετήσουμε. Επειδή η συνεδρίαση με την ακρόαση φορέων και η συνεδρίαση επί των άρθρων είναι συνεδριάσεις η μία μετά την άλλη - αν άφηναν περιθώριο και ήταν άλλη μέρα, θα έλεγα ότι ναι, δεν υπήρχε λόγος - αλλά, επειδή αυτές πάνε μαζί, προτείνω την επόμενη μέρα, την Πέμπτη, να γίνει η β’ ανάγνωση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εγώ σαν Προεδρείο δεν επιμένω σε τίποτα, το θέτω στην κρίση σας, γιατί υπάρχουν αυτές οι ιδιαιτερότητες.

Το λόγο έχει ο κ. Τζελέπης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): Κύριε Πρόεδρε και εγώ θα έλεγα η συνεδρίαση επί των άρθρων και η β΄ ανάγνωση να γίνει την Πέμπτη. Αν λάβουμε υπόψη ότι για τα 20 άρθρα που αφορούν στις αστικές οδικές μεταφορές δεν έχει γίνει καμιά διαβούλευση, άρα, χρειάζεται να ακούσουμε τους φορείς αύριο και να τοποθετηθούμε έχοντας το χρόνο. Ας γίνει την Πέμπτη το πρωί η συνεδρίαση της Επιτροπής, έχοντας υπόψη τις τοποθετήσεις των φορέων, συμπτυσσόμενη και επί των άρθρων και επί της β’ ανάγνωσης.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Θεωρούμε και εμείς ότι είναι πολύ λίγος ο χρόνος μετά από την ακρόαση των φορέων να κάνουμε συνεδρίαση επί των άρθρων και β’ ανάγνωση. Πιστεύω ότι πρέπει να δώσουμε λίγο περισσότερο χρόνο και να πάμε την Πέμπτη.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ(Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Θεωρώ υποβάθμιση της διαδικασίας το να γίνουν οι δύο συνεδριάσεις της Επιτροπής μαζί. Συμφωνώ και εγώ να πάει την Πέμπτη η δεύτερη συνεδρίαση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ψαριανός.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του ΠΟΤΑΜΙΟΥ): Κύριε Πρόεδρε, και τα δύο είναι αποδεκτά, ελαφρώς κλίνουμε προς το δεύτερο για να υπάρχει περισσότερος χρόνος για τη β’ ανάγνωση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αφού δεν διαμορφώνεται ομοφωνία, είμαστε υποχρεωμένοι να προχωρήσουμε, όπως λέει ο Κανονισμός. Επομένως, στις 14.00΄, αύριο, η συνεδρίαση ακρόασης φορέων και στις 17.00΄ η συνεδρίαση επί των άρθρων και θα αναζητήσουμε την κατάλληλη ώρα, γιατί υπάρχουν πολλές επιτροπές για την Πέμπτη, ώστε να γίνει η β’ ανάγνωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παράκληση να αρχίσει η διαδικασία. Επίσης, να υπάρχουν γραπτά σημειώματα, ώστε να μπορεί το Προεδρείο και η Γραμματεία να ενοποιήσει και θα δούμε τον πιο ευλύγιστο τρόπο για την τελική κατάληξη.

Το λόγο έχει ο κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε το νομοσχέδιο για τα θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις. Το νομοσχέδιο έχει τρία κεφάλαια.

Το πρώτο αναφέρεται στην ίδρυση, τη λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, αυτά που λέμε υδατοδρόμια. Είναι τα άρθρα 1 έως 32. Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στις αστικές οδικές μεταφορές. Είναι τα άρθρα 33 έως 49. Το τρίτο κεφάλαιο λοιπές διατάξεις είναι τα άρθρα 50 έως 53. Θα αναφέρω παρακάτω ακριβώς τι περιλαμβάνουν αυτά τα άρθρα.

Επιτρέψετε μου, στην πρώτη συζήτηση για το νομοσχέδιο, να ρίξω το βάρος και να επικεντρώσω στα πολιτικά ζητήματα και αφού θα έχουμε κανονικά τη διαδικασία, στη συνέχεια και στη συνεδρίαση επί των άρθρων και στη β’ ανάγνωση, να αναφερθούμε σε αυτά.

Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να ξεκινήσω με μία διαφωνία από μία διατύπωση στην αιτιολογική έκθεση - ξεκινώ από το πρώτο κεφάλαιο για τα υδατοδρόμια - ότι είναι μία καινοτόμα δράση. Εντάξει, καινοτόμα επενδυτική ευκαιρία θα μπορούσαμε να το συζητήσουμε, αλλά καινοτόμα δράση δεν θα τη λέγαμε, γιατί έχουμε φτάσει στο σημείο - και ξέρω ότι συμφωνείτε σε αυτό - τα αυτονόητα πια στη χώρα μας, αυτά που θα έπρεπε να είχαν γίνει, χρειάζεται επανάσταση για να τα κάνουμε και το εννοώ ότι χρειάζεται επανάσταση. Όπως και πράγματα που είναι απλά εκσυγχρονιστικά, όπως είναι οι δασικοί χάρτες, το κτηματολόγιο, τα χωροταξικά σχέδια που υπάρχουν σε όλη την Ευρώπη, εμείς δεν τα έχουμε και τα χαρακτηρίζουμε καινοτομία. Δυστυχώς εκεί φτάσαμε. Επιτρέψτε μου αυτή την παρατήρηση.

Πριν προχωρήσω επί της ουσίας, θα πω μία κουβέντα ακόμη πάνω σε αυτό, για το αν είναι καινοτόμα η δράση ή αν είναι εκσυγχρονισμός. Εγώ ξέρω και έχω δει φωτογραφίες του 1930 στα Δωδεκάνησα, για παράδειγμα, όταν είχαν έρθει οι Ιταλοί, που κάναν τη δουλειά τους με υδροπλάνα. Στη χώρα μας, όπως αναφέρει και η αιτιολογική έκθεση, ξέρουμε ότι χρησιμοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1920, η τελευταία πτήση έγινε πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και εμφανίστηκαν ανάμεσα στο 2004 και 2008 ιδιαίτερα στα Ιόνια Νησιά και κάπου αλλού, οπότε και αποχώρησαν το 2008, ενώ ξέρουμε πόσο μεγάλη σημασία έχει για τη χώρα μας η λειτουργία υδατοδρομίων. Είμαστε η κατ’ εξοχήν νησιωτική χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έχουμε τις μεγαλύτερες ακτογραμμές, έχουμε εκατοντάδες λιμάνια και έτσι θα έλεγα ότι για λόγους και κλιματολογικούς, που βολεύει το κλίμα μας για τη λειτουργία υδατοδρομίων και γεωμορφολογικούς και για τουριστικούς, γιατί δίνεται η δυνατότητα της διασύνδεσης αυτών των υδατοδρομίων, όταν αναπτυχθούν, να αναπτυχθούν κάποιες περιοχές, είναι ένα εργαλείο αναπτυξιακό και κοινωνικούς, αν λάβουμε υπόψη μας ιδιαίτερα τη νησιωτικότητα που συνίσταται κύρια στην απομόνωση των νησιών και των κατοίκων των νησιών από τα πάντα είτε στο θέμα υγείας, είτε στο θέμα παιδείας, είτε την πρόσβαση στις υπηρεσίες. Εγώ θα πρόσθετα και την απομόνωση που δημιουργεί και άλλα προβλήματα, αλλά δεν είναι της ώρας, μην παρασυρθώ και αναφερθώ στα προβλήματα της νησιωτικότητας.

Επίσης, ένα θετικό, που προσφέρεται για την ανάπτυξη των υδατοδρομίων, είναι το μικρό κόστος υποδομών που χρειάζονται και για αυτό προσφέρονται και για ανάπτυξη, ιδιαίτερα στην χώρα μας, που είναι, όπως είπα πριν, νησιωτική.

Εδώ επιτρέψτε μου να κάνω μία αναφορά. Περιμένω από τον κύριο Υπουργό να μας κάνει μία ενημέρωση πάνω σε αυτό, γιατί ξέρω ότι η Κυβέρνηση έχει εξαγγείλει τη διασύνδεση των μεταφορών και οπωσδήποτε σε αυτό το θέμα μπορεί να παίξουν μεγάλο ρόλο τα υδατοδρόμια και πού βρισκόμαστε σε αυτό το θέμα, στη διασύνδεση των μεταφορών.

Γιατί έρχεται το νομοσχέδιο αυτό, αφού υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο για τα υδατοδρόμια, γιατί το φέρνουμε; Είναι προφανές ότι υπάρχουν ένα σωρό προβλήματα από το θεσμικό πλαίσιο που υπάρχει ως τα τώρα. Κατ’ αρχήν το ότι προβλέπεται ως τώρα η ενιαία άδεια, άδεια και ίδρυσης και λειτουργίας μαζί στα υδατοδρόμια, δημιουργεί προβλήματα και καθυστερήσεις. Μπορεί να υπάρχουν επενδυτές που θέλουν το ένα από τα δύο και δεν θέλουν και την ίδρυση και τη λειτουργία. Υπάρχουν ως τα τώρα προβλήματα περιβαλλοντικά στην αδειοδότηση και επίσης, υπάρχουν και προβλήματα, εγώ θα έλεγα και οικονομικά, με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, αναφέρεται ότι πηγαίνουν υπέρ του δημοσίου τα οποιαδήποτε μισθώματα ή τα πλειστηριάσματα, ενώ με την αλλαγή που κάνουμε, θα αναφέρω παρακάτω πώς ωφελείται η τοπική αυτοδιοίκηση και γενικότερα φορείς του δημοσίου.

Γι' αυτό και δεν είναι τυχαίο, ότι δεν λειτουργούν έως τώρα υδατοδρόμια. Έχουν αδειοδοτηθεί τρία και έγιναν κάποιες δοκιμαστικές πτήσεις. Εδώ μπαίνει και το θέμα του πως θα λειτουργήσει ένα δίκτυο και πώς θα επενδύσει ο άλλος, όταν λειτουργούν μόνο δύο ή τρία αεροδρόμια. Πρέπει να αναπτυχθεί ικανός αριθμός υδατοδρομίων για να μπορεί ο άλλος να επενδύσει και για να αναπτυχθούν οι συγκοινωνίες, με αυτόν εδώ τον τρόπο.

 Τι αλλάζει; Επιτρέψτε μου να είμαι λίγο πιο συγκεκριμένος με αυτό το νομοσχέδιο. Το κύριο είναι ότι σπάει η άδεια σε άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας και ότι η άδεια ίδρυσης, αυστηρά, πηγαίνει στο Δημόσιο, σε Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ ή Β΄ βαθμού, καθώς και σε Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου, των οποίων την πλειονότητα των μετοχών έχει το Δημόσιο ή Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των δύο βαθμών. Δηλαδή, να είναι Δημόσιος ο φορέας.

Αυτό γιατί γίνεται; Εμείς θεωρούμε, ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και έπρεπε να γίνει αυτή η αλλαγή. Καταρχήν, πρώτον, διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον. Δεύτερον, δίνεται η δυνατότητα επιλογής και τρίτον, όπως είπα και πριν, ενισχύονται αυτοί οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, με το ότι θα αναπτύξουν τις υποδομές για τα υδατοδρόμια και θα έχουν τα οφέλη, αν θέλουν να παραχωρήσουν την λειτουργίας σε ιδιώτες.

Ένα δεύτερο είναι ότι διευκολύνεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Πηγαίνει και στην Περιφέρεια. Απλοποιούνται τα απαιτούμενα νομιμοποιητικά δικαιολογητικά. Ενισχύονται τα μέτρα ασφαλείας για τα υδατοδρόμια. Διαχωρίζονται οι διαδικασίες έγκρισης εγχειριδίων. Δημιουργείται ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης των αδειών και θα τηρείται πάντοτε ο πλήρης και επικαιροποιημένος τεχνικός φάκελος.

Εδώ τώρα τίθεται ένα θέμα για τα τιμολόγια, κ. Υπουργέ. Ξέρω ότι δεν γίνεται διαφορετικά και είναι απελευθερωμένα τα τιμολόγια, δηλαδή, αυτοί που θα πάρουν τη λειτουργία έχουν το ελεύθερο να καθορίζουν τις τιμές. Με την εμπειρία που έχουμε στη χώρα μας, επιτρέψτε μου εδώ να κάνω αναφορά και στις θαλάσσιες μεταφορές, για τη νησιωτική χώρα μας, επειδή δεν θεωρούνται οι θαλάσσιες μεταφορές, ούτε οι αερομεταφορές γενικές υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος από την Ε.Ε., δεν υπάρχει δυνατότητα παρέμβασης, όπως έχετε σαν Υπουργός στις αστικές συγκοινωνίες, που αναφέρεται στα παρακάτω άρθρα. Και εδώ παρακαλώ, επειδή είστε συναρμόδιος Υπουργός, για να μην πω ο κατ' εξοχήν αρμόδιος Υπουργός, να ξεκινήσουμε τη διαδικασία από την Ε.Ε. κεντρικά.

Δεν είναι δυνατόν οι θαλάσσιες μεταφορές να μην θεωρούνται υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και έχουμε ξεκινήσει το μεταφορικό ισοδύναμο που είναι δικαίωμα των νησιωτών και δεν πρέπει να ασκείται σαν επιδοματική πολιτική, το ξεκινάμε με δημόσιες δαπάνες, με χρήματα από τον δημόσιο προϋπολογισμό. Σαν παρατήρηση, που είναι πολύ σημαντική για μένα, αν καταφέρουμε και χαρακτηριστούν οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, θα έχουμε τη δυνατότητα παραπάνω παρέμβασης. Το λέω αυτό, γιατί ήμουν και σε συνεδρίαση της Επιτροπής Μεταφορών στην Ε.Ε. και εκεί, και ο αρμόδιος, ο υπεύθυνος για τις θαλάσσιες μεταφορές χτυπιόταν, για να τους πει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει και αυτές να είναι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος. Μπαίνουν μερικές αιτιάσεις, από ότι έχουμε δει από τις παρεμβάσεις και τις δημοσιεύσεις και από την διαβούλευση, ότι δημιουργεί παραπάνω γραφειοκρατία, με το ότι σπάμε τις άδειες και τα λοιπά. Αυτό δεν στέκει, γιατί ήδη το απάντησα, όταν ανέφερα τις αλλαγές που γίνονται, ότι υπάρχει σύντμηση των διαδικασιών ακόμα και στις εγκρίσεις της περιβαλλοντικής μελέτης, ούτε υπάρχει περίπτωση καθυστέρησης όσο είναι σε διαδικασία αδειοδότησης, γιατί μπαίνει και αυτός εδώ ο προβληματισμός. Γιατί στο άρθρο 31 προβλέπονται μεταβατικές διατάξεις και προβλέπουν ακριβώς τι μπορεί να γίνει, ώστε αυτοί που έχουν προχωρήσει να μην γυρίσουν πίσω και να σπάσει η άδεια σε ίδρυσης και λειτουργίας.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, θα έχουμε ένα - δύο προβλήματα. Πιστεύω ότι θα τα ακούσουμε αύριο και από τους φορείς και νομίζω ότι πρέπει να τα δείτε. Ένα είναι η αδειοδότηση στα δύο μεγάλα Λιμάνια, Αθήνα και Πειραιά επειδή έχουν γίνει παραχωρήσεις και γι' αυτό η γνώμη μου είναι ότι θα πρέπει, τουλάχιστον, σε αυτές τις παραχωρήσεις που θα γίνουν από δω και πέρα, να προβλέψουμε εμείς με το νομοσχέδιο μας, να προβλέπεται η δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίου. Επίσης, ένα άλλο πρόβλημα είναι ότι οι άδειες ίδρυσης λέμε ότι ισχύουν για δύο χρόνια. Αν δεν υπάρχει πτητικό έργο μέσα στα δύο χρόνια, ανακαλείται. Σε αυτό ξέρουμε τις δυσκολίες. Είναι πολύ δύσκολο να γίνει, ιδιαίτερα στα νησιά και πρέπει να βρούμε μια άλλη ρύθμιση και υπάρχουν προτάσεις πάνω σε αυτό. Νομίζω ότι ήδη τις ξέρετε και από τους φορείς. Η πιο απλή είναι να το κάνουμε τέσσερα χρόνια, αλλά υπάρχουν και άλλες προτάσεις που συνδέουν το χρόνο αυτό με τη λειτουργία ικανού αριθμού υδατοδρομίων. Δεν μπορεί δηλαδή να καλέσει τον άλλον, αν έχουν αδειοδοτηθεί μόνο δύο με τρία αεροδρόμια, τι πτητικό έργο να κάνει;

Στο δεύτερο μέρος, για τις αστικές συγκοινωνίες. Και εκεί υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο. Όμως, κρίνεται αναγκαίο να περάσουμε σε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο με ομαλή μετάβαση, χωρίς να δημιουργηθούν προβλήματα στο έργο που υπάρχει ως τα τώρα και να εξακολουθούν να ισχύουν όλες οι διατάξεις μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών που προβλέπει αυτό το νομοσχέδιο. Οι αλλαγές που γίνονται είναι ότι γίνεται σαφέστερη η ανάθεση και η διάκριση των αρμοδιοτήτων. Οι διαγωνισμοί γίνονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, πλέον. Νομίζω ότι ο κ. Υπουργός θα μας το εξηγήσει αυτό. Η προκήρυξη των διαγωνισμών για τη γεωγραφική περιοχή που περιλαμβάνει - για τις αστικές περιοχές μιλάω πάντα - περισσότερους δήμους, δίνει τη δυνατότητα να καλυφθούν και περιοχές που δεν προσφέρονται στον ιδιώτη για όφελος.

Εδώ, επιτρέψτε μου κύριε Υπουργέ, να επισημάνω έναν κίνδυνο που πρέπει να δούμε, ιδιαίτερα για τα μικρά νησιά. Και επειδή ξέρω, έχω συζητήσει, και εάν ερχόταν κάποιος εκπρόσωπος των μικρών νησιών αυτό θα μας έλεγε. Ότι στα νησιά μας ιδιαίτερα, που είναι πεπερασμένα, δεν είναι όπως στην ηπειρωτική χώρα λειτουργούν κάποιες τοπικές επιχειρήσεις ΚΤΕΛ, πέρα από τις δημοτικές που ξέρουμε στη Ρόδο και στην Κω, και αν η Προκήρυξη γίνει για παραπάνω νησιά, τότε αυτές εδώ οι μικρές επιχειρήσεις δεν θα μπορούν να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό, να ενδιαφερθούν, δηλαδή για τον ρόλο αυτό και δεν θα μπορούν να καλύψουν, θα έχουν πρόβλημα. Αντίθετα, πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τα μικρά νησιά. Υπάρχει η διαδικασία, προβλέπεται, της απευθείας ανάθεσης, αλλά ειδικά στα μικρά νησιά, όπως και στην Αστυπάλαια - επιτρέψτε μου να επιμείνω σε αυτό, γιατί είναι κλασικό παράδειγμα - που κανένας δεν θα ενδιαφερθεί, όπως, επίσης δεν έχει και τη δυνατότητα ο Δήμος, τώρα, του μικρού νησιού και να βάλουμε ένα περιορισμό, κάτω από κάποιο αριθμό κατοίκων, να κάνει εταιρεία; Να βρούμε μια διαδικασία, αν υπάρχει, με πιο απλές διαδικασίες, να μπορεί ο Υπουργός να αναθέτει απευθείας στο Δήμο να έχει ένα λεωφορείο εκεί πέρα, στα μικρά νησιά.

Θα αναφερθώ στο πρόβλημα που υπάρχει στις δύο δημοτικές επιχειρήσεις για τις αστικές συγκοινωνίες που είναι στη Ρόδο και στην Κω. Εκεί ξέρετε ότι είναι βιώσιμες οι επιχειρήσεις αυτές, αλλά δεν θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν σε ένα ανταγωνισμό, γιατί λειτουργούν με διαδικασίες ΑΣΕΠ, όσον αφορά τις προσλήψεις. Για να προμηθευτούν οχήματα καινούργια και να ανανεώσουν το στόλο τους πρέπει να πάνε σε διαγωνισμούς χρονοβόρους κ.λπ., δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν απέναντι στους ιδιώτες. Νομίζω, ότι είναι απαραίτητο αυτές οι δύο επιχειρήσεις να παραμείνουν ως έχουν, με το μεταφορικό έργο που εκτελούν, και να εξαιρεθούν από αυτή εδώ τη διαδικασία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Προέδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ, τον κύριο Καματερό. Πριν δώσω το λόγο στον κύριο Βλάχο, θα ήθελα να ενημερώσω το σώμα για το εξής. Σε ό,τι αφορά τη δυνατότητα της 4ης συνεδρίασης για τη β’ ανάγνωση του νομοσχεδίου, είναι για την ημέρα Πέμπτη και ώρα 9.30, γιατί στις 12.00 της ίδιας ημέρας είναι η Διάσκεψη των Προέδρων. Συμφωνείτε ως προς την ώρα;

Σε ότι αφορά την Παρασκευή, υπάρχει η Επίκαιρη Ερώτηση, αλλά κλείνει και το Τμήμα.

Το λόγο έχει ο κύριος Κατσίκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Επαναλαμβάνω, κύριε Πρόεδρε, ότι και εμείς συμφωνούμε, για την ώρα και την ημέρα που προτείνετε. Η συνεδρίαση της Πέμπτης θα είναι στην ίδια αίθουσα, στην 223;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ναι, σε αυτή την αίθουσα.

Το λόγο έχει ο κύριος Βλάχος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κύριε Πρόεδρε, δεν υπάρχει ένσταση στην πρότασή σας, δηλαδή, συμφωνούμε για την ημέρα και την ώρα που προτείνετε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ωραία, η 4η συνεδρίαση για τη β’ ανάγνωση του νομοσχεδίου, ορίζεται για την Πέμπτη στις 09.30.

Το λόγο έχει ο κύριος Βλάχος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα ξεκινά η συζήτηση ενός νομοσχεδίου, που αποτελείται από 2 μέρη. Το πρώτο μέρος, έχει σχέση με την ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομείων και το δεύτερο, αφορά τις αστικές συγκοινωνίες. Υπάρχει και ένα τρίτο μέρος, για το οποίο θα τοποθετηθούμε στην κατ’ άρθρον συζήτηση. Δεν είναι αμελητέο, αλλά θα το επισημάνουμε τότε.

Σε ότι αφορά το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου. Για μια ακόμη φορά, έρχεται στο Ελληνικό Κοινοβούλιο συζήτηση για τα περίφημα υδατοδρόμια. Όπως, ήδη, ακούστηκε, υδροπλάνα είχε η χώρα μας από την δεκαετία του ’20, δηλαδή, πριν από περίπου 100 χρόνια, όταν για πολύ καιρό στάθμευαν στα λιμάνια της περιοχής.

Η επόμενη φάση ήταν το 2005, όπου αδειοδοτήθηκαν με προσωρινές άδειες γύρω στα 15 υδατοδρόμια και ξεκίνησε η δραστηριότητά τους. Αυτό το εγχείρημα σταμάτησε το 2008, διότι μια σειρά από προβλήματα έμπαιναν στην λειτουργία τους και επανήλθαμε το 2013, όπου τότε έγινε η προσπάθεια για να επιλυθούν αυτά τα προβλήματα που παρέμενα άλυτα από την προηγούμενη νομοθεσία. Με αυτό το νομοθετικό πλαίσιο, έχουμε φτάσει μέχρι σήμερα.

Βεβαίως, το διάστημα που ήταν η προηγούμενη κυβέρνηση, περίπου μέχρι το 2015, δηλαδή, μέσα σε περίπου 1,5 χρόνο και παρά τον δύσκολο τρόπο που δίνονταν οι άδειες, ξεκίνησε μια αδειοδότηση με τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας, τους Παξούς και την Πάτρα, που έχουν δοθεί έως και σήμερα. Αυτό σημαίνει, ότι υπάρχει μια κινητικότητα. Όμως, γράφετε ότι περίπου 50 άδειες είναι αυτή τη στιγμή σε εκκρεμότητα. Όταν 50 άδειες είναι σε εκκρεμότητα, είναι εύλογο κανείς να αναρωτηθεί, μήπως εκκρεμούν για γραφειοκρατικούς λόγους - τώρα λέτε 27 άδειες, αλλά νομίζω, ότι σε κάποιο σημείο της Αιτιολογικής Έκθεσης αναφέρει 50.

Έρχεται λοιπόν, αυτό το νομοσχέδιο για να αντικαταστήσει και να «χτυπήσει» την γραφειοκρατία, με όσα ίσχυαν έως τώρα.

Η βασική μας ένσταση είναι αυτό που ο Εισηγητής της πλειοψηφίας είπε ως πλεονέκτημα. Αυτή, δηλαδή, η «ενιαία άδεια». Εμείς, πιστεύουμε ότι σε μια επένδυση - γιατί μιλάμε για επένδυση - ο ιδιώτης πρέπει να έχει κοινώς «λυμένα τα χέρια του» για να μπορέσει να επενδύσει, κοινώς να ρισκάρει. Εάν εμείς τον οδηγούμε να περάσει μέσα από διαδικασίες του δημόσιου, είτε αυτός είναι ο Οργανισμός Λιμένα, είτε είναι ένας δήμος, είτε οτιδήποτε άλλο, καταλαβαίνετε ότι και χρόνος θα χαθεί και θα το σκεφθεί δύο και τρεις φορές ο καθένας που σκέφτεται να δώσει τα χρήματα του.

 Σκεφτείτε δε, εάν στην πορεία υπάρξει μια «σύγκρουση» μεταξύ του φορέα ίδρυσης και του φορέα λειτουργίας. Ο φορέας ίδρυσης, προφανώς δεν θα έχει να χάσει τίποτα, ο φορέας, όμως, λειτουργίας, θα έχει να χάσει πιθανόν τα πάντα. Άρα, πρέπει να εξηγήσουμε γιατί θα έρθει να επενδύσει. Πρέπει να τον διευκολύνουμε, εάν πράγματι αυτό το νομοσχέδιο έρχεται να χτυπήσει τη γραφειοκρατία και να διορθώσει τα κακώς κείμενα που παρατηρήθηκαν από τη μέχρι τώρα νομοθεσία. Αυτό, όμως, δεν το επιτυγχάνει. Όταν αποκλείεις τον ιδιώτη - εγώ, δεν λέω να αποκλίσεις κανέναν, καταρχήν, δηλαδή, ούτε οργανισμό, ούτε αυτοδιοίκηση - αλλά δεν μπορείς να αποκλείεις και τον ιδιώτη, εξ’ ολοκλήρου, να παρέμβει και να αναλάβει όλο το βάρος.

Θέλετε να συμφωνήσουμε, ότι πρέπει να έχει κάποιες ρήτρες για τυχόν αποτυχία και να μην αφήνει χρέη, είτε στο δημόσιο είτε οπουδήποτε αλλού; Αυτό να το προβλέψουμε. Αλλά ξέρετε; Πάντα η επένδυση, πάντα η ιδιωτική πρωτοβουλία θα έχει το ρίσκο και δεν διασφαλίζεται. Ούτε μπορεί να γίνει η επένδυση κάτω από την νουθεσία και την καθοδήγηση του δημοσίου. Αυτό δεν γίνεται ποτέ. Μπορεί να υπάρξουν σχήματα, σήμερα, που θα ξεκινήσουν, αλλά πρέπει - και νομίζω πρέπει να μας ενδιαφέρει όλους - αυτά τα σχήματα να επιβιώσουν και στην πορεία του χρόνου.

 Βέβαια, επειδή αυτή η δραστηριότητα των υδροπλάνων τις περισσότερες φορές είναι τοπικής εμβέλειας - προφανώς άλλη γραμμή θα είναι στα Ιόνια, άλλη θα είναι στα Δωδεκάνησα- θα πρέπει αυτός που θα ξεκινήσει τοπικά κάποιο δίκτυο δρομολογίων, να έχει δημιουργήσει μια υποδομή σε δύο, σε τρία, σε τέσσερα, σε πέντε σημεία. Εάν αυτά τα σημεία που λέμε είναι σπασμένα σε όλη την Ελλάδα, προφανώς δεν μπορεί να υπάρξει επικοινωνία.

Γι' αυτό, λοιπόν, πρέπει να είναι και στη δικαιοδοσία του οποιοδήποτε ιδιώτη να επενδύσει τα χρήματά του και να ρισκάρει, χωρίς να αποκλείω, όπως είπα και το επαναλαμβάνω και το τονίζω, κανέναν φορέα του δημόσιου. Όπως επίσης, να μην αποκλείεται και η σύμπραξη μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, να μπορεί να γίνει, αλλά πρέπει να διασφαλίσουμε αυτόν τον οποίο καλούμε να επενδύσει. Αυτή είναι η βασική μας ένσταση.

 Το δεύτερο είναι - και αυτό θα το πω στην κατ’ άρθρον συζήτηση - ότι υπάρχει μια σειρά με προϋποθέσεις που ουσιαστικά διατηρούν σε μεγάλο βαθμό, για να μην πω ότι επαυξάνουν την μέχρι τώρα γραφειοκρατία. Πρέπει να συμφωνήσουμε και τουλάχιστον εμείς, σαν Ν.Δ., αυτό το έχουμε κατανοήσει, το πιστεύουμε, το υπηρετούμε, ότι πρέπει να υπάρξει μια ευελιξία. Εάν δεν υπάρχει ευελιξία από τη μεριά του κράτους και βεβαίως της νομοθεσίας, καταλαβαίνετε ότι δεν μπορεί να δουλέψει έγκαιρα ο κάθε επενδυτής, ο οποίος βεβαίως, όπως είπα, καταλαβαίνει ότι πρέπει να ρισκάρει, αλλά, όταν ρισκάρει, πρέπει να γνωρίζει τους «κανόνες του παιχνιδιού». Ρισκάρει από δικές του επιλογές ή ρισκάρει γιατί υπάρχουν εμπόδια από τη μεριά της πολιτείας ή πρόκειται η πολιτεία κατά τη διάρκεια της επένδυσης να του ορθώσει καινούργια; Αυτά δεν μπορεί να υπολογίσει κανένας. Το ξεκάθαρο, λοιπόν, τοπίο είναι εκείνο που φέρνει ανθρώπους να επενδύσουν.

Και παρά την καθυστέρηση αυτών των ετών, το ότι υπάρχουν σήμερα άνθρωποι που θέλουν να επενδύσουν στα υδατοδρόμια και στα υδροπλάνα σε αυτό το δίκτυο, αυτό είναι θετικό και εμείς αυτή τη θετική όψη είναι που πρέπει να κρατήσουμε και να αξιοποιήσουμε. Δεν θα πω κάτι άλλο για το πρώτο μέρος, θα είμαι πιο αναλυτικός στη συζήτηση των άρθρων.

Ερχόμαστε στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου. Ερχόμαστε, με βάση τον κανονισμό 1370/2007, να ρυθμίσουμε τις αστικές συγκοινωνίες. Όπως ο ν.4199/2013 ρύθμισε, νομίζω ικανοποιητικά, τις οδικές μεταφορές επιβατών σε υπεραστικό επίπεδο, έτσι σήμερα ερχόμαστε για τις αστικές συγκοινωνίες. Εδώ, θα έλεγα ότι είναι μια αναγκαιότητα να γίνει. Το μέχρι τώρα σύστημα λειτουργούσε με συνεχώς ανανεούμενες αναθέσεις. Αυτό δεν είναι το καλύτερο. Δεν λέω ότι μια ανάθεση, σε μία ώρα ανάγκης δεν μπορεί να γίνει, αλλά δεν μπορεί να είναι ο κανόνας και βεβαίως σήμερα ερχόμαστε να πάμε στην φάση των διαγωνισμών, αλλά πρέπει και εδώ να διασφαλίσουμε την διαφάνεια και το καθεστώς των αμερόληπτων διαγωνισμών και πώς μπορεί να γίνει.

Το ότι υπάρχει πρόβλεψη, για παράδειγμα, ότι ο Υπουργός μπορεί να παρεμβαίνει και να αναθέτει σε κάποιες στιγμές, εγώ δεν θα το ήθελα να υπάρχει. Να το δεχθώ μόνο σαν ασφαλιστική δικλίδα, αλλά μέχρι εκεί. Πρέπει να διασφαλίσουμε το καθεστώς που γίνονται οι διαγωνισμοί, ούτως ώστε να είναι αποτελεσματικοί και για να γίνει αυτό, νομίζω ότι εδώ, ειλικρινά, πρέπει να ακουστούν οι Φορείς και οι άνθρωποι που εκτελούν αυτό το έργο μέχρι σήμερα.

Ακούστηκε και νωρίτερα για τα μικρά ΚΤΕΛ, για τις μικρές Μονάδες. Άρα, κύριε Υπουργέ, το πρώτο που εγώ θα είχα να προτείνω εδώ και που δεν το αγγίζετε, είναι ότι πρέπει να υπάρχει μια ομαδοποίηση του έργου που πρέπει να αναλάβουν αυτοί οι Φορείς, διότι κινδυνεύουμε να χωρίσουμε τις αστικές συγκοινωνίες σε προσοδοφόρες και μη προσοδοφόρες και στο τέλος, πιθανόν κάποιες να χαρακτηριστούν ότι είναι άγονες, για τις λεγόμενες άγονες γραμμές, και οι οποίες θα σώζονται πάντα με την παρέμβαση της Πολιτείας.

Για να μην καταλήξουμε εκεί, από τώρα που ξεκινάμε, θα πρέπει να γνωρίζει ο καθένας που θα συμμετέχει σε έναν διαγωνισμό, ότι θα πάρει έργο που θα του αποδίδει περισσότερα, αλλά και έργο που θα το αποδίδει λιγότερα, αυτά όμως πρέπει να είναι πακέτο. Πρέπει να είναι πακέτο και βεβαίως εκεί να είναι ξεκάθαρο τι ακριβώς αναλαμβάνει, όπως επίσης πρέπει να είναι ξεκάθαρο και το κόμιστρο, για να μην ζητάμε κατά τη διάρκεια υλοποίησης της συμφωνίας, αναθεώρηση του κομίστρου είτε γιατί προέκυψαν μαθητικά δρομολόγια είτε οτιδήποτε άλλο. Ο διαγωνισμός πρέπει να είναι καθαρός, να βάζει το πλαίσιο και τους όρους, ούτως ώστε ο καθένας που συμμετέχει να γνωρίζει τι ακριβώς θα αναλάβει και τι ακριβώς θα κερδίσει. Εάν χρειάζονται παρεμβάσεις κάθε τρεις και λίγο, καταλαβαίνετε ότι κάτι δεν πάει καλά και ναι μεν θα έχουμε φύγει τυπικά από τις αναθέσεις από την «πόρτα», αλλά θα έχουμε επιστρέψει στις αναθέσεις από το «παράθυρο» και αυτό δεν θα είναι καθόλου καλό και για τις συγκεκριμένες περιοχές που εξυπηρετούνται, με τον τρόπο που εξυπηρετούνται- με τις αστικές συγκοινωνίες, εννοώ- αλλά ούτε και για εμάς που νομοθετούμε.

Με αυτές τις δύο σημαντικές κατά τη γνώμη μας παρατηρήσεις επί της αρχής και στο πρώτο μέρος και στο δεύτερο, θέλω, κύριε Πρόεδρε να τελειώσω εδώ και να πω ότι σαν Ν.Δ., αφού ακούσουμε αύριο τους φορείς και γι' αυτό επέμεινα και εγώ να έρθουν κάποιοι και από τα υδατοδρόμια, που έχουν γνώση, θα διαμορφώσουμε την οριστική και τελική μας θέση και επί των άρθρων και στο σύνολο του νομοθετήματος. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ κ. Βλάχο, παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να δώσω μερικές διευκρινίσεις και να τις λάβουν υπ' όψη τους οι εκπρόσωποι των υπόλοιπων κομμάτων της Αντιπολίτευσης, πάνω σε αυτά που ειπώθηκαν και από τον εκπρόσωπο του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και τον κοινοβουλευτικό εκπρόσωπο της Ν.Δ., για να μην έχουμε παρανοήσεις. Καταρχάς, να πω ότι είναι καινοτόμος δράση, τουλάχιστον νομοθετική καινοτόμος δράση, γιατί πολύ απλά δεν υπάρχει άλλο θεσμικό πλαίσιο σε καμία χώρα της Ευρώπης.

Να σας πω ότι ήταν πολύμηνη η διαβούλευση με τις Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι καλό να το ξέρουν κι όλες οι πτέρυγες του Κοινοβουλίου, διότι δεν υπήρχε Κανονισμός για την λειτουργία των αεροπλάνων, δηλαδή, για ένα μέσο που στη θάλασσα κινείται με τους κανονισμούς που έχει η ακτοπλοΐα, τα πλοία, ενώ στον αέρα με τους κανονισμούς που διέπουν την αεροπλοΐα. Και αυτό, μέχρι να γίνει κτήμα και γνώση και των Ευρωπαϊκών Διευθύνσεων, υπήρχε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια και καθυστέρηση.

Το δεύτερο, είναι ότι είναι καινοτομία για την ευρύτερη περιοχή, μιας και έχουμε συμφωνήσει με τους Υπουργούς Μεταφορών των Βαλκανικών χωρών, μόλις ψηφιστεί το νομοσχέδιο, να μεταφραστεί με δική μας πρωτοβουλία, της χώρας μας, στα βουλγαρικά, στα ρουμανικά, στα σερβικά, επειδή δεν έχει κυρωθεί ακόμη η συμφωνία με την FYROM, στη γλώσσα της FYROM και στα αλβανικά, προκειμένου να υιοθετηθεί το ίδιο θεσμικό πλαίσιο από τις υπόλοιπες χώρες της βαλκανικής και να έχουμε ένα βαλκανικό δίκτυο υδατοδρομίων.

Είναι πολύ σημαντικό, γιατί ένα από αυτά που προβλέπονται από το σχέδιο νόμου, δεν είναι μόνο στη νησιωτική Ελλάδα τα υδατοδρόμια, αλλά και στις λίμνες. Είναι ένα αίτημα που υπάρχει, κυρίως στην Βόρεια Ελλάδα, στην Ήπειρο, ο Δήμος Ιωαννίνων το έχει βάλει πολύ έντονα και σε άλλες λίμνες και κοντά στην Θεσσαλονίκη. Καταλαβαίνετε, βέβαια, τη σπουδαιότητα που έχει κυρίως για τη Βόρεια Ελλάδα, δηλαδή και από τη Σερβία και από τη Βουλγαρία και από την FYROM, πολλοί, εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι έρχονται στις Σέρρες - μια που βλέπω τον κ. Τζελέπη - στο Κιλκίς, στη Χαλκιδική και στη Θεσσαλονίκη κάθε σαββατοκύριακο, έτσι όπως δείχνει.

Το δεύτερο που έχει σχέση με τα υδατοδρόμια, έχει να κάνει με αυτά που είπε ο κ. Βλάχος. Εδώ δεν επιχειρούμε να ρίξουμε τον ιδιωτικό τομέα ή να μην τον ικανοποιήσουμε, αυτό που επιχειρούμε και το λέω ευθαρσώς, είναι να μην υπάρχει στήσιμο του ποιοι θα κάνουν υδατοδρόμια, να υπάρχουν διαφανείς διαδικασίες ίδιες, με ίδιους όρους για όλους που θέλουν να κάνουν υδατοδρόμια, το ένα είναι αυτό. Το δεύτερο είναι ότι πρέπει να υπάρχει ένας εθνικός σχεδιασμός για τη χωροθέτηση των υδατοδρομίων, επομένως, δεν μπορεί να πούμε ότι θα κάνουμε υδατοδρόμια στην Κω, στο λιμάνι της Κω ή στην Κέφαλο ή και στα δύο λιμάνια και εάν έχουμε μια άδεια ίδρυσης και λειτουργίας και πτωχεύσει ο ιδιώτης ή αν πάρει απόφαση ότι δεν τον συμφέρει να το λειτουργεί, να ψάχνει το νησί και η χώρα, πού αλλού θα κάνει υδατοδρόμιο.

Επομένως, η άδεια ίδρυσης δεν μπορεί να μην είναι σε δημόσιο φορέα. Η άδεια λειτουργίας προβλέπεται και με το σχέδιο νόμου, μπορεί να είναι σε δημόσιο φορέα, σε εταιρία σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή σε ιδιωτικό φορέα, αρκεί να γίνει διαφανέστατη η διαγωνιστική διαδικασία.

Μέχρι τώρα αυτό που υπήρχε ως «εθνικό σπορ» στη χώρα, είναι ότι, όταν είχαμε μια δραστηριότητα, που επενδυτικά ήταν ελκυστική, όπως για παράδειγμα οι ΑΠΕ, τα αιολικά πάρκα ή τα φωτοβολταϊκά, το «σπορ» πολλών εταιρειών και συμπολιτών μας ήταν να βγάζουν τις άδειες και να τις εμπορεύονται, όχι να κάνουν επένδυση. Αυτό ακριβώς θέλουμε να αποφύγουμε και με τα υδατοδρόμια. Το λέω γιατί υπάρχουν 27 άδειες, που έχουν κατατεθεί και είναι σε εκκρεμότητα, οι τρεις από αυτές έχουν εκδοθεί, δεν έχουν γίνει διαγωνιστικές διαδικασίες και θέλω να είμαστε πολύ προσεκτικοί σ’ αυτό. Μάλιστα σ' ένα υδατοδρόμιο, που έχει δοθεί άδεια, έχει γίνει και εταιρεία όπου ιδιώτης κατέχει το 51% και το 49% το Λιμενικό Ταμείο, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία. Πώς γίνεται αυτό; Επίσης, έχουν ενοικιαστεί χώροι έναντι τιμήματος 2.000 ευρώ ή 750 ευρώ το χρόνο ή έχουν δοθεί σε ΙΚΕ, που είναι οι ίδιες εταιρείες που καταθέτουν τους φακέλους για να γίνει η αδειοδότηση.

Αυτό, λοιπόν, είναι ένα πλαίσιο, που υπήρχε στο παρελθόν, το οποίο όχι μόνο δεν προωθούσε τις άδειες των υδατοδρομίων, αλλά πριμοδοτούσε όσους ήθελαν να κάνουν εμπόριο αδειών υδατοδρομίων και όχι να κάνουν υδατοδρόμια. Εάν δείτε τον πίνακα - εάν θέλετε μπορώ να σας τον δώσω - από την καταγραφή που έχει γίνει, υπάρχουν πάρα πολλές άδειες που εκκρεμούν, γιατί δεν έχει υποβληθεί το ασφαλιστήριο που προβλεπόταν. Δεν είναι γραφειοκρατία το ότι δεν έχουν καταθέσει το ασφαλιστήριο που προβλεπόταν.

Αναφορικά με τις αστικές συγκοινωνίες, προβλέπεται να γίνεται ανάθεση μέχρι δύο χρόνια, αλλά προβλέπεται να γίνονται διαγωνισμοί και προβλέπεται να γίνονται διαγωνισμοί ανά γεωγραφική περιοχή με περισσότερους δήμους, όπως ακριβώς το είπατε, κύριε Βλάχο. Γιατί, μπορεί να υπάρχει μια πόλη στην οποία είναι κερδοφόρο το ΚΤΕΛ και μια άλλη δίπλα, που θα κλείσει το ΚΤΕΛ. Άρα, ακριβώς αυτό κάνουμε, να βγαίνουν διαγωνισμοί ευρύτερων περιοχών, ισόρροπα, ώστε να μπορούν να καλύπτονται.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Να το γράψουμε λίγο καλύτερα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να το δούμε, είναι στο άρθρο 45.

Προφανώς, θα κάνει το Υπουργείο τους διαγωνισμούς, όπως κάνει και για τα δημόσια έργα και όλα τα υπόλοιπα, όπως κάνει για τις άγονες γραμμές των αεροπορικών συνδέσεων. Μπορεί όποιος θέλει, η ανεξάρτητη αρχή, η ΡΑΕΜ, όταν λειτουργήσει, να κάνει έλεγχο στο Υπουργείο, εάν κάνει σωστά και διαφανώς τη δουλειά της, όχι σαν αυτό που γινόταν, να φτιάχνουμε ανεξάρτητες αρχές για να υποκαθιστούν το δημόσιο.

Προφανώς, προβλέπεται να είναι θεσμοθετημένη και η κοινωνική πολιτική για το κόμιστρο, όχι τα μαθητικά δρομολόγια, γιατί είναι αρμοδιότητα άλλου Υπουργείου, όμως μπορούμε να έρθουμε σε συνεννόηση, σε συνεργασία - και ήδη έχουμε έρθει - και με το Υπουργείο Εσωτερικών και με το Υπουργείο Παιδείας. Εκεί πρέπει να γίνει ευρύτερη διαβούλευση και έγινε διαβούλευση, έτσι και αλλιώς, με τον αντίστοιχο φορέα που εκπροσωπεί τα αστικά ΚΤΕΛ. Θέλω να πω, ότι έγινε πολύ μεγάλη διαβούλευση, πάνω από δύο μήνες και μεγάλη συζήτηση, πώς πρέπει να αποφύγουμε διάφορες λειτουργίες κάποιων ΚΤΕΛ που ταλαιπωρούν το επιβατικό κοινό, όπως είναι τα ΚΤΕΛ Αττικής.

Επίσης, πρέπει να δούμε διάφορες λειτουργίες μη θεμιτές, γι' αυτό και πρέπει να προβλεφθούν συγκεκριμένες προδιαγραφές, που θα λειτουργούν τα ΚΤΕΛ, δηλαδή να έχουν σύστημα τηλεματικής, ηλεκτρονικό εισιτήριο, να μπορούν να ελέγχονται από τις δημόσιες υπηρεσίες, όπως ελέγχονται και οι αστικές συγκοινωνίες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είκοσι είναι οι φορείς που έχετε καταλήξει. Έχουμε δικαίωμα να καλέσουμε δέκα ή έστω δεκαπέντε, αλλά όχι είκοσι.

Θα πρότεινα, ο Ο.Λ.Θ., ο Ο.Λ.Π., ο Οργανισμός Λιμένα Πατρών, ο Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας και οι Παξοί να μας στείλουν υπομνήματα και όχι να προσκληθούν. Το ίδιο θα μπορούσε να γίνει για την εταιρία Ελληνικά Υδατοδρόμια και την εταιρία Ελληνικά Υδροπλάνα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Κύριε Πρόεδρε, καλό θα ήταν να έρθει κάποιος από τους Οργανισμούς Λιμένων και οι υπόλοιποι να στείλουν υπομνήματα. Το ίδιο να γίνει και για τις δύο εταιρείες, από τις δύο ας έρθει η μία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ας έρθουν από την Κέρκυρα, για να μας πουν πως έκαναν μια εταιρεία χωρίς διαγωνιστική διαδικασία. Ειλικρινά, είναι μία πολύτιμη εμπειρία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Ας έρθει και άλλος ένας Οργανισμός, Θεσσαλονίκης, Πειραιά. Δεν λέω να έρθουν όλοι.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα σας διαβάσω τον κατάλογο των φορέων. Η ΠΟΑΣΥ, η ΚΕΔΕ, η ΕΝΠΕ, ο ΕΟΕΑΝ, ο ΟΣΜΕ, η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου και η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, το ΤΕΕ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Με συγχωρείτε που διακόπτω, αλλά καλούμε την ΕΝΠΕ και καλούμε και δύο Περιφέρειες. Θα μπορούσε η ΕΝΠΕ να πει ποια Περιφέρεια θα στείλει.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου και η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου καλούνται να στείλουν υπομνήματα, όπως και η ΡΑΛ.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Με συγχωρείτε, κ. Πρόεδρε, αλλά διαφωνώ. Δηλαδή, θα βάλουμε τους ιδιώτες, τις επιχειρήσεις και θα αφήσουμε απέξω την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου που έχει πάνω από 100 λιμάνια;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Όχι, εάν εκπροσωπείται από την ΕΝΠΕ.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Επίσης, έχουμε κάνει συνεδριάσεις και με τριάντα φορείς, τώρα για δύο πάνω, δύο κάτω!

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κάνουμε συνεδριάσεις με τριάντα φορείς, όταν τα Υπουργεία και οι Επιτροπές είναι περισσότερες της μιας. Εγώ, δεν έχω καμία αντίρρηση και εάν αποφασίσει ομόφωνα η Επιτροπή, να κληθούν όλοι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Δεν διαφωνώ για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, αλλά να γνωρίζει η ΕΝΠΕ ότι έχουν κληθεί και άλλες δύο Περιφέρειες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επομένως, με ομόφωνη απόφαση καλούνται όλοι. Δεν έχουμε δικαίωμα να παραβιάζουμε τον Κανονισμό, παρά μόνο εάν συμφωνούμε όλοι.

Συνεχίζω με τον κατάλογο των φορέων: Η Ένωση Τουριστικών Επιχειρήσεων, η ΕΛΙΜΕ, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, η ΠΕΠΕΝ, ο Δήμος Ρόδου, ο Δήμος Κω. Τα υπόλοιπα σας τα είπα.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Μάρδας Δημήτριος, Καματερός Ηλίας, Σιμορέλης Χρήστος, Βλάχος Γεώργιος, Τσιάρας Κώστας, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Τζελέπης Μιχάλης, Ζαρούλια Ελένη, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Ψαριανός Γρηγόριος και Γεωργιάδης Μάριος.

 ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ Το λόγο έχει ο κ. Τζελέπης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.)): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μετά από δύο χρόνια διαβούλευσης, συζητάμε σήμερα στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ένα ιδιαίτερα σημαντικό νομοσχέδιο για τη χώρα μας, όπου αφορά θέματα υδατοδρομίων.

Παράλληλα, όμως, έχουν προστεθεί επίσης θέματα αστικών συγκοινωνιών. Έτσι, το παρόν νομοσχέδιο, από 33 άρθρα που ήταν αρχικά στη διαβούλευση, συζητάμε σήμερα σε ένα σύνολο 53 άρθρων. Και μπορεί μεν αυτά τα 20 άρθρα που αφορούν τις συγκοινωνίες να είναι επανακαθορισμός του κανονισμού της Ε.Ε, ωστόσο, αγαπητοί συνάδελφοι της Κυβέρνησης, ο εν λόγω κανονισμός μπορεί να εφαρμοστεί διαφορετικά σε κάθε κράτος μέλος, άρα, δεν πρόκειται για κύρωση πράξης. Τότε για ποιο λόγο αυτά τα 20 άρθρα ενσωματώθηκαν στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια, αφού δεν έχουν περάσει από καμία διαδικασία διαβούλευσης για να δούμε και να εξετάσουμε τα αντίστοιχα σχόλια και τις προτάσεις των φορέων.

Μετά από δύο χρόνια, όπως προανέφερα, η Κυβέρνηση καταθέτει προς συζήτηση σήμερα στην Επιτροπή ένα σημαντικό νομοσχέδιο για τη χώρα μας, γιατί η χώρα μας είναι κατά κύριο λόγο νησιωτική και η διευκόλυνση της δημιουργίας των υδατοδρομίων σίγουρα θα αλλάξει ριζικά τον χάρτη της χώρας μας, κυρίως στο τουριστικό και επενδυτικό τομέα. Τα οφέλη που θα προκύψουν είναι πολλά. Για να προκύψουν όμως και για να λάβουν όλες αυτές οι αλλαγές σάρκα και οστά, ευελπιστούμε ότι το Υπουργείο έχει μεριμνήσει και έχει λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για να προωθηθούν οι απαιτούμενες αλλαγές.

Θα περάσω τώρα στην ανάλυση του νομοσχεδίου και θα αναφερθώ στον βασικό πυρήνα των αρχών του νομοσχεδίου και στη κατ' άρθρον συζήτηση θα τοποθετηθώ πιο αναλυτικά και εμπεριστατωμένα. Διατυπώνουμε ως Δημοκρατική Συμπαράταξη αρκετές ενστάσεις και διαφυλάξεις σε πολλά σημεία του παρόντος νομοσχεδίου.

Αρχικά, θεωρούμε ότι πρέπει να μην υπάρχει ταύτιση των ακτοπλοϊκών γραμμών και των υδατοδρόμων. Θα πρέπει για αυτό, κύριε Υπουργέ, να μεριμνήσετε ώστε να είναι σαφές και να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγχυση και αναστάτωση, όταν το παρόν σχέδιο νόμου ψηφιστεί και γίνει νόμος, πλέον. Να μην υπάρχει ταύτιση των ακτοπλοϊκών γραμμών και των υδατοδρόμων. Υπήρξε πρόβλημα στο λιμάνι της Πάτρας συγκεκριμένα.

Επίσης, όμως, πολλές φορές μας έχετε αποδείξει εμπράκτως ως Κυβέρνηση, όπως και τώρα για ακόμη μια φορά και σε αυτό το νομοσχέδιο, ότι διακρίνεστε για τον έντονο κρατισμό και παρεμβατισμό σας. Για ακόμη μια φορά για την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου εμπλέκεται το κράτος και μάλιστα τροποποιείτε τον προηγούμενο νόμο του 4146, ο οποίος έδινε τη δυνατότητα τόσο στο δημόσιο, όσο και σε ιδιώτες να αποκτήσουν την άδεια ίδρυσης. Έρχεστε σήμερα εσείς εδώ και δίνετε τη δυνατότητα άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου αποκλειστικά σε φορείς του δημόσιου.

Θα σταθώ λιγάκι παραπάνω σ' αυτό το σημείο, γιατί τα προβλήματα της διάταξης αυτής είναι πολλά και πολύ φοβάμαι ότι μελλοντικά θα αποδειχθούν και ανυπέρβλητα, αν ψηφιστεί έως έχει. Η επιφύλαξη της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου αποκλειστικά σε δημόσιους φορείς, επίσης, παρακάμπτει το γεγονός ότι στην παρούσα συγκυρία οι Οργανισμοί των δύο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες. Ακόμα, αρκετές μαρίνες βρίσκονται σε διαδικασία παραχώρησης σε ιδιώτες. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι αρκετά λιμάνια και μαρίνες που προσφέρονται για τη δημιουργία κόμβου εξυπηρέτησης ενός ή περισσοτέρων δικτύων υδατοδρομίων στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας ιδιαίτερα, αλλά και σε λοιπούς τουριστικούς προορισμούς, πρακτικά αποκλείονται από οποιοδήποτε σχεδιασμό δικτύου υδατοδρομίου, με όσα αυτό συνεπάγεται για τη βιωσιμότητα κάθε σχετικού εγχειρήματος και την προσέλκυση επενδυτών.

Επιπροσθέτως, η διάταξη αυτή δημιουργεί περαιτέρω ζητήματα για την περίπτωση παραχώρησης σε ιδιώτες και άλλων λιμένων της χώρας. Αφενός, η τυχόν εκ των υστέρων παραχώρησή τους σε ιδιώτες δημιουργεί ασάφεια ως προς την τύχη του υδατοδρομίου, αν υπάρχει, αν αυτό θα έχει στο μεταξύ ιδρυθεί, συνιδιοκτησία Οργανισμού Λιμένος. Αφετέρου, η παραχώρηση τους πριν την ίδρυση υδατοδρομίου, απομειώνει την αξία τους, αφού ο παραχωρησιούχος δεν θα μπορεί να ιδρύσει ο ίδιος υδατοδρόμιο.

Πραγματικά διερωτώμαι, για ποιο λόγο προωθείτε τέτοιες αλλαγές στο θέμα της ιδιοκτησίας; Ο προηγούμενος νόμος έδινε ξεκάθαρα τη δυνατότητα επιλογής, δημόσιο ή ιδιωτικό. Μήπως τελικά αυτό που επιχειρείτε είναι να διώξετε οποιαδήποτε νέα επένδυση στη χώρα;

 Επίσης, ένα ακόμη σημείο που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής. Δημόσιοι φορείς χωρίς στελέχωση, χωρίς οικονομική δυνατότητα, με διοικητική ανεπάρκεια, πώς θα εξασφαλίσουν άδεια σύνδεσης και θα κατασκευάσουν υδατοδρόμια, όταν πρόσφατα η κυβέρνηση ζήτησε και πάλι τη μεταφορά των ελάχιστων αποθεματικών τους στην Τράπεζα της Ελλάδος και τώρα τους καλεί να επενδύσουν με δημόσιο χρήμα που δεν διαθέτουν.

 Βάσει της κείμενης νομοθεσίας, επίσης, προκύπτει ότι το δημόσιο σε ό,τι αφορά τις παραχωρήσεις σε ιδιωτικό φορέα σε ζώνες λιμένων είναι απόλυτα εξασφαλισμένο και δεν χρειάζεται να το αναφέρω. Γιατί να συμμετέχει το δημόσιο πλειοψηφικά σε ιδιωτικό φορέα προκειμένου αυτός να αποκτήσει την άδεια ίδρυσης, αφού μέσω της διαδικασίας παραχώρησης προς τον ιδιώτη το δημόσιο έχει τον απόλυτο έλεγχο, επαυξάνει την περιουσία του και μπορεί να ανακαλέσει την παραχώρηση, εάν κάτι τέτοιο απαιτηθεί; Γιατί το δημόσιο επίσης, να δαπανήσει χρήματα για την κατασκευή υδατοδρομίων, ειδικά τώρα που η χώρα αναζητά τη στοιχειώδη χρηματοδότηση για να καλύψει τις απόλυτα βασικές της λειτουργίες, ενώ οι κοινωνικές και προνοιακές ανάγκες του πληθυσμού δεν ικανοποιούνται;

 Επιπλέον, ιδιαίτερα προβληματική είναι η διατύπωση της διάταξης για την άδεια λειτουργίας, η οποία δεν προβλέπει τι ισχύει σε περίπτωση κατά την οποία εταίροι της ΕΠΕ ή της ΙΚΕ είναι νομικά ή και νομικά πρόσωπα και όχι φυσικά ή όχι μόνο φυσικά πρόσωπα. Σε περίπτωση δε εταίρων που είναι εταιρείες με πολυμετοχική σύνθεση ή εισηγμένες σε χρηματιστήριο, είναι προφανές ότι αναλογική εφαρμογή της διάταξης, όπως έχει διατυπωθεί, συνυπεύθυνα τα φυσικά πρόσωπα που κατέχουν τις μετοχές ή τα μερίδια των νομικών προσώπων, θα είναι δύσκολο να εφαρμοστεί.

 Θα ήθελα, επίσης, να αναφερθώ και στο αμεταβίβαστο της άδειας λειτουργίας. Η συγκεκριμένη διάταξη φαίνεται επίσης να αποκλείει την περίπτωση δραστηριοποίησης στον τομέα των υδατοδρομίων εταιρειών εισηγμένων σε χρηματιστήρια. Με αυτό τον τρόπο, λοιπόν, αποκλείεται ένας μεγάλος αριθμός υποψηφίων επενδυτών και πολύ φοβάμαι ότι με τον τρόπο που είναι διατυπωμένη η εν λόγω διάταξη, η άδεια λειτουργίας θα αποτελεί μονοπώλιο και προνόμιο ολίγων.

 Τέλος, για το άρθρο 27 παράγραφος 2 γ, ζητάμε και εμείς την κατάργηση της εν λόγω παραγράφου. Σε μια νησιωτική χώρα όπως η Ελλάδα, όπου τα υδάτινα σημεία προσγείωσης μπορεί να είναι άπειρα, ένας τέτοιος περιορισμός θα δημιουργήσει σημαντικά εμπόδια χωρίς να λύνει προβλήματα. Με τον παραπάνω όρο σε ισχύ μειώνεται επίσης η βιωσιμότητα των πτήσεων από και προς υδάτινα πεδία, μειώνοντας την υποστήριξη του τουρισμού. Εφόσον κοινός στόχος είναι η ανάπτυξη της αγοράς των υδροπλάνων, θα πρέπει να αρθούν όλα τα εμπόδια καταργώντας τη συγκεκριμένη διάταξη που προανέφερα.

 Ως προς τις ρυθμίσεις των αστικών οδικών μεταφορών, πρόκειται για τον επανακαθορισμό του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης μεταφορικού έργου των δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών στο πλαίσιο της ενωσιακής νομοθεσίας, Κανονισμός 1370/2007. Εδώ, όπως προανέφερα και στην αρχή της τοποθέτησής μου, δεν πρόκειται για μια απλή πράξη κύρωσης που θα πρέπει τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν καθολικά και συνολικά, οπότε θα έπρεπε να έχει προηγηθεί η διαβούλευση και η επεξεργασία. Γι' αυτό για το κομμάτι αυτό των οδικών μεταφορών θα περιμένουμε να ακούσουμε και τους αρμόδιους φορείς που θα τοποθετηθούν στην Επιτροπή, όπως ορίστηκε, αύριο.

 Κλείνοντας θα ήθελα να πω ότι το νομοσχέδιο αυτό για να είναι αποτελεσματικό και να ευδοκιμήσει χρειάζεται ένα ευνοϊκό επενδυτικό περιβάλλον και την αποσύνδεσή του από τον έντονο κρατισμό τον οποίο προωθείτε με κάθε τρόπο και κάθε μέσο στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Τα υδατοδρόμια μπορούν να αποτελέσουν ένα καλό σημείο εκκίνησης των ιδιωτικών επενδυτικών πρωτοβουλιών που τόσο ανάγκη έχει σήμερα η χώρα μας. Εσείς, με τη δική σας παρέμβαση, πάτε πάλι να αποθαρρύνετε το οποιοδήποτε φιλικό κλίμα πάει να διαμορφωθεί προς αυτή την κατεύθυνση. Προσέξτε όμως, γιατί οι ευκαιρίες είναι πλέον λίγες, μην πω μετρημένες πια στα δάχτυλα του ενός χεριού.

 Η Δημοκρατική Συμπαράταξη, ως παράταξη ευθύνης, δεν μπορεί να πάει κόντρα και απέναντι σε μια πρωτοβουλία που θα ενισχύσει αναπτυξιακά και τουριστικά τη χώρα μας. Επιφυλασσόμεθα να τοποθετηθούμε επί της αρχής και θα τοποθετηθούμε, αφού ακούσουμε πρώτα τους φορείς και μετά θα τοποθετηθούμε συνολικά και επί των άρθρων και επί της αρχής.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ο Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή, η τρίτη πολιτική δύναμη της χώρας, όπου έχει ψηφισθεί πάνω από μισό εκατομμύριο ψηφοφόρων, αλλά μια κλίκα του κλεπτοκρατικού τόξου έχει φροντίσει να εξαφανίσει με σταλινοφασιστικές διαδικασίες από τη δημόσια ζωή της χώρας, έχει να πει τα ακόλουθα σε ό,τι αφορά στο σχέδιο νόμου για θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις.

Συνεχίζοντας την ολέθρια για τα εθνικά και οικονομικά συμφέροντα του ελληνικού λαού νεομνημονιακή και όχι φυσικά μεταμνημονιακή πολιτική σας, εσείς οι δήθεν επαναστάτες ενάντια στο κεφάλαιο και στην καταπίεση των λαών φέρνετε προς ψήφιση στη Βουλή άλλο ένα νομοσχέδιο νεοφιλελεύθερης και απολύτου καπιταλιστικής κοπής, εξυπηρετώντας πλήρως και ολοκληρωτικά τις προσταγές των υπερατλαντικών και μη αφεντάδων σας. Τα ως άνω γίνονται αμέσως αντιληπτά μόλις εντρυφήσουμε στις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου.

Στο πρώτο από τα τρία μέρη του νομοσχεδίου προβλέπεται η δυνατότητα αδειοδότησης για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί των υδάτινων επιφανειών (υδατοδρομίων) καταργώντας τον παλαιότερο νόμο 4146/2013 πράγμα που δείχνει, ότι συνεχίζετε συν τοις άλλοις και τη μεταπολιτευτική τακτική της συνεχούς αντικατάστασης νόμων άλλων κυβερνήσεων με νομοσχέδια που είναι στα μέτρα των δικών σας ιδεοληψιών και προς το μεγαλύτερο συμφέρον των αφεντικών σας.

Το νομοσχέδιο φυσικά περιέχει και ορθές διατάξεις στο βαθμό που αφορούν τα τεχνικά ζητήματα και τα ζητήματα υποδομών για τη λειτουργία υδατοδρομίων. Ωστόσο, έρχεται σε πλήρη αντίθεση με το συμφέρον του ελληνικού λαού, όπως θα καταδείξουμε στη συνέχεια. Έτσι, ορθά προβλέπεται ότι θα πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές σε λιμενικές και κτιριακές εγκαταστάσεις, προκειμένου να λειτουργούν τα υδατοδρόμια με τον βέλτιστο και ασφαλέστερο τρόπο. Το ότι προβλέπεται διαχωρισμός επιβατών εντός και εκτός Σένγκεν στα υδατοδρόμια εισόδου - εξόδου μου προκαλεί κλαυσίγελο. Αφού δεν είσαστε ικανοί ή μάλλον δεν θέλετε να αντιμετωπίσετε τις λαθρομεταναστευτικές ροές προς τη χώρα μας ο διαχωρισμός των επιβατών εντός και εκτός Σένγκεν σας μάρανε! Προβλέπεται και ως προς το σημείο αυτό ορθά, ότι η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου χορηγείται μόνο σε δημόσιο φορέα ή και σε Ο.Τ.Α. με κοινή απόφαση των αρμόδιων Υπουργών. Επίσης, ορθά προβλέπετε, ότι με την άδεια μόνον ίδρυσης υδατοδρομίου δεν επιτρέπεται η λειτουργία του χωρίς την απαραίτητη άδεια λειτουργίας.

Στη συνέχεια, όμως, αφού διαχωρίζετε πλέον την άδεια ίδρυσης από την άδεια λειτουργίας, κατά τη γνωστή μέθοδο του σαλαμιού, δίνετε τη δυνατότητα να χορηγηθούν οι άδειες λειτουργίας όχι μόνο σε δημόσιους φορείς, όπως Λιμενικά Ταμεία ή Οργανισμούς Λιμένος που και αυτούς τους ξεπουλήσατε ή Ο.Τ.Α., αλλά και σε ιδιώτες με το πρόσχημα της επενδυτικής ευελιξίας και της προσέλκυσης επενδυτών, καθώς και την προώθηση συνεργιών τύπου ΣΔΙΤ (Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα) και μάλιστα αυτό σε Δημόσιους και Ιδιωτικούς Φορείς και Φυσικά Πρόσωπα που έχουν έδρα τους την Ελλάδα ή την Ε.Ε..

Ουσιαστικά πρόκειται για ένα εκ των προτέρων ξεπούλημα των αδειών λειτουργίας των υδατοδρομίων σε ιδιώτες κεφαλαιοκράτες, γιατί εκεί είναι το οικονομικό συμφέρον. Όπως επίσης, ρητά αναφέρεται το γεγονός του ξεπουλήματος, τονίζεται από τη διάταξη που προβλέπει την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων από το δημόσιο, μόνο, εφόσον δεν υπάρχει άλλος ενδιαφερόμενος φορέας, κοινώς τα «φιλέτα» θα τα πάρουν οι ιδιώτες και τις άγονες γραμμές το Δημόσιο.

Αυτό ακριβώς επιβεβαίωσε -με την παράτυπη παρέμβαση του Υπουργού ως προς τον κανονισμό λειτουργίας της Επιτροπής, διότι δεν επιτρέπεται να παρεμβάλλεται ο Υπουργός, μιλάει στο τέλος, αλλά ήθελε να σηκωθεί να φύγει, τον ενδιέφερε μόνο τι θα πει η Ν.Δ. και το κόμμα του- και ο ίδιος ο υπουργός στην παρέμβαση που έκανε.

Οι άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των υδατοδρομίων θα χορηγούνται από το Τμήμα Εναέριων Μεταφορών της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, πράγμα που σημαίνει ότι θα έχετε κεντρική διαχείριση στο θέμα του ξεπουλήματος των αδειών λειτουργίας τους. Το δε παράβολο των 2.500 ευρώ που καταβάλλεται για την εξέταση φακέλου αδειοδότησης και των 500 ευρώ για την διεξαγωγή νέων επιθεωρήσεων, καθώς και τα πρόστιμα για τις παραβάσεις ύψους, επίσης, 2.500 ευρώ, αποτελούν «καραμέλες» για τα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα της διαπλοκής.

Ιδρύεται, επίσης, Επιτροπή Υδατοδρομίων, λες και δεν μπορούν να εποπτεύονται τα θέματα αυτά από υφιστάμενες επιτροπές, για να βολέψετε κι άλλους ημέτερους ενόψει των εκλογών.

Η δυνατότητα διαμόρφωσης των τιμολογίων χωρίς περιορισμούς από Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου για εξασφάλιση της βιωσιμότητας τους αποτελεί μια καθαρά νεοφιλελεύθερη επιλογή, που είναι σαφές ότι θα δημιουργήσει τη δημιουργία καρτέλ και στο τομέα αυτό, όπως και στις τηλεπικοινωνίες, στην ενέργεια, στα καύσιμα και στα τρόφιμα, όπου ο δήθεν ελεύθερος ανταγωνισμός δεν επέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα, αλλά μάλλον τα αντίθετα με αθρόες αυξήσεις τιμολογίων.

Στους ναύλους, επίσης, επιβάλλεται ύψος 5% υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών δήθεν για τη χρηματοδότηση κατασκευής υδατοδρομίων, τα ηλεκτρικά συστήματα και τον εξοπλισμό των υπηρεσιών, καθώς και την επιδότηση γραμμών υδροπλάνων σε προορισμούς απομακρυσμένων νησιών ή περιορισμένης επιβατικής κίνησης. Δηλαδή, όχι μόνο θα εκμεταλλεύονται κατά το δοκούν οι ιδιότητες τα υδατοδρόμια και τις πτήσεις, αλλά θα επιδοτούνται κιόλας από το κράτος. Αυτό μας λέτε με λίγα λόγια.

Για την υποχρέωση κατάλληλης εκπαίδευσης του προσωπικού των υδατοδρομίων φυσικά και δεν μπορεί να έχει κανείς αντίρρηση, είναι κάτι το αυτονόητο. Επίσης, θέματα ορισμού υδάτινων πεδίων από το Πολεμικό Ναυτικό και οι υποχρεώσεις του κυβερνήτη αεροσκάφους, καθώς και λοιπά θέματα ασφαλείας και το προβλεπόμενο ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης αδειών υδατοδρομίων, επίσης, για εμάς είναι αυτονόητα και ορθό να ορίζονται ρητά.

 Είναι σαφές ότι οι ανάγκες υποδομών για τα υδατοδρόμια έχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των συμβατικών αεροδρομίων που απαιτούν δαπανηρές υποδομές, όμως, εντύπωση προκαλεί ότι στην Αιτιολογική Έκθεση εκθειάζονται τα υδατοδρόμια πρωτίστως ως δυνατότητα ενίσχυσης του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας και όχι τόσο ως ενίσχυση της νησιωτικότητα και για την άρση της απομόνωσης καθ’ όλη τη διάρκεια του χρόνου, τη διασύνδεση απομακρυσμένων χωρίς ή με ελάχιστες εναλλακτικές μεταφορικές υποδομές με τα αστικά κέντρα κ.λπ. για ανάγκες επείγουσας και έκτακτης ανάγκης μεταφοράς αγαθών και επιβατών. Το τελευταίο απ' ό,τι φαίνεται έρχεται σε δεύτερη μοίρα προϊδεάζοντας μας για το τι μέλλει γενέσθαι.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχέδιου περιλαμβάνονται διατάξεις που επανακαθορίζουν το θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης μεταφορικού έργου των δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας και αφορούν τις αστικές, αλλά κυρίως τις υπεραστικές συγκοινωνίες. Συγκεκριμένα, προβλέπει τις διαδικασίες επιλογής των σχημάτων που θα της παρέχουν, καθώς και το τρόπο λειτουργίας τους με βάση κοινοτικές οδηγίες. Πρακτικά, παρέχεται η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης αντί εκπόνησης διαγωνισμού έργου αστικών συγκοινωνιών, ΚΤΕΛ, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Επίσης, προβλέπεται και η λήψη έκτακτων μέτρων, όπως η ανάθεση των δημοσίων αστικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό σε τρίτο. Αυτό προβλέπεται με τη δικαιολογία της συνεχούς ομαλής και απρόσκοπτης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, αλλά στην ουσία ενισχύει την αδιαφάνεια στο τομέα των μεταφορών και προϊδεάζει στην εξυπηρέτηση ημετέρων οικονομικών συμφερόντων.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος του νομοσχεδίου, τροποποιούνται διατάξεις του ν. 4233/2014, σχετικά με τη λειτουργία της εθνικής αρχής συντονισμού πτήσεως. Αυξάνεται η θητεία των μελών της επιτροπής σε πενταετή από τριετή και αυξάνεται από 15 σε 23 ο αριθμός των εργαζομένων που ασχολούνται στην αρχή με σχέση εξαρτημένης εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και από 1 σε 2 ο αριθμός των νομικών συμβούλων της αρχής. Η δε πρόσληψή τους γίνεται χωρίς να απαιτείται εγκριτική απόφαση της επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006. Αν αυτό δεν σημαίνει βόλεμα δικών σας ανθρώπων ενόψει των επερχόμενων εκλογών, τότε τι σημαίνει;

Επειδή το νομοσχέδιο διακατέχεται μεν από μια σειρά ορθών διατάξεων που αφορούν όμως μόνο το τεχνικό σχέδιο της λειτουργίας των υδατοδρομίων, αλλά επί της αρχής εξυπηρετεί όχι το συμφέρον του δημόσιου και του ελληνικού λαού, αλλά των μεγάλων οικονομικών συμφερόντων εντός και εκτός Ελλάδος, για το λόγο αυτό επί της Αρχής του νομοσχεδίου δηλώνουμε ότι το καταψηφίζουμε. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ( Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και Κύριοι βουλευτές, επειδή η δημοκρατία οφείλει και πρέπει να είναι και είναι μεγαλόκαρδη και ανεκτική, αλλά ηλίθια και αφελής δεν είναι, αισθάνομαι την ανάγκη να αποσαφηνίσω ότι η ιστορική πείρα οδυνηρή και αιματοβαμμένη στην Ευρώπη, έχει γνωρίσει την άνοδο του ναζισμού, του εθνικοσοσιαλισμού, ακριβώς με ακραία αντικαπιταλιστική ρητορική από τον Χίτλερ και από όλους τους ναζί. Δεν είναι καινούργιο το φαινόμενο οι φασίστες να εμφανίζονται ως αντικαπιταλιστές .

Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΝΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Έτσι είναι, απλώς χρησιμοποιούν το λαϊκισμό για να ξεγελάνε μάζες.

Στο νομοσχέδιο, υδατοδρόμια λοιπόν. Είναι ένα νομοσχέδιο που εντάσσεται στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, που θα προωθηθούν μεγάλα κατασκευαστικά έργα, που θα ακριβοπληρώσει ο λαός. Αφορούν και προορίζονται κυρίως στο να διευκολύνουν τις μεταφορές εμπορευμάτων και να προσελκύσουν νέες κερδοφόρες επενδύσεις για το κεφάλαιο. Εντάσσεται στο μεγάλο όγκο έργων υποδομών που θα κινητοποιήσει τα επόμενα χρόνια τεράστιους οικονομικούς πόρους, προκαλώντας ευφορία και μεγάλες προσδοκίες για κερδοφόρα στα μονοπώλια των κατασκευών και όχι μόνο. Φυσικά σε καμία περίπτωση δεν μπαίνουν σε προτεραιότητα οι ανάγκες για φτηνές, απρόσκοπτες, σύγχρονες, ασφαλείς με 360 μέρες το χρόνο μεταφορές που θα καλύπτουν λαϊκές ανάγκες, αλλά καλύπτονται μόνο ανάγκες του κεφαλαίου.

Συνεχίζονται λοιπόν τα έργα υποδομών με τη μορφή των ΣΔΙΤ, καθώς και η πορεία της παραπέρα απελευθέρωσης των χερσαίων μεταφορών, σύμφωνα με τη στρατηγική της Ε.Ε., που στοχεύει στην εξασφάλιση νέων κερδοφόρων πεδίων για τους επιχειρηματικούς ομίλους. Ταυτόχρονα υλοποιούνται και οι νέες απαιτήσεις, κυρίως των μεγαλοξενοδόχων, που δημιουργεί η αύξηση της τουριστικής βιομηχανίας.

 Βεβαίως όλο αυτό εντάσσεται στις προσπάθειες που καταβάλλει η Κυβέρνηση για λογαριασμό των συμφερόντων της αστικής τάξης για την ανάδειξη της χώρας σε διαμετακομιστικό κόμβο. Αυτό οφείλεται καθαρά και φαίνεται, αφού διατηρεί αλώβητα όλα τα αντιλαϊκά νομοθετήματα της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τα τροποποιεί μόνο στην κατεύθυνση εξυπηρέτησης των σύγχρονων αναγκών των επιχειρηματικών ομίλων, ντόπιων και ξένων, ώστε να επενδύσουν λιμνάζοντα κεφάλαια σε κρατική περιουσία που θα εξασφαλίζει σίγουρη κερδοφορία.

Συνεπώς, το παρόν νομοσχέδιο κινείται στις ράγες της αντιλαϊκής κυβερνητικής πολιτικής. Διασφαλίζει νέα κέρδη στο κεφάλαιο από την περαιτέρω απελευθέρωση στον τομέα των μεταφορών και αφαιρεί κρατική περιουσία που ανήκει στον λαό και τις ανάγκες του. Ας πούμε στο πρώτο μέρος που αφορά την λειτουργία των υδατοδρομίων, δίνονται λύσεις σε ότι ακριβώς ζητάει ο επενδυτής, βέβαια πέρα από τις επιδοτήσεις, τζάμπα χρήμα που παίρνει στην τσέπη του. Φθάνετε στο σημείο όχι μόνο να υποβαθμίσετε την κατάθεση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεις για την αδειοδότηση λειτουργίας υδατοδρομίων, αλλά την εξαφανίζετε στην κυριολεξία, δεν υπάρχει. Όμως, τι καινούργιο βάζετε και τι διευκολύνσεις γίνονται; Τι πρόβλημα είχαν οι κεφαλαιοκράτες; Δεν διέθεταν κεφάλαια για την έκδοση ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων. Προτιμούν να βρίσκουν έτοιμες υποδομές που να έχει κατασκευάσει το κράτος από τα λεφτά του λαού για να μην έχει έξοδα συντήρησης και έτσι να αποκτά περισσότερα γρηγορότερα και εξασφαλισμένα κέρδη. Μήπως το ίδιο δεν έγινε με τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, με την ΕΥΔΑΠ που ετοιμάζετε κοκ; Εκσυγχρονίζονται και μετά ιδιωτικοποιούνται.

Ταυτόχρονα δίνονται στον νέο επενδυτή και επιδοτήσεις. Μήπως η COSCO δεν πήρε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ ως επιδότηση και από την δική σας την κυβέρνηση. Τι γίνεται λοιπόν με το παρόν νομοσχέδιο; Διαχωρίζεται η διαδικασία αδειοδότησης στα δύο στάδια, ώστε ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, εφόσον το επιθυμεί, να διαφοροποιείται από τον κάτοχο άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης του υδατοδρομίου. Φυσικά αυτή η λύση εξυπηρετεί και το κατασκευαστικό κεφάλαιο, αφού με την μορφή των ΣΔΙΤ φτιάχνονται υποδομές που επιθυμεί το κεφάλαιο και θέλουν να βρουν έτοιμες οι εν δυνάμει επενδυτές της εκμετάλλευσης και λειτουργίας υδατοδρομίου. Υποδομές όμως για αντιπλημμυρικά έργα δεν φτιάχνονται, γιατί αυτά αφορούν λαϊκές ανάγκες και δεν αφήνουν κέρδη στους καπιταλιστές.

Έτσι είναι για τους επιχειρηματικούς ομίλους βρίσκετε και προωθείτε απλούστερες ευέλικτες και ρεαλιστικές διαδικασίες που διευκολύνουν και επιταχύνουν την κερδοφορία τους και γι’ αυτό ξεκαθαρίζετε από την αρχή ότι η άδεια ίδρυσης εκδίδεται υποχρεωτικά στο όνομα ΟΤΑ ή λιμενικού ταμείου ή Οργανισμού Λιμένος ή φορέα ή υπηρεσία του δημοσίου ή του ευρύτερου δημοσίου. Αυτό είναι εξυπηρέτηση του κεφαλαίου, γι’ αυτόν που θα έχει τη λειτουργία εκμετάλλευσης του υδατοδρομίου και όχι γραφειοκρατικό εμπόδιο, όπως ισχυρίζεται ο Εισηγητής της ΝΔ και του ΚΙΝΑΛ.

Εξάλλου να πω και κάτι και αυτό δείτε το σε όλες τις μορφές ιδιωτικοποιήσεων. Η τάση του κεφαλαίου δεν είναι η αγορά ιδιοκτησίας αλλά η πολύχρονη πολυετής ενοικίαση γιατί αφενός είναι πολύ πιο φθηνό και θα το εκμεταλλευτεί μέχρι την πεπαλαίωση των υποδομών. Αυτός είναι ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής, αυτόν εξυπηρετούν και τα νομοθετήματα των αστικών κυβερνήσεων.

Εδώ, μέχρι και στο θέμα του περιβάλλοντος, σε αυτούς τους επιχειρηματικούς ομίλους για τα υδατοδρόμια ήταν η απαίτηση περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την λειτουργία των υδατοδρομίων. Τι κάνετε λοιπόν σε αυτό το νομοσχέδιο; Με άλλοθι ότι είναι μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία, εξαφανίζεται η απαίτηση της περιβαλλοντικής μελέτης επιπτώσεων για την χορήγηση της άδειας. Αυτή είναι η πολιτική σας, όπως και των προηγούμενων. Βάζετε τα κέρδη πάνω από τις ανάγκες των ανθρώπων. Είναι νόμιμος αυτός ο ένας που για την μεγιστοποίηση του κέρδους του μπορεί να καταστρέφει ότι ανήκει στους πολλούς και στις επόμενες γενιές. Βέβαια να πω ότι η δρομολόγηση των υδροπλάνων προς διάφορους προορισμούς σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αντικαταστήσουν τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά είναι πάντα συμπληρωματικά και γι’ αυτό προηγείται η διασφάλιση προς όλα τα νησιά και μεταξύ των νησιών η ανάπτυξη επαρκών και φθηνών θαλάσσιων συγκοινωνιών.

Συνεπώς, το θέμα των υδατοδρομίων δεν αφορά τις ανάγκες των νησιωτών, για την απρόσκοπτη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους, αλλά μια ακόμη μεγάλη μπίζνα για τους επιχειρηματικούς ομίλους που θα επιδοτηθούν, μάλιστα, από κοινοτικά προγράμματα και τον κρατικό προϋπολογισμό. Ακόμη, δίνεται η δυνατότητα τα τιμολόγια υπηρεσιών του υδατοδρομίου προς τα υδροπλάνα να μην περιορίζονται από Κοινή Υπουργική Απόφαση αλλά να καθορίζονται από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, δηλαδή από τον ιδιώτη, ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των υδατοδρομίων, σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς.

Αυτό εσείς το λέτε καινοτόμες επενδυτικές ευκαιρίες με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές. Αυτή είναι η ανάπτυξη που προπαγανδίζετε, δεν αφορά τα λαϊκά στρώματα, είναι ανάπτυξη των κερδών για το κεφάλαιο, με το τσάκισμα του βιοτικού επιπέδου του λαού. Δίνετε γη και ύδωρ στους κεφαλαιοκράτες, διασφαλίζοντας τα κέρδη των μονοπωλιακών ομίλων και από την άλλη, εξασφαλίζετε φτώχεια στο λαό.

Στο όνομα προσέλκυσης επενδύσεων και αυτή η Κυβέρνηση, ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – ΑΝ.ΕΛΛ., όπως και οι προηγούμενες, Ν.Δ. και ΠΑ.ΣΟ.Κ., τσακίζετε εργατικά δικαιώματα, υπονομεύετε μέχρι και το δικαίωμα στην απεργία και την κυριακάτικη αργία και δίνετε προκλητικά προνόμια και φοροελαφρύνσεις στους επενδυτικές. Ανταγωνίζεστε μάλιστα μεταξύ σας, την ώρα που προχωράει ακάθεκτη σε φοροεπιδρομή ενάντια στα λαϊκά στρώματα η κυβερνητική πολιτική. Ταυτόχρονα, διευκολύνεται η παραχώρηση δημόσιας γης, παραλιών, αιγιαλού και καταργούνται ακόμη και οι υποτυπώδεις περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος.

Σε ό,τι αφορά το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου και εδώ ενισχύεται το αντιλαϊκό θεσμικό πλαίσιο των αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, στο πλαίσιο εφαρμογής της ευρωενωσιακής νομοθεσίας, διευρύνοντας ακόμη περισσότερο την είσοδο κοινοπραξιών ιδιωτικών επιχειρηματικών ομίλων και δημοτικών επιχειρήσεων με συμπράξεις του δημοσίου - ΣΔΙΤ. Ουσιαστικά προωθείτε την πλήρη ανάπτυξη της επιχειρηματικής δράσης με κριτήριο το κέρδος, αυξάνοντας τα βάρη για την εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα.

Χρησιμοποιείτε, μάλιστα, ως πρόσχημα τη διασφάλιση της συνεχούς παροχής αστικών μεταφορών επιβατών, εξασφαλίζοντας κάθε φορά στον αρμόδιο υπουργό, ώστε να έχει τη δυνατότητα να προβεί σε προκήρυξη διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης παραχώρησης σε ιδιωτικές εταιρίες δημόσιας, αστικής, οδικής μεταφοράς επιβατών.

Αν και στο νομοσχέδιο προσδιορίζεται ότι οι διατάξεις του αφορούν 34 πόλεις της Ελλάδος, στις οποίες δε συμπεριλαμβάνονται οι επιβατικές αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ωστόσο, είναι προφανές ότι προωθείται παραπέρα η ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, με χτύπημα των εργατικών δικαιωμάτων στον κλάδο και αύξηση του κομίστρου για τη λαϊκή οικογένεια, ώστε να υπάρχει μεγιστοποίηση της καπιταλιστικής κερδοφορίας.

Ακόμη, υπάρχει δυνατότητα, αυτή που περιγράφεται στο άρθρο 55, ότι «ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, σε περίπτωση διακοπής μεταφοράς επιβατών σε όλο το δίκτυο δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή του επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, ο Υπουργός έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει έκτακτα μέτρα», δηλαδή «προκήρυξη διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης παραχώρησης δημόσιας αστικής οδικής μεταφοράς επιβατών ή η απευθείας ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας, σε περίπτωση που δεν ευδοκιμήσει ο διαγωνισμός».

Μάλιστα, σε κάθε περίπτωση, ο πάροχος που θα αναδεικνύεται θα αποζημιώνεται, δηλαδή, θα του προσφέρεται «ζεστό χρήμα», το ύψος του οποίου θα καθορίζεται από τον Υπουργό, ενώ ως κριτήρια θα λαμβάνονται οι χιλιομετρικές αποστάσεις, ο πληθυσμός και άλλα.

Από τον Υπουργό θα καθορίζεται και το χρονικό διάστημα της ανάθεσης, ενώ στον κανονισμό προτείνεται ο χρόνος της ανάθεσης να είναι όσο το δυνατόν γίνεται μεγαλύτερος, για να είναι ελκυστικός για τις επιχειρήσεις. Δηλαδή, η παραπέρα ιδιωτικοποίηση των δημόσιων συγκοινωνιών σε όλο του το μεγαλείο.

Εμείς δεν συμφωνούμε. Καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο. Το ΚΚΕ θεωρεί σαν λύση που συμφέρει την πλειοψηφία, ότι για την αντιμετώπιση των πραγματικών αναγκών μετακίνησης του λαού σε όλη την επικράτεια αστικό, υπεραστικό δίκτυο είναι η δημιουργία ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών με κεντρικό σχεδιασμό, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες μετακίνησης και όχι με γνώμονα την κερδοφορία των κοινοπραξιών και των επιχειρηματικών ομίλων, αλλά λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες ανάγκες της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων.

Σχεδιασμός, βεβαίως, που θα περιλαμβάνει τη μετακίνηση του πληθυσμού για την εργασία, για το σχολείο, για την αναψυχή, για τη διασκέδαση και που θα καλύπτει τις ανάγκες σε όλη τη διάρκεια του έτους. Ενιαίος φορέας, λοιπόν, που θα αξιοποιεί όλο το στόλο οχημάτων που διαθέτει η χώρα, τουριστικά, υπεραστικά, ημιαστικά, αστικά κ.λπ., ενταγμένα σε ενιαίο αλληλοσυμπληρούμενο δίκτυο τοπικό, περιφερειακό, εθνικό. Αξιοποίηση των υποδομών κατασκευής και συντήρησης βαρέων οχημάτων, ώστε να γίνεται και συνεχής ανανέωση του τροχαίου υλικού. Έτσι ικανοποιούνται οι λαϊκές ανάγκες, αλλά και η αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού. Συνεπώς, καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων ο κ. Κωνσταντίνος Κατσίκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αποτελείται από 3 μέρη και 53 συνολικά άρθρα, έρχεται να επανακαθορίσει το θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης, ίδρυσης και λειτουργίας των υδατοδρομίων ανά την επικράτεια, με στόχο την απεμπλοκή από τις χρονοβόρες διαδικασίες, την απελευθέρωση των επενδυτικών σχεδίων ανάπτυξης των τουριστικών προορισμών, καθώς και τη διεύρυνση των μέσων διασύνδεσης των απομακρυσμένων περιοχών της Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα.

Η ίδρυση και λειτουργία ενός πανελλαδικού δικτύου υδατοδρομίων αποτελεί μια καινοτόμα επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές, τόσο σε τοπικό επίπεδο, όσο και σε εθνικό, τη στιγμή μάλιστα που η τεράστια ακτογραμμή, τα νησιά, οι βραχονησίδες και οι λιμένες καθιστούν τη χώρα μας την πλέον κατάλληλη επιλογή.

Με βάση, λοιπόν, τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, εγκαθιδρύεται ένα νέο, σταθερό και αποτελεσματικότερο θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης, παρέχονται νέες δυνατότητες χρηματοδότησης, ενώ το νέο αυτό δίκτυο υδατοδρομίων αναμένεται μέσα στα επόμενα δύο χρόνια να καλύψει ένα μεγάλο μέρος των συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας.

Σε κάθε περίπτωση, στόχος είναι η δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου υδατοδρομίων που θα προσδίδει υπεραξία στα λιμάνια, θα ενισχύει το τουριστικό προϊόν και θα αναβαθμίζει τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, τόσο των μικρών και απομακρυσμένων νησιών, όσο και των σημαντικών τουριστικών προορισμών, ενώ παράλληλα, απελευθερώνονται οι δυνατότητες συνεργασίας με τα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια και με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Πέραν ωστόσο της διάστασης που αφορά τον τουρισμό, εξίσου σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός πως τα υδροπλάνα δύνανται να εξυπηρετούν και άλλες ανάγκες καθιστώντας τον κρατικό μηχανισμό αρωγό στον Έλληνα πολίτη, μέσα από την κάλυψη υπηρεσιών, όπως η αεροδιακομιδή ασθενών, η έρευνα και η διάσωση, η μεταφορά φαρμάκων, τροφίμων και άλλων αγαθών.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου θεραπεύει μια σειρά προβλημάτων του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου του ν.4146/2013 και κυρίως απλοποιεί και επιταχύνει τις διαδικασίες αδειοδότησης των υδατοδρομίων. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η έκδοση της ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, η οποία με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο διαπιστώθηκε πως δημιούργησε περισσότερα προβλήματα απ’ όσα επιδίωκε τελικά να επιλύσει. Και αυτό γιατί στην πράξη οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές στερούνταν τη δυνατότητα να διαχωρίσουν το ενδιαφέρον τους είτε για την ίδρυση, είτε μόνο για τη λειτουργία και την εκμετάλλευση του υδατοδρομίου, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αναπτυξιακά αδιέξοδα.

Οι νέες ρυθμίσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών δίνουν λύσεις σε αυτό το ζήτημα, καθώς πλέον ο κάτοχος άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου θα μπορεί να διαφοροποιείται από τον κάτοχο άδειας εκμετάλλευσης και λειτουργίας αυτού, εξέλιξη που εκτιμάται πως θα εδραιώσει μια μεγαλύτερη ευελιξία στο επενδυτικό περιβάλλον και θα ενθαρρύνει τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου θα χορηγείται μόνο σε δημόσιο φορέα ή και σε Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης, κατόπιν ΚΥΑ, ενώ η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου χορηγείται σε δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα και μάλιστα μόνο σε φορείς ή φυσικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα ή στην Ε.Ε..

Στην ίδια κατεύθυνση των προτεινόμενων βελτιώσεων που θεσμοθετούνται κινείται και η απλοποίηση της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την ίδρυση υδατοδρομίου σε λιμένα, η δυνατότητα χρήσης περιοχής του εκάστοτε λιμένα, ως εναλλακτική περιοχή ελιγμών υδροπλάνου, καθώς και η δυνατότητα που έχει το δημόσιο να ιδρύει και να λειτουργεί υδατοδρόμια είτε στο όνομα του, είτε σε υπό σύσταση δημοσίου βεβαίως χαρακτήρα φορείς.

Κλείνοντας, θα αναφερθώ στο δεύτερο μέρος του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, που περιλαμβάνει τα άρθρα 33 έως και 49 και αφορά θέματα αστικών οδικών μεταφορών. Ειδικότερα, θα ήθελα να αναφερθώ επιλεκτικά στο άρθρο 47, το οποίο προβλέπει την απευθείας ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, δηλαδή, χωρίς διαγωνισμό.

Η εν λόγω ρύθμιση θεωρώ πως είναι αναγκαία, καθώς διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον και εφαρμόζεται ως έκτακτο μέτρο σε συνθήκες διαχείρισης κρίσεων, ενώ δεν προβλέπεται να υπερβαίνει τα 2 χρόνια. Προβλέπεται και από τον Κανονισμό. Ανακεφαλαιώνοντας, πιστεύω πως οι δρομολογούμενες θεσμικές αλλαγές που περιλαμβάνονται στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κινούνται στη σωστή κατεύθυνση και αποτελούν ένα ακόμη δείγμα γραφής στην προσπάθεια που καταβάλλεται, προκειμένου να αλλάξει προς το καλύτερο το οικονομικό τοπίο της χώρας. Εμείς, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, τελειώνοντας, δηλώνουμε τη στήριξή μας σε αυτήν την προσπάθεια και τασσόμαστε υπέρ της ψήφισης του παρόντος σχεδίου νόμου. Ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Ψαριανός.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Μόλις στην αρχή του καλοκαιριού είχαμε καταθέσει μια ερώτηση σχετική με το θέμα αυτό, τι θα γίνει με τα υδροπλάνα και τα υδατοδρόμια. Είναι μια ιστορία που έχει τραβήξει και έχει κλείσει δεκαετία τώρα πια. Δόθηκαν κάποιες άδειες, κουτσά - στραβά, επρόκειτο να προχωρήσει εδώ και δύο χρόνια. Δεν προχώρησε ποτέ τίποτε. Σκεφτόμουν προχθές που κυκλοφορούσα στην Πελοπόννησο σε όλα τα λιμάνια της ή στο Ιόνιο ή όπου αλλού έχω βρεθεί αυτό το καλοκαίρι ή το φθινόπωρο ή την άνοιξη, πως σε αυτήν την χώρα με τα 3.000 νησιά, με τα 300 και πλέον κατοικημένα, με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στον κόσμο σχεδόν – 7η χώρα στον κόσμο με αυτό το μήκος ακτογραμμών και πρώτοι στην Ευρώπη σίγουρα – ότι, αν σε αυτήν τη χώρα έμεναν Νορβηγοί, Δανοί ή Αιθίοπες, αυτά θα είχαν γίνει εδώ και 30 χρόνια.

Στη Νορβηγία με κάτι νησάκια που έχει, που παγώνουν οι θάλασσες και δεν ξέρουν τι τους ξημερώνει ο καιρός και αν είναι μέρα ή νύχτα, γιατί είναι 6 μήνες νύχτα και 6 μήνες ημέρα, είναι εκατοντάδες μικρά καραβάκια και υδροπλάνα και αεροπλανάκια που κυκλοφορούν παντού, πάνω στις θάλασσες, πάνω στον ουρανό, μπορεί και κάτω από τις θάλασσες, χώρια το ενεργειακό και τα άλλα πράγματα διάφορα άλλα πράγματα που έχουν προχωρήσει αυτοί οι άνθρωποι, που όταν φτιάχναμε την Ακρόπολη αυτοί «έτρωγαν βελανίδια» και είχαν κάτι κέρατα.

Αν σε αυτή τη χώρα εδώ στον Ισθμό της Κορίνθου, σε ένα υπέροχο τοπίο που το βλέπεις και ανατριχιάζεις, έμεναν Νιγηριανοί ή Μποτσουανίτες, θα ήταν ένα μνημείο γεωφυσιολογίας και τώρα είναι ένας σκουπιδότοπος και προς την Κόρινθο και προς το Λουτράκι και προς τα Ίσθμια, με εγκαταλειμμένα στρατόπεδα και είναι ένα χάλι μαύρο. Γιατί την κάνουμε έτσι αυτήν τη χώρα; όχι η Συγκυβέρνηση των «ψεκασμένων» ΣΥ.ΡΙΖΑ.- ΑΝ.ΕΛ., όλες οι κυβερνήσεις που έχουν περάσει ως τώρα. Γιατί την έχουν καταντήσει έτσι αυτήν τη χώρα και συζητάμε τώρα αν πρόκειται να φτιάξουμε επιτέλους αυτά τα «καταραμένα» υδατοδρόμια και να βάλουμε μικρά και μεγάλα υδροπλάνα να πηγαίνουν σε όλους τους προορισμούς από όλους τους προορισμούς. Και μιλάμε τώρα για το αν πρέπει να είναι του δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα η ίδρυση ή ποιανού θα είναι η ίδρυση και ποιανού η λειτουργία. Η ίδρυση και η λειτουργία να είναι είτε δημόσιου είτε ιδιωτικού φορέα. Υπάρχει Κράτος που μπορεί να ελέγξει τον οποιοδήποτε «κερατά» ή «απατεώνα» που έρχεται να κλέψει το λαό και να «ρουφήξει το αίμα του λαού με το μπουρί της σόμπας». Υπάρχει ένα Κράτος που νομίζω ότι είναι εν λειτουργία και εν δράσει. Υπάρχουν συνδικάτα, υπουργεία, συντεχνίες, «ροβεσπιέροι», βαρονίες στα κόμματα κ.λπ.. Θα υπάρξει έλεγχος. Η ίδρυση και η λειτουργία να είναι από δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα ή από σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού φορέα.

Υπάρχει εδώ Πρόεδρος, ο οποίος ήταν σημαιοφόρος να μην πατήσουν το πόδι τους «οι παλιοκινέζοι» στον Πειραιά. Πατήσανε, είναι καλύτερα, δεν καταστραφήκαμε, δεν πάθαμε καμία ζημιά. Μας κυνηγάνε οι Καναδοί τώρα για το χρυσό στη Χαλκιδική, στη Θράκη. Γιατί αυτά δεν τα έχουμε προχωρήσει και θα φάμε 500 εκατ. πρόστιμο, εάν τελεσιδικήσει η προσφυγή που κάνουνε για το χρυσό, τον οποίο χρυσό, ας πούμε, είναι ενάντια στα λαϊκά συμφέροντα να γίνει εξόρυξη, γιατί θα καταστρέψουν την Χαλκιδική. Αυτά τα πράγματα, αυτές οι ιδεοληψίες είναι που κρατάνε τη χώρα μας 500 χρόνια πίσω.

 Η ερώτηση που κάναμε για τα υδατοδρόμια και για τα υδροπλάνα, είναι η πέμπτη φορά που την κάνουμε και όχι μόνο σε αυτή την κυβέρνηση, σε όλες τις μεταμφιέσεις της, εδώ και 4 χρόνια, από το Γενάρη του 2015. Την έχουμε κάνει και σε προηγούμενες κυβερνήσεις. Ξέρουμε ότι υπάρχουν οι βαρονίες, οι βαρόνοι της ακτοπλοΐας, το έχουμε καταλάβει και όσοι ζουν στα νησιά ξέρουν πολύ καλά και στις Κυκλάδες και στα Δωδεκάνησα, να μην πω καμιά 15αριά ονόματα, εκ των οποίων οι μισοί πηδάγανε από τις ταράτσες. Γιατί το κάνουμε αυτό και γιατί δεν προχωράμε μερικά πράγματα να τα κάνουμε καθαρά με διαφάνεια, με διαύγεια και να τα τρέξουμε χθες.

Αυτό που θα ψηφίσουμε με εξαίρεση το Κ.Κ.Ε. και τη Χρυσή Αυγή, οι όλοι υπόλοιποι νομίζω θα το ψηφίσουμε, έτσι έχω καταλάβει και ελπίζω να το ψηφίσουμε. Χάνουμε το 2019, δεν ξέρω αν θα γίνει και το 2020. Είναι σαν την καύση νεκρών που έχει ψηφιστεί εδώ και 10 χρόνια και ακόμα δεν έχει γίνει και ούτε πρόκειται να γίνει, γιατί υπήρχαν ιεράρχες που έλεγαν «αν γίνει αυτό εμένα να μου τρυπήσετε τη μύτη» και το λέγανε δημόσια. «Αν ολοκληρωθεί κτηματολόγιο…» έλεγε ο Μακαριστός «…εμένα να μου τρυπήσετε τη μύτη» και δεν έχει ολοκληρωθεί ούτε πρόκειται να ολοκληρωθεί το κτηματολόγιο, ό,τι κάνανε οι Ιταλοί ή ό,τι κάνανε οι ξένοι στα Δωδεκάνησα ή στο Ιόνιο.

Έρχεται ένα νομοσχέδιο μετά από δύο χρόνια διαβούλευσης μήπως δώσει λύση στην πολύπαθη ιστορία με τα υδατοδρόμια, που ξεκίνησε και έληξε άδοξα εδώ και πάνω από μία δεκαετία με πρωτοβουλία και τότε του Υπουργείου Ναυτιλίας. Κάναμε ερώτηση για πολλοστή φορά. Η Ελλάδα έχει περίπου 15.000 χιλιόμετρα μήκος ακτογραμμής, ένατη στο κόσμο και πρώτη στην Ευρώπη, κανένα ηπειρωτικό μέρος της δεν απέχει πάνω από 140 χιλιόμετρα από τη θάλασσα από οποιοδήποτε σημείο της. Η μέγιστη απόσταση είναι 140 χιλιόμετρα για να βρεθείς στην θάλασσα, με 6.000 πραγματικά μικρά και μεγάλα νησιά και νησίδες, με 250 περίπου κατοικήσιμα, κατοικημένα.

Σε αυτή την κατ’ εξοχήν νησιωτική χώρα με τα τόσα προβλήματα και στην μεταφορική εξυπηρέτηση και στο περίφημο μεταφορικό ισοδύναμο, ούτε αυτό δεν έχουμε κάνει ακόμα, δεν είναι ισοδύναμο αυτό είναι μαϊμουδιές. Δεν είναι ίδιο που πληρώνεις για την απόσταση στη στεριά από ότι πληρώνεις για την απόσταση στη θάλασσα. Κάποια εισιτήρια ακτοπλοΐας είναι απλησίαστα να πάει και να έρθει ένας άνθρωπος με την οικογένειά του και το αυτοκίνητό του στον Αγ. Νικόλαο ή στην Κάρπαθο. Καλύτερα να πάει στις Μπαχάμες.

Σε αυτή την κατεξοχήν νησιωτική χώρα με τα τόσα προβλήματα και στην μεταφορική εξυπηρέτηση αργούμε να αντιληφθούμε τη λύση των υδατοδρομίων, πάλι καλά που γίνεται τώρα, αν γίνει. Όταν το αντιλαμβανόμαστε το κάνουμε με λάθος τρόπο και δεν θα μπορέσει ίσως τίποτα να λειτουργήσει, αν δεν το προχωρήσουμε σωστά καθαρά με διαφάνεια, με διαύγεια και με ίσες ευκαιρίες για όλους, απαλλαγμένοι από τα βαρίδια, από τους βαρόνους της ακτοπλοΐας, από τις κομητείες και τις βαρονίες των ΚΤΕΛ, από τις συντεχνίες και τους Ροβεσπιέρους τους, από όλες αυτές τις περιοχές μικρών και μεγάλων συμφερόντων που ορθώνουν τοίχος στην ανάπτυξη της χώρας εδώ και δεκαετίες με πρόσχημα την διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Είχαμε το περίφημο καμποτάζ επί δεκαετίες που ήταν υπέρ των συμφερόντων των εργαζομένων στα καράβια, στο εμπορικό ναυτικό και στις θαλάσσιες μετακινήσεις. Γιατί, λέει, ένα πλοίο που θα έφτανε στην Ελλάδα, έπρεπε μερικά μίλια έξω από τη χώρα να αλλάξει το προσωπικό, να διώξει τους Καταλανούς που είχε μέσα και να βάλει 70% Έλληνες για να μπορέσει να δέσει δεύτερη φορά στο ίδιο λιμάνι.

Δηλαδή, κάτι πράγματα, που ούτε στο Αστερίξ και στο Λούκι Λουκ δεν γίνονταν αυτά. Γιατί τα κάναμε αυτά και γιατί συνεχίζουμε ακόμα αυτή τη λογική;

Ακόμα και έτσι που γίνεται, πρέπει να γνωρίζουμε ότι πολύ δύσκολα θα προλάβουμε τη διαδικασία να ολοκληρωθεί και μέχρι το 2020, καθώς θα πρέπει να προλάβουμε να γίνουν οι διαγωνισμοί για τη λειτουργία και να βρεθούν επενδυτές και επενδυτικές εταιρείες υδροπλάνων και στησίματος όλου του συστήματος, που θα κάνουν πτητικό έργο τα υδροπλάνα, καθώς χρειάζονται τουλάχιστον 9 μήνες για αυτό. Για την άδεια ίδρυσης μαζί με τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αν βάλεις και το διαγωνισμό για την προμήθεια και εγκατάσταση, θέλουμε ακόμα 3-4 μήνες. Για το διαγωνισμό για τη λειτουργία από ιδιώτες, άλλους 3-4 μήνες. Για την πιστοποίηση των εργαζομένων από την ΥΠΑ, άλλους 3 τουλάχιστον. Μπορεί αυτοί να μην πάνε αθροιστικά, κάθε πακέτο μηνών δίπλα στο επόμενο, ελπίζω να τα κάνουμε όλα στο ίδιο χρονικό διάστημα, που να είναι από 3 μέχρι 12 μήνες. Μακάρι. Δεν το βλέπω.

Είναι γνωστό ότι εδώ πέρα για να κάνει κάποιος μία απλή εταιρεία, ένα απλό μαγαζί, θέλει περίπου δύο χρόνια, ενώ στην Τουρκία το κάνει την άλλη Τρίτη και στον κόσμο είμαστε στην 108η θέση στις 250 χώρες –ευτυχώς δεν είμαστε στην 257η θέση, πάλι καλά, εγώ είμαι αισιόδοξος- πολύ πιο χαμηλά από την Αλβανία, τη Βοσνία, τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, την Τουρκία, δεκάδες θέσεις πιο χαμηλά από αυτούς. Είμαστε στην Γ΄ εθνική παγκοσμίως σε επίπεδο οικονομικής ελευθερίας. Δεν μπορείς να ανοίξεις καμία δουλειά. Κανείς, ποτέ, πουθενά, εκτός αν έχεις κάποιο κολλητό σε κανένα υπουργείο. Έχουμε στην καλύτερη περίπτωση 18 μήνες από σήμερα, για να λειτουργήσει αυτό το σύστημα.

Η ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων στην Ελλάδα αποτελεί επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές, τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και συνολικά για τη χώρα, ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας, διευκόλυνση και ενίσχυση της επισκεψιμότητας απομακρυσμένων περιοχών και άγονων γραμμών και δικτύωσης μεταξύ τους, με στόχο τη μεγιστοποίηση και των υφιστάμενων τουριστικών τάσεων, αλλά και την ανάπτυξη νέων. Συμπλήρωση της μεταφορικής εξυπηρέτησης και εξασφάλιση συνεχούς σύνδεσης νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας, ειδικά στις περιπτώσεις μικρών και απομακρυσμένων νησιών, που στερούνται αεροδρομίου ή οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις είναι ανεπαρκείς ή κρίνονται δυσπρόσιτα για κάποιες εταιρείες ακτοπλοΐας.

Από τη μέχρι τώρα εμπειρία οι καθυστερήσεις στην αδειοδότηση και λειτουργία υδατοδρομίων οφειλόταν κυρίως στα προβλήματα που δημιουργούσε η ενιαία άδεια λειτουργίας και στην ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης και κατάταξης των υδατοδρομίων. Πού θα κατασκευαστούν; Στη Διαύγεια έχει αναρτηθεί η προκήρυξη της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου για το διεθνή διαγωνισμό, που αφορά το έργο αδειοδότησης για 20 υδατοδρόμια σε Κυκλάδες και Δωδεκάνησα –γύρω στο μισό δισεκατομμύριο, 500 εκατομμύρια ευρώ περίπου, 490 συγκεκριμένα- προκειμένου ο ανάδοχος να καταρτίσει τον τεχνικό φάκελο που θα κατατεθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες. Για να χορηγηθεί άδεια ο δε ανάδοχος θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει το έργο σε 17 μήνες. Τα νησιά είναι η Ρόδος με δύο υδατοδρόμια, η Χάλκη, η Σύμη, η Τήλος, η Κάρπαθος, το Καστελόριζο, το Αγαθονήσι, η Νίσυρος, η Αστυπάλαια και η Κάσος. Στις Κυκλάδες είναι η Μύκονος, η Σαντορίνη, η Κύθνος, η Κέα, η Άνδρος, η Σίκινος, η Σέριφος, η Δονούσα και η Ανάφη.

Το Μάρτιο του 2018 είχαν υποβληθεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 25 αιτήσεις για το Ιόνιο, εκ των οποίων αδειοδοτήθηκαν τρία υδατοδρόμια σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα. Δεν λειτουργεί κανένα από αυτά ακόμα. Ελπίζουμε λειτουργήσουν και αυτά.

Ως το καλοκαίρι του 2019 αναμένεται να έχει ξεκινήσει η δρομολόγηση ίδρυσης και λειτουργίας 8 ακόμα υδατοδρομίων στη Λευκάδα, στο Μεγανήσι, στην Κεφαλονιά, στην Ιθάκη και στη Ζάκυνθο.

Με το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου καθορίζεται το πλαίσιο αδειοδότησης για ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση, η παρουσίαση των υποχρεώσεων του φορέα λειτουργίας, οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί που ισχύουν ή θα ισχύουν σε σχέση με άλλα μέσα παροχής μεταφορικού έργου, οι διαδικασίες ελέγχου και επιθεώρησης των υδατοδρομίων και οι συγκεκριμένοι κανόνες που ισχύουν για την προσθαλάσσωση και αποθαλάσσωση αεροσκαφών, υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία.

Όλο το δεύτερο μέρος αφορά στις αστικές οδικές μεταφορές, σε πόλεις όλης της Ελλάδας, εκτός από τα μεγάλα αστικά κέντρα, όπου οι αστικές συγκοινωνίες ρυθμίζονται από την ειδική αυτοτελή νομοθεσία. Σημειώνεται μία πολύ σοβαρή έλλειψη, στο υλικό που συνοδεύει το σχέδιο νόμου. Για το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, δεν υπάρχει καμία απολύτως αναφορά στην Έκθεση τροποποιούμενων και καταργούμενων διατάξεων, γεγονός που δυσχεραίνει το έργο, ακόμα και του πιο καλόπιστου αναγνώστη, μελετητή των προτεινόμενων διατάξεων.

Επί των άρθρων θα συζητήσουμε αναλυτικά και στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής, θα ακούσουμε και τους φορείς, θα το παρακολουθήσουμε και με πολύ θετικό τρόπο και με ενθουσιασμό, θα το στηρίξουμε και θα το ψηφίσουμε.

Πρέπει να πούμε, ότι στο άρθρο 13, περί διάρκειας άδειας και τροποποίησης, για τη δημιουργία του δικτύου υδατοδρομίων, δεδομένου των γνωστών καθυστερήσεων σε εγκρίσεις, υπάρχει ο κίνδυνος, υδατοδρόμια που θα αδειοδοτηθούν στο νότιο ή βόρειο Αιγαίο, μέχρι να υπάρξει ικανός αριθμός αδειοδοτημένων υδατοδρομίων και αλλού, να παραμείνουν χωρίς πτητικό έργο, για πάνω από δύο χρόνια, μέχρι να δημιουργηθεί δίκτυο ολοκληρωμένο σε Κυκλάδες και Δωδεκάνησα, ή και στο Ιόνιο, που θα καθιστά βιώσιμη την έναρξη και την συνέχιση και την απρόσκοπτη λειτουργία των πτήσεων.

Στην περίπτωση ανάκλησης αδειών ίδρυσης, δεν θα μπορεί να δημιουργηθεί επαρκές δίκτυο υδατοδρομίων, καθώς, μέχρι να αδειοδοτηθούν προοδευτικά καινούργια υδατοδρόμια, θα χρειαστούμε επίσης, αρκετό χρονικό διάστημα. Αυτά, πρέπει να τα προβλέψουμε για να λειτουργήσει αυτό το σύστημα από την αρχή, με έναν τρόπο στοιχειωδώς ικανοποιητικό.

Αυτά προς το παρόν. Θα είμαστε εδώ, θα το στηρίξουμε, θα το ψηφίσουμε, θα κάνουμε και προτάσεις και μακάρι να βρούμε τον τρόπο να γίνει γρήγορα και ικανοποιητικά, σαν να ήμασταν μια πολιτισμένη ευρωπαϊκή χώρα και όχι μια ευρωπαϊκή Σομαλία, που βρέθηκε στην Ευρώπη.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κύριε Ψαριανέ. Δεν μπορώ, δεν έχω δικαίωμα να κατέβω κάτω τώρα για να απαντήσω στις προσωπικές αιχμές, κύριε Ψαριανέ. Στην πολιτική μου άποψη, παιδεία κ.λπ., παλιοκινέζοι δεν υπάρχουν. Τα υπόλοιπα, τα συζητούμε άλλη στιγμή.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Κύριε Πρόεδρε, εκεί κολλήσαμε;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Βέβαια. Παρακολλήσαμε εκεί.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Εντάξει. Σβήνουμε μια λέξη. Να πούμε καλοκινέζους. Δεν θέλουμε καλοκινέζους. Να μην ξεπουληθούμε. Για ξεπούλημα μιλάγατε τόσα χρόνια.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εγώ και το κόμμα μου και η Κυβέρνηση έχουμε σοβαρές απόψεις για το πώς θα πάει μπροστά η χώρα. Κύριε Ψαριανέ, μην επιμένετε. Έκανα την ελάχιστη παρέμβαση, που μπορούσα να επιτρέψω στον εαυτό μου, από τη θέση που είμαι. Μη με προκαλείται.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Να αλλάξουμε, να σας επιτρέψω να κάνετε μια παρέμβαση ακόμα;

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Όχι, κύριε Ψαριανέ.

Σας ανακοινώνω, ότι ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων, κ. Μάριος Γεωργιάδης, προσήλθε, αλλά έχει σοβαρό κώλυμα και θα πάρει το λόγο και θα μιλήσει επί της αρχής, στην επόμενη συνεδρίαση.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός, για να παρουσιάσει κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, που ήδη έχει έτοιμες να καταθέσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ότι έχουμε έτοιμο και γίνεται αποδεκτό από το διάλογο που γίνεται στις Επιτροπές, τα καταθέτουμε για να μην αιφνιδιαζόμαστε τελευταία στιγμή στην Ολομέλεια. Οπότε, καταθέτουμε έξι νομοτεχνικές. Το ουσιαστικό στις έξι, είναι η έκτη, που εντάσσονται στις εξαιρέσεις των δημοτικών συγκοινωνιών και η Ρόδος και η Κως. Τα υπόλοιπα είναι φραστικές διορθώσεις ή αναρρυθμίσεις.

Να σας πω επίσης, ότι από τις παρατηρήσεις που έκανε και ο συνάδελφος από το «ΣΥΡΙΖΑ» και ο συνάδελφος από το «ΠΟΤΑΜΙ», θα έρθει δεύτερη νομοτεχνική που θα διαγράφει τα δύο χρόνια για την άδεια ίδρυσης. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να έχουμε περιορισμό στην άδεια ίδρυσης. Θα υπάρχουν δύο με τρία χρόνια, θα το συζητήσουμε, από την ημερομηνία που θα ολοκληρώνεται το έργο ενός υδατοδρομίου και μετά. Αυτό, γιατί γίνεται; Γιατί πρέπει να έχουμε ένα όριο για να μη γίνεται εμπόριο αδειών ή να δεσμεύει κάποιος το χώρο ή την δραστηριότητα. Και παρ’ ότι «ψεκασμένοι, κ. Ψαριανέ, Οι ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, είδατε, κάνουν αποδεκτές πάρα πολύ καίριες παρατηρήσεις.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κ. Υπουργέ. Να κατατεθούν και να διανεμηθούν, παρακαλώ.

Το λόγο έχει η Βουλευτής του «ΣΥΡΙΖΑ», κυρία Παναγιώτα Βράντζα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ: Ευχαριστώ.

Εγώ δεν θα σχολιάσω την Εισήγηση του κ. Ψαριανού, ενώ μπορούσα, αλλά δεν θα το κάνω. Δεν μπορώ, όμως, να μην πω κάτι για την Εισήγηση της Εισηγήτριας της «ΧΡΥΣΗΣ ΑΥΓΗΣ», που την άκουσα όλη. Ήταν προσβλητικό αυτό που ακούστηκε εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και πρέπει να προβληματίσει όλους τους πολίτες που ζουν σε αυτή τη χώρα, και η παρουσία της «ΧΡΥΣΗΣ ΑΥΓΗΣ» στη Βουλή και η άνοδος της ακροδεξιάς στην Ευρώπη και πρέπει να ξέρουμε όλοι ότι ο εκφασισμός οδηγεί μόνο σε δεινά αποτελέσματα και η ιστορία είναι πολύ πρόσφατη για να την ξεχνάμε. Προφανώς είμαστε υποχρεωμένοι να ακούμε όλα αυτά που ακούμε, αλλά νομίζω ότι πρέπει να προβληματιστεί ο ελληνικός λαός.

Όσον αφορά για το νομοσχέδιο. Και εγώ δεν θα έλεγα ότι είναι καινοτομία. Ο Υπουργός είπε και εξήγησε γιατί είναι καινοτομία ή θεσμική καινοτομία, προφανώς έτσι θα’ ναι.

Με την ακτογραμμή που έχει η χώρα πραγματικά έπρεπε να έχουμε υδατοδρόμια εδώ και δεκαετίες. Βεβαίως τις δεκαετίες της ευμάρειας, της επίπλαστης ευμάρειας απαξιώσαμε τον τρόπο μεταφοράς και των πολιτών και των εμπορευμάτων. Ο σιδηρόδρομος, ας πούμε, που είναι ένα βασικό μέσο μεταφοράς στην Ευρώπη για τα εμπορεύματα, ένας φτηνός τρόπος μεταφοράς, απαξιώθηκε απολύτως στην Ελλάδα και ακόμη δεν έχουμε οδικούς άξονες σύγχρονους, τώρα τους τελειώνουμε και αυτό είναι πολύ ευχάριστο. Το ίδιο έγινε και με τα υδατοδρόμια. Νομίζω, ότι έγινε προσπάθεια να ιδρυθούν υδατοδρόμια στην Ελλάδα. Η γραφειοκρατία ήταν ένα εμπόδιο, αλλά απ' ό,τι φαίνεται, ήταν και άλλα τα εμπόδια. Μετά από καταγγελίες επενδυτών οι οποίοι έφυγαν από τη χώρα και είπαν πράγματα, τα οποία προφανώς μπορεί κάποιος να επιβεβαιώσει ότι είναι αλήθεια, αλλά ουσιαστικά καταγγείλανε πράγματα. Εγώ να πω ότι η άδεια ίδρυσης θα πρέπει να δίνεται σε δημόσιο φορέα, νομίζω, το εξήγησε ο κ. Υπουργός και με βρίσκει απολύτως σύμφωνη.

Κατηγορηθήκαμε από τη Ν.Δ., από το ΚΙΝΑΛ και το ΠΟΤΑΜΙ ότι θα πρέπει να δώσουμε την άδεια ίδρυσης σε ιδιώτες, αλλά εξηγήθηκε γιατί πρέπει να είναι σε δημόσιο φορέα. Κατηγορηθήκαμε και από το Κ.Κ.Ε., βέβαια. Είναι λίγο οξύμωρο αυτό. Εγώ υπερθεματίζω στο ότι η άδεια ίδρυσης θα είναι μόνο σε δημόσιο φορέα, ΟΤΑ ή στον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Θεωρώ ότι το νομοσχέδιο κάνει μια σοβαρή προσπάθεια να μειώσει τη γραφειοκρατία, η οποία είναι η πληγή στη χώρα, όχι μόνο στη Μακεδονία, γενικότερα, η δημόσια διοίκηση είναι ένα από τα προβλήματα, αλλά δε θα μπω σε λεπτομέρειες. Θα πω κάτι ειδικό που μπορούμε να μιλήσουμε στην κατ’ άρθρον συζήτηση με λεπτομέρειες. Θα πω κάτι ειδικό που αφορά στο νομό στον οποίο εκλέγομαι και θέλω να το σημειώσω γιατί, πιθανόν, βέβαια, να μην χρειάζεται να γίνει κάποια πρόβλεψη, αλλά, αν χρειάζεται, να γίνει από τώρα και να μην χρειαστεί μετά.

 Στον ορεινό όγκο της Καρδίτσας, στο νομό Καρδίτσας, υπάρχει η λίμνη Πλαστήρα, είναι γνωστή, είναι σημαντικός τουριστικός προορισμός. Η ίδρυση υδατοδρομίου στη λίμνη συζητιέται πολλά χρόνια και από πολλές διοικήσεις. Είναι αίτημα και της κοινωνίας και της παρούσας δημοτικής αρχής. Και στη συζήτηση που κάναμε και με την Δημοτική Αρχή, υπάρχουν κάποια εμπόδια, με βάση το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο για τη λίμνη. Πρώτα είναι το ιδιοκτησιακό. Η περιοχή γύρω από την λίμνη ανήκει στη Δ.Ε.Η., οπότε θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στο δήμο ή σε άλλον δημόσιο φορέα - εγώ θα έλεγα στο δήμο - να μπορεί να ιδρύει και να λειτουργεί ένα υδατοδρόμιο, αν προβλέπεται αυτό είναι ακόμη καλύτερο. Το άλλο που ενδεχομένως θα πρέπει να προβληθεί είναι ότι με το από 22.10.98 Προεδρικό Διάταγμα, η περιοχή γύρω από τη λίμνη ορίζεται ως ζώνη οικιστικού ελέγχου. Στην συγκεκριμένη ζώνη οικιστικού ελέγχου, οι παρεμβάσεις που μπορούν να γίνουν είναι πολύ περιορισμένες. Νομίζω ότι αφορά μόνο τα εργοστάσια της Δ.Ε.Η., την ύδρευση και την επαγγελματική αλιεία. Άρα, θα πρέπει εκεί να γίνει μια τροποποίηση και να προβλέπεται η παρουσία υδροπλάνων, αλλά και η χρήση κάποιων μικρών σκαφών που θα μεταφέρουν τους επιβάτες.

Επίσης, θα πρέπει να προβλεφθεί ότι σε αυτή τη ζώνη οικιστικού ελέγχου θα μπορεί να υπάρχει ένα οίκημα που να είναι ο χώρος μεταφοράς των επιβατών και εντός της λίμνης. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα, δεν επιτρέπονται ούτε ιχθυοτροφία ούτε σκάφη, άρα, και αυτό θα πρέπει να προβλεφθεί με αυτό το νόμο, γιατί διαφορετικά θα «κολλήσουμε», κύριε Υπουργέ και δεν θα ξεκολλήσει ποτέ. Δηλαδή, θα πρέπει να προβλεφθεί ότι θα μπορεί να υπάρχει υδροπλάνο και σκάφος.

 Είναι δύο τροπολογίες και μπορώ να σας μεταφέρω ακριβώς και το προεδρικό διάταγμα και τις πιθανές παρεμβάσεις που πρέπει να κάνουμε, για να μπορέσει τελικά -εφόσον υπάρχει στο χάρτη μας και εγώ σας προτείνω- να υπάρχει και η Λίμνη Πλαστήρα στη δημιουργία υδατοδρομίων. Πρέπει να υπάρχει και για τους κατοίκους, εκεί, αλλά και για τους τουρίστες, γιατί είναι ένας ορεινός όγκος. Θα πρέπει να γίνουν αυτές οι παρεμβάσεις και να είμαστε σίγουροι ότι θα ενταχθούν σε αυτό το σχέδιο. Σε ό,τι αφορά όλα τα υπόλοιπα θέματα, στη τοποθέτησή μου στην κατ’ άρθρο συζήτηση. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Βράντζα. Επομένως, σ’ αυτό το σημείο, ας κλείσουμε την σημερινή συζήτηση και συνεχίζουμε αύριο Τετάρτη και ώρα 14.00΄ με την ακρόαση των φορέων.

Επίσης, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι από τη γραμματεία οι νομοτεχνικές βελτιώσεις που κατέθεσε ο κ. Υπουργός, θα σταλούν με e-mail σε όλα τα μέλη της Επιτροπής.

Σας ευχαριστώ πολύ, λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Μάρδας Δημήτριος, Καματερός Ηλίας, Βλάχος Γεώργιος, Τζελέπης Μιχάλης, Ζαρούλια Ελένη, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος και Ψαριανός Γρηγόριος.

Τέλος και περί ώρα 17.35΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΗΦΑΚΗΣ**