**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, 26 Σεπτεμβρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 17.20΄, 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» (3η συνεδρίαση).

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, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη), Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Σιμορέλης Χρήστος, Καματερός Ηλίας, Βλάχος Γεώργιος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Ψαριανός Γρηγόριος, Καβαδέλλας Δημήτριος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, καλησπέρα σας.

Σήμερα, 26 Σεπτεμβρίου 2018 και ώρα 5μμ, συνεχίζουμε με την 3η συνεδρίαση της Επιτροπής με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις». Πριν μπούμε στην κανονική ημερήσια διάταξη και την συζήτηση επί των άρθρων, παρακαλώ να γίνει ψηφοφορία επί της αρχής και κάθε Κόμμα να τοποθετηθεί.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Ψηφίζουμε «Υπέρ» κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ..

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ..

 ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Ψηφίζουμε «Υπέρ» κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – «Χρυσή Αυγή».

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – «Χρυσή Αυγή»): Ψηφίζουμε «Κατά» επί της αρχής και επιφύλαξη επί των άρθρων.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Ψηφίζουμε «Κατά» κύριε Πρόεδρε.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Ψηφίζουμε «Υπέρ» κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού».

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ψηφίζουμε «Υπέρ» επί της αρχής κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων.

 ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ψηφίζουμε Επιφύλαξη σε όλα κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μετά τη διεξαχθείσα ψηφοφορία επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις», υπερψηφίζεται επί της αρχής, κατά πλειοψηφία. Συνεχίζουμε επί των άρθρων. Κύριε Υπουργέ, θέλετε το λόγο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα μιλήσω αύριο, για να διευκολύνω τη διαδικασία, κύριε Πρόεδρε και για να συμπεριλάβουμε και μερικές παρατηρήσεις- νομοθετικές βελτιώσεις, οι οποίες είναι σε θετική κατεύθυνση.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κύριε Πρόεδρε, επειδή ο χρόνος είναι περιορισμένος, συμφωνώ και εγώ, δεν χρειάζεται παραπάνω. Θα μου επιτρέψετε, όμως, να αφιερώσω ένα με ενάμιση λεπτό πριν μπω στα άρθρα, παρόλο που δεν είναι πολύ σχετικό με αυτό που συζητάμε, αλλά είχαμε μια «πρόκληση» από τον κ. Ψαριανό για το Μεταφορικό Ισοδύναμο, το οποίο υποτίμησε, κατά την άποψη μου, το λέω φιλικά και είπε ότι «δεν είναι τίποτα αυτό κ.λπ.».

Επιτρέψτε μου να σας πω ότι το Μεταφορικό Ισοδύναμο θεωρείται η πρώτη μεγάλη τομή που γίνεται στη νησιωτική πολιτική, αφορά τώρα 49 νησιά και από 1/1/2019 θα ισχύει για όλα τα νησιά. Είναι μέτρο τομή, γιατί καλύπτει τη διαφορά κόστους που έχουμε στις θαλάσσιες μεταφορές και τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και από τον Οκτώβριο θα ισχύσει και για τα καύσιμα, ώστε να μας διασφαλίσει ότι η διαφορά στα καύσιμα στα νησιά απ’ ότι είναι στη Στέρεα Ελλάδα στην πιο ακριβή της τιμή σε καμία περίπτωση δεν θα ξεπερνάει τα 10 - 15 λεπτά. Αυτός είναι ο στόχος. Γιατί είναι τομή και γιατί έχει σοβαρά αποτελέσματα;

Επειδή ακριβώς δεν έχουμε χρόνο, μόνο στα παραδείγματα θα αναφερθώ και σε μια άλλη ευκαιρία θα αναπτύξουμε τη σημασία του Μεταφορικού Ισοδύναμου. Ναι, τώρα λειτουργεί πιλοτικά και είναι μόνο για τους νησιώτες, αλλά με μια ολοκληρωμένη πολιτική που θα συνδέει και την ακτοπλοΐα και τις συνδεδεμένες μεταφορές, όπως σας έλεγα και χθες, κύριε Υπουργέ, αν καταφέρουμε να τις βάλουμε στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος με όλα αυτά, θα μπορεί να λειτουργήσει ολοκληρωμένα.

Παρόλα αυτά, στην πιλοτική του εφαρμογή, εισιτήριο από Κω προς Πειραιά πληρώνεις τώρα 54 ευρώ, θα πληρώνεις, αγαπητέ μου κύριε Ψαριανέ, 34 ευρώ σήμερα που μιλάμε. Μεταφορές εμπορευμάτων, μια φορτωτική 254 ευρώ σου επιστρέφονται στο λογαριασμό σου, γιατί έτσι λειτουργεί το Μεταφορικό Ισοδύναμο, 140 ευρώ. Επίσης, από την Κάλυμνο προς Πειραιά, ο επιβάτης πληρώνει 52 ευρώ το εισιτήριο, θα του επιστραφούν 20 ευρώ, δηλαδή, το εισιτήριο πηγαίνει στα 32 ευρώ. Πείτε μου εσείς, λοιπόν, αν είναι ασήμαντο το ότι μειώνονται από 40% έως και πάνω 50% οι τιμές, μειώνεται το κόστος στις μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων;

Τώρα έρχομαι στο νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, όπως είπατε, δεν είναι ανάγκη να αναφερθούμε σε ένα - ένα άρθρο, όμως, η συζήτηση είναι κατ' άρθρο και εγώ πάλι για οικονομία χρόνου θα προσπαθήσω μέσα από την παρουσίαση κάποιων άρθρων να απαντήσω σε κάποιες προτάσεις, αιτιάσεις ή αμφισβητήσεις που μπήκαν.

Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι το Μέρος Α΄ που είναι μέχρι το άρθρο 32, αναφέρεται στη λειτουργία των αδειοδοτήσεων και στη λειτουργία των υδατοδρομίων, για τους ορισμούς, για το πεδίο εφαρμογής, για τις εγκαταστάσεις κ.λπ..

Μένω άρθρο 4, γιατί εκεί γίνεται η μεγαλύτερη συζήτηση, δηλαδή, για το ότι η άδεια διαφοροποιείται, «σπάει» σε άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας. Εδώ πρέπει να τονίσω, για όσους δεν το έχουν προσέξει, ότι για την άδεια λειτουργίας σε λιμάνια αποφασίζουν δύο Υπουργεία, δηλαδή το Υπουργείο Υποδομών και το Υπουργείο Ναυτιλίας, ενώ όταν είναι σε λιμένες αποφασίζει μόνο το Υπουργείο Υποδομών.

Επαναλαμβάνω, παρόλο που ακούστηκαν τα επιχειρήματα και από τη μεριά της ηγεσίας του Υπουργείου, ότι πρώτιστος στόχος είναι η διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος, όχι μόνο της περιουσίας που εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, αλλά και του δημόσιου συμφέροντος που σε περίπτωση ιδιωτικής άδειας ίδρυσης από τον ιδιώτη όταν υπάρχει κώλυμα από την εταιρία θα υπάρχει κώλυμα και για την εξυπηρέτηση του κοινού.

Ακούσαμε τους φορείς να λένε ότι απλοποιούνται οι διαδικασίες αδειοδότησης.

Μπαίνουν προθεσμίες, μπαίνουν αυστηρές κυρώσεις στους υπαλλήλους, αν δεν τηρούν τις προθεσμίες - αναφέρεται σε παρακάτω άρθρο.

Προβλέπεται η χρηματοδότηση της επένδυσης πώς θα γίνει και μέσω στρατηγικών επενδύσεων και μέσω ΣΔΙΤ και αυτό δεν ειπώθηκε από κανέναν, το ότι μέσω ΣΔΙΤ δίνεται η δυνατότητα του δημόσιου φορέα να έχει συμμετοχή, αλλά να μην είναι αυτός που θα έχει τις άδειες.

Παρακάτω προβλέπονται οι προϋποθέσεις για τους κατόχους της άδειας, για την υπηρεσία αδειοδότησης που γίνεται από την ΤΕΜ, το Τμήμα Εναέριων Μεταφορών, για τον τεχνικό φάκελο, για την αίτηση για τη χορήγηση άδειας, ίδρυσης και λειτουργίας.

Για τη διάρκεια ισχύος, που προβλέπεται στο άρθρο 13 ήδη, ειπώθηκαν παρατηρήσεις και νομίζω ότι η ηγεσία του Υπουργείου θα μας φέρει νομοπαρασκευαστική τροποποίηση πάνω σε αυτό, γιατί τα δύο χρόνια που προβλέπει πραγματικά είναι λίγα.

Ιδρύεται Επιτροπή Επιθεώρησης Υδατοδρομίων και αυτό πραγματικά είναι πολύ σημαντικό. Προβλέπονται η μεταβίβαση άδειας κ.λπ..

Πάμε στο Μέρος Β΄ που είναι θέματα αστικών οδικών μεταφορών και εκεί θα μείνω, γιατί γι’ αυτά έγινε μεγάλη συζήτηση και επιτρέψτε μου να δώσω προτεραιότητα στο θέμα των εργαζομένων, που με την παρέμβαση του κ. Υπουργού, νομίζω ότι ικανοποιείται το αίτημα των εργαζομένων, έχει ικανοποιηθεί και το αίτημα για εξαίρεση των Δήμων Ρόδου και Κω των Δημοτικών Επιχειρήσεων από το νομοσχέδιο.

Ξεκαθαρίζουν οι αρμοδιότητες και οι αρμόδιες αρχές που έχουν ευθύνη για τις αστικές μεταφορές που είναι τρεις βαθμίδες, Υπουργείο Υποδομών, οι Δήμοι με αρμοδιότητα σε τοπικό επίπεδο και οι φορείς δημόσιας υπηρεσίας που εκτελούν αστικές οδικές μεταφορές.

Καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα καθορίζονται οι αστικές γραμμές οδικών μεταφορών και να τονίσουμε ότι αποφασίζει το Υπουργείο και ο Υπουργός.

Προβλέπεται ότι ρυθμίζονται οι συμβάσεις παραχώρησης και η δημοσίευση πληροφοριών και είναι πολύ σημαντικό να πούμε ότι ιδρύεται ηλεκτρονική υπηρεσία στην οποία θα καταγράφονται τα πάντα.

Θα παρακολουθείται η εκτέλεση των συμβάσεων παραχώρησης.

Επειδή είχα βάλει και εγώ στην πρώτη μου παρέμβαση θέμα για τα νησιά, νομίζω ότι θα βρεθεί μια λύση, ώστε τα μικρά νησιά, για τα οποία δεν θα υπάρχει ενδιαφέρον από ιδιώτες ,να υπάρχει η δυνατότητα από το Υπουργείο απευθείας ανάθεσης στους Δήμους με απλούστερες διαδικασίες απ’ ό,τι προβλέπονται γενικά.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε αύριο το πρωί κατά την τελευταία συζήτηση.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Ακούσαμε τους φορείς νωρίτερα και πραγματικά όσο ακούμε και όσο μελετάμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο τόσο κανείς διαπιστώνει ότι υπάρχουν απορίες μικρές μεν, αλλά δεν παύουν να υπάρχουν.

Ένα νομοσχέδιο που ο κ. Υπουργός χαρακτήρισε χθες σαν καινοτόμο και θα ήταν καινοτόμο, όταν έγινε για πρώτη φορά συζήτηση για υδροπλάνα και υδατοδρόμια, κύριε Υπουργέ, αλλά τώρα η συζήτηση αυτή νομίζω ότι γίνεται για τρίτη φορά μέσα στα τελευταία χρόνια από το 2005 και μετά.

Πρέπει να δούμε ότι υπήρχαν αδυναμίες στα προηγούμενα νομοθετήματα, τα οποία βεβαίως, όταν ήρθαν να νομοθετηθούν οι πολιτικές ηγεσίες είχαν τη βούληση να τα προχωρήσουν.

Όμως, η ζωή και η ίδια η πράξη ανέδειξε κάποιες αδυναμίες. Αυτές τις αδυναμίες είναι που περιμένουν, -από ό,τι ακούσαμε σήμερα και τους φορείς, τους εμπλεκόμενους με το αντικείμενο αυτό-, είναι που περιμένουν να δοθούν λύσεις.

Εμείς δεν θα διαφωνήσουμε ποτέ σε θέματα διαφάνειας, προφανώς θα είμαστε απόλυτα σύμφωνοι -λέω στο πνεύμα του νομοθετήματος- ποτέ δεν θα πούμε κάτι αρνητικό στην απαγόρευση μεταβιβάσεων των αδειών -δεν μας ενδιαφέρει, δεν είναι το αντικείμενο του νομοσχεδίου η εμπορία των αδειών- αλλά δεν μπορούμε να μη δούμε, κύριε Υπουργέ, και την πραγματικότητα, την οποία σας την είπα και χθες, και θα επιμείνω και σήμερα ότι με τα δύο μεγάλα λιμάνια κατ’ αρχήν, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αλλά και μαρίνες και άλλοι ιδιωτικοί φορείς θα θελήσουν να μπουν σε αυτή την διαδικασία επένδυσης και δραστηριοποίησης στο αντικείμενο αυτό και εμείς σήμερα τους το απαγορεύουμε. Δηλαδή τι απαγορεύουμε, κύριε Υπουργέ; Απαγορεύουμε στον ΟΛΠ, που είναι ένας ιδιωτικός φορέας, να δραστηριοποιηθεί σε αυτή τη δραστηριότητα. Γιατί το κάνουμε;

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου να χορηγείται και στους οργανισμούς λιμένων, σε άλλους φορείς που διαχειρίζονται λιμένες, συμπεριλαμβανομένων και τουριστικών λιμένων και μαρίνων, δυνάμει της παραχώρησης οποιασδήποτε μορφής από το δημόσιο σε αυτούς. Όταν τους έχει παραχωρηθεί το μεγάλο, το πολύ, γιατί εμείς γινόμαστε μίζεροι στο επιμέρους; Θα έλεγα πρέπει να ολοκληρωθεί. Αυτή είναι η βασική μας παρατήρηση στο πρώτο μέρος.

Υπάρχουν και άλλες επιμέρους, όπως για παράδειγμα, η κατάρτιση των περίφημων εγχειριδίων, που βεβαίως προβλέπεται ότι αυτά θα καταρτιστούν με την άδεια ίδρυσης, που σημαίνει -δεν ξέρω αν αυτό θα αποδειχθεί- ότι είναι πρόβλημα, αλλά εδώ προσπαθούμε να μαντέψουμε τί προβλήματα μπορεί να δημιουργηθούν, να μην επαναληφθεί η ίδια ιστορία- εν αγνοία αυτού που θα τα λειτουργήσει. Αυτός δεν πρέπει να έχει άποψη σε αυτά; Θα είναι μέσα στην ίδρυση μόνο και όχι στη λειτουργία;

Όπως, επίσης, λέτε ότι μπορεί ένα υδατοδρόμιο να οριστεί ως σημείο εισόδου και εξόδου ύστερα από αίτηση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου. Με ποια κριτήρια; Και αν ο δημόσιος φορέας διαφωνεί, πώς θα λύνεται η διαφορά;

Λέτε για παράδειγμα, για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται ειδικά στο πρώτο μέρος, εφαρμόζονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας όπως του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου και του Κεφαλαίου Α΄ του ν. 4014 του 2011. Δεν θα έπρεπε να καθοριστεί εκ των προτέρων το πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τα υδατοδρόμια; Διότι ναι μεν μπορεί να πιστεύουμε ότι θα προχωρήσουν γρήγορα οι περιβαλλοντικές μελέτες, αλλά ξέρετε η εμπειρία λέει ότι σε όλες τις δραστηριότητες αυτές καθυστερούν και πολλές φορές γίνεται η ουσία η άδεια και χάνεται βέβαια η όλη δραστηριότητα.

Επίσης, ήθελα να ρωτήσω στο άρθρο 5 που λέει ότι υπάρχουν χρήματα από Ευρωπαϊκά προγράμματα και προβλέπονται για τα υδατοδρόμια, μπορούμε να τα αξιοποιήσουμε;

Θα μπορούσα να σας πω στο άρθρο 8, που λέτε για το παράβολο. Μπορεί να καθορίζεται - λέει - διαφορετικό ύψος του ανωτέρω παράβολου, ανάλογο με τον πληθυσμό και την τουριστική ανάπτυξη σε κάθε περιοχή. Αναλογικό παράβολο, αλλά στο άρθρο 10 το παράβολο είναι 2.500. Δεν είναι αναλογικό. Πώς αυτά συνταιριάζουν; Γιατί βλέπω ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι γραμμένο αρκετό καιρό πριν, υπάρχουν κι άλλα πράγματα που έχουν αλλάξει στο δημόσιο και τα οποία δεν έχουν τροποποιηθεί, όπως για παράδειγμα οι αλλαγές των υπουργείων, που σημαίνει ότι θέλει περισσότερη προσοχή.

Είπαν και οι φορείς και θα το επαναλάβω και εγώ -για να μην ψάχνω το άρθρο- το πώς θα γίνεται η εκπαίδευση; Και βεβαίως, στις μεγάλες πόλεις, στα μεγάλα υδατοδρόμια θα είναι πολύ πιο εύκολο και εκεί όλα λύνονται και οι εγκαταστάσεις και όλα.

Το θέμα δεν είναι αυτό, το θέμα είναι τί θα γίνει με εκείνα τα μικρά νησιά, εκείνα τα μέρη τα απομακρυσμένα, που θέλουμε να τα συνδέσουμε με τα πιο ζωντανά κομμάτια της πατρίδας μας, να επικοινωνήσουν, τί θα γίνει εκεί. Εκεί, πράγματι, ένα από τα προβλήματα θα είναι η εκπαίδευση του στελεχιακού δυναμικού. Το είπε και νωρίτερα κάποιος από το Ν. Αιγαίο, πώς θα μετακινηθεί ένας να πάει να εκπαιδευτεί και να ξαναγυρίσει; Εκεί θα μπορούσε πάντα υπό την αιγίδα της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας με εξουσιοδοτημένα προς τούτο άτομα, να μπορούν η εκπαίδευση να φτάνει μέχρι τα σημεία που θα υπάρξει δραστηριότητα και στην πράξη. Πρακτικά, δηλαδή, να εξηγηθεί σ' αυτούς τους ανθρώπους πώς ακριβώς θα κάνουν τη δουλειά τους, για να μην υπάρξουν ούτε αδυναμίες και πολύ περισσότερο να μην υπάρξουν ατυχήματα.

Θα συνεχίσω αύριο πιο αναλυτικά και θα σας δώσω ένα υπόμνημα με παρατηρήσεις στα άρθρα που έχω τώρα. Θέλω, όμως, να πω κάτι για το δεύτερο μέρος.

Στο δεύτερο μέρος, το πιο ουσιαστικό τελικά είναι αυτό, το οποίο ανέδειξε η ΠΟΑΣ, ότι πρέπει να είναι καθαρό το αντικείμενο του διαγωνισμού, δηλαδή οι προδιαγραφές. Είπατε σε κάποια παρέμβασή σας, κ. Υπουργέ, ότι θα το δείτε. Πρέπει, όμως, να μην αφεθούν όλα στην τύχη ή στη διατύπωση τότε που θα γίνει ο διαγωνισμός, αλλά πρέπει να υπάρχουν από τώρα μέσα στον νόμο οι προδιαγραφές, το πλαίσιο να το πω έτσι, με βάση το οποίο θα καταρτιστεί η προκήρυξη του διαγωνισμού, για να είναι καθαρό ποιός πηγαίνει και θα έλεγα για να αποκλείει οποιονδήποτε «ευκαιριακό», που θέλει να μπει στο παιχνίδι αυτό, όπως καλή ώρα τα δημόσια έργα και μετά από έξι μήνες να πτωχεύσει , το έργο να μείνει στα μισά και να αρχίσουμε πάλι τις αναθέσεις.

 Εάν θέλουμε πράγματι να ξεφύγουμε από τις αναθέσεις και να πάμε σε διαγωνισμούς και νόμιμες αδειοδοτήσεις για το συγκεκριμένο έργο, θα πρέπει να προστατεύσουμε τους διαγωνισμούς. Η προστασία των διαγωνισμών είναι οι καθαροί όροι για να ξέρει και ο καθένας που θα συμμετέχει, τί δικαιώματα έχει αλλά και τις ευθύνες που θα έχει. Σε αυτά εσείς δεν μιλήσατε ακόμη, πιθανόν να επαναλαμβάνουμε τα ίδια και ίσως σε κάποια θέλετε να συμφωνήσετε. Θα περιμένουμε, λοιπόν, αύριο πρώτα να τοποθετηθείτε εσείς, τί από αυτά, τα οποία έχουμε πει δεχόσαστε, για να μην επαναλαμβάνουμε συνέχεια τη συζήτηση επί των άρθρων.

 Μια επισήμανση ακόμη για το θέμα της Ρόδου και της Κω, όπως εξήγησα και στους ενδιαφερόμενους από χθες, εμείς είμαστε απόλυτα σύμφωνοι στην εξαίρεση. Είναι κάτι που το εισηγήθηκε και η ΠΟΑΣ, εκτός από τους ενδιαφερόμενους, είναι δίκαιο, είναι σωστό και είναι δύο δημοτικές συγκοινωνίες που μπορούσαν να εξαιρεθούν και καλώς εξαιρέθηκαν. Εμείς αυτό το στηρίζουμε. Για τα υπόλοιπα θα συνεχίσουμε στη β΄ ανάγνωση. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ( Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης - ΠΑ.ΣΟ.Κ. ΔΗΜΑΡ): Ξεκινάω απευθείας με το άρθρο 4, όπου και στην αρχική μου τοποθέτηση είχαμε εκφράσει τη διαφωνία μας για τον αποκλεισμό νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου ή και φυσικά πρόσωπα. Θεωρούμε ότι σε αυτή την περίπτωση απαξιώνονται λιμάνια, μαρίνες που έχουν δοθεί σε ιδιώτες και πιστεύουμε ότι εάν προστεθεί στο συγκεκριμένο άρθρο, ότι άδεια ίδρυσης υδατοδρομίων μπορεί να χορηγηθεί έξω από τους οργανισμούς που προβλέπει το συγκεκριμένο άρθρο, αλλά και σε κάθε νομική μορφή, νομικό πρόσωπο μάλλον που έχει παραχώρηση οποιασδήποτε μορφής από το δημόσιο, τότε νομίζω ότι συμφωνούμε με το συγκεκριμένο άρθρο.

Για το άρθρο 6 παράγραφος 3, προτείνεται να αντικατασταθεί η διάταξη από την πλευρά μας, αν την άδεια λειτουργίας ζητάει ΕΠΕ ή ΥΚΕ, της οποίας το κεφάλαιο υπολείπεται του ελάχιστου κεφαλαίου που ορίζει εκάστοτε ο νόμος για τη σύσταση ανώνυμης εταιρίας σε σχετική σύμβαση που συνάπτει μεταξύ του κατόχου της άδειας σύστασης και των παραπάνω εταιριών, υποχρεωτικά τίθεται ο όρος ότι προϋπόθεση για τη θέση ισχύος της σύμβασης και την υποβολή της αίτησης για τη λήψη της άδειας αποτελεί η προηγούμενη αύξηση του κεφαλαίου τους τουλάχιστον στο ελάχιστο που ορίζεται από τον νόμο για τις ανώνυμες εταιρείες, γιατί είναι πιο ευέλικτης μορφής οι νομικές εταιρείες-κεφαλικές- , οι οποίες μπορούν με τη συγκεκριμένη τροποποίηση να συμμετάσχουν.

Στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του νόμου, ως προς την προέγκριση των εγχειριδίων λειτουργίας, δεδομένου ότι το σκεπτικό σας είναι σαφώς στη σωστή κατεύθυνση για την επιτάχυνση των διαδικασιών προτείνουμε να εγκρίνονται και τα άλλα δύο εγχειρίδια αντιστοίχως.

Επίσης, προτείνουμε οι προεγκρίσεις να δίνονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες που θα χορηγηθούν οι τελικές υπηρεσίες και όχι από το τμήμα εναέριας μεταφοράς από το ΤΕΜ. Μόνο έτσι θα επιταχύνεται η πρακτική επιτάχυνση της τουριστικής έγκρισης των εγχειριδίων.

Στο άρθρο 13 παράγραφος 2, η άδεια ίδρυσης ανακαλείται αν για 2 συνεχόμενα έτη το υδατοδρόμιο θα παρουσιάσει πτητικό έργο. Θεωρούμε ότι αν η διάταξη αυτή για τους λόγους που προανέφερα και επί της αρχής πρέπει να καταργηθεί, αν δεν καταργηθεί, τουλάχιστον προτείνουμε, να αντικατασταθεί, όπως η άδεια ίδρυσης ανακαλείται με αίτηση του κατόχου της άδειας ίδρυσης σε οποιοδήποτε έχει έννομο συμφέρον προς το φορέα που χορήγησε την άδεια, αν το υδατοδρόμιο δεν παρουσιάζει πτητικό έργο για τουλάχιστον 2 συνεχόμενα έτη τουλάχιστον από την ίδρυσή του και τουλάχιστον 7 υδατοδρομίων στην ίδια γεωγραφική περιφέρεια που αποτελούν το ελάχιστο δίκτυο, ώστε να είναι βιώσιμη η λειτουργία των υδροπλάνων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα το καταργήσουμε αυτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ)): Επίσης, θα ήθελα να επισημάνω σχετικά με το παράβολο. Δηλαδή στο άρθρο 9, για την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου το ύψους του παραβόλου στην παράγραφο 1Γ το άρθρο 8 ανέρχεται σε 2.500 ευρώ.

Στο άρθρο 10, η αίτηση χορήγησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου το ποσό ανέρχεται σε 2.500 ευρώ. Στο άρθρο 11, η αίτηση για χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου το χρηματικό ύψος του παραβόλου είναι στα 2.500 ευρώ και πάλι. Δηλαδή, δεν είναι λογικό η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων να έχει παράβολο 2.500 ευρώ και η άδεια ίδρυσης μόνη της να έχει 2.500 ευρώ. Προτείνουμε το παράβολο για την άδεια ίδρυσης να γίνει 1250 ευρώ.

Στο άρθρο 23 αναφέρεται ότι το προσωπικό του υδατοδρομίου υποχρεούται να έχει κατάλληλη εκπαίδευση για να μπορεί να ασκεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του, όπως αυτά περιγράφονται στην κείμενη νομοθεσία. Για πρακτικούς λόγους που άπτονται της εύρυθμης λειτουργίας των υδατοδρομίων θα πρέπει να προβλέπεται και η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού από πιστοποιημένο φορέα. Ακούστηκε εδώ, και από τους φορείς, από πιστοποιημένο φορέα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στελέχη του φορέα λειτουργίας των υδατοδρομίων, να πιστοποιούνται από την ΥΠΑ για να μπορούν να κάνουν το εκπαιδευτικό έργο στο προσωπικό λειτουργίας των υδατοδρομίων.

Σε σχέση με τον εναρμονισμό με την Ευρωπαϊκή Οδηγία ως προς τις αστικές συγκοινωνίες ακούστηκαν εδώ σημαντικές παρεμβάσεις από τους φορείς που καλέστηκαν και περιμένουμε, κύριε Υπουργέ, από τη δική σας την πλευρά, γιατί σας άκουσα ότι διάκειστε ευνοϊκά σε κάποιες από τις παρεμβάσεις πάνω στα συγκεκριμένα που έγιναν από τους αρμόδιους φορείς και ιδιαίτερα από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών.

Περιμένουμε να δούμε, από την πλευρά σας, τί θα κάνετε δεκτό. Θεωρώ ότι η πρότασή τους για το άρθρο 45 ως προς την προκήρυξη διαγωνισμού για τη γεωγραφική περιοχή, που βάζουν μέσα να περιλαμβάνονται περισσότεροι δήμοι, όμοροι ή μη, είναι ένα θέμα, το οποίο πρέπει να προσεχθεί για τη βιωσιμότητα του έργου στους παραχωρησιούχους, όπως επίσης και προδιαγραφές που πρέπει να μένουν στο διαγωνισμό για την ποιότητα στις μεταφορές, κόστος τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, προσωπικό απασχόλησης. Φυσικά, αυτά είναι στην δυνατότητα του Υπουργού, όταν θα βγάζει τους διαγωνισμούς. Καλό είναι όμως, από τώρα να φαίνονται στο νομοσχέδιο, όπως και ο χρόνος της σύμβασης παραχώρησης της αστικής συγκοινωνίας στους παραχωρησιούχους, να τεθεί από τώρα το μάξιμουμ που προβλέπει ο ευρωπαϊκός κανονισμός, τα δέκα χρόνια συν την παράταση που προβλέπεται από τον ευρωπαϊκό κανονισμό.

Επίσης, υπάρχουν και κάποιες προτάσεις από την πλευρά τους για την μεταβολή των συνθηκών διαρκούσης της σύμβασης. Είναι ένα θέμα, για το οποίο περιμένουμε να ακούσουμε τη θέση σας ή και την είδηση και ανάθεση νέων αστικών γραμμών. Θα τοποθετηθούμε και επί της αρχής αύριο.

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

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια της Χρυσής Αυγής): Πριν τοποθετηθώ επί των άρθρων, επιβάλλεται να δοθεί μια απάντηση στο αυτό αποκαλούμενο συνταγματικό τόξο, το οποίο συχνά πυκνά επικαλείται τη δημοκρατία. Χθες, μετά την τοποθέτησή μου το λόγο πήρε ο μπολσεβίκος Προεδρεύων της Επιτροπής, ο οποίος εξυμνεί απολυταρχικά κομμουνιστικά καθεστώτα, τα οποία έχουν εξολοθρεύσει εκατομμύρια συνανθρώπων μας ανά τον κόσμο και εν ονόματι της δημοκρατίας, τάχα μου, αυτής που αλλοιώνει τη βούληση του ελληνικού λαού στα δημοψηφίσματα - και ο νοών νοήτω - καταφέρθηκε εναντίον της τρίτης πολιτικής δύναμης της χώρας, του λαϊκού συνδέσμου Χρυσή Αυγή, ότι τάχα μου χρησιμοποιεί ακραία αντικαπιταλιστική ρητορική.

Κατανοούμε την ανησυχία του, διότι σε ολόκληρη την Ευρώπη πνέει εθνικιστικός άνεμος και μοιραία θα έρθει και στην Ελλάδα και όλοι αυτοί που εκμεταλλεύονται τους λαούς όλα αυτά τα χρόνια στο όνομα μιας ψευτοδημοκρατίας και ενός ψευτοανθωπισμού, θα τεθούν στο περιθώριο. Επιπροσθέτως, αντιλαμβανόμαστε την κραυγή αγωνίας του καθεστώτος, το οποίο βλέπει τα ποσοστά του να φθίνουν εν αντιθέσει με τα ποσοστά της Χρυσής Αυγής, τα οποία ολοένα και αυξάνονται. Η Χρυσή Αυγή, όμως, μιλάει με πράξεις και όχι με λόγια κούφια του αέρα. Τα έργα των πραγματικών εθνικιστών είναι συγκεκριμένα και αυτό είναι που ενοχλεί το σύστημα, εν αντιθέσει με τα έργα και τις ημέρες του ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος όταν ήταν αντιπολίτευση διατείνετο ότι θα καταργούσε τον ΕΝΦΙΑ, θα προστάτευε την πρώτη κατοικία και αυτή τη στιγμή που μιλάμε γίνονται ηλεκτρονικές κατασχέσεις, ότι δεν θα ξεπουλούσε σε ξένους λιμένες, όπως αυτόν που πούλησε στους Κινέζους, ότι θα μείωνε το Φ.Π.Α. στα νησιά, αλλά δεν έκανε απολύτως τίποτε. Αυτά είναι μόνο λίγα από τα έργα και τις ημέρες του ΣΥΡΙΖΑ που όμως, δεν ακούγονται και πολύ φιλολαϊκά.

Όσο η Χρυσή Αυγή έπαιρνε την κρατική χρηματοδότηση, την επέστρεφε πίσω στο λαό με τις διανομές τροφίμων χωρίς διάκριση. Δεν ρωτάγαμε τους συμπατριώτες μας τι κόμμα ψηφίζουν, προκειμένου να τους δώσουμε ένα χέρι βοηθείας. Αυτές τις διανομές, που εσείς οι «δημοκράτες» βαφτίσατε συσσίτια μίσους. Ήταν χρέος μας να συμπαρασταθούμε στον άγρια φορολογούμενο συμπατριώτη μας από όπου και εάν προερχόταν.

Είστε μια κυβέρνηση μειοψηφίας, δεν απευθύνεστε σε όλο τον ελληνικό λαό από τη στιγμή που έχετε φιμώσει την τρίτη πολιτική δύναμη της χώρας, τον λαϊκό σύνδεσμο Χρυσή Αυγή, την έχετε αποκλείσει από όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ακόμη και εδώ μέσα στην Βουλή της έχετε αφαιρέσει τα δικαιώματα που οφείλει να έχει το τρίτο πολιτικό κόμμα της χώρας και αυτό εσείς το ονομάζεται δημοκρατία. Πράγματι, χρειάζεται να έχει κάποιος πολύ θράσος. Συμπερασματικά, η δημοκρατία σας δεν είναι ανεκτική, πολλώ δε μάλλον, μεγαλόκαρδη.

Ας έλθουμε τώρα στα άρθρα.

Άρθρο 3 «Εγκαταστάσεις Υδατοδρομίων».

Για τη λειτουργία των υδατοδρομίων απαιτείται η κατάλληλη υποδομή σε λιμενικές και κτιριακές εγκαταστάσεις και καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις, ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των επιβατών. Θα πρέπει να δοθεί προσοχή όμως, στις περιπτώσεις εκείνες, που σύμφωνα με αποφάσεις απαγορεύεται η εγκατάσταση και λιμένων και προκατασκευασμένων κτισμάτων, όπως για παράδειγμα στο νομό Κυκλάδων. Το λέμε αυτό, ώστε να υπάρξει τώρα η σχετική πρόβλεψη και όχι να το δούμε εκ των υστέρων, οπότε και θα πρέπει να υπάρξει κάποια τροποποιητική διάταξη.

Στα αρνητικά της διάταξης είναι η εξουσιοδότηση που δίνεται στους αρμόδιους Υπουργούς να καθορίζουν σημαντικά θέματα για τα υδατοδρόμια μέσω υπουργικών αποφάσεων.

Άρθρο 5 «Χρηματοδότηση Επένδυσης Υδατοδρομίων».

Τα χρηματοδοτικά εργαλεία θα πρέπει να ανακοινωθούν από τώρα, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα σχήματα ΣΔΙΤ, διότι δεν έχουμε και τα καλύτερα αποτελέσματα.

Στο σημείο αυτό να πούμε ότι σύμφωνα με δημοσιεύματα του 2016 η χρηματοδότηση υδατοδρομίων περιλαμβανόταν στο πακέτο Γιούνκερ ύψους 50 εκατ. ευρώ, ενώ σύμφωνα με κυβερνητικές δηλώσεις τα υδατοδρόμια αναμένεται να χρηματοδοτηθούν και από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων με πόρους 3 έως 6 εκατ. ευρώ.

Τελικά, ποια είναι η πρόβλεψη της χρηματοδότησης; Υπάρχει σαφής εικόνα;

Στο άρθρο 6 « Προϋποθέσεις Κατόχου Άδειας Λειτουργίας Υδατοδρομίου».

Είμαστε κάθετα αντίθετοι για την αδειοδότηση σε περιοχές NATURA 2000. Δεν θα πρέπει να χορηγείται καμία άδεια ίδρυσης σε τέτοιες περιοχές, καθώς σκοπός της προστασίας των συγκεκριμένων περιοχών είναι η διατήρηση και ανάδειξη των προστατευόμενων περιοχών, ώστε να αποτελέσουν τοπικούς πόλους βιώσιμης ανάπτυξης. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει εναλλακτική και κρίνεται απαραίτητη η ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας εντός μιας τέτοιας χαρακτηρισμένης περιοχής, τότε θα πρέπει να εκπονείται ειδική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων με ιδιαίτερη αναφορά στις επιπτώσεις στη χλωρίδα, την πανίδα, τα ύδατα του χώρου, π.χ. προσλίμνωσης, καθώς και στην εμπλοκή με το ανθρωπογενές στοιχείο.

Επίσης, προβλέπεται ότι οι άδειες λειτουργίας μπορεί να δοθούν και σε φυσικά πρόσωπα, που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα ή σε άλλη χώρα της Ε.Ε., με την προϋπόθεση στην τελευταία περίπτωση να ορισθεί αντίκλητος, που εδρεύει στη χώρα. Έτσι, λοιπόν, θα γίνουν οι επενδύσεις, αλλά ας μην ξεχνάμε πόσες φορές οι αναπληρωτές ή οι αντίκλητοι είναι απλή «βιτρίνα» ξένων εταιρειών, που εδρεύουν σε φορολογικούς παραδείσους εντός της Ε.Ε., γεγονός που έχουμε καταδείξει πολλάκις, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν δίκαιοι κανόνες ανταγωνισμού, αλλά και διαφυγόντα κέρδη για τα κρατικά ταμεία.

Άρθρο 7 «Υπηρεσία Αδειοδότησης Υδατοδρομίων».

Το Τμήμα Εναέριων Μεταφορών (ΤΕΜ) της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών ορίζεται αρμόδια υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης, την προώθηση της διαδικασίας και την εισήγηση για την έκδοση της άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου. Προς αποφυγή λαθών, παραλείψεων και χρονοκαθυστέρησης θα πρέπει το Τμήμα να είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ανθρώπινο δυναμικό, που θα διαθέτει τη σχετική επάρκεια και τεχνογνωσία, καθώς επίσης θα πρέπει να υπάρχει και ένας τυποποιημένος συγκεντρωτικός κατάλογος με τα δικαιολογητικά, ώστε η διαδικασία να μην είναι χρονοβόρα, τουλάχιστον κατά το αρχικό στάδιο.

Άρθρο 15 «Επιτροπή Υδατοδρομίων- Επιθεωρήσεις Υδατοδρομίων».

Επανακαθορίζεται η σύνθεση της Επιτροπής Υδατοδρομίων, η οποία συγκροτείται μετά από την έκδοση της σχετικής ΚΥΑ και τα μέλη της δεν αμείβονται, ενώ τα έξοδα μετακίνησης τους για τις απαραίτητες επιθεωρήσεις βαρύνουν τις υπηρεσίες από όπου προέρχονται. Η Επιτροπή Υδατοδρομίων πρέπει να είναι το επιτελικό όργανο που θα κρίνει την τεχνική αρτιότητα όλων των αποφάσεων και των εγκρίσεων, που απαιτούνται για τη λειτουργία των υδατοδρομίων.

Δεν είναι ένα καινούργιο όργανο, παρόλα αυτά επιλέγετε να το τροποποιήσετε. Το σημαντικό είναι να συσταθεί σύντομα και όχι να μην εκδοθεί η σχετική απόφαση, όπως εκκρεμεί και για άλλες επιτροπές ή να μείνει ανενεργή.

Παρά τις όποιες αντιρρήσεις μας θα πρέπει στην Επιτροπή να συμμετέχουν επιπλέον εκπρόσωπος ή εκπρόσωποι ναυτικών πρακτόρων και ένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, ειδικά από τη στιγμή που θα ζητηθεί, αργά ή γρήγορα, μελέτη περιβαλλοντικών όρων ή τροποποίηση αυτής και θα πρέπει να αποσταλεί στην αντίστοιχη Επιτροπή Περιβάλλοντος. Αν συμπεριληφθεί εκπρόσωπος, ουσιαστικά μειώνεται ο χρόνος αναμονής.

Άρθρο 19. Να σημειώσουμε ότι θα πρέπει να υπάρξει σωστός σχεδιασμός με το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ), ώστε να μην υπάρχει ταύτιση δρομολογίων.

Στα υπόλοιπα θα αναφερθώ αύριο το πρωί, για να μην καταχραστώ το χρόνο.

 ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν μπορώ να πω και εγώ το ίδιο για όσα ακούστηκαν. Οφείλω, πάντως, να πω ότι κατανοώ απόλυτα γιατί η εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής ταράχτηκε τόσο πολύ και αναστατώθηκε με τη χθεσινή μου παρέμβαση, την οποία και επαναλαμβάνω.

Πράγματι, η δημοκρατία στη χώρα μας είναι και μεγαλόκαρδη και ανεκτική. Δεν είναι όμως, ούτε ηλίθια, ούτε ανόητη, ούτε αφελής και γνωρίζει ο ελληνικός λαός πολύ καλά την ιστορία του εικοστού αιώνα και γνωρίζει πολύ καλά ότι ο εθνικοσοσιαλισμός, ο ναζισμός και ο φασισμός, που υποδύεται η Χρυσή Αυγή ότι είναι «εθνικιστικό κόμμα» λες και δεν είναι ταυτόσημο αυτό με τον εθνικοσοσιαλισμό και τον ναζισμό. Αυτός, λοιπόν, ο εθνικοσοσιαλισμός, δυστυχώς, σε συγκυρίες τότε στην Ευρώπη και στη Γερμανία και αλλού, αναπτύχθηκε και ενισχύθηκε και έγινε καθεστώς που ματοκύλισε την Ευρώπη και τον κόσμο όλο με ακραία αλλά ψευδεπίγραφα αντικαπιταλιστικά συνθήματα και ρητορική.

Αυτό το επισήμανα χθες για να δείξω πόσο πραγματικά η ανθρωπότητα δεν ξεχνά το λόγο των ναζί. Τον έχει ζήσει, τον έχει βιώσει και ξέρει πολύ καλά ότι η υπεράσπιση της δημοκρατίας είναι πρώτα απ' όλα μια υπόθεση γνώσης, γιατί αυτά τα βιώματα είναι βαθιά χαραγμένα.

Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι ακριβώς όλη αυτή την παραληρηματική, αν θέλετε, ρητορική δεν την παρακολούθησε η αίθουσα. Η αίθουσα έμεινε άδεια, κενή και η εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής μίλησε μόνη της, ακριβώς γιατί μόνοι τους είναι οι ναζί απέναντι στη συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού. Η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού που εκπροσωπείται από όλα τα υπόλοιπα κόμματα εντός του Κοινοβουλίου είναι απέναντι στον ναζισμό και δεν μπορούν να έχουν καμία πρόσβαση στις δημοκρατικές κατακτήσεις που απειλούν τον ελληνικό λαό. Η δημοκρατία δεν πρόκειται να τρωθεί από τον κανιβαλισμό των ναζί και σ' αυτή την περίπτωση αυτή τη δημοκρατία εμείς θα την υπερασπιστούμε ακριβώς γιατί αυτή είναι η επιταγή των εκατομμυρίων θυμάτων του εικοστού αιώνα και δεν θα επιτρέψουμε στον εικοστό πρώτο αιώνα αυτά τα φαινόμενα να επαναληφθούν. Οι ναζί δεν περνάνε στην Ελλάδα. Η Χρυσή Αυγή ας απολογηθεί στα δικαστήρια και ας απολογηθεί στον ελληνικό λαό για την εγκληματική της δράση. Τα υπόλοιπα κατά παραχώρηση, ανοχή και μεγαλοκαρδία της ελληνικής δημοκρατίας και των δημοκρατικών αισθημάτων του ελληνικού λαού, τα οποία δεν θα σας επιτρέψουμε να εκμεταλλεύεστε. Ευχαριστώ. Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε., κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συμφωνώ μαζί σας, πρέπει να το θυμόμαστε να διδάσκεται και στις νέες γενιές ότι ο εθνικοσοσιαλισμός είναι εγκληματική ιδεολογία γι' αυτό έχει και εγκληματική δράση. Γι' αυτό οι 9 του Μάη που είναι η νίκη η αντιφασιστική πρέπει να γιορτάζεται και όχι να επισκιάζεται και να συγκαλύπτεται από την ημέρα της Ευρώπης, όπως φρόντισαν να βάλουν την ίδια μέρα.

Υδατοδρόμια, καινούργιος τομέας. Το ερώτημα που μπαίνει είναι το εξής: χρειάζονται υδατοδρόμια και υδροαεροπλάνα; Η γνώμη μας είναι ότι ναι, όμως, συμπληρωματικά στις θαλάσσιες μεταφορές, που και αυτές πρέπει να αναπτυχθούν και να καλύπτουν όλο το χρόνο και να μην ξεμένουν ειδικά τα απομακρυσμένα νησιά. Γιατί; Γιατί τα εγκαταλείπουν, δεν συμφέρει, δεν αφήνουν το κέρδος που θέλουν οι εφοπλιστές.

Υπάρχει σχεδιασμός που τα υδατοδρόμια αυτά θα αναπτυχθούν, σε ποιες περιοχές και πώς θα καλύπτουν λαϊκές ανάγκες; Όχι βέβαια. Γιατί η πολιτική και ο σχεδιασμό σας είναι το κέρδος του επιχειρηματία και μόνο.

Θα φτιαχτούν λοιπόν, εκεί που θα εξυπηρετείται το κέρδος του καπιταλιστή με την άδεια εκμετάλλευσης και λειτουργίας που θα έχει. Για αυτό το άρθρο 4 αναφέρει ότι η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου δεν επιτρέπει τη λειτουργία του υδατοδρομίου χωρίς την έκδοση άδειας λειτουργίας. Εδώ μπαίνει το ζήτημα ότι στα μικρά νησιά που δεν έχουν τουριστική κίνηση, όμως έχουν ανάγκη επικοινωνίας με την ηπειρωτική Ελλάδα και τα άλλα νησιά, δεν θα είναι εφικτό, αν δεν το έχει επιλέξει ο ιδιώτης.

Έχει ρίσκο ο επενδυτής; Όχι γιατί φροντίσατε οι υποδομές να κατασκευαστούν από το αστικό κράτος για να εξυπηρετεί το συμφέρον του επιχειρηματία επενδυτή ακόμα και σε περιοχές natura 2000 θα μπορεί να φτιαχτεί, αν συμφωνήσει το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, όπως γράφεται στο άρθρο 4. Γιατί να μη συμφωνήσει, εμείς λέμε, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, αφού δίνει άδειες για ανεμογεννήτριες σε τέτοιες προστατευόμενες περιοχές. Γιατί να μη δώσει και στα υδατοδρόμια;

Ο επενδυτής θα βάλει χρήμα από την τσέπη του; Όχι όπως προβλέπεται ρητά στο άρθρο 5. Θα ενταχθεί η δημιουργία υδατοδρομιών στις στρατηγικές επενδύσεις. Θα έχει χρηματοδότηση, τσάμπα χρήμα από κοινοτικά προγράμματα και εθνικούς πόρους. Δεν έχει ρίσκο, όμως δεν επιδοτούνται και όσοι έχουν κόκκινα δάνεια, γιατί βρεθήκανε από τη μια μέρα στην άλλη χωρίς δουλειά, άνεργοι ή μειώθηκε δραστικά ο μισθός τους και δεν μπορούν π.χ. να ξεπληρώσουν δόσεις στεγαστικού δανείου. Σήμερα, οι τράπεζες το ξέρουμε είναι και πρωτοσέλιδα, σφίγγουν και άλλο τη θηλιά γύρω από το λαιμό τους και αυτό, όπως ξέρετε, μεταφράζεται σε περίπου 50.000 ακίνητα στο σφυρί για φέτος και το 2019.

Μάλιστα, η Κυβέρνηση απομακρύνει κάθε εμπόδιο για την επέλαση των τραπεζικών ομίλων. Θωρακίζει νομικά με όλους τους τρόπους και με επιπλέον μέτρα καταστολής στους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας. Αυτή είναι μια γεύση από την επόμενη μέρα, την μεταμνημονιακή που σύμφωνα με την Κυβέρνηση αλλάζουν όλα. Αυτά για να έχουμε και συγκρίσεις σε μερικά πράγματα.

 Στο άρθρο 8 αναφέρεται ότι το αίτημα του νόμιμου κατόχου άδειας λειτουργίας εξετάζεται και εγκρίνεται ή μη μέσα σε 3 μήνες από την υποβολή του. Έχετε χρονικές αποκλίσεις και καλά κάνετε. Μάλιστα στο άρθρο 12 οι αρμόδιοι υπάλληλοι αν παραβιάσουν τις προθεσμίες ελέγχονται πειθαρχικά και έχει ποινές προστίμου αποδοχών 2 μηνών. Πάρτε, όμως, τέτοια μέτρα και για την έκδοση συντάξεων που κάνουν δύο και χρόνια για να βγουν και είναι και πετσοκομμένες.

Θα πάω στο δεύτερο μέρος, γιατί ουσιαστικά είναι η εφαρμογή του Κανονισμού της Ε.Ε. ο 1370/2007. Μιλάει για την παραπέρα απελευθέρωση των οδικών επιβατικών αστικών συγκοινωνιών και μάλιστα στην ειδική έκθεση αναφέρεται και καθαρά ότι προωθεί την πλήρη ισχύ του νέου συστήματος ανάθεσης μεταφορικού έργου σε παρόχους. Με όχημα, λοιπόν, τη διασφάλιση παροχής υψηλής ποιότητας δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών επαναπροσδιορίζεται τί σημαίνει αστικό δίκτυο εντός νομού ή περιφέρειας ή δήμου.

Επίσης, επαναπροσδιορίζετε και επικαιροποιείτε τη δραστηριότητα των αστικών ΚΤΕΛ και συνολικά των ΚΤΕΛ όσον αφορά στη λειτουργία του μεταφορικού τους έργου, την εποπτεία τους. Εδώ εμπλέκονται οι δήμοι και βεβαίως το Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων.

Δεν θα μιλήσω για όλα τα άρθρα, ενδεικτικά μερικά, που δικαιολογεί αν θέλετε και γιατί καταψηφίζουμε και συνολικά.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 35, τοποθετήθηκα χθες.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 39. Τι κάνει; Αναδιανέμει την «πίτα» της κρατικής χρηματοδότησης στις επιχειρήσεις, σε όλες τις Περιφέρειες και τους Δήμους της χώρας.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 40. Σε αυτό το άρθρο έχουμε την απευθείας ανάθεση με απόφαση του εκάστοτε Υπουργού σε αποκλειστικό πάροχο, στο όνομα της αδιάκοπης συνεχούς προσφοράς δημόσιας μεταφοράς.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 41. Σε αυτό το άρθρο, το Υπουργείο έχει καθοριστικό ρόλο στον καθορισμό των αστικών γραμμών των οδικών μεταφορών επιβατών, με κριτήριο το κέρδος σε ό,τι αφορά την μεταφορά των επιβατών στην κάθε περιοχή.

Το άρθρο 42, αναφέρεται στους διαγωνισμούς για την ανάθεση αστικών οδικών μεταφορών.

Το άρθρο 46 αφορά την εκτέλεση της σύμβασης παραχώρησης με επιτροπή ελέγχου, η οποία, βεβαίως, συγκροτείται από τον Υπουργό.

Το άρθρο 47 δίνει τη δυνατότητα για απευθείας ανάθεση μεταφορικού έργου, ως έκτακτο μέτρο, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών.

Όλα αυτά είναι μερικά ενδεικτικά άρθρα, τα οποία μας δείχνουν την παραπέρα απελευθέρωση στον τομέα των αστικών μεταφορών.

Βεβαίως, εμείς δεν συμφωνούμε, καταψηφίσαμε και το είπα αυτό και χθες. Για εμάς η λύση είναι ο ενιαίος κρατικός φορέας μεταφορών, με κεντρικό σχεδιασμό, παίρνοντας τις ανάγκες της μετακίνησης και όχι με γνώμονα την κερδοφορία των κοινοπραξιών.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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 Ευαγγελία (Εύη), Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Σιμορέλης Χρήστος, Καματερός Ηλίας, Βλάχος Γεώργιος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Ψαριανός Γρηγόριος, Καβαδέλλας Δημήτριος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κύριος Κατσίκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το πρώτο μέρος του υπό συζήτηση σχέδιο νόμου και τα πρώτα 32 άρθρα συγκροτούν θα έλεγα ένα επικαιροποιημένο πλαίσιο παρεμβάσεων ξεπερνώντας τα αδιέξοδα που αντιμετώπισε στο παρελθόν τόσο η ελληνική πολιτεία όσο και οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές.

Κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγενέστερου νομοθετικού πλαισίου του ν.4146/2013 διαπιστώθηκαν πλείστα προβλήματα, που κατέστησαν αναγκαία την προώθηση της υπό συζήτηση ρύθμισης.

Το προτεινόμενο ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τις γραφειοκρατικές αγκυλώσεις μέσα από την απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης των υδατοδρομίων. Η καθιέρωση απαιτήσεων για τις κτιριακές υποδομές των υδατοδρομίων, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης επιβατών, περιγράφεται με σαφήνεια στο άρθρο 2, παρέχοντας ωστόσο, στους αρμόδιους Υπουργούς, την δυνατότητα με έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων, να τροποποιούν και να καθορίζουν διαφορετικά θέματα που άπτονται των παραπάνω ρυθμίσεων. Αυτά αναφέρονται στα άρθρα 4 και 5.

Η δυνατότητα διαχωρισμού της διαδικασίας αδειοδότησης, αφενός σε άδεια ίδρυσης και αφετέρου σε άδεια λειτουργίας, την καθιστά περισσότερο φιλική στους εν δυνάμει επενδυτές. Η πρόβλεψη δε της χορήγησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μόνο σε δημόσιο φορέα, καθιστά το δημόσιο εγγυητή της τοπικής ανάπτυξης, αυτό εμείς πιστεύουμε και της εξυπηρέτησης των πολιτών απομακρυσμένων περιοχών, διευκολύνει δε και προωθεί συνέργειες σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Αυτά προβλέπουν τα άρθρα 6 έως και 16.

Η διαφοροποίηση του κατόχου αδείας εκμετάλλευσης και του κατόχου αδείας λειτουργίας, εκτιμάται πως θα εδραιώσει μία μεγαλύτερη ευελιξία στο επενδυτικό περιβάλλον. Σημαντικό ποιοτικό στοιχείο των επιδιωκόμενων στόχων αποτελεί η δυνατότητα που παρέχεται στο δημόσιο να ιδρύει αλλά και να λειτουργεί υδατοδρόμια σε περίπτωση μη ύπαρξης αίτησης από ενδιαφερόμενο επενδυτή, είτε στο όνομά του είτε σε συνιστόμενους για το σκοπό αυτό δημόσιου χαρακτήρα φορείς.

Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλισθεί η μεταφορική εξυπηρέτηση και η αδιάλειπτη σύνδεση της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας, οι ανάγκες για επείγουσας και έκτακτης μετακίνησης, όπως οι αεροδιακομιδές ασθενών, έρευνας και διάσωσης, μεταφοράς φαρμάκων και τροφίμων κ.λπ..

Επίσης, με την παρούσα ρύθμιση, απλοποιούνται χρονοβόρες διαδικασίες σχετικές με την απαιτούμενη περιβαλλοντική αδειοδότηση, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός πως τα Υδατοδρόμια έχουν μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα σε σύγκριση με άλλα Μέσα Μεταφοράς.

Κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, αναφορικά με το Πρώτο Μέρος του σχεδίου νόμου και τα πρώτα 32 άρθρα, τα οποία καλύπτουν το θέμα των Υδατοδρομίων, δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο.

Σε ό,τι αφορά στο Δεύτερο Μέρος, που περιλαμβάνεται στα άρθρα 33 έως και 49 και αφορά θέματα αστικών οδικών μεταφορών, οι προτεινόμενες διατάξεις επανακαθορίζουν το θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης μεταφορικού έργου των δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών.

Η ρύθμιση που προτείνεται με το άρθρο 47, το οποίο προβλέπει την απευθείας ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, δηλαδή χωρίς διαγωνισμό, θεωρώ πως είναι αναγκαία - το είπα και χθες, το επαναλαμβάνω και σήμερα - καθώς διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον ως έκτακτο μέτρο, ενώ παράλληλα, εγγυάται τη συνέχεια των παρεχόμενων προς τους πολίτες υπηρεσιών.

Τέλος, στο Τρίτο και τελευταίο Μέρος του σχεδίου νόμου και ειδικότερα στο άρθρο 51 τροποποιούνται οι διατάξεις του νόμου 4233 του 2014, σχετικά με τη λειτουργία της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων και αλλάζει από τριετή σε πενταετή η θητεία των μελών της Επιτροπής, τα οποία διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες υπερψηφίζουμε το παρόν σχέδιο νόμου και πιστεύουμε πως οι προωθούμενες βελτιώσεις, που θεσμοθετούνται και επικαιροποιούν το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο τόσο για τα Υδατοδρόμια όσο και για τις Αστικές Οδικές Μεταφορές, είναι αναγκαίες και ικανές να απελευθερώσουν την επιχειρηματική δραστηριότητα στην Ελλάδα και να οδηγήσουν την τοπική και εθνική οικονομία σε ένα καλύτερο αύριο. Σας ευχαριστώ.

ΘΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Κατσίκη. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού» κ. Γρηγόρης Ψαριανός.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα, εκτός χρόνου, να πω δυο λόγια για το επεισόδιο με τους «μπολσεβίκους και τους μενσεβίκους». Είναι δική μας ευθύνη, κύριε Πρόεδρε και κύριοι Υπουργοί και αγαπητοί Συνάδελφοι, διότι πριν από δέκα χρόνια, όταν ξέσπασε αυτή η μεγάλη κρίση (δεν συνεννοηθήκαμε). Τότε αν είχαμε συνεννοηθεί τα κόμματα του δημοκρατικού τόξου για ένα πρόγραμμα εξόδου από την κρίση, -ακολουθώντας την Κύπρο, την Ιρλανδία, την Πορτογαλία, που βρέθηκαν μετά από μας και βγήκαν από τα μνημόνια πριν από μας- και δεν είχαμε επενδύσει σε διάφορα φληναφήματα αντικαπιταλιστικά, αντισυστημικά, αντιευρωπαϊκά και όλα αυτά τα «αντί» με δήθεν φιλεργατικές και φιλολαϊκές εκφράσεις και κηρύγματα, τα πράγματα θα ήταν διαφορετικά. Αυτά είχαν γίνει και στον Μεσοπόλεμο, στη Γερμανία, αλλά κανείς μας δεν διδάχθηκε από αυτά και έτσι αφήσαμε χώρο, για να μην πω ότι επενδύσαμε στα «θερμοκήπια μίσους» αυτών των παραφρόνων, των ψυχασθενών, των εθνικοσοσιαλιστών, των φασιστοειδών και των νεοναζί ή παλαιοναζί.

Είναι δική μας ευθύνη και αυτό θα έπρεπε σιγά - σιγά, ήδη να το έχουμε μαζέψει. Αν υπάρχει χρόνος, τουλάχιστον από δω και πέρα, να το μαζέψουμε και να τους απομονώσουμε και να τους αφήσουμε μόνους τους να λένε αυτές τις αρλούμπες, αυτές τις αηδίες και αυτές τις εγκληματικές διακηρύξεις, παρουσιαζόμενοι ως αντισυστημική, αντικαπιταλιστική, αντιμνημονιακή δύναμη κ.λπ. κ.λπ.

Αυτό δεν συμβαίνει μόνο στην Ελλάδα, αλλά συμβαίνει και στην Ευρώπη. Όμως, νομίζω ότι από εδώ ξεκίνησε αυτή η γελοιότητα, διότι εμείς αφήσαμε χώρο να αναπτυχθούν αυτές οι ψυχασθένειες.

Όσον αφορά στο σχέδιο νόμου, θα ήθελα να κάνω μερικά σχόλια επί των άρθρων. Στην παράγραφο 11 του πρώτου άρθρου για την περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου αναφέρεται ότι «στην περιοχή δύναται να συμπεριλαμβάνεται και περιοχή εντός λιμένος» στη διαβούλευση αναφερόταν ως σημείωση «αλλά μόνο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και εφόσον συντρέχουν λόγοι ασφάλειας πτήσεων ή ασφαλείας του υδροπλάνου και προστασίας της ζωής των επιβαινόντων κ.λπ.. Στις παραπάνω περιπτώσεις η χρήση της περιοχής ελιγμών εντός λιμένος επιτρέπεται με ευθύνη του χειριστή του υδροπλάνου κατόπιν ενημέρωσης». Γιατί αφαιρέθηκε αυτή η παράγραφος; Νομίζω ότι πρέπει να επανέλθει, γιατί δίνει ένα σαφές περιεχόμενο στο θέμα αυτό, του χειρισμού, των ελιγμών και λοιπά.

Στο άρθρο 3, για τις εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων, έχουμε μια πρόταση να αντικατασταθεί η λέξη «κατασκευή» με τη λέξη «δημιουργία», καθώς σε πολλές περιπτώσεις δεν θα υπάρχει η κατασκευή, αλλά ενδέχεται να υπάρχει προμήθεια φορητών εγκαταστάσεων ή άλλου τύπου διευθέτηση. Επίσης, να γίνει απαλοιφή των ελάχιστων απαιτήσεων με γνώμονα ότι τα περισσότερα υδατοδρόμια θα είναι μικρού μεγέθους και τυχόν αλλαγές στις ελάχιστες απαιτήσεις κατά βούληση Υπουργών απειλεί τη βιωσιμότητά τους ή μπορεί να την απειλήσει. Προτείνεται και η απαλοιφή των λέξεων «επιπλέον των ανωτέρω προβλεπόμενων» για τους ίδιους λόγους.

Στο άρθρο 4 έχει προστεθεί η δυνατότητα λειτουργίας υδατοδρομίου σε περιοχές Natura. Αυτό πρέπει να αφαιρεθεί, δεν πρέπει να αφήσουμε τη λειτουργία υδατοδρομίων σε τέτοιες περιοχές προστατευόμενου φυσικού κάλλους κ.λπ., όπως δεν θα έπρεπε και σε λίμνες γενικώς να επιτρέπεται. Έχουμε δεκάδες χιλιόμετρα παράκτιων περιοχών και ακτογραμμής και δεν υπάρχει λόγος να γίνει αυτό, μόνο κατ' εξαίρεση ίσως σε κάποιες λίμνες, κυρίως, όπου είναι πολύ μακριά από τη θάλασσα, στη μεθόριο και τα λοιπά, να το δούμε κατά περίπτωση. Δεν θα έπρεπε γενικώς, να επιτρέπουμε σε λίμνες και οπωσδήποτε όχι σε περιοχές Natura.

Στην παράγραφο 2, σε προηγούμενα σχέδια νόμου υπήρχε πρόβλεψη για τους λιμένες ή μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί ή θα μπορούσαν να παραχωρηθούν. Η πρόβλεψη πρέπει να επανέλθει, καθώς με το εθνικό σχέδιο παραχωρήσεων λιμένων ή μαρίνων πολλές περιοχές κινδυνεύουν να μείνουν χωρίς υδατοδρόμια. Προτείνουμε, λοιπόν, κατ' εξαίρεση η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίων να χορηγείται και σε εταιρίες ιδιωτικών συμφερόντων, κυρίως, εφόσον πρόκειται περί παραχωρησιούχου του λιμένα ή περί κατόχου τουριστικής μαρίνας, αλλά γιατί όχι και γενικότερα;

Στο άρθρο 6, στην περίπτωση αδειοδότησης υδατοδρομίων σε λίμνες όπου υπάρχουν εγκατεστημένα υδροηλεκτρικά φράγματα, όπως Πλαστήρα, Κρεμαστών κ.λπ., συμφωνούμε να υπάρχει πρόνοια στον νομό, ώστε να διευκολύνεται η διαδικασία αδειοδότησης στις συγκεκριμένες περιπτώσεις, μέσω και του συναρμόδιου Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Δεύτερον, να οριοθετείται εν προκειμένω το ιδιοκτησιακό καθεστώς της Δ.Ε.Η.. Τρίτον, να διευκρινίζεται στο νομό ότι ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης της αντίστοιχης υδάτινης συμφωνίας είναι ο εκάστοτε οικείος Πρωτοβάθμιος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Στο άρθρο 7 υπάρχουν πολλά κενά. Το Τμήμα Εναέριων Μεταφορών πρέπει να είναι κατάλληλα στελεχωμένο με ειδικευμένο επιστημονικό δυναμικό που να διαθέτει σχετική επάρκεια και τεχνογνωσία, ώστε να αποφεύγονται τυχόν ελλείψεις και λάθη κατά τη διαδικασία εξέτασης των φακέλων. Το Τμήμα Εναέριων Μεταφορών, εκτός από το να διαβιβάζει το φάκελο του έργου στις αρμόδιες υπηρεσίες για γνωμοδότηση, να τους ορίζει και προθεσμίες και να αναθέτει επιθεωρήσεις στην Επιτροπή Υδατοδρομίων, στην οποία δεν συμμετέχει παρά μόνο ως γραμματειακή υποστήριξη. Πρέπει να έχει ουσιαστική παρουσία εκεί, έχει ουσιαστική εργασία να επιτελέσει και όχι απλώς αφού εξασφαλίσει τη σύμφωνη γνώμη φορέων να εκδίδει σχετικές άδειες.

Στο άρθρο 8 έχουμε μια πρόταση εναλλακτικά να προβλεφθεί ότι μέχρι να υλοποιηθεί το Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίων, το ΗΣΠΑΥ, οι αιτήσεις να εξετάζονται με την υποβολή της έντυπης αίτησης μόνο και από εκεί και πέρα και σε ηλεκτρονική.

Στο άρθρο 12 να προστεθεί η παράγραφος που να αναφέρει ότι η άπρακτη παρέλευση οποιασδήποτε από τις προθεσμίες αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα και καταλογίζεται στον αρμόδιο υπάλληλο και επιβάλλονται κυρώσεις.

Στο άρθρο 13 στην περίπτωση ανάκλησης αδειών ίδρυσης, δεν θα μπορέσει να δημιουργηθεί επαρκές δίκτυο υδατοδρομίων, καθώς μέχρι να αδειοδοτηθούν προοδευτικά τα υδατοδρόμια που θα χρειάζονται επάνω από 2 χρόνια, τα ήδη αδειοδοτημένα θα χάνουν την άδειά τους, γιατί δεν θα έχει ξεκινήσει πτητικό έργο. Υπάρχει εκεί ένα κενό που θα πρέπει να τακτοποιηθεί. Θα πρέπει να αφαιρεθεί η παρ. 2, καθότι φαίνεται ότι το δημόσιο ανακαλεί άδειες από το δημόσιο.

Όσον αφορά στο άρθρο 23, επειδή είναι γνωστό ότι υπάρχουν πολλές καθυστερήσεις στη λειτουργία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για εκπαιδεύσεις, θα πρέπει να μπορεί, όπως γίνεται και σε εκπαιδεύσεις για το προσωπικό λειτουργίας των λιμανιών, να γίνεται εκπαίδευση και πιστοποίηση και από πιστοποιημένους φορείς της ΥΠΑ, δηλαδή όχι μόνο από την ίδια, αλλά και από πιστοποιημένους από αυτήν φορείς.

Στο άρθρο 27 για τα υδάτινα πεδία, προτείνεται η δυνατότητα προέλευσης του αεροσκάφους και από άλλο υδάτινο πεδίο για να εξυπηρετούνται οι τουριστικές ανάγκες επιβίβασης σε κρουαζιερόπλοια, πτήσεις charter κ.λπ., καθώς και η επέκταση των ορίων της αεροπορικής ημέρας για επείγουσες περιπτώσεις, για παράδειγμα διακομιδή ασθενών.

Στο άρθρο 28, να υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη απαγόρευσης, όπως ορίζεται αλλού και σε λίμνες, όπως ήδη έχω πει.

Στο Β’ Μέρος στο άρθρο 41 θα έπρεπε ρητά να αναφέρεται η προϋπόθεση ύπαρξης εμπεριστατωμένης συγκοινωνιακής μελέτης από την οποία θα απορρέουν οι τελικές προτάσεις, τις οποίες θα εγκρίνει ο Υπουργός, η οποία μελέτη μπορεί να είναι συνδεδεμένη με τη μελέτη βιώσιμης αστικής κινητικότητας που έχουν πλέον όλοι οι δήμοι.

Στο Γ’ Μέρος στο άρθρο 51, εδώ υπάρχουν πολλές τοποθετήσεις, προσλήψεις, τακτοποιήσεις και άλλα τέτοια θέματα, κάτι συμβαίνει εδώ, συμβαίνουν διάφορα πράγματα. Προστίθεται ένας εκτελεστικός αντιπρόεδρος στην Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων, ο οποίος διορίζεται με απόφαση του Υπουργού κ.λπ. Προστίθεται εδάφιο που ορίζει ότι σε περίπτωση παραίτησης των 3/5, αναλαμβάνει ο Πρόεδρος ή ο Αντιπρόεδρος. Δεν τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 4369/2016, περί επιλογής των επικεφαλής Ν.Π.Ι.Δ. από το Εθνικό Μητρώο Στελεχών, εκτός και αν κάνουμε λάθος. Αν τηρούνται οι διατάξεις καλώς. Νομίζω, με τη διατύπωση που υπάρχει, ότι δεν τηρούνται ή μένει κενό, δεν έχει διευκρινιστεί.

Στην παρ. 8 αντικαθίσταται όλο το άρθρο 7 του ν. 4233/2014, που αφορά στις συμβάσεις. Συγκεκριμένα, παύει η αναφορά στη σύναψη συμβάσεων βάσει ευρωπαϊκής νομοθεσίας και πλέον αυτές θα συνάπτονται σύμφωνα μόνο με τον Κανονισμό.

Επίσης, στο άρθρο 11 προστίθεται πρόβλεψη πρόσθετης απασχόλησης του προσωπικού με το πρόσχημα της συμμετοχής σε εθνικά, ευρωπαϊκά και διεθνή όργανα. Αυτά είναι μερικά σημεία τα οποία πρέπει να τα δούμε.

Συνολικά, με εξαίρεση 2 – 3 άρθρα, που θα δηλώσουμε «παρών» ή θα καταψηφίσουμε, εάν δεν διευκρινιστούν, στο μεγάλο μέρος το νομοσχέδιο θα το στηρίξουμε, θα το ψηφίσουμε και ελπίζουμε να ολοκληρωθεί και να δραστηριοποιηθούν αυτές οι εταιρίες και τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα χθες, για να μην πω πέρυσι. Σας ευχαριστώ.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε, ενώνω και εγώ τη φωνή μου μετά των υπολοίπων Βουλευτών για αυτές τις αγορεύσεις μίσους, αλλά ίσως φταίμε και εμείς καμιά φορά που απαξιώνουμε τον κοινοβουλευτισμό και το ρόλο του Βουλευτή, εν πάση περιπτώσει είναι θλιβερά αυτά τα οποία ακούστηκαν. Προχωράω όμως, στο θέμα μας, δύο χρόνια σε διαβούλευση και τελικά ήρθε έστω και αργά στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου κι είναι πάρα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, που θα λειτουργήσει σαν καταλύτης στο φλέγον θέμα της διασύνδεσης και της εξυπηρέτησης των νησιών μας.

Έχουμε 3000 νησιά, από τα οποία τουλάχιστον τα 300, έχουν ανάγκη πληρέστερων συγκοινωνιακών διευκολύνσεων. Η χρήση, λοιπόν, υδροπλάνων θα μπορούσα να πω ότι δεν απαιτεί ιδιαίτερες εγκαταστάσεις και ακριβείς υπηρεσίες συντήρησης, μπορεί να οργανωθεί εύκολα και γρήγορα. Έχουμε σαφείς εικόνες ανάλογων επιτυχημένων επιχειρημάτων, τόσο εντός, όσο και εκτός της Ευρώπης, όπως για παράδειγμα στον Καναδά, στις Σκανδιναβικές χώρες, που λειτουργούν με μεγάλη επιτυχία αυτές οι υπηρεσίες και ειδικά στον Καναδά πάρα πολλά χρόνια.

Αυτή η καινοτομία για την Ελλάδα προσφέρει λύσεις αδιάκοπης συνδεσιμότητας, ιδιαίτερα όταν και λόγω υψηλής θαλασσοταραχής αναβάλλονται ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις. Βεβαίως, μεγάλη προσοχή πρέπει να δοθεί για την οικολογική προστασία περιοχών, οι οποίοι έχουν χαρακτηριστεί NATURA. Το κακό βέβαια, είναι ότι εδώ βρήκαμε πάλι την ευκαιρία να προσθέσουμε στα άρθρα 33 άρθρα της διαβούλευσης και άλλα 20 τα οποία ενσωματώθηκαν, θα μπορούσα να πω από το παράθυρο, διότι δεν ετέθησαν στη δημόσια διαβούλευση και εμάς μας δημιουργεί μια υποψία ότι κάτι δεν έπρεπε να πολυσυζητηθεί.

Αλλά ας πάρουμε την άλλη εκδοχή ότι μπήκε στο νομοσχέδιο έτσι γρήγορα - γρήγορα κι αυτό το ζήτημα των αστικών συγκοινωνιών, διότι άργησε το όλο σύστημα, όσο έπαιρνε, μπήκαμε σε προεκλογική περίοδο, άρον - άρον το φέρνεται προς ψήφιση, για να περιχαρακώσετε πιθανές απώλειες κάποιων ωφελημάτων, θα μπορούσα να πω, δικών σας. Γιατί τόσο πολύ στη διαβούλευση, αυτά τα δύο χρόνια, υπήρξε κάποιο θέμα σύγκρουσης συμφερόντων, ίσως εφοπλιστών και των νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων; Υπήρχε κάποιο ζήτημα πιέσεων;

Εάν γίνουν σωστές μελέτες κανένας δεν θα θιγεί, απεναντίας θα αυξηθεί η κίνηση στα νησιά και πολλοί χρήστες του Α΄ μέσου, κατά την προσέγγιση στο νησί με το Α΄ μέσο, θα κάνουν ίσως χρήση του Β΄ μέσου όταν απομακρύνονται και κατά την επιστροφή τους. Θα έρθει, λοιπόν, πιο κοντά η νησιωτική Ελλάδα με τη στέρεα, με την κεντρική διοίκηση και θα είναι πιο φθηνά τα κόμιστρα λόγω του ανταγωνισμού, θα έρθουν πιο φθηνά προϊόντα στα νησιά, λόγω του ότι θα έρχονται πιο γρήγορα και πιο εύκολα.

Είμαστε ,όμως, παρά πολύ επιφυλακτικοί σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της παρούσης και σε ό,τι αφορά στην άδεια ίδρυσης υδατοδρομείων αποκλειστικά σε δημόσιους φορείς, φοβάμαι ότι δεν συνάδει με το ευρωπαϊκό μοντέλο του επιχειρείν. Φοβόμαστε, όμως, ότι αυτό επειδή θα είναι μια κρατική υπόθεση, θα μεταβληθεί σύντομα σε ένα σκαλοπάτι εξυπηρέτησης και διορισμού ημετέρων. Γιατί γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά πως λειτουργεί το δημόσιο.

Επίσης, εξαιρούνται οι εισηγμένες εταιρείες στα χρηματιστήρια, πιθανόν εκεί θα εξαιρέσουμε ένα μεγάλο αριθμό επενδυτών με δυναμική και ισχυρή επενδυτική ικανότητα και αντιτιθέμεθα βεβαίως, και σε περιορισμούς σαν αυτούς του άρθρου 27, της παραγράφου 2γ΄, διότι τα σημεία προσθαλάσσωσης πρέπει να υπόκεινται στην εκτίμηση των ίδιων των πτητικών φορέων. Όπως είπα και πριν, εμπλέκονται και 20 άρθρα δημοσίων οδικών αστικών μεταφορών, που υπόκεινται στην ενωσιακή νομοθεσία με βάση τον κανονισμό 1370/2007, που εφόσον δεν έχουν τεθεί σε διαβούλευση, θα αποδειχθούν προβληματικά μετά την εφαρμογή τους και θα αρχίσουμε να βλέπουμε τα λάθη που πιθανόν θα είχαμε αποφύγει, αν και εφόσον είχαν μπει και αυτά τα άρθρα στη διαβούλευση.

Όσον αφορά επί των άρθρων, θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

Επιθυμούμε την εξέλιξη των συγκοινωνιών επιφυλασσόμεθα με τον τρόπο που θα εφαρμοστούν, δηλαδή επί της πρακτικής.

«Επιφυλασσόμαστε». Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει, η κ. Τζάκρη.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ζήτημα της νομικής διευθέτησης του ευρύτερου καθεστώτος που αφορά στην εκμετάλλευση λιμνών στη χώρα μας παρέμεινε δυστυχώς για πολλά χρόνια σε εκκρεμότητα.

Και τί εννοώ με αυτό; Σε ό,τι αφορά στην δυνατότητα αδειοδότησης υδατοδρομίων σε λίμνες είχε καταστεί σαφές ένα μείζον πρόβλημα από την ψήφιση ακόμα του προηγούμενου νόμου του νόμου 4146, του 2013, το οποίο επισημάνατε ως πρόβλημα και στο άρθρο 2 της παρούσας αιτιολογικής έκθεσης του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα.

Και ποιό ήταν αυτό; Προκειμένου να παραχωρηθεί τμήμα της παρόχθιας ζώνης της λίμνης, ώστε να αναπτυχθεί εκεί η χερσαία υποδομή του υδατοδρομίου, θα έπρεπε να είχε συσταθεί προηγουμένως at hawk φορέας διαχείρισης των λιμνών. Και αυτό αποτελούσε εμπόδιο σε ό,τι αφορά στην δυνατότητα εγκατάστασης υδατοδρομίων σε λίμνες.

Τώρα, όμως, με νόμο που πέρασε τον προηγούμενο Φλεβάρη από το Υπουργείο Περιβάλλοντος έχουν συσταθεί πλέον at hawk φορείς διαχείρισης λιμνών σε όλες τις λίμνες της χώρας. Μάλιστα, για την περιοχή που με ενδιαφέρει εμένα για την Πέλλα και συγκεκριμένα για την λίμνη Βεγορίτιδα έχει συσταθεί ο φορέας διαχείρισης λιμνών της δυτικής Μακεδονίας και επομένως, μπορεί να προχωρήσει η αδειοδότηση υδατοδρομίων και στις λίμνες της χώρας.

Και δεν αναφέρομαι μόνο στην Βεγορίτιδα, το ίδιο ισχύει και για τη λίμνη της Καστοριάς, για τη λίμνη των Ιωαννίνων, για τη λίμνη Πλαστήρα και γενικά για όλες τις λίμνες όπου μπορεί να αναπτυχθούν ανάλογες εγκαταστάσεις.

Να πω εδώ ότι δεν υπάρχει κάποιο εμπόδιο στην περιβαντολογική αδειοδότηση, διότι το υδροπλάνο γίνεται αποδεκτό από όλους ότι έχει το ελάχιστο δυνατό περιβαντολογικό αποτύπωμα και επομένως, δεν αναμένεται από τη λειτουργία των υδατοδρομίων να υπάρξει κάποια διατάραξη αν θέλετε στα λιμναία οικοσύστηματα.

Τώρα πλέον με ρητή διάταξη, την έχετε συμπεριλάβει στο άρθρο 4, παράγραφος 1, λέτε ότι αρμόδιοι για την αδειοδότηση των λιμνών στα υδατοδρόμια είστε εσείς κύριε Υπουργέ αυτή τη στιγμή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

Αυτό και επειδή έχει συσταθεί και ο φορέας λιμνών όπως σας είπα προηγουμένως της κεντρικής Μακεδονίας δίνει την δυνατότητα να αναπτυχθεί υδατοδρόμιο και στην περιοχή της λίμνης Βεγορίτιδας. Και αυτό, κατά την άποψή μου, και νομίζω είναι μια αντικειμενική άποψη, θα συμβάλει καθοριστικά και στην ενίσχυση της τουριστικής κίνησης στο τετράγωνο Έδεσσα-Καϊμακτσαλάν–Βεγορίτιδα- λουτρά Πόζαρ, άλλα συμβάλλει και προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, αλλά δίνει και θα έλεγα προοπτικές αναπτυξιακές στην τοπική οικονομία και στην τοπική κοινωνία.

Κατά αυτή την άποψη, κύριε Υπουργέ, είναι μια πολύ θετική εξέλιξη.

Κοιτάξτε, το νομοσχέδιο αυτό σε γενικές γραμμές κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Νομίζω ότι είναι ένα πολύ αναγκαίο και πολύ απαραίτητο και πολύ σωστά κάνατε και το φέρνετε, άλλωστε είναι στη διαβούλευση περίπου εδώ και δύο χρόνια κ. Υπουργέ.

Θα πρέπει, όμως, να κάνουμε όλοι ό,τι καλύτερο μπορούμε προς την κατεύθυνση της ελάφρυνσης της γραφειοκρατίας. Και ως προς την κατεύθυνση αυτή έχω να κάνω κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις.

Έρχομαι στο άρθρο 14 παράγραφος 1 που αναφέρεται στην δυνατότητα σύστασης στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών Επιτροπής Υδατοδρομίων κ. Υπουργέ, η οποία θα κάνει τις επιθεωρήσεις των υδατοδρομίων και τις τακτικές και τις έκτακτες.

 Και συμμετέχουν σε αυτήν, σύμφωνα με την πρόβλεψη του άρθρου αυτού: “Ένας υπάλληλος της Διεύθυνσης Λιμένων της ΥΠΑ, ένας υπάλληλος της Διεύθυνσης Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, ένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ένας αξιωματικός της Διεύθυνσης Προστασίας Συνόρων, ένας εκπρόσωπος του Πυροσβεστικού Σώματος, ένας εκπρόσωπος της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, ένας αξιωματικός της Αστυνομικής Δεύθυνσης Αθήνας ή Θεσσαλονίκης ή της κατά τόπου αν πρόκειται για περιφέρεια αστυνομικής διεύθυνσης για τις επιθεωρήσεις υδατοδρομίων που θα λειτουργήσουν αποκλειστικά σε λίμνες.

Και από κει και πέρα, εκπρόσωπος της Γενικής Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας και ένας εκπρόσωπος του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας ύστερα από ενδοϋπηρεσιακή συνεννόηση με το λιμενικό σώμα και ελληνική ακτοφυλακή αν πρόκειται για υδατοδρόμιο σε ζώνη-περιοχή σημαντική για την ασφάλεια της χώρας.

Κοιτάξτε, από την εμπειρία μου σας λέω, η Κοινή Υπουργική Απόφαση θα εκδοθεί- με τις όποιες καθυστερήσεις, σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα. Στη χώρα μας σήμερα, για να συνεννοηθούν και να συντονιστούν ενδουπηρεσιακά, κύριε Υπουργέ, οκτώ και κατά περιπτώσεις και δέκα υπάλληλοι, προκειμένου να πραγματοποιήσουν μια αυτοψία ή μια επιστασία ή μια επιθεώρηση σε ένα υδατοδρόμιο, που ουσιαστικά πρόκειται για μια πλωτή πλατφόρμα και ενός κιοσκιού, όπου θα λειτουργούν οι Υπηρεσίες του υδατοδρομίου και εκεί θα γίνεται ο έλεγχος με μια μαγνητική πύλη και θα υπάρχει και ένα τηλέφωνο, όλοι αυτοί για να συντονιστούν και να λειτουργήσουν σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, νομίζω ότι είναι ακατόρθωτο και πολύ περισσότερο μάλιστα, με ενδυπηρεσιακή συνεννόηση.

Εκτιμώ ότι θα πρέπει να «ελαφρύνεται» λίγο τη σύνθεση αυτής της επιτροπής- το λέω και στους συνεργάτες σας αυτό- στους απολύτως απαραίτητους και, εν πάση περιπτώσει, αν θέλετε, επειδή όλες αυτές είναι Υπηρεσίες που λειτουργούν εδώ στην Αθήνα και για να συντονιστούν αυτές στην Αθήνα και να έρθουν να κάνουν μια αυτοψία στην Άρνισσα, θα πρέπει να περάσει πολύς χρόνος. Ας χρησιμοποιήσετε και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς που υπάρχουν κατά τόπους από κάποιες Υπηρεσίες, κάποιους υπαλλήλους του δήμου, κάποιος υπάλληλος από τις Υπηρεσίες που λειτουργούν στη Βόρεια Ελλάδα ίσως.

Νομίζω ότι η σύνθεση αυτής της επιτροπής θα πρέπει να «ελαφρύνει».

Επισημάνθηκε και από άλλους- και το συζητήσαμε και χθες λίγο ελαφριά- εγώ κύριε Υπουργέ, με το άρθρο 4 παράγραφος 1, με την πρόβλεψη, δηλαδή, ότι η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου θα πρέπει να χορηγείται σε δημόσιο Φορέα- αντιλαμβάνομαι το πνεύμα σας και ως επί το πλείστον συμφωνώ. Επειδή, όμως, έχει έρθει αυτή η εξέλιξη σε ό,τι αφορά στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας- αναφέρομαι στο λιμάνι του Πειραιά και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης- και έχει γίνει η μεταβίβαση τους σε παραχωρησιούχους, σε ιδιώτες, νομίζω θα πρέπει να υπάρξει κάποια πρόβλεψη σε αυτές περιπτώσεις- και μπορούν μάλιστα να κατονομαστούν- πρόβλεψης δηλαδή, εκεί που έχει γίνει ανάθεση διαχείρισης λειτουργίας λιμένων ή μαρινών, σε κάποιες περιπτώσεις, σε παραχωρησιούχους, να προβλέπεται η δυνατότητα απόκτησης άδειας ίδρυσης από τους παραχωρησιούχους σε αυτές τις περιπτώσεις, ρητές.

Στο άρθρο 8 παράγραφος 3 λέτε ότι γίνεται η προέγκριση του εγχειριδίου λειτουργίας- σωστά- για να επιταχυνθεί η έκδοση της άδειας λειτουργίας. Το ίδιο μπορούσε να γίνει και με δύο άλλα εγχειρίδια. Είναι τα εγχειρίδια ασφάλειας αεροδρομίων και αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων ανάγκης. Είναι η ίδια διαδικασία που ακολουθείται εδώ.

Στο άρθρο 13 παράγραφος 2 λέτε ότι η άδεια ίδρυσης ανακαλείται, αν για δύο συνεχόμενα έτη το υδατοδρόμιο δεν παρουσιάσει πτητικό έργο. Σωστά, αλλά ας λάβουμε υπόψη μας ότι για να είναι βιώσιμη μια διαδικασία λειτουργίας ενός υδατοδρομίου, θα πρέπει να αναπτυχθεί- και συμφωνούμε όλοι- σε ολόκληρη τη χώρα ένα επαρκές δίκτυο υδατοδρομίων, κύριε Υπουργέ, γιατί διαφορετικά δεν είναι βιώσιμη λειτουργία και δεν θα γίνει κανένα. Ξέρετε ότι από το 2013, που ψηφίστηκε ο προηγούμενος νόμος, μέχρι και σήμερα έχουν αναπτυχθεί στη χώρα μας και έχουν εκδοθεί άδειες ίδρυσης σε τρεις περιπτώσεις, σε τρία υδατοδρόμια. Εκτιμώ ότι ενόσω βρίσκεται σε εξέλιξη αυτή η διαδικασία έκδοσης αδειών ίδρυσης και σε άλλα υδατοδρόμια, σε άλλες περιοχές της χώρας, θα ανακαλούνται προηγούμενες άδειες από το προηγούμενο καθεστώς. Θεωρώ, δηλαδή, ότι θα πρέπει να βάλετε έναν αριθμό σε κάθε γεωγραφική Περιφέρεια- δείτε το κατά Περιφέρεια, δείτε το σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, θα το δείτε εσείς. Θα πρέπει πρώτα να αναπτυχθεί ένας ικανός αριθμός υδατοδρομίων και στη συνέχεια να ανακαλούνται άδειες. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να είναι 7 κατά γεωγραφική Περιφέρεια, εξαρτάται βέβαια αν είναι η Περιφέρεια ηπειρωτική ή είναι νησιωτική. Αν είναι νησιωτική Περιφέρεια θα είναι πολύ πιο εύκολο, όπως αντιλαμβανόμαστε όλοι, αν είναι ηπειρωτική Περιφέρεια θα είναι πιο δύσκολο.

Νομίζω ότι πρώτα πρέπει να «πάρει μπρος» και να δημιουργηθεί ένα δίκτυο υδατοδρομίων σε ολόκληρη τη χώρα και στη συνέχεια να «τρέχει» ένα χρονικό όριο για την ανάκληση προηγούμενων αδειών.

Στο άρθρο 23 λέτε- επισημάνθηκε νομίζω και από κάποιους Φορείς στη συζήτηση των Φορέων- ότι το Προσωπικό θα πρέπει να εκπαιδεύεται από υπαλλήλους της ΥΠΑ. Θα μπορούσε να γίνει αυτό και από πιστοποιημένους από την ΥΠΑ υπαλλήλους- και το λέω περισσότερο για πρακτικούς λόγους που αφορούν την εύρυθμη λειτουργία των υδατοδρομίων- να προβλέπεται αυτή η δυνατότητα της εκπαίδευσης.

Γενικά έκανα κάποιες παρατηρήσεις προς την κατεύθυνση- αυτό που σας είπα, κύριε Υπουργέ- να αρθεί η γραφειοκρατία σε ένα σημαντικό ποσοστό και από κει και πέρα να ληφθούν υπόψη κάποια προβλήματα που έχει δείξει και η λειτουργία του προηγούμενου νόμου, του ν.4146/2013, τα προηγούμενα τέσσερα-πέντε χρόνια που εφαρμόζεται αυτός ο νόμος στη χώρα μας.

Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς σας ευχαριστούμε, κυρία Τζάκρη. Κύριε Υπουργέ, αύριο το πρωί θα ανοίξετε εσείς τη συνεδρίαση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, μου ζήτησε ο κ. Βλάχος, επειδή την ίδια ώρα θα είναι σε συνεδρίαση στο Κοινοβούλιο, σε μια διαδικασία ερώτησης, να περιμένω μέχρι να έρθει ο εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Με έχει ενημερώσει και εμένα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ θα είμαι εδώ στις 9.30΄το πρωί.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Προφανώς, αυτό θα το ρυθμίσουμε, αλλά θεωρώ ότι αν είσαστε έτοιμος είναι καλύτερα να τοποθετηθείτε πρώτος, επειδή όλοι οι συνάδελφοι και τα κόμματα περιμένουν αλλαγές και νομοτεχνικές βελτιώσεις που πιθανόν θα κάνετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει απ' ό,τι βλέπω ένα κλίμα σύμπνοιας και επί της αρχής και επί των άρθρων, αλλά θέλω να τονίσω ότι και όσες παρατηρήσεις έγιναν και είναι εύλογες και εποικοδομητικές, θα γίνουν αποδεκτές.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εγώ δεν θέλω να κάνω κατάχρηση της θέσης μου, δεν μου αρέσει καθόλου, αλλά μια και έστω άτυπα ανοίξαμε αυτό το διάλογο, είδα δύο προσεγγίσεις αναφορικά με υδατοδρόμια στις λίμνες. Νομίζω ότι είναι ένα κρίσιμο ζήτημα, γιατί οι λίμνες είναι κλειστά κυκλώματα και φυσικά όπου είναι περιοχές NATURA, καταλαβαίνω και τα υπέρ και τα κατά. Νομίζω ότι χρειάζεται αρκετή σκέψη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν εξαίρουμε τις περιοχές NATURA και χωρομετρούμε. Θα ήθελα να δώσω μερικές διευκρινίσεις, γιατί ακούστηκαν μερικά πράγματα και για να μην υπάρχουν παρεξηγήσεις.

Στις περιοχές NATURA σύμφωνα με το βαρύ -σωστά είναι βαρύ- πλαίσιο της προστασίας των περιοχών NATURA, προβλέπεται ότι το αρμόδιο Υπουργείο Περιβάλλοντος ορίζει ζώνες στις περιοχές NATURA, που δεν επιτρέπεται καμία δραστηριότητα, ορίζει άλλες ζώνες που επιτρέπεται πιο ήπια ή λίγο πιο βαριά δραστηριότητα, σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο που έχει η περιβαλλοντική νομοθεσία και στην Ευρώπη και στο εθνικό δίκαιο.

Επομένως, το αρμόδιο Υπουργείο δεν θα κάνει μια διαδικασία κατ' εξαίρεση για τα υδατοδρόμια. Σύμφωνα με το αυστηρό πλαίσιο που έχουμε στην περιβαλλοντική νομοθεσία επιτρέπεται να έχουμε δράσεις σαν τα υδατοδρόμια, που δεν είναι βαριές οχλούσες δράσεις, αλλά αυτό δεν έχει να κάνει με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος θα αδειοδοτούν ή δεν θα αδειοδοτούν. Δεν βάζουμε κατ' εξαίρεση μια περιοχή, είναι προφανές.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εδώ θα έλεγα να συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι οι λίμνες κατά κανόνα είναι κλειστά οικοσυστήματα και επομένως χρειάζεται αξιολόγηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμείς κινούμαστε σε αυτή τη λογική και του βαθέματος της προστασίας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εδώ ολοκληρώνεται η συζήτηση της 3ης συνεδρίασης επί των άρθρων με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις».

Κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, υπενθυμίζω ότι αύριο Πέμπτη, 27/9/2018 και ώρα 9.30΄ το πρωί έχουμε τη β΄ ανάγνωση. Σας ευχαριστώ όλες και όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Μάρδας Δημήτριος, Ξυδάκης Νικόλαος, Καματερός Ηλίας, Βλάχος Γεώργιος, Τζελέπης Μιχαήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Ψαριανός Γρηγόριος, Καβαδέλλας Δημήτριος.

Τέλος και περί ώρα 18.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΗΦΑΚΗΣ**