**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 18 Απριλίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 15:30, στην **Αίθουσα Γερουσίας της Βουλής**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης, η Υφυπουργός Τουρισμού, κ. Σοφία Ζαχαράκη, 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. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα σας κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με την οποία και θα ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τίτλο «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις». Είναι η 4η συνεδρίαση και η β΄ ανάγνωση.

Συνεχίζουμε, ουσιαστικά, τη συζήτηση, επί των άρθρων, δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Φίλιππο Φόρτωμα, για μία συμπληρωματική τοποθέτηση. Θα κάνουμε, δηλαδή, έναν κύκλο με όλους τους Εισηγητές και θα κλείσει την συνεδρίασή μας ο κ. Υπουργός.

Τον λόγο έχει ο κ. Φόρτωμας.

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πέρα από το «πράσινο» πρόσωπο του κ. Μητσοτάκη, με το παρόν νομοσχέδιο αναδεικνύουμε και το «γαλάζιο» του πρόσωπο. Έτσι και οι συνεδριάσεις, οι οποίες προηγήθηκαν ήταν πολύ γόνιμες, όπως φάνηκε και από τους φορείς. Η ακρόαση των φορέων έλυσε πολλές απορίες και παρά τις όποιες διαφωνίες, θεωρώ ότι όλοι πρέπει να παραδεχθούμε, ότι το παρόν νομοσχέδιο κινείται προς την ορθή κατεύθυνση.

Στην κατ’ άρθρον συζήτηση, αναλύσαμε διεξοδικά όλες τις διατάξεις, οπότε δεν έχω να προσθέσω κάτι παραπάνω, επί αυτών. Ωστόσο, θα γίνω συγκεκριμένος σε κάποια επιμέρους άρθρα.

Με τέτοια νομοθετήματα, θεωρούμε πως η χώρα πάει μπροστά. Προσωπικά, θεωρώ, ότι το Α΄ Μέρος του νομοσχεδίου είναι αυτό που έχει προκαλέσει τις όποιες επιμέρους αντιδράσεις, ακριβώς, γιατί αφορά στην καθημερινότητα των ναυτικών και τον τρόπο δραστηριοποίησης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, αλλά και διαφόρων ημερόπλοιων.

Όλοι μας αντιλαμβανόμαστε, ότι ο νόμος του 2014 ήθελε επικαιροποίηση, αλλαγές, αλλά και διάφορες καταργήσεις διατάξεων. Έχει περάσει, σχεδόν, μία δεκαετία από τότε και οι απαιτήσεις της σύγχρονης εποχής είναι, τελείως, διαφορετικές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και πρέπει να εκσυγχρονιζόμαστε.

Έτσι, λοιπόν, αξίζει να σημειώσουμε, ότι ο ν.4256/2014, χωρίς τις 67 τροποποιήσεις, ήταν υπέρ του ανοίγματος της αγοράς και όχι υπέρ του κλεισίματος, όπως, εν τέλει, κατέληξε με τον νόμο του 2017 και με τη ρύθμιση που φέρατε, εν μία νυκτί, με μία τροπολογία, γιατί είστε υπέρ της «καλής» νομοθέτησης, αλλά αυτά θα τα πούμε και στην Ολομέλεια.

Ας αφήσουμε, λοιπόν, στην άκρη τις όποιες διαφορές και τα μονοπώλια, γιατί ζούμε σε μία ελεύθερη αγορά και κοινωνία, αλλά και σε μία παγκόσμια κοινωνία. Ας επικεντρωθούμε στην ανάπτυξη των υποδομών, στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καλά αμειβόμενων -αυτό θέλουμε- στον εκσυγχρονισμό της ελληνικής σημαίας και ας σταματήσουμε, επιτέλους, να χαρίζουμε στους ανταγωνιστές μας τα δικά μας στρατηγικά πλεονεκτήματα και αυτό πρέπει και να κάνουμε.

Από τις προηγούμενες συνεδριάσεις έγινε αντιληπτό, ότι η επίμαχη διάταξη του Α΄ Μέρους είναι το άρθρο 8, που αίρει το καμποτάζ μερικώς για τα πλοία υπό ξένη σημαία τρίτης χώρας. Ακούσαμε πάρα πολλά από την Αντιπολίτευση και στην πρώτη συνεδρίαση, με βασικότερο το ότι ευνοήθηκαν διάφορα ξένα κράτη, σε βάρος του δικού μας, αλλά και των Ελλήνων ναυτικών.

Κι όμως, έχει συμβεί, ακριβώς, το αντίθετο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Σήμερα, κάνουμε ένα ακόμη βήμα. Και ναι, το μέλλον είναι και ο luxurious τουρισμός και αυτό είναι μία πραγματικότητα. Μέχρι τώρα, όλα αυτά τα σκάφη εφοδιάζονταν με καύσιμα, αλλά και άλλα αγαθά, αλλά και επανδρώνονταν από τις γειτονικές χώρες και η χώρα μας «καρπωνόταν» μόνο το ποσό από το ειδικό τέλος και το οποίο κατέβαλλε. Τώρα, η διαδικασία εφοδιασμού θα μπορεί να γίνεται και στα δικά μας λιμάνια, στις δικές μας επιχειρήσεις. Θα προκαταβάλλεται ο ΦΠΑ, προφανώς, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό τα έσοδα, αλλά και τα συμφέροντα του δημοσίου.

Μιλάμε για πολύ σημαντικά έσοδα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και αυτό θα φανεί και στην πορεία, γι’ αυτό και δεν το ανοίγουμε πλήρως. Μιλάμε για πολύ σημαντικά έσοδα, μιλάμε για ανάπτυξη της οικονομίας, για αύξηση της ζήτησης Ελλήνων ναυτικών. Ας μην είμαστε, λοιπόν, τόσο επιφυλακτικοί, ας δούμε και τα θετικά αποτελέσματα από αυτή τη ρύθμιση. Είναι δίκαιο, λοιπόν, και έγινε πράξη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως κι εσείς λέτε στον ΣΥΡΙΖΑ.

Ακούστηκε, επιπλέον, ότι το νομοσχέδιο είναι αντεργατικό. Χαρακτηρίζεται, δηλαδή, ως αντεργατικό ένα νομοσχέδιο, το οποίο ρυθμίζει τον τρόπο ασφάλισης των ναυτικών, ανά ειδικότητα και ανά κατηγορία πλοίου, ενώ καταπολεμά την αδήλωτη εργασία του βοηθητικού προσωπικού, πράγμα που συνέβαινε, προστατεύοντας με τον τρόπο αυτό και τους εργαζόμενους. Επιπλέον, καθορίζει σαφώς και τον τρόπο στελέχωσης κάθε πλοίου, διασφαλίζοντας και τις θέσεις εργασίας και των Ελλήνων ναυτικών.

Θα ήθελα να κλείσω, κάνοντας μία αναφορά σε κάποιες διατάξεις επικουρικά, σύμφωνα και με αυτά που άκουσα από τους αγαπητούς συναδέλφους, για τις οποίες ακούστηκαν πολλά και διάφορα και στις προηγούμενες συνεδριάσεις, ειδικά από τον Εισηγητή της Μείζονος Αντιπολίτευσης. Πρώτον, στο άρθρο 75, είπαμε για την επέκταση του χρόνου τοποθέτησης από τους έξι στους εννέα μήνες. Είναι, άκρως, θετική για τα νησιά μας, γιατί μιλάμε για μία επέκταση της σεζόν. Δεν θέλουμε έξι μήνες, θέλουμε εννέα και δώδεκα μήνες και όντως, αυτό συμβαίνει σε κάποια νησιά. Ας είμαστε ρεαλιστές και φυσικά τα όποια πρόστιμα μπορεί να τα επιβάλει το Λιμενικό.

Επίσης, στο άρθρο 81, για την παράταση συμβάσεων λιμενικών υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, αυτό το οποίο θα πρέπει να προσέξουμε και το θέτω υπόψη και του Υπουργού που έχει ευήκοα ώτα, είναι ότι τα κριτήρια που έχουν τεθεί για τα λιμάνια, θεωρώ ότι πρέπει να επανεξεταστούν, ανάλογα με το μέγεθος κάθε λιμένα και με την επισκεψιμότητα και των πλοίων και όχι προφανώς οριζόντια.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 82, θεωρώ ότι είναι προς την ορθή κατεύθυνση.

Τέλος, μιλάμε, για μία ακόμη φορά, για τις καινοτομίες, τις οποίες φέρνει το παρόν νομοσχέδιο. Μετάβαση του yachting στη νέα ψηφιακή εποχή, με την εισαγωγή διατάξεων που θεσπίζουν ή ενσωματώνουν διαλειτουργικότητες με διάφορες εφαρμογές ψηφιακές, με συστήματα που αφορούν στα πλοία αναψυχής. Θέτουμε τη δυνατότητα νόμιμης άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας στην ελληνική Επικράτεια, θέτουμε τη θέσπιση άδειας εκναύλωσης ορισμένης ισχύος πλοίου αναψυχής, αναγνωρισμένο σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, μέσω του e-ChaiterPermission, θέτουμε την άμεση καταγραφή, παρακολούθηση και έλεγχο της πραγματικής δραστηριοποίησης των πλοίων αναψυχής, θέτουμε τη θέσπιση ειδικού τέλους υπέρ του δημοσίου, με το όνομα Τέλος Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής, σύμφωνα με το Δίκαιο άλλης χώρας, ΤΕΠΑΔΑΧ, η πληρωμή και του οποίου θα γίνεται ηλεκτρονικά.

Η ρύθμιση του ζητήματος για την ασφάλιση πληρωμάτων που είπαμε πριν, ανά κατηγορία και ανά ειδικότητα, τη θέσπιση των empty runs, δηλαδή, την παροχή ειδικών διευκολύνσεων και απαλλαγών στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής σε περιπτώσεις μεμονωμένων κινήσεων. Θέτουμε τη δυνατότητα αναστολής άσκησης της δραστηριότητας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τη δυνατότητα εκναύλωσης επαγγελματικού πλοίου, μέσω χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γενικά ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί βασική συνιστώσα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και μπορεί και πρέπει να διευρύνει εντυπωσιακά τους δικούς του ορίζοντες και στην ελληνική οικονομία. Η μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας της θάλασσας, είναι αναπόσπαστο μέρος της όλης προσπάθειας. Υπάρχουν περιθώρια εμπλουτισμού του δικού μας τουριστικού προϊόντος από τον θαλάσσιο τουρισμό υψηλών απαιτήσεων, όπως αυτός και των σκαφών αναψυχής και οφείλουμε να το εξαντλήσουμε και να το φτάσουμε στα όρια, πάντα, προφανώς, με σεβασμό στο περιβάλλον και στη θάλασσα.

Στόχοι μας, λοιπόν, θα πρέπει να είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, πράγμα που κάνουμε και με διάφορες ρυθμίσεις, αλλά και η προσέλκυση ποιοτικών επισκεπτών, κάτι που, επίσης, γίνεται με το παρόν νομοσχέδιο, μεγαλύτερου εισοδήματος και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.

Όλα τα παραπάνω προφανώς επιτυγχάνονται με το παρόν νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί και Υφυπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μάλλον, βάλατε το «πράσινο» προσωπείο, το «γαλάζιο» προσωπείο και μάλλον, σήμερα θεσμοθετούμε το πολύχρωμο προσωπείο, γιατί είναι τόσες πολλές οι εξεγχώριες σημαίες, και αυτές εξυπηρετείτε. Τόσα χρώματα δεν έχει ξαναδεί κυβέρνηση.

Αλήθεια, μιλάτε για επενδύσεις. Αυτές είναι οι επενδύσεις που θέλετε; Αυτές; Η παρανομία να γίνει νόμος; Σας είπα και στη προηγούμενη συνεδρίαση, ότι όλες αυτές τις παράνομες ναυλώσεις, οι οποίες, στην ουσία, δημιουργούν προβλήματα στη χώρα μας, προβλήματα στο ελληνικόyachting, γιατί εδώ είμαστε Kυβέρνηση των Ελλήνων, η Βουλή των Ελλήνων και το ελληνικόyachting πρέπει να προασπίσουμε, τις διώξαμε. Πόσες παράνομες ναυλώσεις έχετε διώξει τα τελευταία χρόνια, αλήθεια; Τώρα αλλάζει ο νόμος. Μέχρι τώρα τι κάνατε; Πιάσατε κανέναν; Όχι. Θα πιάσετε κανέναν; Φυσικά και όχι. Εσείς τι φέρνετε εδώ; Να έρχεται κάποιο σκάφος, κάποιου ιδιοκτήτη, σε κάποια εξεγχώρια περιοχή, στα Φίτζι, ή κάπου αλλού και αυτός να κάνει, ότι θέλει και να οικονομά. Κάνει περιβαλλοντική παράβαση; Δεν πειράζει, θα ψάξουμε να τον βρούμε κάποτε.

Το μεγάλο πρόβλημα είναι, ότι φέρνετε ένα νομοσχέδιο, που έχει κωδικοποίηση, γιατί αυτή είναι η πραγματικότητα, μαζί με βελτιώσεις που τις αναφέραμε και μας αναγκάζετε αυτό το νομοσχέδιο να μην το ψηφίσουμε, γιατί είναι δύο άρθρα που εξυπηρετούν συγκεκριμένα συμφέροντα, τα οποία αναφέρονται, όπως λέτε, στην ελεύθερη αγορά. Ελεύθερη αγορά είναι, όταν έχουν όλοι ίσους όρους, όχι όταν κάποιοι είναι κρυπτόμενοι και οικονομούν και κάποιοι είναι εμφανιζόμενοι και χάνουν τη δουλειά τους. Αυτό δεν είναι ελεύθερη αγορά, κάπως αλλιώς λέγεται.

Από κει και πέρα, μιλήσατε για τον εφοδιασμό, μιλήσατε για θέσεις εργασίας. Ποιες θέσεις εργασίας; Δηλαδή, θα έρθουν για 21 ημέρες και θα πάρουν άλλους ναυτικούς; Μην κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας. Θα έρθουν για 21 ημέρες και τα κρασιά που θα έχουν μέσα, τα φαγητά που θα έχουν μέσα, θα τα έχουν αγοράσει από εδώ; Μην κοροϊδευόμαστε μεταξύ

Από κει και πέρα, μιλήσατε για τον εφοδιασμό, μιλήσατε για θέσεις εργασίας. Ποιες θέσεις εργασίας; Δηλαδή, θα έρθουν για 21 ημέρες και θα πάρουν άλλους ναυτικούς; Μην κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας. Θα έρθουν για 21 ημέρες και τα κρασιά που θα έχουν μέσα, τα φαγητά που θα έχουν μέσα, θα τα έχουν αγοράσει από εδώ; Μην κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας. Ξέρετε πολύ καλά, ότι θα έρθουν με προμήθειες, θα έρθουν με ναυτικούς απ’ έξω, με οποιοδήποτε δίκαιο, το οποίο δεν είναι αντίστοιχο του ελληνικού, όσο κι αν προσπαθείτε να το διαλύσετε και αυτό το δίκαιο. Επομένως, αυτοί θα έχουν, τελείως, διαφορετικούς όρους εργασίας και προμήθειας και τελικά, θα έχουν αθέμιτο ανταγωνισμό και όχι ελεύθερο ανταγωνισμό προς την ελληνική σημαία.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 75, λέτε ότι πρέπει να επεκτείνουμε τον τουρισμό. Σωστά, είμαστε μαζί σας, απόλυτα μαζί σας. Ναι, αλλά με όρους, όχι με διατάξεις που παραβιάζουν όλη τη νομοθεσία. Όταν κάτι είναι προσωρινό, είναι προσωρινό. Δεν το κάνουμε μόνιμο. Να βάλουμε όρους, να βάλουμε αδειοδοτήσεις, να βάλουμε περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις; Σας είπα, όχι καμιά βαριά περιβαλλοντική αδειοδότηση, αλλά πρότυπες περιβαλλοντικές δεσμεύσεις, οι οποίες θα κατατίθενται στο Υπουργείο Ναυτιλίας, στην αδειοδοτούσα αρχή. Όμως, να υπάρχει κάτι. Και ρωτώ, αυτές οι εξέδρες θα έχουν παροχή νερού και ρεύματος, ιδίως, ρεύματος; Πώς θα είναι αυτή η παροχή; Που θα πηγαίνει αυτή η παροχή και με ποιες προδιαγραφές; Αυτές οι εξέδρες θα μείνουν εννέα μήνες εκεί και εσείς λέτε ότι θα βγουν. Εδώ είναι έξι μήνες και δεν μπορούν να βγουν, στους εννέα θα βγουν; Μην κοροϊδευόμαστε.

Στα άρθρα που αφορούν στο Λιμενικό Σώμα τοποθετηθήκαμε. Ωστόσο, θα επισημάνω και πάλι το εξής. Μην θεσμοθετείτε διαδικασίες για «φωτογραφικές» μεταθέσεις και όχι για την ενίσχυση των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος που έχουν πρόβλημα. Μία που είχαμε δύο Καστελλοριζιούς, που είπε και ο κ. Τσιλίδης στη συζήτηση των φορέων, αν έχει πρόβλημα το Καστελόριζο, να ενισχύσουμε το Καστελόριζο, όχι να στείλουμε αυτούς που θέλουμε, εκεί που θέλουν. Αυτό θεσμοθετείτε σήμερα.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 81, επειδή άκουσα τον συνάδελφο να μιλάει για ελεύθερη αγορά, ο ν.352/2017, λέει κάτι πολύ συγκεκριμένο: ανοίξτε τις υπηρεσίες. Μας το είπε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και περιμένω να ακούσω για το EU Pilot, για την προειδοποίηση, δηλαδή, ότι θα φάμε πρόστιμο. Τι κάνουμε γι’ αυτό; Τι κάνατε εσείς; Το 2020, καταργήσατε το 105, που είχε προβλήματα, αλλά με τις τροποποιήσεις που είχαμε κάνει, είχε, πλέον, τη δυνατότητα να υλοποιηθεί, για να είμαστε ειλικρινείς. Το 2021, αφού είχατε πει, ότι η ΡΑΛ θα μας δώσει το πλαίσιο, δεν σας άρεσε το πλαίσιο της ΡΑΛ, καταργήσατε τη ΡΑΛ, καταργήσατε και την απόφαση της ΡΑΛ, που έδωσε το πλαίσιο. Το 2021, πάλι, δώσατε τελευταία παράταση. Το 2022, άλλη μία τελευταία παράταση. Το 2023, θα έχετε φύγει από την Κυβέρνηση και ευτυχώς δεν θα χρειαστεί άλλη παράταση, καθώς θα εφαρμοστεί, επιτέλους, ο ν.352/2017.

Επομένως, λέω και πάλι, ότι θέλουμε να βλέπουμε νομοσχέδια που εξυπηρετούν την επιχειρηματικότητα, τους πολίτες και τη χώρα. Δεν θέλουμε να βλέπουμε νομοσχέδια, που εξυπηρετούν συγκεκριμένα συμφέροντα, που, μάλιστα, έρχονται και ως εκπρόσωποι φορέων.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Μπιάγκης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, εμείς, τουλάχιστον, θεωρούμε, ότι, για άλλη μία φορά, δεν ακολουθήθηκε η ενδεδειγμένη διαδικασία ορθής νομοθέτησης, τόσο κατά το στάδιο της προετοιμασίας, όπως έκανα αναφορά με περισσότερες λεπτομέρειες στην πρωτολογία μου, όσο και κατά την τεκμηρίωση και κατάθεσή του προς συζήτηση στη Βουλή και το χρονοδιάγραμμα που αυτό είχε.

Από την άλλη πλευρά, και σε αυτή την περίπτωση επαναλαμβάνεται στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο η συνήθης πρακτική της Κυβέρνησης και ειδικότερα του συγκεκριμένου Υπουργείου, όπως έχουμε διαπιστώσει εδώ και δυόμιση, περίπου, χρόνια, για μία υπέρμετρη, επιτρέψτε μου τον χαρακτηρισμό, πρόβλεψη εξουσιοδοτικών διατάξεων, για ρύθμιση των σημαντικών θεμάτων μέσω υπουργικών ή κοινών υπουργικών αποφάσεων. Καλύπτονται έτσι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι κυβερνητικές αδυναμίες συστηματικής και ενδελεχούς προετοιμασίας των νομοσχεδίων, ενώ, παράλληλα, δίνεται, πιθανώς, εντέχνως, η εν λευκώ δυνατότητα στον Υπουργό ή στους συναρμόδιους Υπουργούς, να νομοθετούν, εκτός της κοινοβουλευτικής διαδικασίας και του όποιου ελέγχου, υπονομεύοντας, όχι μόνο τους θεσμούς και τις αρχές της ορθής νομοθέτησης, αλλά και το κύρος της αμεροληψίας και της αξιοπιστίας της Πολιτείας και των ίδιων τους των αποφάσεων. Για να μην αναφερθώ στην ανάλυση των συνεπειών της ρύθμισης, στην οποία, στην καλύτερη των περιπτώσεων, θεωρώ ως ανεπαρκή ή ακόμη και παραπειστική.

Κύριε Υπουργέ, θεωρούμε ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν εντάσσεται σε ένα μελετημένο σχέδιο ενίσχυσης και εκσυγχρονισμού του κλάδου. Αναφέρονται στο σχέδιο νόμου διατάξεις για τα πλοία αναψυχής, αλλά και για τις μαρίνες, σε διαφορετικά κεφάλαια και χωρίς καμία διασύνδεση ή συσχέτιση, λες και οι ελλείψεις ελλιμενισμού ή τα πολύ υψηλά τέλη, που έχουν διαμορφωθεί κατά το τελευταίο, κυρίως, διάστημα, ή ο ανταγωνισμός από τις γειτονικές τρίτες χώρες, δεν αποτελεί από μόνο του μία πρόκληση για ριζοσπαστικές παρεμβάσεις, στο πλαίσιο αντιμετώπισης των πλοίων, των λιμανιών, των νησιών, γενικότερα, ολιστικά, ως ένα ενιαίο πεδίο πολιτικού σχεδιασμού. Το βασικό συμπέρασμα λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι, ότι απουσιάζει από το παρόν νομοσχέδιο μία ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος «θαλάσσιος τουρισμός», βάσει συγκεκριμένων στρατηγικών στόχων και αρχών πολιτικής.

Στις προηγούμενες εισηγήσεις μου, είχα την ευκαιρία να αναλύσω τους λόγους, που αρκετά από τα άρθρα του εν λόγω νομοσχεδίου, δεν πληρούν τα κριτήρια που προανέφερα και να εξηγήσω, γιατί δεν εξυπηρετείται η προσδοκία του τίτλου του νομοσχεδίου, περί εκσυγχρονισμού και ενίσχυσης του θαλάσσιου τουρισμού και γιατί δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Επιτρέψτε μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συνοψίσω κλείνοντας, ενδεικτικά και για οικονομία του χρόνου, ορισμένα από τα, πλέον, αρνητικά σημεία του νομοσχεδίου. Παραδείγματος χάριν, το άρθρο 8, αποτελεί, ενδεχομένως, και έναν από τους κυριότερους πραγματικούς στόχους της Κυβέρνησης. Αναφέρθηκα, άλλωστε, εκτενώς, και στην αρχική μου εισήγηση. Πρόκειται για το άρθρο που προκαλεί τους πάντες και τα πάντα. Η εν λόγω ρύθμιση, προφανώς, δημιουργεί συνθήκες μη υγιούς ανταγωνισμού, μεταξύ των ιδιοκτητών πλοίων με φορολογική έδρα στην Ελλάδα και πλοίων υπό σημαία τρίτων κρατών, τα οποία, αν και δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις των παραπάνω πλοίων, θα απολαμβάνουν, έστω και για μικρό χρονικό διάστημα, ένα μερίδιο της διαθέσιμης «πίτας» του θαλάσσιου τουρισμού. Ακόμη, όμως, και οι υπέρμαχοι ενός αντίστοιχου ανοίγματος της αγοράς, δεν μπορούν να κατανοήσουν και ούτε μας εξηγούν τον λόγο και τη σκοπιμότητα των 21 συν 7 ημερών. Για εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων, προφανώς, πρόκειται, κύριε Υπουργέ και θα μπορούσε έτσι να θεωρηθεί.

Αξίζει δε, να σημειωθεί, ότι σύμφωνα με το άρθρο 21 του εν λόγω σχεδίου νόμου, παρέχεται η εξουσιοδότηση, ώστε με μία κοινή υπουργική απόφαση, δική σας και του Υπουργού Οικονομικών, το παραπάνω χρονοδιάγραμμα να πάρει την όποια διάσταση εσείς επιθυμείτε. Το άρθρο 21, που αποτελεί επιτομή της κακής νομοθέτησης, επιβεβαιώνει τις επιφυλάξεις και αιτιάσεις μας για μία μεθόδευση, μέσω της εν λόγω εξουσιοδότησης ρύθμισης των, πλέον, σημαντικών ζητημάτων του σχεδίου νόμου μέσω υπουργικών αποφάσεων.

Διατηρούμε σοβαρότατες ενστάσεις, ως προς το άρθρο 76, αναφορικά με τη διενέργεια τακτικών μεταθέσεων στο Λιμενικό Σώμα. Η διαδικασία που θα ακολουθείται, το ποσό, το ποσοστό και ο τρόπος κατανομής των πιστώσεων για τις μεταθέσεις σε υποστελεχωμένες υπηρεσίες και ούτω καθεξής δεν προκύπτουν, μέσω διαδικασίας διαφάνειας. Κυρίως, βρίσκει αντίθετο το σύνολο, σχεδόν, των στελεχών του Λιμενικού Σώματος, όπως, τουλάχιστον, εκφράζεται μέσω των συνδικαλιστικών φορέων.

Είμαστε, επίσης, απόλυτα αντίθετοι στη σκοπιμότητα και το περιεχόμενο του άρθρου 81, περί διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων από φορείς διαχείρισης των λιμένων. Πρόκειται για προσπάθεια εξυπηρέτησης των συμφερόντων των ολίγων, των μονοπωλίων, εταιρειών που διαχειρίζονται τα απόβλητα πλοία στα λιμάνια της χώρας, αντίθετα με τις όποιες προβλέψεις και δη του Κανονισμού 352/2017 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για αντίστοιχο θέμα, που ρυθμίστηκε μέσω του άρθρου 25, κύριε Υπουργέ, μην το ξεχνάτε του ν.4720/2021, παρά τις αντιδράσεις και παραινέσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, την οποία γρήγορα αδρανοποιήσατε.

Επιμένετε, κύριε Υπουργέ, στη διατήρηση και ενίσχυση μιας καταχρηστικής ρύθμισης, οιονεί περιορισμού των παροχών των εν λόγω υπηρεσιών, αλλά και εν γένει της οικονομικής ελευθερίας και των ατομικών δικαιωμάτων που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχοντας, πλέον, συζητήσει, έχοντας, πλέον, ο καθένας από τη μεριά τη δική του αξιολόγηση και τοποθετηθεί αναλυτικά, επί των διατάξεων του παρόντος νομοσχεδίου, βλέποντας τα σχόλια και τις παρατηρήσεις των φορέων και των κοινωνικών εταίρων, θα μου επιτρέψετε κλείνοντας, να επαναλάβω, για άλλη μια φορά, ότι εμείς ως Κίνημα Αλλαγής επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε, επί της ουσίας, της ψήφου που θα δώσουμε, τόσο, επί της αρχής, όσο και στην, κατ’ άρθρο ψήφιση, στην αυριανή συνεδρίαση στην Ολομέλεια του Κοινοβουλίου.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η αλήθεια είναι, κύριε Πρόεδρε, πως δεν θα κάνω fast track ομιλία, αλλά κανονική. Συνεχίζω με τα άρθρα, στα οποία δεν πρόλαβα να αναφερθώ και τα οποία θεωρώ σημαντικά.

Σε ότι αφορά στην εκπαίδευση των ναυτικών και της ναυτικής εργασίας, στο άρθρο 79, ουσιαστικά, πρόκειται για επιδότηση των εφοπλιστών για την πραγματοποίηση των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών και τώρα επεκτείνεται και για το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι. Δηλαδή, οι εφοπλιστές απολαμβάνουν τζάμπα εργατικά χέρια που θα είναι στην υπηρεσία τους. Η επιδότηση αυτή σήμερα είναι μεικτά 880 ευρώ και καθαρά 650 ευρώ. Καθιερώθηκε, επί ΣΥΡΙΖΑ με υπουργική απόφαση του 2017, η οποία καθόρισε την επιδότηση πρακτικής άσκησης των πρωτοετών σπουδαστών των ΑΕΝ, επί πλοίου, για τα έτη 2016-2021, με δαπάνη 27 εκατ. Ευρώ, στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ.

Πριν, όμως, αυτό καθιερωθεί, οι εφοπλιστές πλήρωναν κανονικά μισθό στους σπουδαστές, πριν από μία πενταετία, που ήταν, περίπου, 2.500 ευρώ. Δηλαδή, όχι μόνο επιδοτείτε τον εφοπλιστή, αλλά με αυτό τον τρόπο μειώσατε δραστικά και την αμοιβή. Σήμερα, συνεχίζει η Νέα Δημοκρατία και παριστάνει, ότι έχει φιλοεργατική πολιτική και εσείς κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, βεβαίως, το ψηφίζετε. Κανονικά πρέπει οι σπουδαστές να πληρώνονται από τους εφοπλιστές, γιατί σε αυτούς δουλεύουν και όχι να επιδοτούνται από το ΕΣΠΑ. Εμείς δεν συμφωνούμε με τις προτάσεις των εφοπλιστών και του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Το άρθρο 81, σε σχέση με τα απόβλητα πλοίων. Είναι γνωστή η παρανομία στον ΟΛΠ για τα περιβόητα απόβλητα πλοίων, κόντρα ακόμη και στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 352. Οι «θιασώτες» των ευρωπαϊκών κανονισμών, περί ελεύθερου ανταγωνισμού παθαίνουν «αφωνία», όταν πρέπει να εξυπηρετήσουν εγκατεστημένα παραδοσιακά μονοπώλια. Εξάλλου, πρόσφατη είναι η σύμβαση της εταιρείας Antipollution, ήταν αρχές Φλεβάρη του 2022. Πρόκειται για μία μακροχρόνια σύμβαση, στηριζόμενη σε «φωτογραφικό» διαγωνισμό, αλλά και την ανανέωση συμβάσεων που αφορούν, το πιθανότερο, και άλλα λιμάνια της χώρας που στα περισσότερα πάλι η ίδια εταιρεία είναι.

Ωστόσο, στην α΄ και την β΄ παράγραφο, επαναλαμβάνεται η δικαιολογία του συγκεκριμένου μονοπωλίου με παραπλήσιες αιτιολογήσεις, δικαιολογίες, «κατά παράβαση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού που από την άνοιξη του 2019 είχε άμεση εφαρμογή σε όλα τα κράτη της Ε.Ε.», κλ.π.. Αν ήταν, βέβαια, κάποια δημοσιονομική υποχρέωση σε βάρος του λαού, τότε αυτή θα είχε εφαρμοστεί δια ροπάλου και αστραπιαία.

Το άρθρο 82, που αφορά στην αδειοδότηση κατασκευών και εγκαταστάσεων, εντός χερσαίας ζώνης λιμένος, είναι προβληματικό. Κάνετε αλλαγές στους όρους δόμησης, χωρίς ασφάλεια και αναφορά σε επιπτώσεις στη ζωή των κατοίκων και στο περιβάλλον στα λιμάνια.

Το άρθρο 83, αναφορικά με τις αποδοχές προσωπικού πλοηγικών σταθμών, είναι θετικό. Όμως, χρειάζεται να ενισχυθούν οι πλοηγικοί σταθμοί με προσωπικό και να παραμείνει και να ενισχυθεί ο δημόσιος χαρακτήρας.

Τώρα, ερχόμαστε στο μέρος του νομοσχεδίου, που είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού και ειδικά για τα τουριστικά λιμάνια, με τα 12 άρθρα και τις 27, τουλάχιστον, υπουργικές αποφάσεις, μπορεί να μου ξέφυγε κάποια. Είναι ένα προκλητικό σκάνδαλο, έχετε μεγάλη ευθύνη, κύριε Υπουργέ της Ναυτιλίας, που δεχτήκατε να ενσωματώσετε ένα τέτοιο «σκανδαλώδες» νομοσχέδιο του Υπουργείου Τουρισμού. Μάλιστα, μερικά άρθρα του είναι «φωτογραφικά» και εξυπηρετούν συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα ομίλων. Άφησαν κάποια υπονοούμενα και ορισμένοι από τους φορείς. Περιγράφετε το άρθρο με δυσνόητη μορφή. Δηλαδή, γράφετε, ότι τροποποιείται η τάδε υποπερίπτωση της τάδε περίπτωσης, της τάδε παραγράφου, του τάδε άρθρου του νόμου τάδε, για να μην καταλάβει κανείς το μέγεθος του «σκανδάλου». «Εμπορευματοποιείτε» και «τσιμεντοποιείτε» τα τουριστικά λιμάνια προκλητικά, υιοθετώντας όποιες παρανομίες και παρατυπίες έχουν γίνει, αλλάζοντας τη χρήση γης ή αυξάνοντας τον συντελεστή δόμησης, και βέβαια, φτιάχνετε και Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, που, ουσιαστικά, η σύνθεσή της είναι ένα κυβερνητικό όργανο που εκφέρει γνώμη.

Όλα αυτά, για να τα πάρει ο ιδιώτης έτοιμα και να μην χρειάζεται να κάνει τίποτα, παρά μόνο να κερδοφορεί.

Φροντίζετε τα συγκεκριμένα τουριστικά λιμάνια, που έχουν ιδιαίτερη αναφορά στην εγκατάσταση επιχείρησης καζίνο, «φωτογραφίζοντας» και το Ελληνικό, που όλοι μαζί ψηφίσατε. Τροποποιείτε τη χωροθέτηση, ως προς τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, τις προσχώσεις, τις χρήσεις γης και όλα αυτά με απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Πολιτισμού. Μάλιστα, πάλι με υπουργική απόφαση, η χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων μπορεί να τροποποιείται με αποφάσεις των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, με κριτήριο το ύψος της επένδυσης, τη διάρκεια, την οικονομική αποδοτικότητα, τα αντισταθμιστικά οφέλη και άλλα. Ό,τι θέλουν και απαιτούν οι καπιταλιστικές επιχειρήσεις. Δηλαδή, δεν θα δούμε από εδώ και πέρα, ποτέ τι αποφασίστηκε στις υπουργικές αποφάσεις, μόνο, όταν τις διαβάσουμε ως τετελεσμένο γεγονός.

Αυτό που φέρατε και ενσωματώσατε θα έπρεπε να αποτελεί ένα ξεχωριστό νομοσχέδιο. Εσείς ερχόσαστε να το περάσετε στα «μουλωχτά», χωρίς διαβούλευση, γιατί τα χρήματα της κερδοφορίας για τους συγκεκριμένους επιχειρηματικούς ομίλους είναι πολλά και εσείς ικανοποιείτε, ακριβώς, αυτά τα συμφέροντα σε βάρος των λαϊκών αναγκών. Τα ίδια κάνετε και για τους ελεύθερους χώρους, «αρπάζοντας» εκτάσεις που ανήκουν στους πολλούς, που είναι για ψυχαγωγία, άθληση, περίπατο, ξεκούραση, κι’ όμως, τις αρπάζετε, για να τις δώσετε να τις εκμεταλλευτούν και να κερδοφορήσει μία «χούφτα» επιχειρηματικών ομίλων.

Είναι ντροπή. Να το αποσύρετε τώρα. Ουσιαστικά, πρόκειται για ξενοδοχεία πάνω στο κύμα, παραβιάζοντας στοιχειώδη προστασία. «Πάρτι» θα κάνει το κεφάλαιο στην «πλάτη» ελεύθερων χώρων, χωρίς καμία γνώμη από την τοπική διοίκηση. Με προεδρικά διατάγματα, μετά από αποφάσεις και προτάσεις των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, θα χτίζονται στη χερσαία ζώνη του λιμένα, τράπεζες, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης, κατοικίες για μακροχρόνια μίσθωση, πολιτιστικά κέντρα, πρατήρια καυσίμων, γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, δηλαδή, πάρκινγκ, και ότι άλλο αφήνει κέρδος στους καπιταλιστές.

Ξέρουμε καλά, ότι το «φιλέτο» είναι το χερσαίο κομμάτι. Τα σχέδια είναι έτοιμα για τη μαρίνα του Ελληνικού με το καζίνο στον αιγιαλό, τη μαρίνα της Βουλιαγμένης με τον «Αστέρα», τη μαρίνα του Αλίμου και ούτω καθεξής. Μην τα λέω και αναλυτικά. Είναι «φως φανάρι», ότι τα περισσότερα άρθρα έχουν γραφτεί από τους συγκεκριμένους επιχειρηματικούς ομίλους -κάποιους από τους φορείς το ομολόγησε- και από αυτούς που δώσατε σχεδόν τζάμπα την παραλιακή ζώνη της Αττικής και ειδικά το Ελληνικό. Τώρα μας φέρατε ένα μίνι νομοσχέδιο, μέσα σε ένα άλλο του Υπουργείου Ναυτιλίας, χωρίς καμία συζήτηση. Ουσιαστικά, το φέρνετε στο «σκοτάδι», για να ψηφιστεί τη Μεγάλη Τρίτη, στη Βουλή. Έχετε την πλειοψηφία, αλλά έχετε και βαρύτατες ευθύνες γι’ αυτό που κάνετε.

Ειδικά, το άρθρο 89, είναι «σκάνδαλο» που μόνο του. Έχετε και «φωτογραφικές» διατάξεις στους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες, που λειτουργούν από την 1/1/2022. Νομιμοποιείτε υπέρβαση χωροθέτησης ή χωρίς άδεια έργων και εγκαταστάσεων, εντός χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Κι αφού γίνουν οι χωροθετήσεις, με απόφαση Υπουργού γίνεται και παραχώρηση στους ομίλους. Με αποφάσεις του Υπουργού, παρατείνεται η διάρκεια παραχώρησης του τουριστικού λιμένα. Ακόμη και με απόφαση Υπουργού προσδιορίζεται το ποσό της παραχώρησης χρήσης και εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμανιών για μία σειρά από άλλα σημαντικότατα ζητήματα. Όχι μόνο τα καταψηφίζουμε, αλλά σας ζητάμε να τα αποσύρετε.

Κύριε Υπουργέ, επειδή είμαστε στη β΄ ανάγνωση του σχεδίου νόμου, σας ρωτάμε τι τροπολογίες θα φέρετε, εκ μέρους του Υπουργείου σας και πότε θα μας τις φέρετε. Δηλαδή, μεθόδους με τροπολογίες της τελευταίας στιγμής, όπως κάνει η Νέα Δημοκρατία -και ο ΣΥΡΙΖΑ παλαιότερα, για να μην έχουμε χρόνο να μιλήσουμε, να αποκαλύψουμε, να μάθει και να ακούσει ο κόσμος, όχι μόνο τι ετοιμάζετε, αλλά και πώς το προωθείτε, για να μην μπορεί να αντιδράσει, να παλέψει, να το ματαιώσει. Τελικά, εσείς εντάσσετε στον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό για το παραλιακό μέτωπο, ότι εξυπηρετεί την κερδοφορία των ομίλων και καμία σχέση δεν έχει με τις ανάγκες του λαού κάθε περιοχής για αναψυχή, ξεκούραση, αθλητισμό και άλλα.

Καταψηφίζουμε τα περισσότερα άρθρα, γιατί η καπιταλιστική ανάπτυξη δεν είναι ουδέτερη. Είναι άδικη για τον λαό και γι’ αυτό δεν συναντιέται με τις λαϊκές ανάγκες και προτεραιότητες.

Τα λιμάνια και οι υποδομές της χώρας μπορούν να γίνουν «μοχλός» πραγματικής ανάπτυξης και ευημερίας για τους εργάτες και τις λαϊκές οικογένειες, μόνο όταν περάσουν στα χέρια του λαού και γίνουν κοινωνική περιουσία. Δηλαδή, μόνο, όταν η εργατική τάξη πάρει την εξουσία, τότε θα θέσει και όλες τις παραγωγικές δυνάμεις, με επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό, στην υπηρεσία της για την ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών. Φυσικά, σε αυτή την κατεύθυνση, συνολικά, οι θαλάσσιες μεταφορές, θα σχεδιάζονται με κριτήριο τη διασυνδεδεμένη και συμπληρωματική λειτουργία με τις οδικές αεροπορικές και όλων των μορφών μαζικές μεταφορές, με στόχο τη γρήγορη, ασφαλή και φθηνή μετακίνηση και με εξοικονόμηση ενέργειας και προστασία του περιβάλλοντος. Ταυτόχρονα, θα αξιοποιείται για ξεκούραση και άθληση του λαού.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Συνεχίζοντας, επί των άρθρων, δεν είμαστε σύμφωνοι με τις διατάξεις, σύμφωνα με τις οποίες η διαδικασία που ακολουθείται για τις μεταθέσεις καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού, στην παρ.8δ΄. Επιπλέον, δεν προβλέπονται ρητά υπηρεσιακά, κοινωνικά ή αξιοκρατικά κριτήρια που επιβάλλονται στις εν λόγω μεταθέσεις για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

Στο άρθρο 80, εάν δεν κάνουμε λάθος, με την παρ. 3β΄, το διδακτικό προσωπικό τεχνικής κατεύθυνσης εξομοιώνεται με το ειδικό διδακτικό προσωπικό των ΑΕΙ, ενώ η σχετική απόφαση βγαίνει από επιτροπή που συντάσσεται με υπουργική απόφαση. Διατάξεις που καθορίζονται με κοινή υπουργική απόφαση μάς βρίσκουν, εντελώς, αντίθετους, αφού δημιουργούν υπόνοιες εξυπηρετήσεων.

Στο άρθρο 81, ο Κανονισμός 2017/352 για τα απόβλητα εκδόθηκε στις 15/2/2017, πριν από πέντε χρόνια. Οπότε, υπάρχει αδικαιολόγητα μεγάλη καθυστέρηση των φορέων διαχείρισης λιμένων να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του. Αντί τώρα η Κυβέρνηση να τους τιμωρήσει, προβλέπει την παράταση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, κατά παρέκκλιση, κάθε εθνικής διάταξης. Σημειώνεται πως στα λιμάνια αυτά υπάγονται τα ιδιωτικά, όπως του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, καθώς, επίσης, τα δέκα που διαχειρίζεται το Υπερταμείο, που του τα χαρίσαμε. Επομένως, δεν μιλάμε μόνο για αναποτελεσματικό δημόσιο, αλλά, επιπλέον, για ασύδοτους ιδιώτες και Υπερταμείο των ξένων. Ήδη, υπάρχουν καταγγελίες για απόρριψη αποβλήτων από τον ΟΛΠ, κατά τη διάρκεια των lockdown, όπως καταθέσαμε, ήδη, στα Πρακτικά. Τί μέτρα, αλήθεια, έλαβε η Κυβέρνηση;

Στο άρθρο 82, η ρύθμιση αφορά μεν πολεοδομικές παρατυπίες, αλλά αναγκαίες, όπως γράφει, για τις ανάγκες των λιμένων. Αν είναι δυνατόν. Γιατί πριμοδοτούμε την παραβίαση των νόμων και για ποιον το κάνουμε αυτό; Αναφέρεται πως τα έργα αφορούν κτιριακές υποδομές και συνοδευτικά έργα για συνοριακούς ελέγχους, λιμεναρχεία, υποδομές εφαρμογής του διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, χώρους υγιεινής και εκδοτηρίων, καθώς, επίσης, στέγαστρα και βοηθητικούς χώρους των ανωτέρω. Όλα αυτά. Γιατί γίνονται; Για παραχωρήσεις στο ΤΑΙΠΕΔ; Για ακόμη περισσότερη κρουαζιέρα στον ΟΛΠ; Με τί έσοδα και με τί απόσβεση από το δημόσιο διενεργούνται όλες αυτές οι επενδύσεις;

Η ρύθμιση του άρθρου 83, μοιάζει σαν άνοιγμα της Κυβέρνησης στο ναυτικό προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας του Πειραιά. Από την άλλη πλευρά, με δεδομένη την κατάργηση του επιδόματος επαρχίας, στο άρθρο 86, παρ.3α΄, που προέβλεπε την ίδια προσαύξηση μισθού, ουσιαστικά, το επίδομα επικινδυνότητας επανέρχεται. Πρόκειται για μία λάθος ρύθμιση, με την έννοια πως δεν θα υπάρχει, πλέον, οικονομικό κίνητρο για την κάλυψη θέσεων στις πλοηγικές υπηρεσίες της επαρχίας.

Στο άρθρο 85, η χορήγηση έκπτωσης πρέπει να επεκταθεί στους αναπήρους, με ποσοστό αναπηρίας από 67% και άνω, όχι μόνο στους άνω των 80%. Πρέπει δε, να εξεταστεί η πλήρης ατέλεια, είτε για τα ίδια τα άτομα με αναπηρία, είτε για τα οχήματα που τους μετακινούν. Ακόμη καλύτερα και για τα δύο, όπως με τα διόδια.

Στο άρθρο 88, έχουμε, ήδη, αναφερθεί στην ασυδοσία του ΤΑΙΠΕΔ, που ορίζει τους όρους λειτουργίας των λιμένων προς παραχώρηση, ειδικά στην τροποποίηση γ΄ της παρ.5. Πρόκειται ξεκάθαρα για μία απαράδεκτη «φωτογραφική» ρύθμιση για την τακτοποίηση παράνομων κατασκευών προς εξυπηρέτηση συμφερόντων. Το ερώτημα μας εδώ είναι για ποιον λόγο γίνεται. Μήπως, για τα έργα του ΟΛΠ; Για τα έργα στο Ηράκλειο που υπάρχει θέμα αρχαιοτήτων, ενώ το λιμάνι προορίζεται για «ξεπούλημα» από το ΤΑΙΠΕΔ;

Ανάλογα «φωτογραφικές» είναι οι ρυθμίσεις του άρθρου 89, ειδικά της παρ. 4γ΄, στην οποία έχουμε αναφερθεί στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, όπου, μεταξύ άλλων, δεν είναι δυνατόν η σκόπιμη ή μη αδράνεια της διοίκησης να συνεπάγεται την έγκριση της άδειας λειτουργίας τουριστικών λιμένων.

Γενικά, υπάρχει σωρεία προβληματικών διατάξεων για το ΤΑΙΠΕΔ και την ΕΤΑΔ, όπως η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης από την ΕΤΑΔ, στο τέλος της παρ.9. Φαίνεται πάντως, πως θα μπορεί να κάνει ότι θέλει, χωρίς να το γνωρίζει το δημόσιο. Η ερώτηση μας εδώ είναι, αν θα ελέγχεται, τουλάχιστον, η σύμβαση από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Κάτι θα ήταν και αυτό.

Στο άρθρο 91, και στην απαράδεκτη παρ.5, έχουμε, επίσης, αναφερθεί στην πρώτη συνεδρίαση, όπου τροποποιούνται ελεύθερα οι όροι της σύμβασης παραχώρησης. Το ΤΑΙΠΕΔ, αλήθεια, μπορεί να παρεκκλίνει από τις κείμενες διατάξεις, με τους όρους των συμβάσεων παραχώρησης να αποκτούν υπέρ νομοθετική ισχύ; Αν μη τι άλλο, θα έπρεπε να προβλέπεται ρητά, η δυνατότητα άρνησης της υποκατάστασης για λόγους εθνικού συμφέροντος. Τέλος, θα έπρεπε γενικά η αδυναμία του φορέα αξιοποίησης να εκπληρώνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, να οδηγεί στη λύση της σύμβασης και στη σύναψη νέας και όχι στην υποκατάστασή της, όπως φαίνεται από την παρ.2.

Με το άρθρο 92, έχουμε ακόμη μία απαράδεκτη ρύθμιση. Το αντάλλαγμα παραχώρησης υπολογίζεται στην παρ.3, με βάση τον τρόπο προσδιορισμού που θα ορίζεται με υπουργική απόφαση ξανά, που δεν μας έχει προσκομιστεί. Αναφέρεται αόριστα στην παρ.1, πώς θα εξαρτάται από την αξία της περιοχής χωροθέτησης, τη διάρκεια παραχώρησης, τον χρονικό ορίζοντα απόσβεσης της επένδυσης, την προοπτική τουριστικής ανάπτυξής της και την αξία των συνοδών έργων, που αναλαμβάνει να διενεργήσει ο φορέας παραχώρησης, ενώ θα υπολογίζεται από την Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων του άρθρου 30.

Τι ειδικότητα, αλήθεια, έχουν τα μέλη αυτής της Επιτροπής; Έχουν την επάρκεια να κάνουν τέτοιου είδους αξιολογήσεις; Εκτός αυτού, η αξία δεν πρέπει να καθορίζεται από το σχέδιο του παραχωρησιούχου, σε ότι αφορά στα συνοδά έργα του, αλλά με αντικειμενικά κριτήρια ή με τα σχέδια που έχει το δημόσιο για την περιοχή και όχι ο παραχωρησιούχος.

Τέλος, με την παρ.4, για τους τουριστικούς λιμένες του ΤΑΙΠΕΔ, του επιτρέπουμε να αποφασίζει, κατά το δοκούν, για το οικονομικό αντάλλαγμα που θα ζητάει για την παραχώρηση λιμένων, γεγονός που είναι για όλους μας, φαίνεται καθαρά, εντελώς απαράδεκτο. Τα έσοδα, βέβαια, οδηγούνται για την αποπληρωμή του μη βιώσιμου και μη εξυπηρετήσιμου πλέον, αφού δεν έχουμε ούτε καν πρωτογενή πλεονάσματα, χρέους. Οπότε, είναι σωστό, να κρατούνται τουλάχιστον τα προσχήματα περί μεγιστοποίησης του οφέλους. Αν μη τι άλλο, για να καλύπτονται τα έξοδα του Υπερταμείου και να μην το επιχορηγούμε «σκανδαλωδώς», όπως συμβαίνει με τον ΟΑΣΑ.

Στο άρθρο 93, είναι απαράδεκτες οι εξαιρέσεις των διαφορών, που υπάγονται σε ρήτρες διαιτησίας και όχι στα δικαστήρια, αφού δεν είναι δυνατόν να επαφίονται τα συμφέροντα του δημοσίου σε διαιτητές, με αμφίβολα εχέγγυα αμεροληψίας και εμπειρίας.

Ακολούθως, με τα Κεφάλαια Β΄ και Γ΄, εντάσσονται στο ελαστικό καθεστώς γνωστοποίησης του ν.4442/2016, αυτό το καθεστώς πρέπει να σταματήσει κάποια στιγμή, τουριστικοί λιμένες και χιονοδρομικά κέντρα. Παραλιακά, φανταζόμαστε. Δεν συμφωνούμε, κάπου, πρέπει να μπουν όρια στην απορρύθμιση, ειδικά, όταν υπάρχουν θέματα εθνικής ασφάλειας. Μόνο στις λαϊκές αγορές δεν επιτρέπει τη γνωστοποίηση η Κυβέρνηση. Προφανώς, είναι πιο σημαντικές από τους τουριστικούς λιμένες.

Στο άρθρο 95, είναι ελαστική η χρήση των πιστοποιητικών του παλαιού φορέα, εάν γίνει μεταβίβαση, αλλά και σε άλλες περιπτώσεις, αφού πρόκειται για τουριστικούς λιμένες με θέματα ασφαλείας και όχι απλά για ένα μαγαζί της γειτονιάς.

Αντίστοιχες είναι οι παρατηρήσεις μας για το πλαίσιο των χιονοδρομικών. Θέλουμε να σημειώσουμε, πως, ήδη, υπάρχει ελαστικότητα στην έγκρισή τους, ως προς τις περιβαλλοντικές μελέτες. Η προβλεπόμενη διετία του άρθρου 11, του ν.4374/2016, για την προσκόμιση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων χιονοδρομικών κέντρων, παρατάθηκε με το άρθρο 87 του ν.4582/2018, για άλλα δύο χρόνια, ενώ πρόσφατα, με το νομοσχέδιο ιαματικού τουρισμού, με τον ν.4875/2021, με το άρθρο 45, παρατάθηκε για άλλο ένα έτος, δηλαδή, έως το τέλος του 2022.

Με το άρθρο 109, και με την παρ.4, δίνεται ένας ακόμη χρόνος παράτασης από την έκδοση, καθώς, επίσης, άδεια λειτουργίας με γνωστοποίηση.

Στο άρθρο 109, και στην παρ.2, τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, που λειτουργούν εντός εγκαταστάσεων χιονοδρομικών κέντρων, υπάγονται σε καθεστώς γνωστοποίησης. Ποιος είναι εδώ ο λόγος;

Το ίδιο συμβαίνει με τους τουριστικούς λιμένες, στο άρθρο 89, παρ.10.2, όπου πρόκειται για λιμένες που μπορεί να βρίσκονται δίπλα σε πόλεις, με κίνδυνο να υπάρξει αθέμιτος ανταγωνισμός με τα καταστήματα στις πόλεις.

Κλείνοντας, με το άρθρο 110, είναι αρνητική η νομοθετική εξουσιοδότηση για τον καθορισμό των τεχνικών και λειτουργικών προδιαγραφών των εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής, όπως γκολφ, χιονοδρομικά, θεματικά πάρκα, συνεδριακά κέντρα και τουριστικοί λιμένες. Από τον Υπουργό θα έπρεπε να καθορίζονται με διατάξεις τυπικού νόμου, αφού μπορεί να προκαλούν σημαντική επιβάρυνση στην περιοχή και να επιβαρύνεται η αξία της επένδυσης και ο ανταγωνισμός.

Δεν μπορούμε παρά να διαφωνούμε με τη συγκεκριμένη πάγια νομοθετική και πολιτική επιλογή της Κυβέρνησης.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης, Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αναφέρθηκε προηγουμένως, ότι λείπουν βασικές επενδύσεις σε υποδομές στη μνημονιακή Ελλάδα. Μιλάω για τουριστικές περιοχές, όπως η δική μου περιοχή, o Δήμος Χερσονήσου, του Ηρακλείου Κρήτης, όπου υπάρχουν δρόμοι επικίνδυνοι, ενώ είναι ανύπαρκτοι οι βιολογικοί καθαρισμοί, ενώ το νερό δεν αρκεί.

Άρα, λοιπόν, η κάθε επιχείρηση πρέπει να έχει τη δική της αντίστροφη όσμωση για να έχει νερό, όπως και για το παράκτιο ρεύμα που κόβεται συνέχεια, ενώ πρέπει η κάθε επιχείρηση να έχει το δικό της ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, με το κράτος να είναι, ουσιαστικά, ανύπαρκτο. Τι επενδύσεις έχει κάνει το κράτος τόσα χρόνια, μέσα στα μνημόνια, για να αναδείξει το προϊόν την Ελλάδα;

Η Αίγυπτος διαφημίζει το νέο της Αρχαιολογικό Μουσείο, ως το μεγαλύτερο του κόσμου και η Τουρκία, πρόσφατα, τη μεγαλύτερη κρεμαστή γέφυρα του κόσμου, συν τοις άλλοις. Η Τουρκία μπήκε πολύ μετά από εμάς στο τουρισμό και δυστυχώς, μας έχει ξεπεράσει.

Θα ήθελα να αναφερθώ πάλι στις υποδομές και συγκεκριμένα για το έργο στο Λιμάνι του Μαράθου στην Πελοπόννησο. Έχει ξεκινήσει λάθος η κατασκευή του. Προειδοποίησε τον Ιούλιο του 2021, τον Πρωθυπουργό, κατά την επίσκεψή του εκεί, ένας αγρότης. Απευθυνόμενος, λοιπόν, προς τον Πρωθυπουργό του είχε πει, πώς πρώτα έπρεπε να κατασκευαστεί το τμήμα προστασίας και έπειτα να προχωρήσουν τα έργα εντός του λιμένα.

«Ελάτε τον Οκτώβριο να δείτε, αν θα υπάρχει λιμάνι, θα το έχει πάρει η θάλασσα και θα έρθουν τότε και θα σας ζητήσουν και άλλα χρήματα, όπως έγινε στην Κυπαρισσία», του είχε πει τότε προφητικά ο αγρότης ,τον Ιούλιο του 2021, για να φτάσουμε στις 30/11/2021, όπου η εικόνα, πλέον, μιλούσε από μόνη της και δείχνει το μπαστούνι να έχει υποστεί πολύ μεγάλες φθορές από τη μανία της θάλασσας.

Ο Πρωθυπουργός είχε πει τότε χαμογελώντας, ότι λεφτά άλλα δεν υπάρχουν διαθέσιμα για το έργο αυτό, για να εισπράξει την άμεση απάντηση του αγρότη, «τότε πάει το έργο». Ο Πρωθυπουργός, για να βγει από την δύσκολη θέση, είπε τότε, ότι θα πάει ξανά στην περιοχή και αν δεν έχει πάρει το λιμάνι η θάλασσα, τότε θα πρέπει να τον κεράσει ο αγρότης μία μπύρα, αλλά το λιμάνι είχε καταστραφεί. Για να δούμε, θα τηρήσει την δέσμευσή του, έστω και στα πιο απλά ο Πρωθυπουργός;

Επειδή τώρα ξεκινάει η τουριστική περίοδος, υπό πολύ αντίξοες συνθήκες, να τονίσουμε, σχετικά με το Υπουργείο Τουρισμού και Οικονομικών και όλων των συναρμόδιων Υπουργείων, ότι ο τουριστικός τομέας έχει διατηρήσει από το 2019 τις ίδιες τιμές και για το 2020 και για το 2021 και για το 2022. Οι ίδιες τιμές, εδώ και τρία χρόνια. Δεν έγιναν αυξήσεις, λόγω της πανδημίας.

Φέτος, όμως, πολύ καλά γνωρίζετε, ότι το κόστος έχει εκτοξευθεί, πάνω από 20%, τουλάχιστον, μέχρι τώρα. Ενεργειακό, λόγω του «κατάπτυστου» χρηματιστηρίου ενέργειας, που ξεκίνησε ο ΣΥΡΙΖΑ και συνεχίζετε εσείς σήμερα, επιστροφή της επιστρεπτέας προκαταβολής, δάνεια, πανάκριβο κόστος πρώτων υλών, διότι τίποτα δεν παράγουμε και όλα εισάγονται, δημιουργούν για όλους τους κλάδους αφόρητες συνθήκες επιβίωσης.

Ο τουρισμός και ο χερσαίος και ο ναυτιλιακός θα στηρίζει την κοινωνία, τις θέσεις εργασίας και τα έσοδα της οικονομίας. Χρειάζεται, όμως, στοχευμένη άμεση στήριξη, όπως ανέδειξαν και οι φορείς προηγουμένως.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Υφυπουργός.

**ΣΟΦΙΑ ΖΑΧΑΡΑΚΗ (Υφυπουργός Τουρισμού):** Καλή Μεγάλη Εβδομάδα, καλή Ανάσταση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται μία πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση εδώ, κύριε Υπουργέ. Θα ήθελα να συγχαρώ και σένα και την ομάδα και, βέβαια, όλους τους συνεργάτες, οι οποίοι έχουν συνδράμει στη συγγραφή αυτού του νομοσχεδίου, το οποίο, αυτή τη στιγμή, φαίνεται ότι θα βοηθήσει πολύ σοβαρά, καίρια, κρίσιμα την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Βέβαια, να συγχαρώ και τους συνεργάτες από το Υπουργείο Τουρισμού, την Γενική Γραμματέα, την ομάδα των νομικών του Υπουργού και της Γενικής Γραμματείας για αυτή τη σημαντική συνδρομή.

Επιτρέψτε μου ένα πολιτικό σχόλιο πριν, αν και συνηθίζω στα σημεία, στα οποία έχω θητεύσει και στην Παιδεία και στον Τουρισμό, να θεωρώ ότι είναι μία εθνική υπόθεση, στην οποία, ίσως, δεν χωρούν μικροπολιτικές σκοπιές. Όμως, από την άλλη, όταν άκουσα πριν τη λογική των «Μένουμε Ευρώπη», θυμήθηκα χαρακτηριστικά, εκείνη την κρίσιμη χρονιά, που η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ πηγαινοερχόταν, μέσω του κ. Βαρουφάκη στην Ευρώπη και τελικά έφερε μαζί το τρίτο μνημόνιο και αυτοί οι «Μένουμε Ευρώπη» δεν χρειάστηκε να βάλουν «πλάτη». Χρειάστηκε να βάλουν «πλάτη» την κρίσιμη στιγμή, για να κρατήσουμε τη χώρα μας στην Ευρώπη και να ψηφίσουμε μαζί, κάτι το οποίο, η αλήθεια είναι, ότι δεν θα το επιθυμούσαμε για τη χώρα μας, αλλά όταν χρησιμοποιούμε τις φράσεις, πιθανότητα, να θυμηθούμε ποιοι έκαναν το «όχι», «ναι», ποιοι έφεραν το τρίτο μνημόνιο, ποιοι αύξησαν τη φορολογία στην Ελλάδα, ποιοι κράτησαν ή αύξησαν 29 φόρους, για να ταλανίζεται ο κόσμος, ο οποίος, πράγματι, ταλαιπωρείται, αυτή τη στιγμή, οικονομικά και θα συνεχίσουμε να εξαντλούμε τα περιθώρια, έτσι ώστε να συνδράμουμε επιχειρήσεις και νοικοκυριά, σε αυτή τη δύσκολη διεθνή συγκυρία, όπου, πράγματι, χρειάζονται τη στήριξή μας.

Θαλάσσιος τουρισμός, λοιπόν, σε όλες τις διαστάσεις, είτε μιλάμε για παράκτια, είτε για κρουαζιέρα, είτε για το yachting, αλλά και για όλες τις δραστηριότητες από τα θαλάσσια σπορ, μέχρι και τις καταδύσεις, είναι ζωτικό κομμάτι του τουρισμού μας. Η Ελλάδα είναι ένατη χώρα στον κόσμο και βέβαια πρώτη στην Ευρώπη με την τεράστια ακτογραμμή. Ακούσαμε σήμερα πάρα πολλά στοιχεία, τα οποία, ουσιαστικά, δικαιολογούν και το εγγενές και το γνήσιο ενδιαφέρον -θεωρώ- όλων των πολιτικών κομμάτων για το ζήτημα του θαλάσσιου τουρισμού.

Υπάρχει, όμως, μία απόσταση από την παρούσα κατάσταση, από αυτό το οποίο βιώνουμε κι αυτό το οποίο ευχόμαστε. Μία χώρα, η οποία σε κάθε σημείο της επικράτειας απέχει ελάχιστα από τις ακτές μας και μάλιστα από παραλίες μοναδικής ομορφιάς, το θαλάσσιο ταξίδι, ήταν και παραμένει ένας από τους βασικούς τρόπους που ο ταξιδιώτης μπορεί να έρθει στην Ελλάδα.

Τα στοιχεία τα περσινά, γιατί άκουσα διάφορα για αριθμούς, είναι νομίζω καταδεκτικά της δυναμικής, Υπουργέ. Στο 80% των εσόδων το 2019 έφτασε ο χώρος, ούτως ή άλλως, του Yachting, προ της πανδημίας. Πολύ υψηλές επιδόσεις για το mega Yachting και μάλιστα, κάποιους μήνες το καλοκαίρι, ήταν υψηλότερες και στην Ευρώπη. Πρόκειται για μία σημαντική κατάκτηση, η οποία θα πρέπει να θεωρούμε, ότι είναι μια συλλογική κατάκτηση. Βέβαια, έσοδα σε ένα άλλο κομμάτι, αυτό της κρουαζιέρας, τα οποία κατεγράφησαν σήμερα, ήταν 1.900% πάνω, σε σχέση με το 2020.

Σε αυτά τα εγγενή πλεονεκτήματα πρέπει να «χτίσουμε», καθώς είναι αυξανόμενος ο ανταγωνισμός. Αναφέρθηκαν οι χώρες, οι οποίες γύρω μας σε όμορες περιοχές, σε κοντινές περιοχές, αυτή τη στιγμή, αξιοποιούν αυτή τη δυνατότητα, με πολύ λιγότερα εγγενή χαρακτηριστικά από αυτά που αναφέραμε πριν. Φυσικά πλεονεκτήματα, λοιπόν, τα οποία επιχειρούμε, αυτή τη στιγμή, να αξιοποιήσουμε περισσότερο, μέσα από μία υστέρηση πολυετή υποδομών και να δώσουμε και διευκολύνσεις στον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό.

Εμείς, λοιπόν, εδώ, προφανώς, με τη διευκόλυνση από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αλλά και με τις σημαντικές διατάξεις που φέρνουμε σήμερα, θέλουμε να βοηθήσουμε την ευελιξία και τη διευκόλυνση στη δημιουργία και τη λειτουργία των τουριστικών λιμενικών υποδομών. Να αξιοποιήσουμε, επαναλαμβάνω, πλήρως, το πλεονέκτημα, το οποίο απλόχερα η φύση μας προσφέρει.

Άκουσα διάφορα για τον χρόνο. Η αλήθεια είναι, ότι η νομοθεσία, το ξέρετε πάρα πολύ καλά, είναι ένα πολύ πολύπλοκο ζήτημα, κυρίως, τώρα, που έχουμε να αντιμετωπίσουμε και το Ταμείο Ανάκαμψης, διότι οι προθεσμίες είναι «σφιχτές», πολλές φορές «ασφυκτικές». Αυτό που θέλουμε να κάνουμε είναι, όσο γίνεται την καλύτερη αξιοποίηση του Ταμείου Ανάκαμψης, ώστε να μην χάσουμε τις ημερομηνίες, να μην χάσουμε τα προαπαιτούμενα, για να μπορέσουμε, όπως είπαμε, να κάνουμε μία χρήση στο Υπουργείο Τουρισμού σε ποσά πάνω από 320 εκατομμύρια. 160 εκατομμύρια εξ αυτών, αφορούν επενδύσεις σε τουριστικούς λιμένες και προοπτική δημιουργίας 5.000 θέσεων ελλιμενισμού. Επίσης, προβλέπονται 56 εκατομμύρια για τον ορεινό τουρισμό, γιατί κάποιος μπορεί να αναρωτιέται, γιατί εκτός από τους τουριστικούς λιμένες και τις μαρίνες, μιλάμε και για τα χιονοδρομικά. Είναι ένα καίριο κομμάτι, το οποίο σήμερα, μαζί με όλα που θα ψηφιστούν, θα διευκολύνουν, για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε τη διαδικασία του Ταμείου Ανάκαμψης και να πετύχουμε τις επιθυμητές ημερομηνίες και βέβαια, τα χαρακτηριστικά των κατακτήσεων, αμέσως μετά, που θα αφορούν στην τοπική ανάπτυξη, γιατί εμείς θέλουμε ο τουρισμός να «φωτίζει» και να μπορεί να ωφελεί κάθε μέρος της χώρας μας.

Αναγκαίο, λοιπόν, είναι να ολοκληρωθούν αυτά τα έργα, με τον ταχύτερο και αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο, ώστε να δώσουν το μεγαλύτερο πλεονέκτημα στον τουρισμό μας.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις για τους τουριστικούς λιμένες, έχουν ως αντικείμενο την εισαγωγή μιας σειράς άμεσων βελτιώσεων της ισχύουσας νομοθεσίας και την άμεση διευκόλυνση της αποδοτικότητας των επενδύσεων αυτών, με επενδύσεις στους τουριστικούς λιμένες. Την προσαρμογή της νομοθεσίας σε εξελίξεις, που και αυτές θα διευκολύνουν την αποτελεσματική και λειτουργική ένταξη των τουριστικών λιμένων στην οικονομική ζωή της χώρας, μέσω της αναβάθμισής τους. Διεύρυνση του ορισμού του αγκυροβολίου, κατά τρόπο, ώστε να περιλαμβάνει και τις παρεπόμενες κτιριακές εγκαταστάσεις, που δεν ξεπερνούν σε επιφάνεια τα 100 τετραγωνικά μέτρα. Εξουσιοδότηση για έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας για δημιουργία αγκυροβολίων και τη σύντμηση των προθεσμιών και προϋποθέσεων αδειοδότησης, δίνοντας τη δυνατότητα ταχύτερης αδειοδότησης και λειτουργίας λιμενικών εγκαταστάσεων αγκυροβολίων, με παρεπόμενες κτιριακές βοηθητικές εγκαταστάσεις.

Νωρίτερα ακούσαμε μία πρόταση για τη συντήρηση των αγκυροβολίων, με γνωστοποίηση. Το εξετάζουμε και πιθανότατα, μπορεί να συμπεριληφθεί με νομοτεχνική βελτίωση, είναι κάτι το οποίο οι νομικοί μας, ήδη, βλέπουν.

Αποσαφηνίζεται το εφαρμοστέο νομοθετικό πλαίσιο για κάθε διαδικασία τροποποίησης, νομιμοποίησης ή μετατροπής λιμένων σε τουριστικό. Με τον τρόπο αυτόν

επιλύουμε έναν «κατακερματισμό» των διαφορετικών νομοθετικών καθεστώτων και δίνεται διευκρίνιση ως εφαρμοστέου δικαίου, του ν.2160/1993 και του ν.4427/2017 για όλες τις περιπτώσεις μετατροπής ή τροποποίησης τουριστικών λιμένων, ανεξαρτήτως του χρόνου και του νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας.

Αποσαφηνίζουμε την αρμοδιότητα ως προς τη διοίκηση, τη διαχείριση, την εκμετάλλευση και τον έλεγχο των τουριστικών λιμένων, όπου καθορίζεται με σαφήνεια, ότι ανήκουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού.

Συνιστάται και τηρείται Ηλεκτρονικό Μητρώο Πληροφοριών Τουριστικών Λιμένων, που αφορά στη διαδικασία χωροθέτησης, τροποποίησης χωροθέτησης, έκδοσης άδειας λειτουργίας, καθώς και την παρακολούθηση της λειτουργίας τους. Αποσαφηνίζουμε τα επικαιροποιημένα δικαιολογητικά και θέματα, που αφορούν στην οριοθέτηση, μέχρι τη γραμμή της παραλίας.

Παρέχουμε περαιτέρω, τη δυνατότητα νομιμοποίησης καθ’ υπέρβαση έργων και εγκαταστάσεων τουριστικών λιμένων, που βρίσκονται σε λειτουργία από 1/1/2022, με προϋποθέσεις υπαγωγής στις διατάξεις του ν.4495/2017, περί υπερβάσεων δόμησης, υπαγωγής στις διατάξεις περιβαλλοντικής αδειοδότησης και δύο επιπλέον ασφαλιστικές δικλείδες -αυτό είναι πολύ σημαντικό και να το σημειώσουμε- με τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων.

Επιπλέον, ακούσαμε για τη λειτουργία της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Θα ήθελα να σας θυμίσω, ότι έγινε, προσφάτως, μία συνεδρίαση, επαναλαμβάνεται και άλλη μία, μετά το Πάσχα. Και βέβαια, την υπουργική απόφαση. Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία πρόκειται να καταστήσει ευχερέστερη την ολοκλήρωση των επενδύσεων στους εν λόγω λιμένες και να διευκολύνει ορθολογικά τη λειτουργία τους. Είναι, ουσιαστικά, το βασικότερο, επί σειρά ετών, πρόβλημα στην ταχεία αδειοδότηση και επενδυτική αξιοποίηση τουριστικών λιμένων, οι οποίοι, πραγματικά, για να μπορέσουμε να μιλήσουμε για την ανάπτυξή τους, όλα αυτά που προαναφέραμε αποτελούν, ουσιαστικά, «τροχοπέδη» γι’ αυτή την ανάπτυξη.

Βέβαια, στην παρ.9, δημιουργούνται πρότυπα συμβάσεων παραχώρησης εκμετάλλευσης, ένα αποκλειστικό πλαίσιο αδειοδότησης λιμένα, εντός διμήνου από τη δημοσίευση του νόμου, με υποχρέωση έκδοσης άδειας λειτουργίας λιμένα, εντός 60 ημερών από την υποβολή της αίτησης, αλλιώς η άδεια τεκμαίρεται εκδοθείσα, με εξαίρεση των ζητημάτων περιβαλλοντικών όρων.

Βέβαια, διευκρινίζουμε θέματα, όπως η υποχρέωση υποβολής ειδικού κανονισμού και άδειας περιβαλλοντικών όρων. Χορηγούμε, για πρώτη φορά, τη δυνατότητα διακριτής αδειοδότησης στον φορέα διαχείρισης της μαρίνας, μετά από αίτησή του, διακεκριμένων τμημάτων υπό κατασκευής μαρίνας, εντός δύο μηνών από την υποβολή σχετικής αίτησης.

Δεν θα ήθελα να κουράσω με περισσότερες λεπτομέρειες για κάθε άρθρο, γιατί ξέρω, ότι, ήδη, το έχετε μελετήσει πάρα πολύ και αλήθεια είναι, ότι έχουμε και μία δυνατότητα αύριο στην Ολομέλεια, να επανέλθουμε στα συγκεκριμένα ζητήματα.

Αυτό που θα ήθελα, οπωσδήποτε, να επισημάνω και να κλείσω με αυτό, είναι να καταλάβουμε σε ποιο σημείο βρισκόμαστε. Βρισκόμαστε σε ένα σημείο καμπής. Ο τουρισμός πέρυσι, ανέκαμψε δυναμικά, πέτυχε, περίπου, 143% αύξηση, σε σχέση με το 2020 και έφτασε το 60% των εσόδων του 2019, ενώ η χώρα μας πέτυχε ρυθμό ανάπτυξης στο 8,3%.

Στο τρίτο τρίμηνο δε, το πιο καίριο τρίμηνο, το οποίο συνδέεται με την ανάπτυξη του τουρισμού και της φιλοξενίας, φθάσαμε στο 13,4%. Βέβαια, για το 2022, παρά την ενεργειακή κρίση και τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, οι ενδείξεις παραμένουν, ιδιαίτερα, θετικές κι εμείς είμαστε σταθερά προσηλωμένοι σε μία «μάχη», έτσι ώστε να κερδηθεί αυτή η πολύ σημαντική στιγμή για τον ελληνικό τουρισμό φέτος, σε μία πολύ σημαντική χρονιά, σε μία κρίσιμη χρονιά.

Θα επανέλθω, κύριε Πρόεδρε, αύριο στην Ολομέλεια, γιατί δεν θέλω να κάνω κατάχρηση χρόνου και βέβαια περιμένουμε όλοι να ακούσουμε και τον Υπουργό.

Ευχαριστώ για την προσοχή σας.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, πριν πάρει τον λόγο ο Υπουργός, αν μου επιτρέπετε, μία ερώτηση.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, θα φέρετε τροπολογίες αύριο;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα απαντήσει. Δεν ξέρω, αν έχουν κατατεθεί και τροπολογίες από άλλα Υπουργεία. Όχι, μέχρι στιγμής, δεν έχουμε εικόνα.

Ο κ. Υπουργός έχει τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή Μεγάλη Εβδομάδα και καλή Ανάσταση σε όλους.

Στις συνεδριάσεις που είχαμε μέχρι σήμερα, στην ακρόαση των φορέων, στη συζήτηση, επί των άρθρων, αλλά και στη β΄ ανάγνωση, έγιναν πολύ σημαντικές παρεμβάσεις και από τους φορείς, αλλά και από τους Εισηγητές των Κομμάτων. Όμως, επιτρέψτε μου να πω, ότι, ενώ ακούστηκαν πολλές ενστάσεις, επί των συγκεκριμένων παρεμβάσεων που προωθεί η Κυβέρνηση σε όλα τα επίπεδα, ιδιαίτερα, στα ζητήματα του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και του τουρισμού εν γένει, δεν άκουσα καμία, απολύτως, πρόταση, μόνο κριτική. Καμία πρόταση. Και αυτό είναι δείγμα του γενικότερου τρόπου που πολιτεύεστε, ιδιαίτερα, από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Ξεχνάτε, όμως, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, ότι κυβερνήσατε αυτόν τον τόπο και το έχετε ξεχάσει και είσαστε υπερήφανοι, διότι με έναν νόμο και ένα άρθρο θα καταργούσατε το μνημόνιο και αντί αυτού, μάς φέρατε ένα τρίτο, αχρείαστο μνημόνιο, κόστους 100 και πλέον δισεκατομμυρίων ευρώ, πληρώνοντας πάρα πολύ ακριβά, το «φροντιστήριο» ΣΥΡΙΖΑ. Μας κόστισε πάρα πολύ ακριβά. Πάρα πολύ ακριβά, μάς κοστίσατε, πάρα πολύ ακριβά.

Καμία, λοιπόν, πρόταση από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και εν γένει από τα Κόμματα της Αντιπολίτευσης, σε ένα νομοσχέδιο εκσυγχρονιστικό. Νομίζω, ότι αναγνωρίστηκε από όλους τους φορείς, ότι είναι ένα νομοσχέδιο που κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, εκσυγχρονίζει το θεσμικό πλαίσιο, κωδικοποιεί την κείμενη νομοθεσία, διότι μην ξεχνάμε, 67 τροποποιήσεις είχαν γίνει, επί ημερών σας, σε έντεκα διαφορετικούς νόμους -αυτή είναι η πραγματικότητα- με αποτέλεσμα, κυριολεκτικά, να δημιουργείται ένα αλαλούμ, σε έναν χώρο, όπου, ενώ οι υπόλοιπες ανταγωνίστριες χώρες εκμεταλλεύονται, όλα αυτά τα χρόνια, ουσιαστικά, τη θεσμική σας αβελτηρία, εμείς προχωράμε στην ενίσχυση του ανταγωνισμού. Και στο σημείο αυτό, να πω ότι οι υγιείς επιχειρήσεις δεν φοβούνται τον ανταγωνισμό, καθώς ο ανταγωνισμός βελτιώνει την ποιότητα των υπηρεσιών, ενώ αυξάνει και την απασχόληση, όπου λειτουργεί με όρους, όμως, και κανόνες.

Έρχομαι, λοιπόν, στα ειδικότερα ζητήματα, τα οποία έχουν τεθεί και σήμερα, αλλά και στη συζήτηση στην πρώτη μας συνεδρίαση. Τελικά, υπάρχει ή δεν υπάρχει καμποτάζ; Εμείς

Εμείς λέμε, κυρίες και κύριοι, ότι υπάρχει περιορισμός, που εντάθηκε επί ημερών ΣΥΡΙΖΑ, απαγορεύοντας και το one way, αλλά και home porting. Και αυτό φαίνεται, καταρχήν, από τα στοιχεία, ότι τα συγκεκριμένα πλοία δεν εγγράφονται στο ηλεκτρονικό μητρώο.

Σήμερα, αναζήτησα από τους συνεργάτες μου και έχω τα σημερινά επικαιροποιημένα στοιχεία της ΑΑΔΕ. Από το σύνολο, περίπου, των 5.500 επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, τα 124 είναι επαγγελματικά αναψυχής, άνω των 35 μέτρων, 15 υπό σημαία τρίτης χώρας, 46, υπό σημαία Ε.Ε. και 63, υπό ελληνική σημαία. Επομένως, οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις, τα άρθρα 8 και 9, αναφέρονται σε 124 επαγγελματικά πλοία αναψυχής, άνω των 35 μέτρων, εκ των οποίων τα 15 είναι πλοία αναψυχής, υπό σημαία τρίτης χώρας.

Με άλλα λόγια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι παρεμβάσεις που προωθούμε, αναφέρονται στο 2% του ηλεκτρονικού μητρώου. Από πού προκύπτει, ότι δημιουργούμε πρόβλημα στην ελληνική πλοιοκτησία ή στην ελληνική σημαία, όταν οι παρεμβάσεις μας αναφέρονται και μόνο στο 2% του ηλεκτρονικού μητρώου; Από πού προκύπτει, ότι η δραστηριοποίηση των συγκεκριμένων σκαφών αναψυχής γίνεται χωρίς όρους;

Σε ότι αφορά στη δραστηριοποίηση, λοιπόν, των συγκεκριμένων σκαφών, που εσείς διώξατε, μάς μιλήσατε, κύριε Σαντορινιέ, ότι δημιουργούμε ευνοϊκό καθεστώς. Μα, αυτά τα σκάφη, λόγω των δικών σας αβελτηριών, δεν πληρώνουν τίποτα. Από την άλλη, όμως, πρέπει να παραδεχτούμε όλοι, ότι τα συγκεκριμένα σκάφη, είτε εκκινώντας τα ταξίδια τους από την Αλβανία, είτε από την Τουρκία, δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Αυτό πρέπει να το καταλάβουμε όλοι. Αυτά τα σκάφη δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, όχι ως επαγγελματικά, ως ιδιωτικά. Και τι αφήνουν στα κρατικά έσοδα, στους άμεσους φόρους και στους έμμεσους φόρους, τις συναφείς δραστηριότητες του yachting; Ξέρετε τι αφήνουν, ξέρετε τι πληρώνουν; Μόνο το ΤΕΠΑΗ, 8 ευρώ, ανά μέτρο, ανά μήνα. Αυτά πληρώνουν, συν, βέβαια, τα απόβλητά τους. Αυτά είναι, κύριε Σαντορινιέ, τα έσοδα που αφήνουν στα κρατικά ταμεία τα συγκεκριμένα σκάφη αναψυχής.

Αυτή είναι η πραγματικότητα. Βεβαίως, όπως αποτυπώθηκε και στη συζήτηση, επί των φορέων, πολλοί φορείς, μάλιστα, είπαν, «γιατί δεν τα απελευθερώνεις πλήρως, ή «γιατί», όπως είπε και ο κ. Βερνίκος, «να μην προχωρήσουμε στην απελευθέρωση των συγκεκριμένων σκαφών αναψυχής». Η πραγματικότητα είναι, ότι δεν υπάρχουν στοιχεία. Αυτοί που επιχειρηματολογούν να απελευθερώσουμε, πλήρως, την αγορά, όπως, επίσης, και αυτοί που επιχειρηματολογούν, να μην την απελευθερώσουμε, δεν υπάρχουν στοιχεία. Τώρα, όμως, θα έχουμε στοιχεία, διότι η διαδικασία, η οποία προβλέπεται για τη δραστηριοποίηση των συγκεκριμένων σκαφών αναψυχής στην Πατρίδα μας, είναι, πλέον, και απλοποιημένη και θα καταγράφεται από τις λιμενικές, τις φορολογικές και τις τελωνειακές αρχές.

Άρα, για πρώτη φορά, θα έχουμε στοιχεία και βεβαίως, ο Υπουργός, κάθε Ιανουάριο, θα αξιολογεί τα συγκεκριμένα στοιχεία και αν χρειάζονται παρεμβάσεις, είτε στους παραμέτρους, στον αλγόριθμο του ΤΕΠΑΔΑΧ, είτε στις ημέρες ναύλωσης, θα έχει τη δυνατότητα της παρεμβάσεως.

Αυτή είναι η πραγματικότητα, αλλά μέχρι σήμερα, η πραγματικότητα είναι, ότι δεν υπάρχει κανένα, απολύτως, στοιχείο. Ας πάρουμε ένα παράδειγμα, για να γίνω και πιο κατανοητός. Ας πάρουμε ένα 60μετρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, υπό σημαία ξένη, που δεν είναι καταχωρημένο στο e- Μητρώο Πλοίων, με τη διαδικασία που προβλέπουμε. Ας υποθέσουμε, ότι τα ναύλα είναι, περίπου, 330.000 ευρώ την εβδομάδα. Τώρα, με τη δική μας πρωτοβουλία, αλλά και τους όρους δραστηριοποίησης, η οποία είναι και αυστηρότερη από τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σήμερα στο Μητρώο, πληρώνουν περισσότερα χρήματα.

Άρα, ως βάση, έχουμε λάβει, ποιο είναι το κόστος δραστηριοποίησης των συγκεκριμένων πλοίων, που είναι εγγεγραμμένα στο ηλεκτρονικό μητρώο και πληρώνουν και περισσότερα. Έτσι, για ναύλα, ύψους, περίπου, 330.000 ευρώ, προκαταβάλουν δημόσια έσοδα της τάξεως των 41.280 ευρώ. Κι αυτό εκπροσωπεί ΦΠΑ ναύλου, προκαταβολή ΦΠΑ, ΤΕΠΑΔΑΧ και ΤΕΠΑΗ. Ξέρετε τι πληρώνει το συγκεκριμένο σκάφος σήμερα; 480 ευρώ. Αυτά είναι τα έσοδα. 41.280 ευρώ με βάση το σχέδιο νόμου, 480 ευρώ σήμερα. Νομίζω είναι ξεκάθαρη η διαφορά της δικής μας παρέμβασης.

Μας είπατε, επίσης, τι θα συμβεί, στην περίπτωση που το συγκεκριμένο σκάφος ρυπαίνει. Σας διαφεύγει, ότι οι κυρώσεις έχουν αυστηροποιηθεί και προβλέπεται και στη συγκεκριμένη περίπτωση, ότι το σκάφος θα κρατηθεί, μέχρι την αποπληρωμή του προστίμου, χωρίς να συνυπολογίζουμε και το ποινικό μέρος της συγκεκριμένης περίπτωσης.

Σε ότι αφορά στη στελέχωση, θέλω να σημειώσω, ότι αντιμετωπίζουμε ολιστικά, για πρώτη φορά, τα θέματα στελέχωσης, ασφάλισης, απασχόλησης, με γνώμονα την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Για να δούμε τι ισχύει σήμερα. Πάνω από 24 μέτρα, έχεις την υποχρέωση στελέχωσης, κάτω από 24 μέτρα δεν έχεις την υποχρέωση στελέχωσης. Έγινε ένας ευρύς διάλογος, πραγματοποιήθηκε ευρύς διάλογος και με το Υπουργείο Εργασίας και με το ΝΑΤ, αλλά και τους θεσμικούς φορείς.

Καταλήξαμε, λοιπόν, σε συμφωνία. Κοινή πρόταση υπέβαλαν και ο ΣΙΤΕΣΑΠ και η ΠΕΝΕΤΗΣ υπέβαλαν κοινή πρόταση, που λέει, ότι για τα πλοία αναψυχής, κάτω των 24 μέτρων, αλλά που έχουν μεταφορική ικανότητα, άνω των δεκατεσσάρων επιβατών για ναυλώσεις, άνω των 12 ωρών και άνω των 25 επιβατών, για ναυλώσεις έως 12 ωρών, πρέπει να τηρείται οργανική σύνθεση. Με άλλα λόγια, πραγματοποιείται ένας εξορθολογισμός, ως προς τα ζητήματα της στελέχωσης και επειδή δεν θέλουμε να αιφνιδιάσουμε την αγορά, ενόψει της φετινής σεζόν, η πρόβλεψη η συγκεκριμένη θα ισχύσει με τον νέο χρόνο και τη νέα σεζόν.

Επίσης, κυρία συνάδελφε του Κ.Κ.Ε., επειδή κόπτεστε για τα δικαιώματα των εργαζομένων, περί αύξησης των εσόδων των ασφαλιστικών ταμείων. Για πρώτη φορά, λοιπόν, ρυθμίζεται η ασφάλιση του λοιπού και βοηθητικού προσωπικού, μη ναυτικών ειδικοτήτων. Δεν προστατεύουμε τους εργαζόμενους με αυτόν τον τρόπο; Δεν αυξάνονται τα έσοδα για τα ασφαλιστικά ταμεία; Επιπλέον, για πρώτη φορά, θεσμοθετούμε την αύξηση στη ζήτηση των Ελλήνων και ευρωπαίων ναυτικών. Μέχρι σήμερα, τα πλοία αναψυχής τα οποία ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό μητρώο, αν είχαν κοινοτική ή τρίτης χώρας σημαία, δεν ήταν υποχρεωμένα για συγκεκριμένη στελέχωση-ασφάλιση. Με τη δική μας, όμως, ρύθμιση γίνεται υποχρεωτική και η ασφάλιση και η στελέχωση. Ποιος προστατεύει, λοιπόν, τα συμφέροντα των εργαζομένων;

Επίσης, για το άρθρο 11, έγινε μία ευρεία συζήτηση με όλους τους συναρμόδιους φορείς.

Επίσης, για το άρθρο 11, έγινε μία ευρεία συζήτηση με όλους τους συναρμόδιους φορείς.

Σε όλο το νομοσχέδιο εισάγουμε νέα ψηφιακά εργαλεία. Αυτό δεν είναι μεταρρύθμιση; Θα μου πείτε αυτό ήταν κάτι αυτονόητο, το οποίο έπρεπε να έχει γίνει χρόνια. Τώρα, όμως, γίνεται πραγματικότητα και δημιουργούμε μία ενιαία ηλεκτρονική πύλη για όλα τα ζητήματα που άπτονται του χώρου του θαλάσσιου τουρισμού από την e-ΝΕΠΑ, μέχρι το e-Ναυλοσύμφωνο, μέχρι το e-Απόπλου, μέχρι όλο το φάσμα των ψηφιακών εργαλείων, e-ΤΕΠΑΔΑΧ που άπτονται του χώρου του θαλάσσιου τουρισμού.

Επομένως, η εξοικονόμηση ανθρωποωρών έχει αναχθεί, πλέον, σε καθήκον. Καθήκον δικό μας και δικό σας είναι -πιστεύω και νομίζω πως όλοι συμφωνούμε- να στηρίξουμε τις συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, όπου μειώνεται η γραφειοκρατία σημαντικά και απλοποιούνται οι διαδικασίες, με αποτέλεσμα μεγάλο διοικητικό βάρος, που είχαν μέχρι πρότινος τα λιμεναρχεία, να μειώνεται.

Σε σχέση με τις ΝΕΠΑ, θα κάνω μερικές παρατηρήσεις. Πράγματι, το, μέχρι σήμερα, πλαίσιο όριζε, ότι μέχρι 49% μπορούν να είναι μέτοχοι τρίτης χώρας, διότι οι ΝΕΠΑ ήταν μία μικρογραφία των ναυτικών εταιρειών του ν.959/1979. Όμως, στην περίπτωση των πλοίων αναψυχής, υπάρχουν και οι ΙΚΕ που εκμεταλλεύονται πλοία αναψυχής. Ποιοι μπορεί να είναι μεριδιούχοι στις ΙΚΕ; Όλοι χωρίς περιορισμούς υπηκοότητας.

Επίσης, εγώ σας ρωτάω πραγματικά, τι θα κάνουμε με τους μετόχους, που είναι από το Ηνωμένο Βασίλειο και έχουν ΝΕΠΑ, το οποίο, ως γνωστόν, αποχώρησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν τις θέλουμε αυτές τις ΝΕΠΑ; Πείτε μου τι θα τις κάνουμε; Να τις κλείσουμε;

Εγώ πιστεύω, κύριοι συνάδελφοι, ότι έχει νόημα και διοικητικό και αναπτυξιακό, διότι αυτές οι εταιρείες είναι ελληνικές, είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, με υποχρεώσεις στην Ελλάδα και βέβαια σημαία το ελληνικό νηολόγιο. Είπατε ότι το μετοχικό κεφάλαιο είναι μικρό. Στις ΙΚΕ πόσο είναι το ελάχιστο κεφάλαιο; Ένα ευρώ είναι. Δεν είναι, λοιπόν, επιχείρημα, ότι το κεφάλαιο είναι 10.000 ευρώ από το 2003, άρα, είναι χαμηλό. Τέλος, η ονομαστικοποίηση των μετοχών επιβάλλεται και από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον ΟΟΣΑ και μάλιστα σωστά.

Ως προς τους πραγματικούς δικαιούχους, που έχει αναφερθεί, υπάρχει πλαίσιο και είναι η Οδηγία 2015/849 και ο δικός σας ν.4557/2018, στον οποίο δεν εξαιρείται η ΝΕΠΑ.

Ως προς τις λοιπές διατάξεις, στο άρθρο 76, συγκεκριμένα, ο νόμος ο δικός σας, ο περίφημος, ο ν.4504, έχει θέσει ένα πλαίσιο απαγορευτικό για τις μεταθέσεις, αποσπάσεις διαθέσεις στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Χρειαζόμαστε κάτι εκατομμύρια, για να υλοποιήσουμε τις συγκεκριμένες μεταθέσεις. Όπως έχει φανεί απ’ όλες τις νομοθετικές πρωτοβουλίες, κύρια επιδίωξη είναι η δίκαιη και ορθολογική αντιμετώπιση των γυναικών και των ανδρών του Σώματος, για τους οποίους είναι -πιστεύω- περήφανοι, όπως αυτό αποτυπώθηκε από το σύνολο των Κομμάτων στη Βουλή και από τους φορείς- αναγνωρίζοντας την πολύ μεγάλη προσφορά του Λιμενικού Σώματος. Στόχος δικός μας, λοιπόν, είναι οι μεταθέσεις αυτές, οι τακτικές, να είναι ο κανόνας και όχι η εξαίρεση. Για να γίνουμε, απολύτως, κατανοητοί, τακτικές μεταθέσεις σημαίνει αντικειμενικά κριτήρια και προστασία στις ευπαθείς ομάδες.

Άρα, δύο λύσεις είχαμε, είτε τα στελέχη να απαρνηθούν άδικα για μία μετάθεση που δικαιούνται τα χρήματα για τα οδοιπορικά τους, είτε να γίνουν αναλογικά και δίκαια οι μεταθέσεις και ανά κατηγορία, βέβαια, μέχρι του ορίου των πιστώσεων. Εμείς επιλέξαμε το δεύτερο.

Στα άρθρα 77 και 78, ο νόμος του κ. Χατζηδάκη, ο ν.4808, εισήγαγε νέα δεδομένα στις γονικές άδειες, καινοφανείς για το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή. Έτσι και οι μητέρες και οι πατέρες, αυτοτελώς, δικαιούνται γονική άδεια για τέσσερις μήνες, οι δύο με αποδοχές, όπως, ακριβώς, συμβαίνει και για τους δημοσίους υπαλλήλους.

Στο άρθρο 79, μία ακόμα πολύ σημαντική ρύθμιση. Ερχόμαστε να επιδοτήσουμε το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι, ένα αίτημα διαχρονικό της ναυτιλιακής κοινότητας. Ήταν μία από τις δεσμεύσεις μας, η οποία έγινε και αυτή πράξη. Μετά από συνεχείς διαβουλεύσεις και τεχνικές συναντήσεις, κατέστη εφικτή η συγχρηματοδότηση του -μιλάμε για ευρωπαϊκά λεφτά, δεν μιλάμε για εθνικούς πόρους- μέσω του ΕΣΠΑ με 16 εκατ. ευρώ και αφορά στο σύνολο των σπουδαστών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Καταλαβαίνετε, πόσο σημαντική είναι η συγκεκριμένη ρύθμιση, καθώς συμβάλλει στην αύξηση των διαθέσιμων θέσεων πρακτικής άσκησης και χωρίς κόστος, αφού, επαναλαμβάνω, προκύπτει από ευρωπαϊκούς πόρους.

Στο άρθρο 80, αποκαθίσταται μία αδικία ως προς τα μέλη του Ειδικού Τεχνικού Προσωπικού του ΑΕΝ που δεν μπόρεσαν να μετατραπούν σε Ειδικό Διδακτικό Προσωπικό, ενώ έχουν όλα τα απαιτούμενα προσόντα, ως απόφοιτοι ΤΕΙ, πριν το 2001.

Στο άρθρο 81, κύριοι συνάδελφοι, μου κάνει πραγματικά εντύπωση -δεν βρίσκεται και στην Αίθουσα ο κ. Φάμελλος, ο οποίος «πέταξε» και «κορώνες» περί διαπλεκόμενων συμφερόντων, θέλετε να σας θυμίσω, τι εισηγηθήκατε και ψηφίσατε με τον ν.4504/ 2017, με το περίφημο άρθρο 105;

Σας τα έχω πει πάρα πολλές φορές, αλλά εσείς δεν λέτε να το καταλάβετε. Προσέξτε να δείτε, τι νομοθέτησε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Νομοθέτησε, κατά παράβαση των ευρωπαϊκών κανονισμών, για μία και μόνο λιμενική υπηρεσία, την «αγαπημένη» σας Διαχείριση των Αποβλήτων, με αναδρομική ισχύ, παραβιάζοντας τους κανονισμούς. Και τι είχατε υποσχεθεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, τότε; Ότι θα προχωρούσατε στην έκδοση των πρότυπων προσκλήσεων, κάτι που δεν κάνατε ποτέ. Ποτέ δεν το κάνατε. Και ξέρετε ποιο ήταν το πρώτο αίτημα που μου έθεσαν οι δικές σας διοικήσεις των Οργανισμών Λιμένων; Αλλάξτε τον νόμο, δεν μπορεί να λειτουργήσει, όπως και δεν λειτούργησε. Και τι έκανα εγώ; Άλλαξα τον νόμο, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό. Είχαμε χάσει εντωμεταξύ, όμως, δύο χρόνια και δεν θα ήταν σήμερα απαραίτητη η παράταση της προθεσμίας για τις συγκεκριμένες συμβάσεις αν εσείς δεν είχατε τότε προωθήσει τις συγκεκριμένες νομοθετικές παρεμβάσεις. Και πείτε μου εσείς. Εσείς τι θέλετε να κάνω τώρα; Να μην προχωρήσει η παράταση; Δεν άκουσα την πρότασή σας.

Άρα, εσείς μου λέτε, ότι να ρίχνουν τα απόβλητα των πλοίων στη θάλασσα. Αυτό δεν μου λέτε; Αυτό μου λέτε. Την ώρα που δεν μου προτείνετε κάτι, μου λέτε τα απόβλητα των πλοίων να τα ρίχνουμε στη θάλασσα, αυτό μου λέτε. Κατά τ’ άλλα, όμως, σας ενδιαφέρει η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, σας ενδιαφέρει να μην κινδυνεύουν τα λιμάνια και η χώρα μας να επιβληθούν κυρώσεις, λόγω μη τήρησης των ευρωπαϊκών κανόνων, άρα αυτό λέτε. Κατά τ’ άλλα, όμως, ενδιαφέρεστε για την τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Έφυγε και ο κ. Φάμελλος, ο οποίος «πέταξε τις κορόνες» του και έφυγε. Όμως, κακό για εσάς, που παρακολουθώ χρόνια τα ζητήματα της ναυτιλίας, γνωρίζω και με γνωρίζει πάρα πολύ καλά η αγορά, και γνωρίζω πολύ καλά ποια ιδιωτικά συμφέροντα εξυπηρετήσατε με τη δική σας νομοθετική ρύθμιση.

Και επειδή κάτι είπατε για τα EU Pilot, να σας ενημερώσω, λοιπόν, ότι η συγκεκριμένη παρέμβαση δεν έχει καμία σχέση με τις συμβάσεις. Το ίδιο Pilot, από πλευράς Ε.Ε., αναφέρεται στο ποιος έχει την ευθύνη της εξέτασης των καταγγελιών. Επίσης, να σας ενημερώσω, ότι όλοι οι υπόχρεοι Οργανισμοί Λιμένων έχουν, ήδη, εκκινήσει τις διαδικασίες συμμόρφωσης με την κοινοτική νομοθεσία.

Υπάρχουν, όμως, προβλήματα. Υπάρχουν προβλήματα, λόγω δικαστικών εμπλοκών. Υπάρχουν προβλήματα που προέκυψαν, λόγω της πανδημίας. Υπάρχουν προβλήματα, κυρίως, στα μικρά λιμάνια. Όμως, όπως σας είπα, όλοι οι υπόχρεοι Οργανισμοί Λιμένων έχουν εκκινήσει τις σχετικές διαδικασίες.

Στο άρθρο 82, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην υποχρέωσή μας από τη Συνθήκη Σένγκεν για την ταχεία δημιουργία των πυλών στα λιμάνια μας. Συνδέεται, τόσο με την ασφάλεια της χώρας, όσο και με την ενίσχυση του τουρισμού μας.

Στο άρθρο 83, καταργούμε μία αναχρονιστική διάταξη για το επίδομα επαρχίας των πλοηγών της Πλοηγικής Υπηρεσίας, που έδινε κίνητρο στην αποκέντρωση, τη στιγμή που, πλέον, ο κύριος όγκος εργασίας των πλοηγών είναι στα κεντρικά λιμάνια της χώρας. Το αντικαθιστούμε με επίδομα επικινδυνότητας, το οποίο θα λαμβάνουν όλοι οι πλοηγοί, καθώς η υπηρεσία τους είναι 24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες τον χρόνο, σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

Στο άρθρο 84, παρέχεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες πλοίων να αιτηθούν την διαγραφή του από τα νηολόγια και την εγγραφή αυτού στα Βιβλία Εγγραφής Μικρών Σκαφών, για λόγους ομοιόμορφης φορολογικής και διοικητικής αντιμετώπισης.

Στο άρθρο 85, αποκαθιστούμε άλλη μία αδικία, σε σχέση με τα άτομα με αναπηρία, ως προς τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια των αυτοκινήτων που τους συνοδεύουν.

Επειδή μου θέσατε ένα ερώτημα, για το αν θα φέρουμε τροπολογίες. Θα υπάρξει μία τροπολογία, με τρία συγκεκριμένα άρθρα. Το ένα, ουσιαστικά, απλοποιεί τη διαδικασία επιβολής προστίμων από τις λιμενικές αρχές και έτσι εξοικονομούνται πολύτιμες ανθρωποώρες για τα στελέχη του Λιμενικού. Το δεύτερο δίνει την απαραίτητη παράταση, ώστε να ολοκληρωθούν ομαλά οι μετατάξεις του προσωπικού του ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε. στο δημόσιο και τους ΟΤΑ. Το τρίτο άρθρο είναι η δημιουργία ενός μηχανισμού ενίσχυσης των κατά κύριο επάγγελμα κτηνοτρόφων. Απευθείας, δηλαδή, ενίσχυση στους κτηνοτρόφους, με σκοπό να αντιμετωπίσουν το αυξημένο κόστος, λόγω της εκρηκτικής ανόδου.

Αυτά είναι, συγκεκριμένα, τα τρία άρθρα της τροπολογίας.

Ολοκληρώνοντας, παρά τις επιμέρους διαφωνίες που είχαμε σε συγκεκριμένα άρθρα, νομίζω όλοι πρέπει να αναγνωρίσουμε, ότι είναι ένα νομοσχέδιο που εκσυγχρονίζει το θεσμικό πλαίσιο, με βάση την εθνική νομοθεσία, αλλά και τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό. Στόχος μας είναι η Ελλάδα, η Ελλάδα μας, με όλα τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, τη φυσική της ομορφιά, την ιστορία, τον πολιτισμό, την παράδοση, την ποιότητα των ελληνικών θαλασσών, τη γαστρονομία μας, να πρωτοπορήσει στον χώρο του παγκόσμιου yachting. Πιστεύω ότι είναι μία πρωτοβουλία που, απ’ ότι φάνηκε και από τους φορείς της αγοράς, προστατεύει την ελληνική σημαία. Επιπλέον, για πρώτη φορά, δίνουμε και κίνητρα για προσέλκυση ιδιωτικών πλοίων αναψυχής στην ελληνική σημαία.

Άρα, είναι ένα πλαίσιο που θα εκσυγχρονίζει τον κλάδο και θα τονώσει -και αυτό είναι το πολύ σημαντικό- τα κρατικά έσοδα, αλλά και συνολικά τα έσοδα του cluster που δραστηριοποιείται στον χώρο του yachting.

Με αυτές τις σκέψεις, κύριε Πρόεδρε, ολοκληρώνεται η τοποθέτησή μου.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, θα έχουμε πολύ περισσότερα να πούμε στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό.

Τον λόγο ζητεί η κυρία Ζαχαράκη.

**ΣΟΦΙΑ ΖΑΧΑΡΑΚΗ (Υφυπουργός Τουρισμού):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να προσθέσω ότι θα υπάρξουν και τέσσερα άρθρα από το Υπουργείο Τουρισμού για ρυθμίσεις που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο ζητεί ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Σαντορινιός.

**ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Υπουργέ, μία διευκρίνιση θα ήθελα. Για τα υπόλοιπα θα σας απαντήσω και νομίζω ότι έχω αναφερθεί κιόλας. Αυτά τα δώδεκα τρίτης χώρας, που είναι εγγεγραμμένα στο e-Μητρώο, μήπως έχετε για το ίδιο παράδειγμα τί θα πλήρωναν; Αυτά τα δώδεκα τρίτης χώρας, που είναι εγγεγραμμένα στο Μητρώο και επομένως δραστηριοποιούνται στη χώρα μας, μήπως έχετε για το 60 μέτρων σκάφος τί θα πλήρωναν; Τα εγγεγραμμένα δώδεκα τρίτης χώρας που είναι στο Μητρώο και τα οποία δραστηριοποιούνται στη χώρα μας. Γι’ αυτά ρωτάω.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Τα πλοία, τα οποία θα παίρνουν, πλέον, την ειδική άδεια, για να μπορούν να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα θα πληρώνουν περισσότερο, σε σχέση με τα πλοία τα οποία, ήδη, είναι εγγεγραμμένα στο Μητρώο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Περνάμε στην ψήφιση, επί των άρθρων. Επαναλαμβάνω, με βάση, όσα ακούστηκαν από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών, τις θέσεις.

Η ΝΔ ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ επιφυλάσσεται.

Το Κίνημα Αλλαγής επιφυλάσσεται.

Το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει.

Η Ελληνική Λύση επιφυλάσσεται και

το ΜέΡΑ25 καταψηφίζει.

Ως εκ τούτου, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ψηφίζεται, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία και παραπέμπεται στην αυριανή συνεδρίαση της Ολομέλειας, όπου εκεί θα ολοκληρωθεί η επεξεργασία και ψήφισή του.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Μπιάγκης Δημήτριος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17:20 λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**