**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, 3 Μάιου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 16.15΄, στην Αίθουσα Γερουσίας της Βουλής**,** συνήλθε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

**Α.** «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής».

**Β.** «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου».

**Γ.** «Κύρωση της Αεροπορικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Μιχαήλ (Μιχάλης) Παπαδόπουλος, 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, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χρόνια πολλά και υγεία σε όλους μας. Σήμερα στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου θα έχουμε την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλους, πρώτον, «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής», δεύτερον, «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου», και, τρίτον, «Κύρωση της Αεροπορικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας».

Ως γνωστόν, η συζήτηση των Κυρώσεων γίνετε σε μία συνεδρίαση και η πρόταση του Προεδρείου είναι, ο κάθε εισηγητής και αγορητής να τοποθετηθεί και για τις τρεις Κυρώσεις ώστε να μη δίνουμε τον λόγο τρεις φορές. Ένας κύκλος λοιπόν και για τις τρεις Κυρώσεις. Ο χρόνος ομιλίας υπολογίζετε γύρω στα δέκα λεπτά. Αν κάποιος από τους εισηγητές ή αγορητές χρειάζεται περισσότερο, προφανώς και θα έχει παραπάνω χρόνο. Τη συνεδρίαση μας θα κλείσει ο παριστάμενος Υφυπουργός Μεταφορών, κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος, τον οποίο καλωσορίζουμε στην Επιτροπή μας, αυτόν και τους συνεργάτες του και τους ευχόμαστε χρόνια πολλά .

Μετά από αυτές τις διευκρινίσεις, δίνουμε τον λόγο στον πρώτο ομιλητή, τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον συνάδελφο κ. Γιάννη Αντωνιάδη. Κύριε Αντωνιάδη, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Χριστός Ανέστη, χρόνια πολλά , κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αφορά σε τρεις Κυρώσεις μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και αντίστοιχα αυτές της Σαουδικής Αραβίας, Αιγύπτου και Χιλής. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα αποτελεί παγκοσμίως ένα σημαντικό τουριστικό προορισμό και δέχεται ετησίως εκατομμύρια επισκεπτών, που γοητεύονται από τις ομορφιές του τόπου μας, τη φιλοξενία των κατοίκων, τα ήθη και τις παραδόσεις μας.

Μεταφέρουν τις εμπειρίες τους στα πέρατα του κόσμου και γίνονται οι καλύτεροι διαφημιστές της χώρας μας. Η Ελλάδα βρίσκεται σε μια περιοχή, όπου δραστηριοποιούνται στον τομέα του τουρισμού και διεκδικούν σημαντικό κομμάτι του τουριστικού πακέτου, χώρες που προσφέρουν ανταγωνιστικά πακέτα διακοπών βασιζόμενες στο χαμηλό εργατικό κόστος, ενώ φιλοδοξούν να γίνουν διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι, πράγμα που κάποιες έχουν καταφέρει να επιτύχουν σε σημαντικό βαθμό.

Σε αυτό το άκρως ανταγωνιστικό τουριστικό περιβάλλον, η χώρα μας δεν μπορεί να παραμένει παρατηρητής και απλά να ελπίζει να την ευνοήσουν οι διεθνείς συγκυρίες ή να ποντάρει στην τύχη. Χρειάζονται ενέργειες από την πλευρά μας και Διεθνείς Συμφωνίες και συμπράξεις, που θα κρατήσουν ψηλά το τουριστικό μας πακέτο. Εκατομμύρια συμπολίτες μας ζουν από τον τουρισμό ο οποίος μαζί με τη ναυτιλία αποτελεί τον κατεξοχήν εξωστρεφή κλάδο της ελληνικής οικονομίας συνεισφέροντας σημαντικά ποσά στον κρατικό κορβανά. Είναι από τους κλάδους που μας κράτησαν όρθιους, σε δύσκολες στιγμές οικονομικών κρίσεων. Σε αυτά τα πλαίσια οι διακρατικές Συμφωνίες για αεροπορικές υπηρεσίες και συνδέσεις της χώρας μας με χώρες που μπορούν να συνεισφέρουν στον εθνικό στόχο, για συνεχή ανάπτυξη του τουρισμού και των διεθνών εμπορικών σχέσεων, είναι όχι απλά καλοδεχούμενες αλλά απαραίτητες.

Συζητούμε λοιπόν, τις τρεις Κυρώσεις Συμφωνίας. Η πρώτη αφορά την Ελλάδα με τη Χιλή και υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 27 Μαΐου 2021, η δεύτερη που αφορά την Ελλάδα με το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας υπογράφτηκε στις 26 Σεπτεμβρίου 2019 και η τρίτη που αφορά την Ελλάδα με την Αραβική Δημοκρατία της Αιγύπτου στις 8 Δεκεμβρίου 2015. Με τις προς Κύρωση Συμφωνίες, επιδιώκεται η καθιέρωση και η εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέρα των επικρατειών των μερών αλλά και η ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα ενώ παράλληλα προωθείται ένα σύστημα διεθνούς αεροπορίας στη βάση του ανταγωνισμού των αερομεταφορέων στην αγορά με ελάχιστες κυβερνητικές παρεμβάσεις, διασφαλίζοντας τον υψηλότερο βαθμό ασφάλειας και προστασίας στις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες. Πρόκειται για αναγκαίες Συμφωνίες, καθώς προορίζονται να εξυπηρετήσουν τα γενικότερα αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας.

Επί της αρχής, με τις εν λόγω Συμφωνίες παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς της Ελλάδας και των κρατών που περιλαμβάνουν οι Συμφωνίες μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης. Ειδικά στη Συμφωνία με τη Χιλή, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Χιλής. Επίσης, υπάρχει η πρόβλεψη για εκτέλεση απεριόριστων δρομολογίων αμιγώς φορτίου, μεταξύ των δύο χωρών και παρέχονται απεριόριστες δυνατότητες διακίνησης αγαθών, όχι μόνο μεταξύ σημείων των δύο χωρών, αλλά μέσω αυτών στην παγκόσμια αγορά

Περνώντας στα άρθρα, οι Συμφωνίες με τη Χιλή και την Αίγυπτο περιλαμβάνουν 23 άρθρα, ενώ με τη Σαουδική Αραβία περιλαμβάνει 36 άρθρα. Καταρχήν τίθενται οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο κείμενο της υπό Κύρωση Συμφωνίας και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της. Περιγράφεται η παροχή δικαιωμάτων που αφορούν στην εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων και χορηγούνται με την υπό Κύρωση Συμφωνία στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Αφορά σε δικαιώματα υπερπτήσης του εδάφους της συμβαλλόμενης χώρας, δικαιώματα στάθμευσης, επιβίβασης, αποβίβασης επιβατών, διακίνησης εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, αλλά και στην απαγόρευση στις ανωτέρω εταιρείες να έχουν δικαίωμα, κατά περίπτωση, επιβίβασης και ενδομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

Παρέχεται σε κάθε μέρος η δυνατότητα διορισμού μίας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών για την εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων στις συμφωνηθείσες διαδρομές. Επιπλέον, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παροχή εξουσιοδότησης και τη χορήγηση αδειών στις ανωτέρω εταιρείες.

Προβλέπεται η δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας των αερομεταφορέων σε περίπτωση που δεν εκπληρούνται οι όροι και οι προθέσεις διορισμού τους ή δεν τηρούνται οι νόμοι και οι κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Το ίδιο ισχύει και σε περιπτώσεις που παραβιάζονται διατάξεις για την ασφάλεια των πτήσεων.

Όπου αυτό προβλέπεται, γίνεται αναφορά στην επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών χρήσης στους αερομεταφορείς των δύο πλευρών, χωρίς διακρίσεις και προνομιακή μεταχείριση για τη χρήση αερολιμένων και εγκαταστάσεων κατά την εκμετάλλευση των συμφωνημένων διαδρομών.

Προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εν ισχύ πιστοποιητικών αξιοπλοΐας και πτητικής ικανότητας και αδειών που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς των συμβαλλομένων μερών. Σε περίπτωση που είναι επιτρεπτή η απόκλιση από τα πρότυπα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις, ενώ, εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, υπάρχει η δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας.

Συμφωνείται η αμοιβαία απαλλαγή από περιορισμούς εισαγωγής, δασμούς, άλλους φόρους, Ειδικούς Φόρους Κατανάλωσης, τέλη και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων και άλλων αντικειμένων που χρησιμοποιούνται από τους αερομεταφορείς τους κατά την άσκηση των συμφωνηθέντων δικαιωμάτων κίνησης, καθώς και οι εξαιρέσεις.

Προβλέπεται η υποχρέωση επίτευξης επαρκούς χωρητικότητας από τις αεροπορικές εταιρίες για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείων, κατόπιν σχετικής συμφωνίας των μερών.

Θεσπίζεται η υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών των συμβαλλομένων μερών να υποβάλουν έγκαιρα στην αεροπορική αρχή του άλλου μέρους προς έγκριση τα προγράμματα δρομολογίων τους, καθώς και πιθανές μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους.

Δίνεται η δυνατότητα παροχής από τις αεροπορικές αρχές και τις αεροπορικές εταιρείες των μερών, πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων που αφορούν στην αεροπορική κίνηση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή νόμων, κανονισμών και διαδικασιών από τις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

Παρέχονται ρυθμίσεις σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση διοικητικού, τεχνικού, εκτελεστικού και άλλου εξειδικευμένου προσωπικού των αερομεταφορέων στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

Προβλέπεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών βάσει των κανόνων της αγοράς, ενώ οι αεροπορικές αρχές των συμβαλλομένων μερών έχουν το δικαίωμα παρέμβασης μόνο για να προστατεύουν τους καταναλωτές από υπερβολικές τιμές λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης στην αγορά και να προσλαμβάνουν την εφαρμογή τιμολογίων που συνιστούν αθέμιτο ανταγωνισμό.

Συμφωνείται μεταξύ των μερών η υιοθέτηση μέτρων για τη διασφάλιση διαβατηρίων και ταξιδιωτικών εγγράφων, μέσω της διενέργειας ελέγχων σχετικά με την έκδοση, πιστοποίηση και χρήση διαβατηρίων που εκδίδονται στην επικράτειά τους, ενώ θα υπάρχει συνεργασία για την καταπολέμηση της απάτης που αφορά σε ταξιδιωτικά έγγραφα.

Προβλέπεται η διενέργεια ελέγχων σε επιβάτες, αποσκευές και εμπορεύματα άμεσης διέλευσης, μέσω του εδάφους ενός συμβαλλόμενου μέρους, που παραμένουν στον αερολιμένα, μόνο για λόγους αεροπορικής ασφάλειας, για ναρκωτικές ουσίες, καθώς και για πρόληψη παράνομης εισόδου. Δεν επιβάλλονται τελωνειακοί δασμοί σε αποσκευές και εμπορεύματα άμεσης διέλευσης, ενώ προβλέπεται η υποχρέωση των μερών για δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών, για την παροχή διεθνούς αερομεταφοράς και η μέριμνα για την εξάλειψη διακρίσεων και πρακτικών αντιθέσεων στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό.

Αναγνωρίζονται ως αθέμιτες ανταγωνιστικές πρακτικές που έχουν σοβαρή επίπτωση στους αερομεταφορείς, όπως οι χαμηλές χρεώσεις ναύλων, η υπερβάλλουσα χωρητικότητα, η συχνότητα δρομολογίων που έχουν σοβαρή επίπτωση ή ζημία σε άλλον αερομεταφορέα, με πιθανή συνέπεια τον αποκλεισμό του από την αγορά. Παρέχεται στους αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών η δυνατότητα να μισθώνουν, για περιορισμένο χρόνο, αεροσκάφη με ή χωρίς πλήρωμα από αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών ή τρίτων χωρών και προβλέπονται οι όροι των εν λόγω μισθώσεων. Ρυθμίζεται η διαδικασία επίλυσης των διαφορών που δύναται να προκύψουν από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της υπό Κύρωση Συμφωνίας. Προβλέπεται η λήξη της υπό Κύρωση Συμφωνίας μέσω έγγραφης καταγγελίας η οποία κοινοποιείται ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Τέλος προβλέπεται η καταχώριση της Συμφωνίας στα αρχεία που τηρεί ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, ενώ στο τελευταίο άρθρο κάθε Συμφωνίας προβλέπεται η έναρξη ισχύος της υπό Κύρωση Συμφωνίας. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος τη Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Αντωνιάδη. Τον λόγο τώρα έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Χρήστος Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι εύχομαι χρόνια πολλά και καλά σε όλους και ελπίζω κάποια στιγμή να επαναεπιβεβαιώσουμε μια κύρωση, μια συνθήκη, που χρειάζεται, ίσως, πολύ περισσότερο από τις τρεις διμερείς Συμφωνίες που συζητάμε σήμερα. Πρέπει να επαναεπιβεβαιώσουμε την κύρωση του έντιμου ειλικρινούς πολιτικού λόγου.

Λυπάμαι που αναγκάζομαι να πάρω τον λόγο σε αυτό το ιερό και ελεύθερο βήμα σήμερα, ενόψει της συζήτησης για την Κύρωση των τριών συμφωνιών, Παγκόσμια Ημέρα του Τύπου, με τη χώρα μας να κατατάσσεται στην 108η θέση, «κατρακυλώντας» περίπου 35 θέσεις, στα ζητήματα της ελευθερίας του τύπου. Λυπάμαι που σήμερα από αυτό το βήμα, από το βήμα Κοινοβουλευτικού διαλόγου, ελευθερίας και έκφρασης δημοκρατικών απόψεων και επιχειρημάτων, ζω σε μια χώρα όπου οι «Δημοσιογράφοι Χωρίς Σύνορα» την κατατάσσουν στις πλέον ανελεύθερες σε ό, τι αφορά τον Τύπο. Λυπάμαι που πρέπει να το κάνω την ίδια ώρα και μέρα που θα συζητήσουμε για αεροπορικές μεταφορές, με πλείστα όσα προβλήματα να παράγονται από την τελευταία νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης γύρω από την αναδιοργάνωση των αεροπορικών αρχών.

Είναι επίσης μία μέρα όπου επαναλειτουργούν οι διαδικασίες του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου και της νομοθέτησης στη Βουλή, που ενώ παραμένουμε τελευταίοι στην Ευρώπη στην ελευθερία του Τύπου, πρωταγωνιστούμε ως πρώτοι στη χονδρική τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας. Είμαστε πρώτοι, κυρίως στα χονδροειδή ψέματα και τις χονδροειδή δικαιολογίες που διατυπώνονται στο δημόσιο λόγο, όταν αυτός γίνεται και αντικείμενο δημόσιας συζήτησης.

Υπάρχει κίνδυνος να υπάρξει ανοσία σε προσεγγίσεις του τύπου «χαλάλι τους». «Χαλάλι» στον κ. Στάση και τα 360 χιλιάρικα το χρόνο, «χαλάλι» στους μισθούς ΔΕΗ και ΔΕΔΔΗΕ, «χαλάλι» στον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας με 8.000 ευρώ το μήνα, «χαλάλι» στον Διοικητή της ΥΠΑ που έρχεται με νομοθετική πρωτοβουλία, όπως μας ενημέρωσε ο κ. Καραμανλής, και διπλασιάζεται ο μισθός του, «χαλάλι» στους μάνατζερ του ΟΑΕΔ, «χαλάλι» στον ΕΦΚΑ 8.000 και 6.000 αντίστοιχα. Η ελληνική οικογένεια όμως να απειλείται καθημερινά με τη διακοπή της ηλεκτροδότησης, γιατί οι τζάμπα πολιτικές μαγκιές οδηγούν στα «χαλάλι» και τις χονδροειδείς δικαιολογίες «τύπου Άδωνι Γεωργιάδη», ότι «εν πάση περιπτώσει, αυτό το όργιο αισχροκέρδειας»- για το οποίο θα κληθεί στη Βουλή και ο Πρωθυπουργός μετά την επίκαιρη ερώτηση που κατέθεσε σήμερα ο πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ, Αλέξης Τσίπρας, για τα θέματα των χρυσοκάνθαρων επικεφαλής της ΔΕΗ- μας είπε ότι όλο αυτό γίνεται για κοινωνικούς λόγους, για να μην χρεοκοπήσουν οι εταιρείες παραγωγής και εμπορίας. «Χαλάλι» τα 750 εκατομμύρια στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, «χαλάλι» η ταλαιπωρία των χιλιάδων ανθρώπων που ακόμα δεν έχουν πάρει το διχίλιαρο της Αττικής Οδού, «χαλάλι» και οι επιβάτες των σιδηροδρόμων που περιμένουν ακόμα την αποζημίωση των 1.000 ευρώ. Για όλα αυτά «χαλάλι», χαλάλι οι τζαμπατζήδες, η ρήτρα όπως και τα μνημόνια πως έχουν έρθει από τον ΣΥΡΙΖΑ. Όλα αυτά γίνονται για ένα και μόνο λόγο. Διότι το κάθε τι που έρχεται σε αυτή την αίθουσα- είτε στις Επιτροπές είτε στην Ολομέλεια- έχει στόχο να εξυπηρετήσει συμφέροντα.

Όσον αφορά τώρα στα ζητήματα των τριών συμβάσεων που συζητάμε τα οποία είναι ευανάγνωστα με τον πλέον σαφή τρόπο. Ομού και στις τρεις αυτές Συμφωνίες- με τη Χιλή, την Αίγυπτο και τη Σαουδική Αραβία- μπαίνουν ζητήματα ασφάλειας λειτουργίας των αεροδρομίων και ασφάλειας των μεταφορών.

Κύριε Υφυπουργέ, πριν προχωρήσουμε θέλω, με όλο το σεβασμό και την εκτίμηση που σας έχω- εν αντιθέσει με τον επικεφαλής του Υπουργείου σας, ο οποίος επιδίδεται συνεχώς και με πολύ συγκεκριμένο τρόπο, σε μία αδιέξοδη, ξεπερασμένη ιστορικά, αντι-ΣΥΡΙΖΑ ρητορεία, για να καλύψει τα κενά της αδράνειας της υπουργικής του θητείας- να μου επιβεβαιώσετε κ. Παπαδόπουλε, εάν ισχύει αυτή η νέα καινοτομία που εισάγεται στα ελληνικά αεροπορικά ήθη, με το αεροδρόμιο της Μήλου. Όλα αυτά που περιέγραψα, στη σφαίρα του αδιανόητου νωρίτερα, δυστυχώς πλέον έχουμε εθιστεί, δεν έχουμε κάποια υψηλότερη προσδοκία από την Κυβέρνηση Μητσοτάκη και ΝΔ. Είναι αληθές- και απαντήστε στο χρόνο σας- ότι στο αεροδρόμιο της Μήλου υπεγράφη συμφωνία να λειτουργεί προς όφελος των αεραθλητικών σωματείων, όταν είναι κλειστό και δεν παρέχεται έλεγχος από τις επίσημες Ελεγκτικές Αρχές, σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας και λειτουργίας ενός αεροδρομίου. Είναι αληθές ότι μετατρέπεται το αεροδρόμιο της Μήλου σε «αεροδρόμιο Lego» ή σε «παιχνιδότοπο»; Από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου, όταν δεν υπάρχει το προσωπικό σε καίριες θέσεις και ειδικότητες που διασφαλίζουν τη ζωή και τις μεταφορές των πολιτών, εκεί θα παραδίδεται για κάποιες ώρες για αεραθλητικούς σκοπούς; Θέλω πραγματικά μία απάντηση, αν αυτό αληθεύει.

 Μόλις σήμερα το πρωί είχαμε συνάντηση με το Σύλλογο Τηλεπικοινωνιακών Υπαλλήλων, ένας από τους συλλόγους που συνθέτουν την Ομοσπονδία της ΥΠΑ. Σας καταθέτω ένα έγγραφο που είναι κόλαφος για τις αδυναμίες, τις παραλείψεις, τα προβλήματα και τα κενά που έχει δημιουργήσει η πρόσφατη νομοθέτηση σας, στην ουσία με τη διάλυση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, με αυτήν την καινοτομία του να ελέγχονται τα περιφερειακά αεροδρόμια με τηλεραντάρ από την Αθήνα. Είναι η τρίτη φορά που το λέμε σε αυτή την αίθουσα και σε ανάλογης διάστασης διαδικασίες συζήτησης. Διαλύσατε την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας μετατρέποντας μία χώρα με έντονο το στοιχείο της περιφερειακότητας, καταργώντας την αποκέντρωση, συγκεντρώνοντας λειτουργίες στην Αθήνα που δεν υλοποιούνται. Το καταθέτω και ελπίζω να το διαβάσετε. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Δεν είναι η Μήλος, δεν είναι μόνο οι τηλεπικοινωνιακοί υπάλληλοι.

Για να μην καταχραστώ το χρόνο και τη σημερινή συζήτηση, θέλω να σας παρακαλέσω επειδή πάρα πολλές φορές, ευτυχώς όχι εσείς, έχετε εκπέμψει χρηστομάθειες και συστάσεις προς εμάς να είμαστε σοβαροί, διαβασμένοι και υπεύθυνοι και επιχειρείτε μία αντιδημοκρατική στρεψοδικία όταν αναδεικνύουμε τα κενά και τις παραλείψεις σας σε ό, τι αφορά τις αερομεταφορές, ό, τι αφορά την ασφάλεια των πτήσεων, σε ό, τι αφορά τη λειτουργία των αεροδρομίων και να μας θεωρείτε ένοχους για το ότι διασπείρουμε τον πανικό και πλήττουμε την τουριστική και αεροπορική βιομηχανία ή κλονίζουμε το αίσθημα ασφάλειας των πολιτών στις μεταφορές. Η αλήθεια είναι άλλη. Οι ένοχοι είναι αυτοί που δεν πράττουν. Εμείς σας δίνουμε ευκαιρίες να μπείτε στην ουσία των προβλημάτων να τα δείτε και τώρα σας προκαλώ επίσης να τα διαβάσετε έγκαιρα. Υπερασπιζόμενοι το αίσθημα ασφαλείας που πρέπει να νιώθει ο πολίτης στα ελληνικά αεροδρόμια και στις αερογραμμές, θέλω να σας παρακαλέσω, ειδάλλως θα αναγκαστώ να το κάνω στην Ολομέλεια, να ζητήσετε την αλληλογραφία της ΥΠΑ. Είναι αυτές εδώ οι εμπιστευτικές επιστολές από 8 Περιφερειακά αεροδρόμια που περιγράφουν τον τραγέλαφο και τους κινδύνους που έχετε δημιουργήσει από την 7η Ιανουαρίου μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου. Σας παρακαλώ αναζητήστε την αλληλογραφία των επικεφαλής των Περιφερειακών αεροδρομίων με τη διοίκηση της ΥΠΑ. Θα εκπλαγείτε. Ελπίζω ότι δεν τα έχετε διαβάσει. Αν τα έχετε διαβάσει και αδιαφορήσατε ακόμα χειρότερα.

 Ελπίζω στην Ολομέλεια να έχω μία απάντηση γιατί μετά δε θα είμαστε υπεύθυνοι εμείς, κ. Παπαδόπουλε. Υπεύθυνοι θα είσαστε εσείς γιατί βρισκόμαστε στον Μάιο του 2022, έχουν διατυπωθεί πολύ σοβαρά προβλήματα, ελλείψεις και κενά στα ελληνικά Περιφερειακά αεροδρόμια και ή αδρανείτε ή προσπερνάτε αδιάφορα αυτά τα προβλήματα. Δεν σας απειλώ, σας προειδοποιώ. Την Πέμπτη στην Ολομέλεια όταν θα συζητήσουμε πάλι τα ζητήματα λόγω της Κύρωσης των τριών Συμφωνιών, δεν δικαιολογείστε να μη γνωρίζετε τι σας έχουν πει οι άνθρωποι που ζουν στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, της Κω, της Μυτιλήνης, της Ρόδου, μια σειρά από Περιφερειακά αεροδρόμια. Τι σας έχουν πει, τι σας έχουν ζητήσει. Λέω ενδεικτικά από τις 18 Φεβρουαρίου αεροδρόμιο Μυτιλήνη «Οδυσσέας Ελύτης», από τις 18 Φεβρουαρίου αερολιμένας Κω, είναι άκρως εμπιστευτικά, αλλά και αποκαλυπτικά για το έγκλημα που κάνατε με τη νομοθέτηση την τελευταία για τις αρχές της πολιτικής αεροπορίας. Ελπίζω, να κάνετε τον κόπο να τα διαβάσετε.

 Κλείνοντας, δεν είναι δεοντολογικό, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών να ψεύδεται από το βήμα της Βουλής, υποστηρίζοντας ότι τα κενά σε αερολιμενικούς, σε ειδικότητες τηλεπικοινωνιών, σε κρίσιμες ειδικότητες για τα Περιφερειακά αεροδρόμια, καλύπτονται με τις 35 προσλήψεις από τον διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ το 2015, με τους επιλαχόντες ως ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Άλλο το ένα, άλλο το άλλο. Άλλο αυγά, άλλο μήλα και να κατηγορείτε τους Κοινοβουλευτικούς Εκπρόσωπους του ΣΥΡΙΖΑ, ότι δεν ψηφίσαμε τις προσλήψεις και ότι εσείς κάνατε αγώνα για να καλύψετε τα κενά, σε άνδρες και γυναίκες, που χρειάζεται για να λειτουργεί πλήρως με ασφάλεια το δίκτυο αερομεταφορών αεροπλοΐας και τα αεροδρόμια στην Ελλάδα. Στην Ελλάδα με έντονη περιφερειακότητα.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα και μια απάντηση, αν έχετε κ. Βλάχο, με όλο τον σεβασμό. Έχουμε υποβάλει ένα αίτημα για μια έκτακτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, σε σχέση με το αδιέξοδο που έχει δημιουργηθεί στον κατασκευαστικό κλάδο με τις ανατιμήσεις και στα υλικά που χρησιμοποιούν. Υπάρχει κίνδυνος να σταματήσουν πολλά και σημαντικά έργα, σε κάθε γωνιά της χώρας. Ελπίζω σε μία απάντησή σας, εντός της συνεδρίασης, αν έχει γίνει δεκτό το αίτημα και πότε μπορεί να οριστεί αυτή η συνεδρίαση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Για τα ερωτήματα, τα οποία θέσατε νωρίτερα στον Υπουργό -αν κατά τη διάρκεια της συζήτησης θέλει κάτι να πει- δεν έχουν σχέση με την σημερινή ημερήσια διάταξη. Αλλά, παρόλα αυτά, αν κάτι θέλετε να διευκρινίσετε, κύριε Υπουργέ, το λέτε, όταν θα πάρετε τον λόγο.

Για το δεύτερο θέμα που είπατε και που αφορά το Προεδρείο. Πρέπει να σας πω, ότι την επιστολή την είδα ακριβώς λίγο πριν τις γιορτές. Είμαστε σε συνεννόηση, η Γραμματεία της Επιτροπής και οι Υπηρεσίες με το αρμόδιο Υπουργείο. Πρώτον, για να έχουμε τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου, αλλά και των Υπηρεσιών, για το χρόνο που μπορεί να διεξαχθεί αυτή η συζήτηση, παρόλο που τυπικά δεν έχει τις απαιτούμενες υπογραφές, αλλά ξέρετε, ότι εγώ ποτέ δεν στέκομαι σε αυτό. Κρατάω την ουσία. Πολιτική κάνουμε εδώ και όχι γραφειοκρατία. Άρα, είμαστε σε συνεννόηση με το Υπουργείο, με το γραφείο του Υπουργού, με τις υπηρεσίες και θα δούμε πώς θα εξελιχθεί. Ό,τι νέο υπάρξει, το επόμενο διάστημα, προφανώς θα σας ενημερώσω. Και αφού ολοκληρώσαμε και αυτές τις διευκρινίσεις, θα δώσω τον λόγο στον κ. Γκόκα.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χρόνια πολλά σε όλες και όλους και από εμένα. Έχουμε σήμερα για συζήτηση και επεξεργασία στην Επιτροπή μας, προς Κύρωση, τρεις Διεθνείς Συμβάσεις, που αφορούν στον τομέα των αερομεταφορών, με σκοπό την προώθηση των διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών, μεταξύ της χώρας μας και των κρατών της Χιλής, της Αιγύπτου και της Σαουδικής Αραβίας. Είναι Συμβάσεις που αφορούν στην ενδυνάμωση των οικονομικών σχέσεων της χώρας μας με τα κράτη αυτά. Με την εφαρμογή τους αναμένεται η προώθηση και καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατικών, αλλά και των εμπορευματικών μεταφορών, με ασφάλεια για τους πολίτες και τα εμπορεύματα, αλλά και η ενίσχυση και η τόνωση και άλλων δραστηριοτήτων. Έχουμε τονίσει και σε προηγούμενες αντίστοιχες συζητήσεις, σχετικά με τις Κυρώσεις Διεθνών Συμβάσεων, ότι με πολλές ακόμη χώρες δεν έχουν αναπτυχθεί ιδιαίτερα οι οικονομικές σχέσεις και οι συνεργασίες σε διάφορους τομείς, εμπορίου, μεταφορών, τεχνολογίας, ενέργειας, τουρισμού, επενδύσεων και λοιπά, όπως επίσης, με άλλες χώρες δεν έχουν εξαντληθεί οι δυνατότητες ή προκύπτουν και νέα πεδία συνεργασίας. Η σημερινή συγκυρία δημιουργεί την ανάγκη συνεργασιών και συμφωνιών με όλο και περισσότερες, ή και με όλες τις χώρες σε ανάλογους, για κάθε περίπτωση, τομείς, αλλά και με τους πολίτες αυτών των χωρών.

Η γεωπολιτική θέση της χώρας μας και η ταυτόχρονη συμμετοχή της στην ΕΕ, μπορεί να προσφέρει σε αυτό το πλαίσιο, αλλά παράλληλα πρέπει να επιδιώκει αυτή τη διεύρυνση των σχέσεων της με άλλες χώρες. Βέβαια, έχουμε ξαναπεί ότι δεν υπάρχει κοινοβουλευτική παρέμβαση επί της ουσίας κατά την σύναψη των Συμφωνιών. Όμως η Επιτροπή ή η Βουλή πρέπει να ενημερώνεται γι’ αυτές τις διμερείς ή πολυμερείς οικονομικές σχέσεις της χώρας σε προηγούμενο στάδιο - όπως έχουμε κάνει αντίστοιχες προτάσεις στο παρελθόν - για να μην έχουμε απλά μια τυπική διαδικασία συζήτησης στη Βουλή για την Κύρωση των Συμφωνιών, αλλά μια πιο ουσιαστική διαδικασία.

Αυτές οι συγκεκριμένες Συμβάσεις ρυθμίζουν ένα νομοθετικό πλαίσιο αεροπορικών υπηρεσιών για την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών με τη δυνατότητα εκμετάλλευσης στον τομέα αυτό από τα συμβαλλόμενα μέλη διασφαλίζοντας νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών αυτών εμπορικών και οικονομικών σχέσεων. Στα πλαίσια, λοιπόν, της ολοένα αυξανόμενης παγκοσμιοποιημένης λειτουργίας, αυξάνεται και η ανάγκη να επιλύονται ή να τακτοποιούνται διάφορα ζητήματα με βάση Διεθνείς Συμβάσεις που αφορούν δικαιώματα και υποχρεώσεις ή ζητήματα τεχνικής φύσεως, ασφάλειας κ.λπ. και με την παροχή της κατάλληλης ποιότητας υπηρεσιών από την πλευρά όλων των συμβαλλόμενων μερών-κρατών, αλλά και με σεβασμό στο ανθρώπινο δυναμικό τους.

Έτσι, λοιπόν, αυτές οι Συμφωνίες, όπως έχουμε δει και σε μια πρόσφατη συζήτηση για πέντε άλλες αντίστοιχες Συμφωνίες, έχουν την ίδια βασική δομή με ορισμένες επιμέρους διαφορές ή προσθήκες για λειτουργίες ή προβλέψεις ειδικότερων θεμάτων μεταξύ της χώρας μας και των άλλων χωρών, όπως φορολογικά, όπως η λειτουργία γραφείου, εσωτερικά δρομολόγια κ.λπ.. Και ενώ οι δύο Συμφωνίες μεταξύ της χώρας μας και των κρατών της Σαουδικής Αραβίας και της Χιλής υπογράφηκαν κατά τα έτη 2019 και 2021 αντίστοιχα, η Σύμβαση με το κράτος της Αιγύπτου υπογράφηκε το έτος 2015. Έρχεται λοιπόν προς Κύρωση με πάρα πολύ μεγάλη καθυστέρηση, εφτά χρόνια αργότερα. Τι γίνεται, λοιπόν, επτά χρόνια χωρίς να έχει γίνει η Κύρωση; Δεν γνωρίζουμε και εάν στις χώρες αυτές έχουν γίνει οι αντίστοιχες κυρώσεις. Αν υπάρχει κάποια ενημέρωση, κ. Υπουργέ, θα παρακαλούσα να μας το αναφέρεται.

Η Αίγυπτος είναι μια γειτονική αναπτυσσόμενη χώρα, με ιδιαίτερη σημασία για δημιουργία οικονομικών και σταθερών δεσμών συνεργασίας και παρά τα προβλήματα που μπορεί να υπάρχουν σε αυτή τη χώρα, έχει μεγάλο ενδιαφέρον ιδιαίτερα για το εμπόριο, τις εξαγωγές και τον τουρισμό, αλλά και στον τομέα της ενέργειας, με πολλές επιπτώσεις γεωπολιτικής σημασίας. Η Χιλή είναι πιο μακρινή χώρα, έχει υπογράψει τις περισσότερες Διεθνείς Συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου στον κόσμο με μεγάλες εξαγωγές, για παράδειγμα χαλκού, και πλέον δίνεται η δυνατότητα και με τη χώρα μας για αντίστοιχες συναλλαγές και συνεργασίες. Η χώρα αυτή επίσης έχει σημαντική ανάπτυξη στον τομέα του τουρισμού.

Η Σαουδική Αραβία, τέλος, είναι μια ταχύτατα αναπτυσσόμενη χώρα με πολλά περιθώρια περαιτέρω ενδυνάμωσης των διμερών μας σχέσεων ιδιαίτερα στους τομείς του εμπορίου, της τεχνολογίας και του τουρισμού.

Ως προς τις ειδικότερες διατάξεις, τους όρους, τις προϋποθέσεις και το περιεχόμενο των Συμφωνιών, προβλέπονται δικαιώματα κίνησης, όπως το δικαίωμα υπερπτήσης, το δικαίωμα προσγείωσης και στάθμευσης στο έδαφος του άλλο συμβαλλόμενου μέρους για μη εμπορικούς σκοπούς, όπως και το δικαίωμα στάθμευσης στο έδαφος του κάθε συμβαλλόμενου μέρους για αποβίβαση και επιβίβαση διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείων.

Καθορίζονται επίσης οι προϋποθέσεις για την εξουσιοδότηση και τη χορήγηση αδειών σε εταιρείες των μερών, αλλά και προβλέπει τη δυνατότητα αναστολής ή ανάκτησης ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας ή των τεχνικών αδειών αεροπορικών εταιριών που έχουν οριστεί από το άλλο μέρος για συγκεκριμένους λόγους, όπως αναφέρονται στις Συμβάσεις για να μην αναφερθώ αναλυτικά σε αυτή την τοποθέτηση.

Ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με την ασφάλεια πτήσεων των αεροσκαφών με τη δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφαλείας ως προς τις αεροπορικές εγκαταστάσεις, τα πληρώματα, τα αεροσκάφη και τη λειτουργία τους και προβλέπονται σχετικές διαδικασίες.

 Επίσης προβλέπεται η αμοιβαία παροχή βοήθειας για την πρόληψη παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών ,των επιβατών του πληρώματός τους, αλλά και αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυσιπλοΐας, καθώς και κάθε άλλης απειλής, όπως και η συνεργασία των μερών και η λήψη μέτρων σε περίπτωση απειλής αυτής της ασφάλειας ή παράνομης κράτησης αεροσκάφους.

Το θέμα της ασφάλειας είναι σημαντικό, όπως και του Κανονισμού Πτήσεων, και επιβάλλεται να εξαντλείται σε κάθε περίπτωση, σε κάθε συμφωνία, σε κάθε συνεργασία, κάθε δυνατότητα για την αυστηρή τήρηση όλων των διατάξεων και προτύπων που έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και την ΕΕ, αλλά και από τα συμβαλλόμενα μέρη, ιδιαίτερα για τις πτήσεις στον εναέριο χώρο του καθενός. Επίσης, υπάρχουν νέοι όροι και ειδικότερες συμφωνίες, όπως η πρόβλεψη για τη δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των μερών για ζητήματα που αφορούν στην ερμηνεία, στην εφαρμογή και την υλοποίηση, την τροποποίηση των Συμφωνιών ή τη συμμόρφωση προς αυτές και ρυθμίζεται ανάλογα η διαδικασία επίλυσης αυτών των διαφορών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κύρωση των τριών αυτών Διεθνών Συμβάσεων που συζητάμε και πολύ περισσότερο η επιτυχής υλοποίηση τους, που πρέπει να αποτελεί στόχο μας, είναι μια θετική εξέλιξη, όμως δεν μπορούμε να μην παρατηρήσουμε, όπως είπα και πριν, τη μεγάλη καθυστέρηση που υπάρχει σε πολλές περιπτώσεις, όπως στην Κύρωση της Συμφωνίας με την Αίγυπτο, είναι όμως Κυρώσεις που ενισχύουν, όπως επίσης είπα πριν, τους δεσμούς και διευρύνουν το πλαίσιο συνεργασίας της χώρας μας με άλλα κράτη και ιδιαίτερα στον τομέα του εμπορίου και των μεταφορών, όπου ο παγκόσμιος χαρακτήρας γι’ αυτούς τους τομείς δημιουργεί την ανάγκη σύναψης διαφόρων συμφωνιών όπως αυτές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως χώρα οφείλουμε να ενδυναμώσουμε και να αυξήσουμε τις σχέσεις τόσο με τους πολίτες, όσο και με τις οικονομίες των χωρών αυτών πάντα στο πλαίσιο βέβαια του αμοιβαίου σεβασμού και των διεθνών κανόνων. Έτσι, λοιπόν, σε αυτό το πλαίσιο είμαστε θετικοί όσον αφορά τη συστηματική προσπάθεια που εξυπηρετεί αυτούς τους στόχους, όπως με τις χώρες αυτές και γενικότερα με τρίτες χώρες, στηρίζοντας διάφορες συμφωνίες που έρχονται προς Κύρωση. Θα επιφυλαχθούμε, όμως, επί της ψήφου για την Κύρωση των Συμφωνιών αυτών, ώστε να έχουμε την ευκαιρία να τοποθετηθούμε κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, μια παράλειψη διαδικαστική, επειδή δεν τοποθετήθηκα στην ομιλία μου, το περιέγραψα απλά. Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια και για τις τρεις κυρώσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το είπαν και οι συνάδελφοι, αλλά είχα σκοπό κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας να σας ξαναρωτήσω, δεν υπήρχε πρόβλημα. Δεν είναι παράλειψη κ. Γιαννούλη μιας και δεν τελείωσε η συνεδρίαση, θα το λέγαμε μετά.

 Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε και χρόνια πολλά σε όλους και σε όλες.

Εισαγωγικά πρέπει να πούμε ότι οι τρεις Συμφωνίες που έρχονται προς κύρωση στη Βουλή σήμερα υπογράφηκαν οι μεν της Χιλής και της Σαουδικής Αραβίας από τη σημερινή Κυβέρνηση της ΝΔ, η δε Συμφωνία με την Αίγυπτο από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το 2015.

«Επιδιώκονται με τις Συμφωνίες αυτές η καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ, αλλά και πέραν των επικρατειών. Οι Συμφωνίες εξυπηρετούν τα γενικότερα, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας, τουρισμός, εμπορευματική κίνηση και αεροπορικές υπηρεσίες εν γένει». Αυτά ισχυρίζονται και αυτά αναγράφουν οι Εισηγητικές Εκθέσεις, οι οποίες συνοδεύουν και τις τρεις υπό Κύρωση σημερινές Συμφωνίες.

Τι γίνεται στην πράξη; Οι Συμφωνίες εξυπηρετούν καταρχάς τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών και στη συνέχεια βέβαια τα συμφέροντα και άλλων μερίδων του ελληνικού κεφαλαίου, όπως π.χ. του εμπορικού. Αυτό δεν είναι αυθαίρετο συμπέρασμα, καθώς το ελληνικό κράτος με τέτοιες Συμφωνίες όχι μόνο αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα των επιχειρηματικών πεδίων στις μεταφορές, τον τουρισμό, το εμπόριο, αλλά επιπλέον μεριμνά και εγγυάται την κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών στο εξωτερικό. Δεν διστάζει μάλιστα αυτό να το διαλαλεί κιόλας, όπως κάνει με την ίδια την Αιτιολογική Έκθεση στη Συμφωνία π.χ. με τη Σαουδική Αραβία, γράφοντας σε αυτήν την Έκθεση, που συνοδεύει βεβαίως την σημερινή Συμφωνία, επί λέξει. «Για την προσφορά νέων ευκαιριών για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά των αερομεταφορών».

 Στη συνέχεια τώρα, στην ίδια Συμφωνία και στο άρθρο 24, υπάρχουν ρυθμίσεις σχετικά με το δικαίωμα των αερομεταφορέων των συμβαλλομένων μερών να πωλούν και να εμπορεύονται διεθνή δρομολόγια και σχετικά προϊόντα. Συνεπώς επαναλαμβάνω, ο ισχυρισμός περί κράτους εγγυητή της κερδοφόρας επιχειρηματικής δραστηριότητας των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, προκύπτει μέσα και από αυτά που διάβασα μόλις πριν από λίγο. Το κράτος, επίσης, μεριμνά για την τήρηση των κανόνων του καπιταλιστικού ανταγωνισμού στο συγκεκριμένο κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, αν δεχτεί βεβαίως κανείς ότι μπορούν τέτοιοι κανόνες να υπάρξουν και όχι ο μόνος κανόνας που υπάρχει στην καπιταλιστική ζούγκλα του δικαίου, ο κανόνας του δικαίου του ισχυρότερου βέβαια και είναι ο μόνος κανόνας άλλωστε ο οποίος αποδεδειγμένα λειτουργεί.

Το κράτος, επίσης, μεριμνά -και αυτό προκύπτει και μέσα από τις συγκεκριμένες Συμφωνίες- και για τις πάσης φύσεως φοροαπαλλαγές άμεσων αλλά και έμμεσων φόρων, όπως ο ΦΠΑ, τον οποίο τον πληρώνουν κάθε ώρα και στιγμή όπως και οτιδήποτε και αν αγοράζουν οι λαϊκές οικογένειες. Οι φοροαπαλλαγές με τις Συμφωνίες υπακούουν βεβαίως στην αρχή της αμοιβαιότητας. Μάλιστα στην Ειδική Έκθεση -το λέω γιατί προκαλεί εντύπωση- αναγράφεται το εξής. «Η ανωτέρω απώλεια εσόδων λόγω των φοροαπαλλαγών αυτών των αεροπορικών εταιρειών θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού». Όλοι μεταξύ μας γνωρίζουμε ποια είναι η βασική και η κύρια πηγή εσόδων του προϋπολογισμού. Δεν είναι άλλη από το πορτοφόλι των λαϊκών οικογενειών.

Βεβαίως εδώ πρέπει να πούμε πως εδώ και χρόνια στη χώρα μας δεν υπάρχει εθνικός αερομεταφορέας, αλλά μονάχα ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες. Με αυτές τις Συμφωνίες εξυπηρετούνται τα συμφέροντα αυτών των ίδιων ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών. Επίσης, έχουν ιδιωτικοποιηθεί τα κυριότερα και τα περισσότερα αεροδρόμια της χώρας και εδώ βεβαίως δεν μπορεί κανείς να αγνοήσει τη σημαντική συμβολή της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ στην ιδιωτικοποίηση αυτή. Συγκοινωνίες και μεταφορές επιπλέον, μιας και μιλάμε για μεταφορές και για μετακινήσεις, τόσο στην ηπειρωτική όσο και στη νησιωτική Ελλάδα, οι οποίες γίνονται ολοένα και πιο ακριβές για να μην πούμε και απαγορευτικές.

Τέλος στη Συμφωνία με τη Σαουδική Αραβία, μια χώρα γνωστή βεβαίως για την προσήλωσή της στη δημοκρατία και στην υπεράσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, αν δεν απατώμαι γιατί δεν ακούμε τίποτα γι’ αυτή τη χώρα, έτσι δεν είναι; Ιδίως μάλιστα όταν μιλάμε για ανθρώπινα δικαιώματα, ιδίως για την υπεράσπιση των γυναικείων δικαιωμάτων σε αυτή τη χώρα. Υπάρχει λοιπόν και μία ακόμα πλευρά σε σχέση με αυτή τη χώρα, η οποία αξίζει να σημειωθεί.

Έχει μια εντελώς έμμεση σχέση, βεβαίως, με τη συμφωνία η χώρα μας. Ανέλαβε την αποστολή στη Σαουδική Αραβία μιας ολόκληρης συστοιχίας Πάτριοτ, αυτού του υπερσύγχρονου αντιαεροπορικού συστήματος, προκειμένου να ενισχυθεί, προσέξτε, η αεράμυνα της Σαουδικής Αραβίας. Πότε; Την ώρα που η επιθετικότητα της Τουρκίας απέναντι στη χώρα μας αναβαθμίζεται συνεχώς, με τις πλάτες βεβαίως του ΝΑΤΟ, των Αμερικανών και της ΕΕ. Αυτά πρέπει να τα συνεκτιμούμε.

Κλείνοντας, πρόκειται για Συμφωνίες, οι οποίες είναι υπαγορευμένες από τις ανάγκες των εταιρειών, εν προκειμένω των αεροπορικών εταιρειών, και προορισμένες να υπηρετούν τα κέρδη τους. Γι’ αυτό και για όλους τους παραπάνω λόγους που ανέφερα, καταψηφίζουμε και τις τρεις Συμφωνίες. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Ευχαριστούμε τον κ. Δελή. Τον λόγο έχει τώρα ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειος Βιλιάρδος,.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ(Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Χρόνια πολλά σε όλους. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κ. Υπουργέ, η σύμβαση με τη Χιλή υπεγράφη στις 27 Μαρτίου του 2021 και με την Αίγυπτο στις 8 Δεκεμβρίου του 2015 και οι δύο στην Αθήνα, ενώ με τη Σαουδική Αραβία στις 26 Σεπτεμβρίου του 2019 στο Μόντρεαλ.

Όπως αναφέρεται, οι συμβάσεις της Χιλής και της Σαουδικής Αραβίας, στηρίζονται στη σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας το 1944, ενώ έχουν σκοπό να προωθήσουν ένα σύστημα αεροπορικών μεταφορών, που θα βασίζεται στον ανταγωνισμό των αεροπορικών εταιρειών στην αγορά, με ελάχιστη κυβερνητική παρέμβαση και ρύθμιση, καθώς επίσης με ίσες ευκαιρίες.

Πρόκειται αλήθεια εδώ για αυτορρύθμιση; Για κάτι, δηλαδή, σαν το Χρηματιστήριο Ενέργειας του κ. Χατζηδάκη, που είχε υποσχεθεί πως θα μειώσει τις τιμές του ηλεκτρικού με τη βοήθεια της ανεξάρτητης ΡΑΕ; Αλήθεια, πότε υπολογίζετε να βρει τα υπερκέρδη του καρτέλ η ΡΑΕ και να τα φορολογήσει η κυβέρνηση με το 90% που υποσχέθηκε; Ή μήπως ήταν απλά ο συνήθης λαϊκισμός της;

Με τις αεροπορικές συμβάσεις δεν είναι μόνο το κόστος που οφείλει να μας ενδιαφέρει, αλλά επιπλέον η ασφάλεια του κοινού και η εθνική μας ασφάλεια. Γιατί αλήθεια στη σύμβαση με την Αίγυπτο, γίνεται μεν αναφορά στη σύμβαση του 1944, αλλά όχι σε μη Κυβερνητική παρέμβαση.

Γενικότερα τώρα, η Σαουδική Αραβία είναι μια πολυπληθής χώρα, με πλούσιους πολίτες, στην οποία οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες είχαν παλιά πολύ σημαντικές δραστηριότητες. Αν και τελευταία αποχωρώντας αντιμετώπισαν προβλήματα, όπως η προνομιούχος της Κυβέρνησης ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και η ΕΛΛΑΚΤΩΡ. Ακούστηκαν, βέβαια, ορισμένα για χρυσά εγχειρήματα και για πρόσκληση Ελλήνων κατασκευαστών στη χώρα, αλλά μέχρι στιγμής δεν έχει συμβεί κάτι σημαντικό. Ενώ ακόμη περιμένουμε τις επενδύσεις που έχουν εξαγγελθεί, τόσο από τη Σαουδική Αραβία όσο και από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Όσον αφορά την Αίγυπτο, είναι μια ακόμη πιο πολυπληθής χώρα, αλλά με προβλήματα διαχείρισης του αυξανόμενου πληθυσμού της και της φτώχειας. Mε την οποία, όμως, έχουμε κοινά συμφέροντα, όπως το θέμα του East Med που παραπαίει και του καλωδίου ηλεκτρικής σύνδεσης, το οποίο δεν γνωρίζουμε εάν θα υλοποιηθεί και με τι κόστος. Σε κάθε περίπτωση, είναι θετικό να έχουμε καλές σχέσεις και με τις δύο αυτές χώρες, μεταξύ άλλων, ως αντιστάθμισμα της τουρκικής απειλής. Σημειώνοντας, όμως, πως η Τουρκία πρόσφατα τις προσεγγίζει και μάλιστα με μεγάλη επιτυχία.

Τέλος, η Χιλή είναι μία μακρινή χώρα, με διπλάσιο πληθυσμό και με λίγο χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ από το δικό μας, με την οποία όμως δεν έχουμε άμεσες επαφές. Διαθέτει, βέβαια, σημαντικούς πόρους και έχει υποφέρει τα πάνδεινα από το ΔΝΤ, όπως με το κεφαλαιοποιητικό σύστημα των συντάξεων, που εισήγαγε ο κ. Χατζηδάκης στην Ελλάδα και το οποίο απέτυχε πλήρως στη Χιλή, καθώς και με τα επίσης αποτυχημένα Πρότυπα Έργα, που πρόσφατα νομοθέτησε η ελληνική Κυβέρνηση. Όπως φαίνεται, δεν μαθαίνουμε τίποτα από τα παθήματα των άλλων. Σήμερα, η Χιλή αλλάζει πορεία και Σύνταγμα. Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι αρνητικό να έχουμε καλές σχέσεις μαζί της.

 Συνεχίζοντας, δεν παρέχονται δαπάνες από το ΓΛΚ για καμία από τις τρεις Συμβάσεις, ενώ για αυτή με τη Σαουδική Αραβία δεν υποβλήθηκε καν Έκθεση. Το θεωρούμε απαράδεκτο, αφού θα υπάρχουν δαπάνες τουλάχιστον από τα εξής. Πρώτον, από τη συμμετοχή εκπροσώπου της χώρας μας σε διαβουλεύσεις ή από τη φιλοξενία εκπροσώπων άλλων χωρών. Σημειώνω πως σε άλλες ανάλογες συμβάσεις θα υπήρχε τουλάχιστον έστω μία εκτίμηση. Δεύτερο, λόγω της απώλειας εσόδων, εξαιτίας της θέσπισης απαλλαγών από τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και λοιπές εθνικές επιβαρύνσεις. Οι απαλλαγές αυτές μπορεί να είναι σημαντικές, ειδικά στην περίπτωση της Σαουδικής Αραβίας, εάν πράγματι δημιουργήσει -όπως λέει- ένα μεγάλο αερομεταφορέα και τρίτο, θα πρέπει να συνυπολογιστούν τα διαφυγόντα έσοδα και να λαμβάνονται υπόψη σε σχέση με τα δρομολόγια που επιτρέπονται. Επίσης, για ποιους λόγους τα θέλουμε, αφού δεν θα υπάρχει άμεσο οικονομικό όφελος για τη χώρα μας, αλλά μόνο των ιδιωτών.

Σε γενικές γραμμές, οι τρεις Συμβάσεις μοιάζουν μεταξύ τους –αν και της Σαουδικής Αραβίας είναι πιο εκτεταμένη. Ορισμένες παρατηρήσεις μας, κοινές σε όλες τις Συμφωνίες, είναι οι εξής. Αρχικά όσον αφορά στα δρομολόγια. Και οι τρεις Συμβάσεις, στο Παράρτημά τους, αφήνουν ανοιχτούς τους εξυπηρετούμενους προορισμούς στις δύο επικράτειες. Σε κάποιες προηγούμενες, όπως για παράδειγμα σε αυτήν με την Ινδία, υπήρχε καθορισμός των αεροδρομίων -κάτι που θεωρούμε θετικό για λόγους προγραμματισμού.

Δεύτερον, οι μεταφορές μεταξύ δύο προορισμών της ίδιας επικράτειας δεν επιτρέπονται. Εντούτοις, στην περίπτωση της Σαουδικής Αραβίας, υπάρχει το ενδεχόμενο συνδυασμένων μεταφορών -οι διατροπικές υπηρεσίες, όπως ονομάζονται, ή toll roads- στο άρθρο 29. Το γεγονός αυτό μπορεί να είναι σημαντικό για τον ανταγωνισμό. Οπότε, θα θέλαμε να γνωρίζουμε γιατί υπάρχει αυτή η διαφοροποίηση όσον αφορά στη Σαουδική Αραβία.

Τρίτον. Σε σχέση με τις εύλογες χρεώσεις και το θεμιτό ανταγωνισμό, υπάρχουν αρκετές αοριστίες -κάτι που έχουμε υποδείξει και σε άλλες συμβάσεις, χωρίς να μάς δοθεί καμία απάντηση. Για παράδειγμα, αναφέρεται πως τα τιμολόγια πρέπει να υπολογίζονται με ένα εύλογο κέρδος, κάτι που είναι αόριστο αφού θα πρέπει να γνωρίζει κανείς το κόστος, πώς προκύπτει και ούτω καθεξής. Αναφέρεται, επίσης, πως θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα, για να μην υπάρχουν τιμολογήσεις που νοθεύουν τον ανταγωνισμό -κάτι που είναι μεν θετικό, αλλά πολύ δύσκολο να ελεγχθεί. Οπότε, θα θέλαμε να γνωρίζουμε πώς σκέφτεται η Κυβέρνηση να το ελέγξει.

Τέταρτον, όσον αφορά στη μεταφορά κερδών. Στο άρθρο 10 της Κύρωσης με την Αίγυπτο, στο άρθρο 11 της Κύρωσης με τη Σαουδική Αραβία και στο άρθρο 9 παράγραφος 5 της Κύρωσης με τη Χιλή, δεν διευκρινίζεται εάν τα κέρδη αυτά θα υποβάλλονται σε φορολογία εισοδήματος και εάν υποβάλλονται αν θα υπάρχει κάποια ρύθμιση για την αποφυγή διπλής φορολογίας.

Πέμπτο, σε σχέση με την ασφάλεια πτήσεων. Υπάρχει αναφορά σε μέτρα ελέγχου των Κανονισμών Ασφαλείας από τα αεροσκάφη και στο δικαίωμα αναστολής της εξουσιοδότησης λειτουργίας, εάν παραβιάζονται. Πώς, όμως, θα συμβεί στην Ελλάδα, όταν η ΥΠΑ δεν είναι σε κάθε αεροδρόμιο και η ΑΠΑ ελέγχει εξ αποστάσεως; Πάντως, στον ορισμό «Αεροπορικές Αρχές» των Συμβάσεων - στο άρθρο 1- αναφέρεται η ΥΠΑ και όχι η ΑΠΑ. Ισχύει, αλήθεια; Ποια από τις δύο θα είναι υπεύθυνες;

Συνεχίζοντας, με τις επί μέρους Συμβάσεις. Με τη Χιλή υπεγράφη, μετά από διαπραγματεύσεις, για την ανάπτυξη πτήσεων μεταξύ των δύο χωρών, με ενδιάμεση στάση και σε άλλες χώρες. Αφορά στις πτήσεις από τη Χιλή για την Ευρώπη, με ενδιάμεση στάση στην Ελλάδα, αφού η αγορά είναι μάλλον μικρή για απευθείας τακτικές πτήσεις; Ή, μήπως, πρόκειται απλά για μία κοινή φρασεολογία, αφού υπάρχει σε όλες τις Συμβάσεις;

Επιπλέον, στη Σύμβαση με την Αίγυπτο. Γιατί καθυστέρησε τόσο πολύ, αφού είχε υπογραφεί ήδη επί ΣΥΡΙΖΑ; Επειδή τώρα αναγράφεται πως αντικαθιστά την προηγούμενη της 24η Απριλίου του 1950, γιατί δεν αναφέρεται, στην Αιτιολογική Έκθεση, τι ακριβώς αλλάζει; Ο τουρισμός, πάντως, αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για την Αίγυπτο, αν και επλήγη, μετά το 2011, με την πολιτική αναταραχή και ειδικά το 2015 από την πτώση του ρωσικού αεροσκάφους στο Σινά. Αυτό, ίσως, επεξηγεί την αύξηση του δικού μας τουρισμού, σε αυτό το διάστημα.

Κλείνοντας με τη Σαουδική Αραβία, είναι ενδιαφέρον όσον αφορά τη σύμβαση ότι σκοπεύει να ιδρύσει έναν μεγάλο εθνικό αερομεταφορέα ανταγωνιστικό της Emirates, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα. Στις επαφές της δε με το Υπουργείο Τουρισμού αναφέρεται η αύξηση της αεροπορικής κίνησης και δόθηκε έμφαση στους τουριστικούς λιμένες, όπου πρόσφατα ψηφίστηκε νομοσχέδιο για τα σκάφη αναψυχής με την επένδυση 160 από τα 320 εκατομμύρια που αντιστοιχούν στο Υπουργείο Τουρισμού από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Την περίοδο Ιανουαρίου-Νοεμβρίου 2021 οι εξαγωγές της χώρας μας προς τη Σαουδική Αραβία σημείωσαν μεγάλη αύξηση στα 561 έναντι 271 εκατομμυρίων την αντίστοιχη περίοδο του 2020. Οι εισαγωγές ανήλθαν στα 652 εκατομμύρια σημειώνοντας αύξηση 34% όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Ενώ το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών και εισαγωγών μας αφορούσε τα πετρελαιοειδή.

Επί ορισμένων άρθρων της Συμφωνίας με τη Σαουδική Αραβία, να σταθώ στο ότι η διάταξη 18 όπως και η 19 δεν υπάρχει στις άλλες συμβάσεις, ενώ προβλέπει τη λήψη μέτρων για την πρόληψη της παράνομης μετανάστευσης μέσω της ασφάλειας των ταξιδιωτικών εγγράφων. Επίσης, προβλέπει πρακτικές για ανεπιθύμητους επιβάτες σύμφωνα με ένα παράρτημα 9 που δεν φαίνεται όμως να έχει συναφθεί. Ενώ εάν πράγματι το παράρτημα έχει παραληφθεί θα πρέπει να μας προσκομιστεί τουλάχιστον στην Ολομέλεια. Πρόκειται φυσικά για κάτι θετικό, αλλά μας κάνει εντύπωση γιατί γίνεται ειδική αναφορά εδώ, μόνο στη Σαουδική Αραβία, όταν στις άλλες συμβάσεις αναφέρεται γενικά η συμμόρφωση με τους κανονισμούς του κάθε μέρους όσον αφορά την είσοδο ατόμων.

Στο άρθρο 27, που επίσης δεν υπάρχει στις άλλες συμβάσεις, προβλέπεται η συνεργασία κωδικών με άλλες εταιρείες. Αναγράφεται, όμως, πως πρέπει να γνωστοποιείται στον αγοραστή πότε αυτό συμβαίνει καθώς επίσης ότι αυτή η συνεργασία δεν μπορεί να υπολογίζεται εις βάρος των δικαιωμάτων χωρητικότητας του αερομεταφορέα. Τι σημαίνει αυτό ακριβώς; Θα μπορεί για παράδειγμα μια Σαουδαραβική εταιρεία να προβαίνει σε μεγάλο εύρους συνεργασία κωδικών κάτι που μοιάζει με την εξαγορά μιας άλλης εταιρείας χωρίς περιορισμούς; Είναι ερωτήματα που θα έπρεπε να απαντηθούν.

Το άρθρο 29 επίσης δεν υπάρχει στις άλλες συμβάσεις. Ενώ αφορά συνδυασμένες αερομεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων «door to door» σε σημεία μέσα στην επικράτεια του άλλου μέρους με ίδια μέσα του αερομεταφορέα ή με τρίτη εταιρεία. Κανονικά δεν θα έπρεπε να ισχύει με ίδια μέσα για να μην παίρνει μερίδια αγοράς από τη χώρα, αλλά με σύμβαση με τρίτες εταιρείες. Τέλος, ούτε τα άρθρα 30 και 31 υπάρχουν στις άλλες συμβάσεις. Είναι όμως εύλογα και θα έπρεπε να προστεθούν στις άλλες.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο και περνάμε στον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25, κ. Γιώργο Λογιάδη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής Μέρα25):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Πρώτα από όλα να ευχηθώ και εγώ σε όλες και όλους χρόνια πολλά.

Κύριε Υπουργέ, εξετάζουμε σήμερα την Κύρωση τριών Συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής, της Κυβέρνηση της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας. Πρόκειται για τρεις Συμφωνίες με μικρές μεταξύ τους διαφορές.

Θα ρωτήσουμε κατ’ αρχάς γιατί στη Συμφωνία με τη Σαουδική Αραβία το άρθρο 29 που αφορά τις διατροφικές υπηρεσίες, το άρθρο 30 που αφορά την περιβαλλοντική προστασία και το άρθρο 31 που αφορά την απαγόρευση του καπνίσματος δεν υπάρχουν αντίστοιχα άρθρα και στις δύο άλλες Συμφωνίες με την Αίγυπτο και τη Χιλή;

Τώρα, οι εν λόγω Συμφωνίες δεν είναι τόσο ευχάριστες, αγνές και απλές όσο φαίνονται ή ακούγονται. Λαμβάνουν δε χώρα σε μια περίοδο που έχει αποσαθρωθεί πλήρως η ΥΠΑ στην Ελλάδα. Έχει μετατραπεί σε μία ακόμη δήθεν ανεξάρτητη αρχή, την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την ΑΠΑ, η οποία ως κύριο μέλημα έχει τα about sourcing, την de facto δηλαδή ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών της Πολιτικής Αεροπορίας. Ταυτόχρονα, τέτοιες Συμφωνίες ευνοούν τον ιδιώτη αερομεταφορέα την AEGEAN, η οποία αφού διέλυσε τη δημόσια Ολυμπιακή Αεροπορία -πάντα βέβαια με την αγαστή συνεργασία και των τριών μνημονιακών Κυβερνήσεων- καταγγέλλοντας την ως κρατικό μονοπώλιο κατέστη η ίδια μονοπώλιο και δη ιδιωτικό, παρά το ότι, μια αναφέρεται ως AEGEAN και μια ως ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ για να αποπροσανατολίζει και να παραπλανά τον κόσμο επιβάλλοντας πανάκριβες χρεώσεις και καθόλου ανταγωνιστικές τιμές σε σχέση με τα αντίστοιχα τιμολόγια άλλων κρατών.

Στο δελτίο τύπου έναρξης της λειτουργίας της ΑΠΑ, στις 7 Ιανουαρίου 2022, ο Διοικητής της, ο κ. Τσίτουρας, μας ανακοίνωσε με υπερηφάνεια πως «ενδεικτική είναι η Συμφωνία συνεργασίας στην οποία συνυπογράψαμε με την EASA (European Union Aviation Safety Agency) για τεχνική υποστήριξη που αφορά σε δράσεις που προβλέπουν στην ενίσχυση του επιπέδου ασφαλείας, καθώς και στο πεδίο της εποπτείας με μέτρα που εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση παροχών φορέων που συμμετέχουν σε δραστηριότητες πολιτικής αεροπορίας». Ως ΜέΡΑ25 διερωτόμαστε και ζητάμε να μάθουμε, ποιο είναι το περιεχόμενο της Συμφωνίας αυτής και πώς υπεγράφη μια Συμφωνία μεταξύ ΑΠΑ και EASA χωρίς να υφίσταται καν η ΑΠΑ;

Έχετε απαξιώσει τις δημόσιες ελεγκτικές αρχές και υπηρεσίες στην Ελλάδα τις έχετε διαλύσει λόγω των μνημονίων του «ναι σε όλα» που έχετε υπογράψει και οι τρείς που κυβερνήσατε, αλλά και λόγω της πολιτικής ιδεολογίας της σημερινής Κυβέρνησης. Παραδείγματος χάρη στον τουρισμό, στόχος στο οποίο αναφέρονται και οι τρεις σημερινές Κυρώσεις, η επιθεώρηση εργασίας έχει απαξιωθεί πλήρως και ο καθένας κάνει ανεξέλεγκτα ό,τι θέλει δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό και πολλά άλλα προβλήματα που όλοι σήμερα γνωρίζουμε.

Το ίδιο ισχύει και για την ΑΠΑ. Ξεπουλήσατε κυριαρχικά δικαιώματα του δημόσιου ελέγχου της Πολιτικής Αεροπορίας και έτσι δεν έχουμε ούτε κυριαρχία ούτε έλεγχο. Όλες οι αεροπορικές μεταφορές και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας θα συγκεντρωθούν στα χέρια τεσσάρων-πέντε παγκόσμιων παικτών-ολιγαρχών που θα διαθέτουν τη δύναμη, την τεχνογνωσία και τον έλεγχο των πάντων.

Γίνεται, συνεπώς, συγκέντρωση της δύναμης στα χέρια πολύ λίγων και πολύ μεγάλων συμφερόντων παγκοσμίως. Όπως, εξάλλου, γίνεται και στον τομέα της τεχνολογίας σε παγκόσμιο επίπεδο, αυτό που στο ΜέΡΑ25 ονομάζουμε «τεχνοφεουδαρχία» π.χ., Facebook, Amazon, Netflix, Google, και άλλες.

Έτσι, τα άρθρα περί θεμιτού ανταγωνισμού που υπάρχουν και στις τρεις Συμφωνίες που συζητάμε σήμερα, μόνο «στάχτη στα μάτια του κόσμου» ή ακόμα χειρότερα ως εμπαιγμός του κοινού νου μπορεί να θεωρηθούν. Το ίδιο ισχύει για τα άρθρα σχετικά με τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών, που υπάρχουν και στις τρεις αυτές Συμφωνίες για την προστασία των καταναλωτών από υπερβολικά υψηλές τιμές, λόγω κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης κάποιας εταιρείας.

Περαιτέρω, το περιεχόμενο των Κυρώσεων ανάλογων συμφωνιών που έχουμε δει και στο πρόσφατο παρελθόν, αφορά το άλλο συμβαλλόμενο κράτος και όχι το δικό μας. Κι αυτό γιατί τα περισσότερα άρθρα των συμφωνιών αυτών αφορούν την ασφάλεια των πτήσεων, τη συμμόρφωση με τους νόμους και τις κανονιστικές διατάξεις του άλλου κράτους, το άρθρο 4 παράγραφος 1δ, την εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών, άρθρο 5, την τήρηση των διατάξεων ασφάλειας πτήσεων και τις επιθεωρήσεις πίστας στο αεροσκάφος του συμβαλλόμενο κράτους, το άρθρο 7, την αεροπορική ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, το άρθρο 8, την αντιμετώπιση συμβάντων ασφαλείας, το άρθρο 8 παράγραφος 5, αλλά και την έγκριση δρομολογίων, άρθρο 14, προκειμένου να μιλάμε για νόμιμες πτήσεις.

Όμως, όλο αυτό το προαναφερόμενο έργο -που είναι αερολιμενικό έργο- θα έπρεπε να πραγματοποιείται από τις αεροπορικές αρχές των αεροδρομίων, που θα έπρεπε να υφίστανται στους ελληνικούς αερολιμένες και να πραγματοποιούν ελέγχους και να αντιμετωπίζουν συμβάντα, τα οποία όμως εσείς με τον «κατάπτυστο» ν.4757/2020 καταργήσατε εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας των πτήσεων και των αεροδρομίων, παρά την αντίθετη θέση του ΜέΡΑ25.

Αποδομήσατε ένα πλέγμα ασφαλείας στα αεροδρόμια της χώρας, για να δημιουργήσετε μια αρχή με βάση μόνο στην Αθήνα, με ελάχιστο προσωπικό, ανίκανη να εφαρμόσει αυτά τα οποία εσείς μας καλείται σήμερα να ψηφίσουμε, αφού είναι αδύνατος ο έλεγχος πτήσεων και αντιμετώπισης συμβάντων ασφαλείας στα περιφερειακά αεροδρόμια από την Αθήνα. Εκτός και αν ο Υπουργός επιμένει σε αυτό που μας ανέφερε στη Βουλή τότε, που μόνο ως ανέκδοτο ακούγεται, ότι όλα μπορούν να γίνουν μέσω ραντάρ από την Αθήνα.

Τα μηνύματα που λαμβάνουμε σήμερα από τα αεροδρόμια είναι τραγικά για την ασφάλεια των πτήσεων. Δεν υπάρχει φορέας να ελέγξει αν οι πραγματοποιούμενες πτήσεις είναι νόμιμες και έχουν έγκριση. Κανείς δεν απαντά στις υπηρεσιακές επιστολές των αερολιμένων για τα προβλήματα εφαρμογής της νομιμότητας που δημιουργούνται. Η ασφάλεια των πτήσεων κινδυνεύει και εσείς σήμερα, σε ένα κρεσέντο υποκριτικής, ζητάτε την ψήφο μας σε μια Συμφωνία που στην πράξη εσείς έχετε καταργήσει πολύ πριν εφαρμοστεί.

Όμως, το χειρότερο είναι ο κίνδυνος στον οποίο θέτετε την ασφάλεια των πτήσεων, αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις σε ανθρώπινες ζωές, αλλά και στην πολύπαθη οικονομία και τον τουρισμό μας, που, όταν θα έχουμε ένα συμβάν τύπου Αττικής Οδού στα αεροδρόμια, όταν θα θρηνήσουμε θύματα, εσείς οι «άριστοι» θα τα ρίξετε στον «κακό μας τον καιρό» και την ατομική μας ευθύνη. Εμείς, στο ΜέΡΑ25, καταψηφίζουμε και τις τρεις αυτές συμβάσεις. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Τον λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να ευχηθώ και εγώ χρόνια πολλά και στον κ. Πρόεδρο, έστω και με καθυστέρηση μίας εβδομάδας. Η τοποθέτησή μου, κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσε κάπως να χαρακτηριστεί ως επί της διαδικασίας. Αναφέρομαι σε θέμα της Επιτροπής. Εν γνώσει μου, δεν αναφέρομαι στις Κυρώσεις και ήθελα να επαναφέρω στη συζήτηση, απλά για να κατατεθεί στα πρακτικά, ένα αίτημα που οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, όλα τα μέλη της Παραγωγής και Εμπορίου, έχουμε κάνει στις 22 Φεβρουαρίου του 2022.

Αναφέρομαι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι Βουλευτές και κ. Υπουργέ, στο ότι είχαμε υποβάλει αίτημα σύγκληση της Επιτροπής με θέμα την ακραία ακρίβεια στο ρεύμα και μέτρα για τη βιωσιμότητα νοικοκυριών και επιχειρήσεων. Αναφέραμε τότε όλοι οι συνάδελφοι-βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, ότι οι καταναλωτές είναι αντιμέτωποι με ένα άνευ προηγουμένου κύμα ακρίβειας, που απειλεί πλέον ανοιχτά την πρόσβαση στο αγαθό της ενέργειας. Η Κυβέρνηση αρνείται να προχωρήσει σε μέτρα και είναι τραγικό το ότι έχουν περάσει πάνω από δύο μήνες και δεν έχει γίνει τίποτα, ούτε βραχυπρόθεσμα, ούτε μεσοπρόθεσμα.

 Αναφέρουμε στη επιστολή, κ. Πρόεδρε, πως ο ΣΥΡΙΖΑ έχει επισημάνει το «ράλι» ακρίβειας στην ενέργεια και στα βασικά καταναλωτικά αγαθά. Βλέπαμε προηγουμένως με τον κ. Γιαννούλη ότι τα τελευταία δύο χρόνια η αισχροκέρδεια, οι στρεβλώσεις, το ολιγοπώλιο των καρτέλ είναι μέσα στις ανακοινώσεις μας, όπως και η πρόβλεψη ότι η ρήτρα αναπροσαρμογής θα λειτουργεί εις βάρος των καταναλωτών, με τα καταναλωτικά χαρακτηριστικά που έχει και αναφέρομαι στη ρήτρα που εφαρμόστηκε 5 Αυγούστου του 2021 από τον κ. Μητσοτάκη. Είναι η λεγόμενη «ρήτρα Μητσοτάκη», για να μην μπερδευόμαστε με τις ρήτρες που έχει η αγορά στα κυμαινόμενα συμβόλαια.

Προφανώς, είναι πολύ σημαντικό ότι αυτό το πρόβλημα που έχουμε μπροστά μας εμποδίζει την πρόσβαση στην ενέργεια στους καταναλωτές, αλλά και σε όλους τους παραγωγούς της χώρας, σε όλες τις επιχειρηματικές ομάδες και δημιουργεί ένα «ντόμινο» χρεών με ανεξόφλητους λογαριασμούς και μια γενικευμένη αδυναμία και στάση πληρωμών, που συμπαρασύρει όλη την αγορά. Εξαιτίας των επιλογών του κ. Μητσοτάκη, οι πολίτες είναι αντιμέτωποι με την ενεργειακή φτώχεια. Δυστυχώς, η χώρα έχει μπροστά της πολλά λουκέτα στην επιχειρηματικότητα. Μεγάλο μέρος αδυνατεί να πληρώσει τους υπέρογκους λογαριασμούς και πλέον, εκτός από τα φαινόμενα των στρεβλώσεων και της χειραγώγησης τιμών, έχουμε και ειδήσεις για δεκάδες χιλιάδες εντολές διακοπής της ρευματοδότησης. Δεν μπορούμε να μείνουμε αδρανείς.

Από αυτή την άποψη, εμείς έχουμε προβεί κοινοβουλευτικά, εκτός από αυτό το αίτημα, και σε ένα αίτημα να έρθει η ΡΑΕ στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Το έχουν υποβάλει αντίστοιχα και τα υπόλοιπα Κόμματα της Αντιπολίτευσης και περιμένουμε να γίνει δεκτό. Έπρεπε να γίνει σύντομα, κύριε Πρόεδρε. Μπορεί να μεταφέραμε στη Διάσκεψη των Προέδρων την οξεία αντίδρασή μας για τις καθυστερήσεις. Έχει και άλλη συνεδρίαση η Επιτροπή Θεσμών, αλλά αυτό δεν μπορεί να είναι δικαιολογία για να μην έρθει η ΡΑΕ στη Βουλή, μιας και μαθαίνουμε ότι στέλνει τελικά τα αποτελέσματα των υπερκερδών στην Κυβέρνηση, τα οποία οφείλω να πω, κ. Πρόεδρε, προς γνώση όλης της Επιτροπής και των πολιτών, ότι τα αποτελέσματα του μεταβλητού κόστους των μονάδων ηλεκτροπαραγωγής, η ΡΑΕ και η Κυβέρνηση τα έχει ανά μήνα, να μην σας πω ανά ημέρα και ανά ώρα. Άρα είναι ψευδές ότι δεν έχει τα στοιχεία των υπερκερδών ο κ. Μητσοτάκης. Καλύπτεται πίσω από μια θεωρητική άσκηση που έχει αναθέσει, τάχατες, στη ΡΑΕ, για να κρύψει τις δικές του ευθύνες.

Παράλληλα, ζητάμε με τροπολογία, η οποία θα υποβληθεί στο πρώτο νομοσχέδιο που θα κατατεθεί, την απάντηση στο ερώτημα που πρέπει να τεθεί και προς εμάς και προς την Κυβέρνηση ξεκάθαρα. Αν οι πολίτες δεν μπορούν να πληρώσουν την επιπλέον χρέωση που δημιουργεί στον λογαριασμό η «ρήτρα Μητσοτάκη», θα κόβεται το ρεύμα σε αυτούς; Η Ολομέλεια των Δικηγορικών Συλλόγων έχει παρέμβει και έχει κάνει προσφυγή για το λόγο αυτό, επίσης και οι καταναλωτικές οργανώσεις, όχι μόνο κατά της ρήτρας της ΔΕΗ, αλλά και των υπολοίπων εταιρειών. Οφείλω να σας πω ότι στην πρόσφατη συνάντηση μεταξύ της Διοίκησης της ΡΑΕ, με τον Πρόεδρο Αλέξη Τσίπρα και Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, διαπιστώσαμε ότι, πράγματι, υπάρχει αύξηση κερδών. Εξάλλου, το λένε και τα αποτελέσματα χρήσης της ΔΕΗ. Δεν μπορεί να το κρύψει κανένας μέσα στην κρίση.

Δεύτερον, πράγματι είναι εφαρμόσιμη για την Ελλάδα η πρόταση Ισπανίας-Πορτογαλίας για την απεξάρτηση των τιμών ρεύματος από την τιμή φυσικού αερίου. Τρίτον, πράγματι υπάρχουν καταχρηστικά στοιχεία στην εφαρμογή της ρήτρας και είναι σε ακρόαση η ΔΕΗ στη ΡΑΕ για το θέμα της ρήτρας. Τέταρτον, τώρα τελευταία υπήρξε επιστολή του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας που ζητάει τα στοιχεία από τη ΡΑΕ. Φανταστείτε την ανεπάρκεια αυτής της κυβέρνησης, που επιλέγει να φτωχοποιήσει την κοινωνία και την οικονομία, αλλά δεν έχει την επάρκεια έστω να ελέγξει την διαχείριση των υπερκερδών. Για όλα αυτά θεωρώ κ. Πρόεδρε ότι πρέπει να επιταχυνθεί η συζήτηση επί της τροπολογίας του ΣΥΡΙΖΑ, όποτε μπει στο πρώτο νομοσχέδιο, να καλέσουμε την πολιτική ηγεσία και τις ρυθμιστικές αρχές, την Επιτροπή Ανταγωνισμού και τη ΡΑΕ για την συζητηθεί το θέμα της ακρίβειας και να μεταφέρετε στη Διάσκεψη των Προέδρων το αίτημά μας, όσον αφορά την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, γιατί σήμερα η κοινωνία δυστυχώς αγωνιά. Η Ελλάδα και τον Απρίλιο 2022, έκλεισε στην πρώτη θέση της εμπορικής τιμής της ενέργειας στην Ευρώπη με 246,6 ευρώ τη MWh. Στην πρώτη θέση είναι τρείς μήνες, Ιανουάριος, Φεβρουάριος και Απρίλιος. Ο κ. Οικονόμου παραδέχθηκε τελικά, ότι οι καταναλωτές πληρώνουν τέσσερις έως πέντε φορές πάνω το λογαριασμό. Ήμασταν πρώτοι σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, το β΄ εξάμηνο 2021 στη λιανική τιμή ρεύματος στους οικιακούς καταναλωτές και δεύτεροι στην αύξηση της τιμής, επίσης στη λιανική, του φυσικού αερίου.

Άρα, υπάρχουν σοβαρά ζητήματα κ. Πρόεδρε, που προφανώς πρέπει να συζητήσουμε εδώ, διότι το μόνο τελικά που φαίνεται ότι συζητιέται από τη μεριά της Κυβέρνησης είναι τα μπόνους, η χλιδή, οι δωρεάν μετοχές για τα «γαλάζια παιδιά» στη ΔΕΗ, όπως και τα ρουσφέτια των προσλήψεων δεκάδων διευθυντών, ενώ δεν έχουν μερικές φορές και προσωπικό. Ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε και συγχωρέστε με, για την αλλαγή της διαδικασίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Προφανώς, δεν μιλήσατε ούτε επί της διαδικασίας ούτε επί του θέματος. Δεν σας στέρησα τον λόγο. Δεν αρνούμαι πως το θέμα το οποίο αναπτύξατε είναι επίκαιρο και πολύ ενδιαφέρον, για όλους μας. Βεβαίως, εσείς μιλήσατε γνωρίζοντας ότι δεν υπάρχει κάποιος για να σας απαντήσει σε αυτά, γιατί ο Υπουργός δεν είναι ο καθ’ ύλην αρμόδιος. Άρα, ξέρατε προκαταβολικά ότι δεν υπάρχει κάποιος να σας απαντήσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ(Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, με όλο το σεβασμό, ούτε ο κ. Παπαδόπουλος είναι υπεύθυνος για την ΥΠΑ, το γνωρίζετε αυτό. Παρόλα αυτά είναι παρών με γενναιότητα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Όχι, ο κ. Παπαδόπουλος ήρθε για πολύ συγκεκριμένη ημερήσια διάταξη. Για θέματα του Υπουργείου του, μπορεί να θέλει κάτι να πει. Για θέματα άλλου Υπουργείου χωρίς συνεννόηση, όπως καταλαβαίνω εγώ αλλά και όλοι, δεν έχει την αρμοδιότητα να ανοίξει θέμα. Προφανώς, υπάρχει ενημέρωση από την πλευρά της Κυβέρνησης με τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο, όλες αυτές τις μέρες. Θα πρέπει όμως και εγώ να επισημάνω, σε αυτά τα οποία είπε ο κ. Φάμελλος, ότι υπάρχουν μέτρα από τη μεριά της Κυβέρνησης, το γνωρίζετε, υπάρχουν ενισχύσεις σε εξέλιξη. Υπάρχει το μόνιμο αίτημα της Κυβέρνησης προς την ΕΕ για μέτρα υπό την ομπρέλα της ΕΕ. Εάν δεν υπάρξει αυτή η εξέλιξη, τότε γνωρίζετε πολύ καλά ότι θα παρθούν μέτρα σε εθνικό επίπεδο.

Είπε ο κ. Φάμελλος ακόμη, ότι η ΡΑΕ έχει καθημερινά τα στοιχεία όπως τα έχει και ο κ. Μητσοτάκης. Εάν τα είχε ο κ. Μητσοτάκης, προφανώς θα τα αξιοποιούσε. Εγώ πιστεύω ότι η ΡΑΕ -αυτό καταλαβαίνω από τη δημόσια κουβέντα που γίνεται- εξετάζει για να δούμε πού είναι αυτές οι υπερβολές, που έχουν ξεφύγει οι εταιρείες, να προσδιοριστούν τα ακριβή ποσά, για να μιλάμε πολύ συγκεκριμένα. Όταν μιλάμε γενικά για υπερκέρδη, ο κόσμος ακούει με ενδιαφέρον αλλά για να κάνουμε δίκαιη πολιτική και να ξέρουμε ακριβώς τι ζητάμε, πρέπει να έχουμε τα συγκεκριμένα στοιχεία, στοιχεία που δεν διαπίστωσε ο κ. Τσίπρας όταν επισκέφθηκε τη ΡΑΕ. Δεν νομίζω, ότι δόθηκαν κάποια συγκεκριμένα. Αυτό το θέμα είναι σε εξέλιξη και εγώ θέλω να κρατήσω, και νομίζω ότι η κοινωνία κρατάει τη δέσμευση του Πρωθυπουργού στην Ολομέλεια της Βουλής, ότι το 90% των όποιων υπερκερδών διαπιστωθούν -με χαρτί και με μολύβι όχι γενικά και αόριστα- θα επιστρέψουν στο κράτος. Αυτή είναι η δέσμευση και αυτή η δέσμευση ισχύει μέχρι να ολοκληρωθεί, μέχρι να υπάρξει το προσδιορισμένο πια ποσό και τότε πολύ εύκολα διαπιστώνετε το 90%.

Δεν θέλω να πω τίποτε άλλο, γιατί είμαι Πρόεδρος της Επιτροπής, αλλά όφειλα να τα πω αυτά για την αποκατάσταση της αλήθειας και της ηρεμίας στη συζήτηση, όπως δόθηκε και ο λόγος στον κ. Φάμελλο.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

**ΜΙΧΑΗΛ** (**ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

Έτσι κι αλλιώς δεν είχα σκοπό να πάρω τη σκυτάλη για το ακίνητο αυτό 400άρι που έχει ξεκινήσει ο ΣΥΡΙΖΑ. Λέω 400άρι γιατί ο αγώνας είναι μαραθώνιος μέχρι του χρόνου που θα έχουμε εκλογές. Εσείς τρέχετε ένα 400άρι, ακίνητα όμως! Τι εννοώ ακίνητα; Εννοώ ότι δεν υπάρχει σοβαρότητα. Η δημιουργική φαντασία που έχετε κ. Φάμελλε είναι εξαιρετική και ακούσαμε και μια καινούργια έννοια σήμερα, τη «ρήτρα Μητσοτάκη». Είναι λογικό να το λέτε αυτό, γιατί όταν καταλάβατε στο ΣΥΡΙΖΑ ότι η θέση του κ. Τσίπρα, όσον αφορά τη ρήτρα αναπροσαρμογής και έτσι όπως ειπώθηκε, αφορούσε και τη δική σας θητεία κατά την οποία δεν έγινε απολύτως τίποτα, είναι λογικό να εφεύρετε τη «ρήτρα Μητσοτάκη». Νομίζω όμως ότι αυτά δεν πείθουν τον κόσμο. Ο Κυριάκος Μητσοτάκης έχει αποδείξει πως αυτά που λέει και αυτά που είπε προεκλογικά τα εφαρμόζει μετεκλογικά και δεν είναι σαν κάποιους άλλους Πρωθυπουργούς -ιδιαίτερα σαν τον τελευταίο Πρωθυπουργό- όπου άλλα λέγονταν και άλλα γινόντουσαν και νομίζω ότι η ευστοχία στα θέματα αυτά είναι σημαντική και γίνεται και κατανοητή από την κοινωνία.

Πριν πω δύο λόγια για τις νέες Κυρώσεις, ήθελα να αναφερθώ σε αυτά τα οποία ειπώθηκαν από τον κ. Γιαννούλη. Το ένα είναι προς διερεύνηση και ασφαλώς θα έχετε την απάντηση στην Ολομέλεια, κ. Γιαννούλη, και για αυτά τα χαρτιά τα οποία θεωρούνται διαβαθμισμένα και θα πρέπει να δω ακριβώς τι είναι. Όσον αφορά, όμως, αυτό που είπατε για την καταγγελία για τη Μήλο, επειδή το διερεύνησα πρέπει να σας διαβεβαιώσω ότι τηρούνται απόλυτα τόσο τα μέτρα της ΕΕ όσο και τα εθνικά μέτρα, χωρίς καμία έκπτωση και καμία απόκλιση στα υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας. Άστοχα αναφέρατε ή μάλλον μεταφέρατε αυτό που σας είπαν, γιατί δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα και δεν γίνεται καμία χρήση των πεδίων που υπάρχουν. Δεν έχει ξεκινήσει αυτό. Από την άλλη, πρέπει να σας ενημερώσω και να σας πω ότι τέτοια πεδία ισχύουν σε όλη την Ευρώπη. Στην Ιταλία μόνο υπάρχουν περίπου 300 τέτοια πεδία προσγειώσεων και απογειώσεων. Είναι το αντίστοιχο υδάτινο πεδίο που το έχουμε κουβεντιάσει και μαζί για τα υδατοδρόμια. Τα υδάτινα πεδία, λοιπόν, δεν χρειάζονται τις προϋποθέσεις που χρειάζεται ένα κανονικό υδατοδρόμιο. Το ίδιο ισχύει και στα αεροδρόμια. Άρα, δεν έχουν ξεκινήσει, αλλά δεν είναι κάτι το οποίο είναι παράλογο ή παράνομο ή παράτυπο.

Όσον αφορά για τους τηλεπικοινωνιακούς υπαλλήλους είναι όντως λίγοι. Όμως υπάρχουν στον πύργο ελέγχου και υπάρχουν κυρίως στις εμπορικές πτήσεις. Ποιες είναι οι εμπορικές πτήσεις; Είναι οι πτήσεις αυτές που έχουν επιβάτες. Άρα, λοιπόν, σας δίνω ήδη δύο απαντήσεις. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

Θέλω, επίσης, να πω στον αγαπητό συνάδελφο του ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ που ρώτησε προηγουμένως για το ποια έχει υπογραφεί. Έχει υπογραφεί, δυστυχώς, μόνο μία, της Σαουδικής Αραβίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κ. Πρόεδρε, να ευχηθώ κι εγώ χρόνια πολλά , Χριστός Ανέστη και χρόνια πολλά για τη γιορτή σας, αν και καθυστερημένα.

Είναι αλήθεια ότι η Κύρωση Συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών, εκτός από τις διαφωνίες που υπάρχουν από ορισμένα Κόμματα, είναι συγκεκριμένες και σταθερές και δεν ενοχλεί. Είναι η αντίληψη που υπάρχει, είναι η λογική και δεν μπορεί κανείς να είναι αντίθετος με αυτό μιας και είναι μια διαδικασία από την οποία όμως, τελικά, ωφελημένη είναι η χώρα και οι πολίτες της. Δεν ωφελούνται ούτε τα συμφέροντα που άκουσα, ούτε το ένα, ούτε το άλλο που υπονοούν διαπλοκή αλλά και πολύ φαντασία. Οι χώρες και οι πολίτες ωφελούνται από τέτοιες διακρατικές Συμφωνίες.

Κουβεντιάζουμε, λοιπόν, σήμερα την κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας. Όπως ειπώθηκε έγινε 26 Σεπτεμβρίου του 2019. Αντικαθίσταται η σχετική προγενέστερη Συμφωνία που είχε υπογραφεί στην Αθήνα το 1989 και κυρώθηκε από το ν.1997/1991 και επιδιώκει τη διασφάλιση υψηλότερου βαθμού ασφάλειας και προστασίας στις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες. Τελεία. Αυτός είναι ο στόχος και τίποτε άλλο.

Η δεύτερη Κύρωση μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Χιλής, στις 27 Μαΐου του 2021, επιδιώκει τη καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των επικρατειών των μερών καθίσταται η ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα.

Και η τρίτη Κύρωση που είναι μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου έγινε στις 8 Δεκεμβρίου του 2015, με την οποία επιδιώκεται η καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών των μερών. Πρόσφατα επικυρώθηκαν με νόμο οι Συμφωνίες που θυμάστε, ήταν πριν από λίγο καιρό, της Ινδίας, Μαλαισίας, Μαυρίκιου, Κένυας και της Ρουάντα. Στο ίδιο ακριβώς πνεύμα προωθούνται προς ψήφιση και οι ανωτέρω τρεις αναφερόμενες αεροπορικές Συμφωνίες.

Δεν θα μπω στην ανάλυση αυτών γιατί θα το κάνω στην Ολομέλεια. Σε αυτό που θέλω όμως να καταλήξω και να κλείσω, για να μην σας ταλαιπωρώ, είναι ότι όλη αυτή η Κύρωση των υπόψιν συμφωνιών και των Παραρτημάτων τους, που τα θεωρώ επίσης σημαντικά, κρίνεται αναγκαία. Γιατί όπως έχουμε πει στο παρελθόν, έχει επισημανθεί, κατά την κύρωση των προηγούμενων πέντε συμφωνιών προορίζονται να εξυπηρετήσουν τα γενικότερα συμφέροντα, όπως είναι ο τουρισμός, η πνευματική κίνηση, η ενίσχυση συνεργασίας με τις χώρες, αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας, όπως οι άμεσοι αεροπορικοί σύνδεσμοι με τις άνω χώρες, η δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς, αλλά και η δημιουργία προϋποθέσεων για μελλοντική έναρξη, εκτέλεση απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και των άλλων χωρών. Παράλληλα η υλοποίηση των διατάξεων των Συμφωνιών αυτών θα έχει θετικές επιπτώσεις σε πάρα πολλούς τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Κυρίες και κύριοι, αυτός είναι ο στόχος των Συμφωνιών, αυτή είναι και η δική μας επιδίωξη και αυτό είναι το αποτέλεσμα που φέρνουν οι Συμφωνίες που έχουν υπογραφεί μέχρι σήμερα. Νομίζω κανείς, εκ των υστέρων, αγαπητοί συνάδελφοι που δεν συμφωνείτε με την κύρωση αυτών των συμφωνιών, δεν μπορεί να πει κανείς το τι αρνητικό έχει συμβεί. Είναι καλό να κάνουμε την αυτοκριτική μας. Υπενθυμίζω όμως πως μόνο θετικά είναι αυτά τα οποία έχουμε εισπράξει από τις Συμφωνίες αυτές. Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι. Επιφυλάσσομαι για την Ολομέλεια να συνεχίσω και να απαντήσω σε ερωτήσεις που θα έχουν ακόμα και, νομίζω, θα μας δοθεί μια ακόμη φορά στην Ολομέλεια από τους αγαπητούς συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ να ακούσουμε πράγματα που δεν θα αφορούν Συμφωνίες, αλλά τα επίκαιρα εκείνης της ημέρα, δηλαδή την Πέμπτη. Οπότε σας περιμένουμε την Πέμπτη να μας πείτε κάτι καινούργιο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Παπαδόπουλο, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώσαμε την συζήτηση των τριών Κυρώσεων και να περάσουμε στην ψηφοφορία.

O κύριος Αντωνιάδης, για λογαριασμό της ΝΔ ψηφίζει υπέρ.

Ο κύριος Γιαννούλης, για λογαριασμό του ΣΥΡΙΖΑ, επιφυλάσσεται.

Ο κύριος Γκόκας, για λογαριασμό του Κινήματος Αλλαγής, επιφυλάσσεται.

Ο κύριος Δελής, για λογαριασμό του ΚΚΕ, καταψηφίζει.

Ο κύριος Βιλιάρδος, για λογαριασμό της Ελληνικής Λύσης, επιφυλάσσεται.

Ο κύριος Λογιάδης, για λογαριασμό του ΜέΡΑ25, καταψηφίζει.

Ως εκ τούτου, οι τρεις Κυρώσεις Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Κυβερνήσεων, η πρώτη της Δημοκρατίας της Χιλής, η δεύτερη της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου και η τρίτη του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας γίνονται δεκτές επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό τους, κατά πλειοψηφία και στο σημείο αυτό ολοκληρώνεται η συνεδρίαση μας. Καλή συνέχεια σε όλους. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), 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), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**