**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 19 Νοεμβρίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 16:20΄, στην Αίθουσα Συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής**,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης, 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, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου σήμερα θα εξετάσουμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών». Είναι ένα νομοσχέδιο που το περιμέναμε και σήμερα ξεκινάμε την επεξεργασία του με την πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής.

Πριν προχωρήσουμε με τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές, να δούμε τα διαδικαστικά των συνεδριάσεων και να συμφωνήσουμε και ως προς τους φορείς που πρέπει να καλέσουμε. Η πρόταση του Προεδρείου είναι να έχουμε σήμερα την πρώτη συνεδρίαση, τη συζήτηση, δηλαδή επί της αρχής, του σχεδίου νόμου. Τη Δευτέρα το πρωί, να έχουμε την ακρόαση των φορέων και το μεσημέρι της ίδιας ημέρας τη συζήτηση, επί των άρθρων, ώστε την Τρίτη, κάνοντας μία σύντμηση, να έχουμε τη β΄ ανάγνωση, γιατί πρέπει να εισαχθεί στην Ολομέλεια την επόμενη εβδομάδα.

Η πρόταση, λοιπόν, είναι τη Δευτέρα στις 10:00 να έχουμε την ακρόαση φορέων, στη Γερουσία με τηλεδιάσκεψη, όπως και σήμερα εξάλλου, στη 13:00, πάλι, τη Δευτέρα στη Γερουσία να έχουμε τη συζήτηση, επί των άρθρων και την Τρίτη στις 11:00 τη β΄ ανάγνωση, ούτως ώστε -κατά πάσα πιθανότητα και αυτό θεωρήστε το ανεπίσημο, είναι από όσα ξέρω και από όσα έχουν τεθεί ως στόχος- την Πέμπτη να εισαχθεί στην Ολομέλεια. Οι χρόνοι είναι «ασφυκτικοί», έρχεται ο Προϋπολογισμός, έρχονται και άλλα νομοσχέδια, και επειδή είμαστε στο τέλος του χρόνου, ζητώ την κατανόησή σας. Πρέπει να κρατήσουμε την ουσία του νομοσχεδίου, που είναι μία εκκρεμότητα από το παρελθόν, η οποία πρέπει να κλείσει.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής)**: Κύριε Πρόεδρε, γενικά, με το πρόγραμμα, όπως το ανακοινώσατε, για τις επόμενες συνεδριάσεις δεν διαφωνώ, εκτός από τη σημερινή συνεδρίαση που έγινε εσπευσμένα, αφού, προχθές το βράδυ, πήραμε το νομοσχέδιο και είναι και «ογκώδες». Σε ότι αφορά στη συνεδρίαση της Τρίτης, θα πρότεινα, εάν αυτό μπορεί να γίνει, να είναι μεσημεριανή ή απογευματινή η ώρα και όχι στις 11:00 το πρωί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γκόκα, δεν θα είχα αντίρρηση σε αυτό που λέτε. Να δούμε εάν έχουμε διαθέσιμη Αίθουσα αργότερα. Μόνο από αυτό κρίνεται. Θα το εξετάσουμε, αλλά είναι δύσκολο, γιατί, μάλλον, ξεκινάει ο Προϋπολογισμός την Τρίτη στην αρμόδια Επιτροπή, οπότε δεν ξέρω, εάν θα μπορέσουμε. Ωστόσο, η πρότασή σας ακούστηκε και θα την εξετάσουμε. Μακάρι, να μπορούμε να πάμε λίγο πιο πίσω, έστω και στις 12.00, εάν είναι εφικτό, αλλιώς την Τρίτη στις 11:00.

Παρακαλώ πολύ, να δώσετε, όσοι έχετε γραπτώς τις προτάσεις σας για τους φορείς να τις ενσωματώσουμε. Θα τις δουλέψουμε να δούμε πόσες, ακριβώς, είναι οι προτάσεις των Κομμάτων, και πώς θα καλέσουμε, όσους περισσότερους μπορούμε. Ως συνήθως, θα το ανακοινώσουμε στην πορεία.

Άρα, είμαστε έτοιμοι να μπούμε στη συζήτηση του σχεδίου νόμου, αφού, πρώτα, πω, ότι στη συνεδρίαση παρευρίσκονται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής και ο Υφυπουργός κ. Κεφαλογιάννης.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Στέφανος Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω θέλω κι εγώ να εκφράσω από αυτό το βήμα, τα συλλυπητήρια στους οικείους του Γιάννη Μητρόπουλου, του γιατρού μας, ο οποίος έφυγε αδόκητα.

Πριν μπούμε στην ουσία του νομοσχεδίου, θα ήθελα να κάνω, μία μικρή αναδρομή στο πρόσφατο παρελθόν. Τον Οκτώβριο του 2016, η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, ουσιαστικά, υποχρεώθηκε να υλοποιήσει την ευρωπαϊκή υποχρέωση της χώρας μας για τη δημιουργία μιας Ανεξάρτητης Αρχής στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας, επιφορτισμένης με την άσκηση ρυθμιστικών, κανονιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των τελών των αερολιμένων.

Το σκεπτικό της ευρωπαϊκής νομοθεσίας ήταν και είναι ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων της Πολιτικής Αεροπορίας σε μία ρυθμιστική και εποπτική αρχή, την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας -από εδώ και πέρα θα τη λέμε Α.Π.Α.- και στον πάροχο Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Διαχείρισης Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την Υ.Π.Α.

Ο ν. 4427/2016 ψηφίστηκε τον Οκτώβριο του 2016 και, μάλιστα, με τη διαδικασία του κατεπείγοντος και θέλω να θυμίσω, ότι αποτελούσε προαπαιτούμενο, προκειμένου να πάρουμε τη δόση των 2,8 δισεκατομμυρίων ευρώ από τον ESM. Ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, είχαμε επισημάνει τότε, ότι το κείμενο ήταν προβληματικό και ο νόμος μη υλοποιήσιμος. Η Α.Π.Α. αποκτούσε ένα, εξαιρετικά, μεγάλο γραφειοκρατικό μηχανισμό και περίπλοκη δομή. Υπήρχαν, επιπλέον, «εξόφθαλμες» «φωτογραφικές» διατάξεις, ενώ ο νόμος δεν συμμορφωνόταν, πλήρως, με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Αναφέρω ενδεικτικά, την ασάφεια, σχετικά με την αξιοποίηση των χρημάτων που εισπράττονται μέσω του Eurocontrol, παρ’ όλο που οι κανόνες είναι σαφείς. Επιπλέον, τόσο η περιγραφή των αρμοδιοτήτων, όσο και ο διαχωρισμός τους από την Υ.Π.Α. δεν ήταν πλήρης.

Πράγματι, επί διακυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ, ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων δεν ολοκληρώθηκε. Η Α.Π.Α. δεν λειτούργησε και η Υ.Π.Α. συνέχισε τη λειτουργία της, όχι με τον νέο νόμο, τον ν. 4427/2016, αλλά με το προηγούμενο καθεστώς. Συνεπώς, η Α.Π.Α. υφίστατο μόνο στα χαρτιά, χωρίς ρυθμιστικές και εποπτικές αρμοδιότητες και δραστηριότητες. Η χώρα μας καθυστέρησε, υπερβολικά, στην εφαρμογή του ευρωπαϊκού δικαίου, με αποτέλεσμα το 2019 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) να ξεκινήσει τη διαδικασία υποβιβασμού της χώρας μας. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και συγκεκριμένα, το, καθ’ ύλην, αρμόδιο Υπουργείο και ο Υπουργός, ο κ, Καραμανλής, επενέβη, προκειμένου να αποφευχθούν τα χειρότερα. Ήρθε σε συνεννόηση με την EASA και εκκίνησε τις διαδικασίες πλήρωσης των θέσεων του Διοικητή και των Υποδιοικητών της Υ.Π.Α. -σημειώνεται ότι η θητεία του Διοικητή της Υ.Π.Α. είχε λήξει από το καλοκαίρι του 2018- ενώ, παράλληλα, προχώρησε και η διαδικασία επιλογής του Διοικητού της Α.Π.Α., που ολοκληρώθηκε το καλοκαίρι, φέτος. Επίσης, -και αυτό είναι πολύ σημαντικό-, σε στενή συνεργασία με την EASA συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας για την επίσπευση της συγκρότησης και της λειτουργίας της Α.Π.Α..

Σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο, το σχέδιο νόμου έρχεται να βελτιώσει, να συμπληρώσει και να απλοποιήσει - θα το χαρακτηρίσω ατυχές το εγχείρημα του ν. 4427- δίνοντας έμφαση στη λειτουργικότητα της νέας Αρχής και στις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου, το νομοσχέδιο κινείται σε τρεις άξονες. Πρώτος άξονας, είναι η ριζική ανασύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, κατά τα πρότυπα αντίστοιχων ευρωπαϊκών αρχών. Πρόκειται για μία ανεξάρτητη διοικητική Αρχή, που υποστηρίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με δική της, όμως, νομική προσωπικότητα, λειτουργική ανεξαρτησία και διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η δομή της απλοποιείται, γίνεται πιο ευέλικτη και πιο αποτελεσματική.

Στο νομοσχέδιο εξειδικεύονται και αποσαφηνίζονται οι αρμοδιότητες της Α.Π.Α., ενώ προστίθενται και νέες. Η σύσταση και η λειτουργία της ΑΠΑ, για παράδειγμα, αναμένεται να βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών αερομεταφορών, μέσω της άσκησης εποπτικών καθηκόντων. Η Αρχή επιφορτίζεται, επίσης, με τη γενική αρμοδιότητα της εξέτασης καταγγελιών, της επίλυσης διαφορών μεταξύ επιχειρήσεων του τομέα των αερομεταφορών ή μεταξύ επιχειρήσεων και του Δημοσίου, ενώ αναλαμβάνει και τη διενέργεια διαιτησίας για την επίλυση διαφορών ζητημάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της.

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, προκειμένου να αποτρέπει ή να καταστέλλει παραβάσεις της νομοθεσίας, έχει τη δυνατότητα επιβολής διοικητικών κυρώσεων, όπως είναι η απλή κοινοποίηση σύστασης, αλλά και η επιβολή προστίμων και η αναστολή, ακόμη, της αδείας του εποπτευόμενου φορέα. Παράλληλα, διασφαλίζεται η δυνατότητα κατάθεσης ενδικοφανούς προσφυγής και εν συνεχεία, η χρήση ένδικων μέσων κατά ατομικών εκτελεστικών πράξεων της Α.Π.Α..

Η Διοίκηση της Αρχής αποτελείται από τον Διοικητή και το Εκτελεστικό Συμβούλιο με πενταετή θητεία. Αξίζει να υπογραμμίσουμε, ότι τα προσόντα διορισμού του Διοικητή ορίζονται, πλέον, από τον νόμο και όχι από «φωτογραφική» διάταξη προεδρικού διατάγματος, δύο χρόνια μετά, όπως έγινε στην περίπτωση του νόμου 4427. Ορίζονται, λοιπόν, τα ελάχιστα προσόντα του υποψηφίου Διοικητή, αλλά και τα ιδιαίτερα προσόντα που λαμβάνονται υπόψη, όπως είναι η πολυετής εργασιακή εμπειρία ή, η εμπειρία στη διαχείριση συμβάσεων και μεγάλων έργων υποδομών, η υψηλή επιστημονική κατάρτιση, κ.λπ..

Περιληπτικά, οι αρμοδιότητες της Αρχής ασκούνται από τον Διοικητή, με εξαίρεση όσες ασκούνται από το Εκτελεστικό Συμβούλιο, ενώ ο Διοικητής μπορεί να μεταβιβάζει αρμοδιότητες σε, επιμέρους, οργανικές μονάδες ή όργανα. Ως αντίβαρο στις αρμοδιότητες του Διοικητή, λειτουργεί το Εκτελεστικό Συμβούλιο. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί ο ακριβής προσδιορισμός των «πηγών» χρηματοδότησης της Αρχής. Τα έσοδά της προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται μέσω του Eurocontrol και κάθε άλλο επιβαλλόμενο τέλος και κάθε «πηγή» εσόδων που σχετίζονται με τις αρμοδιότητές της. Οικονομικές, όμως, ενισχύσεις οποιασδήποτε μορφής που προέρχονται από τον Τακτικό Κρατικό Προϋπολογισμό προβλέπονται μόνο σε περίπτωση, που λόγω εκτάκτων συνθηκών, οι πηγές εσόδων της Α.Π.Α. δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών της.

Η Αρχή, προκειμένου να καταστεί λειτουργική και αποδοτική, ο αριθμός των οργανικών θέσεων μειώθηκε στις 172 από 487 που προέβλεπε ο ν. 4427. Πρόκειται για το 35% των θέσεων του προηγούμενου νόμου. Γιατί 172; Διότι, η αξιολόγηση των αναγκών της Αρχής έκρινε, ότι μπορεί να φέρει εις πέρας το έργο της με αυτόν τον αριθμό των υπαλλήλων. Η Α.Π.Α. στελεχώνεται από μόνιμους δημοσίους υπαλλήλους και υπαλλήλους με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που διορίζονται μέσω ΑΣΕΠ. Προκειμένου να γίνει δυνατή η άμεση έναρξη λειτουργίας της, θα εκδοθεί πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για το προσωπικό της Υ.Π.Α. και για προσωπικό από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα σε περιορισμένο, όμως, αριθμό θέσεων, ώστε να διασφαλιστεί η επιλογή καταρτισμένων και εξειδικευμένων υπαλλήλων.

Τέλος, ως αρχικός προϋπολογισμός της Αρχής για κάθε είδους δαπάνη, όπως ενδεικτικά, εκπαιδεύσεις, προμήθεια πληροφοριακών συστημάτων, μετακινήσεις προσωπικού, μισθώσεις χώρων κ.λπ.., θα χρησιμοποιηθούν 15 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία, θα κατατεθούν από την Τράπεζα της Ελλάδος σε ειδικό λογαριασμό.

Ο δεύτερος άξονας είναι μία σειρά τροποποιήσεων σε υφιστάμενες διατάξεις που απαιτούνται, εξαιτίας του διαχωρισμού, ακριβώς, των αρμοδιοτήτων Α.Π.Α. και Υ.Π.Α.. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν και τροποποιήσεις σε άρθρα του πρόσφατου νόμου 4663, για τα Υδατοδρόμια και τον Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης των Αερολιμένων. Πολύ σημαντική είναι η τροποποίηση στη διαχείριση και στην κατανομή των χρημάτων από τα τέλη που εισπράττονται από τον Eurocontrol. Συγκεκριμένα, προκειμένου να συμμορφωθεί, πλήρως, η χώρα με τις κοινοτικές απαιτήσεις, που θέλουν τα ποσά να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας με αυστηρή περιχαράκωση των εσόδων και τη διασφάλιση του ανταποδοτικού χαρακτήρα, η αρμοδιότητα της συνολικής διαχείρισης και κατανομής τους μεταφέρεται από την Α.Π.Α. στην ΥΠΑ. Συνεπώς, ποσά που εισπράττονται από τους χρήστες του εναέριου χώρου και αποδίδονται μέσω του Eurocontrol, αξιοποιούνται, αποκλειστικά, για την κάλυψη των εξόδων που συνδέονται με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και πραγματοποιούνται από την Υ.Π.Α, από την Α.Π.Α. και από την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία. Επίσης, η αποζημίωση που καταβάλλεται, μηνιαία, στο προσωπικό της Υ.Π.Α., ως κίνητρο βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη μείωση καθυστερήσεων, κ.λπ. καταβάλλεται, πλέον, κατόπιν σχετικής αξιολόγησης των επιδόσεων τους από την Α.Π.Α..

Ο τρίτος και τελευταίος άξονας, αφορά, βεβαίως, στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία από αυτοτελής δημόσια υπηρεσία, αποκτά τη νομική μορφή Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, υπό την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών. Σκοπός αυτής της μετατροπής είναι να αποκτήσει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και να καταρτίζει, αυτοτελώς, τον προϋπολογισμό της. Σημειώνεται, ότι η νέα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, ορίζεται ως καθολικός διάδοχος των δικαιωμάτων, αλλά και των υποχρεώσεων του ελληνικού δημοσίου.

 Επιπλέον, καθώς στις αρμοδιότητές της Α.Π.Α. δεν συμπεριλαμβάνονται, πλέον, οι υπηρεσίες εκπαίδευσης, η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας μεταφέρεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, στην Υ.Π.Α., όπου θα λειτουργεί ως μονάδα επιπέδου Διεύθυνσης, υπό τον Διοικητή της Υ.Π.Α..

 Τέλος, σε ότι αφορά στους πόρους της Υ.Π.Α., ορίζεται, ρητώς, ότι αυτοί προέρχονται από τα έσοδα που αποδίδονται μέσω του Eurocontrol, από κάθε είδους επιβαλλόμενο τέλος, δίδακτρα, παροχή τεχνογνωσίας από υπηρεσίες τεχνικής εξυπηρέτησης, παροχή υπηρεσιών διαχείρισης εγκαταστάσεων αεροδρομίων και υδατοδρομίων και από άλλες πηγές. Όπως ισχύει και στην Α.Π.Α., έτσι και για την Υ.Π.Α. οικονομικές ενισχύσεις και χρηματοδοτήσεις κάθε είδους, από τον Τακτικό Κρατικό Προϋπολογισμό, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και από διαρθρωτικά ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προβλέπονται μόνο επικουρικά, εφόσον οι δαπάνες της Υ.Π.Α. δεν μπορούν να καλυφθούν από τα έσοδά της.

Είναι σαφές, λοιπόν, ότι με την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ολοκληρώνει ένα εγχείρημα, το οποίο ξεκίνησε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2016, με «βαριά» καρδιά. Η αντιμετώπισή του δείχνει, ότι ψηφίστηκε τότε, μόνο επειδή αποτελούσε προαπαιτούμενο για την εκταμίευση της απαιτούμενης δόσης, αφού, όπως είπα και πρωθύστερα, τα εφαρμοστικά προεδρικά διατάγματα εκδόθηκαν δύο ολόκληρα χρόνια μετά.

Εν κατακλείδι, με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο η χώρα μας συμμορφώνεται, πλήρως, με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις. Μπαίνουν στέρεες βάσεις, για τον πλήρη και «καθαρό» διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων, μίας Ρυθμιστικής και Εποπτικής Αρχής στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας, της Α.Π.Α., και του παρόχου υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Διαχείρισης και Λειτουργίας Αεροδρομίων και Υδατοδρομίων, της Υ.Π.Α.. Και όλα αυτά, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη διαφάνεια, στη λειτουργικότητα, στην ευελιξία και στην αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα της νέας Αρχής.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

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

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Να εκφράσω και εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ τα συλλυπητήριά μας στην οικογένεια του εκλιπόντος γιατρού της Βουλής. Να ενώσουμε και τις ευχές μας για την καλή υγεία του Αρχιεπισκόπου Αθηνών. Να ευχηθούμε, επίσης, σε κάθε άνθρωπο, σε κάθε οικογένεια που υποφέρει, τα πράγματα να πάνε καλά, αλλά πρέπει να «χτυπήσει» ένας γενικός «συναγερμός», κύριοι Υπουργοί.

 Ένας γενικός συναγερμός, διότι τα πράγματα έχουν φτάσει στο μη περαιτέρω. Η Θεσσαλονίκη, αυτή τη στιγμή που μιλάμε, είναι όχι στην «κόψη του ξυραφιού», αλλά πέρα από την «κόψη του ξυραφιού». Λυπάμαι που πρέπει να το πω ξεκινώντας την ομιλία μου, αλλά οι ευθύνες της δικής σας διακυβέρνησης για την αδράνεια στον τομέα της υγείας, είναι τεράστιες και απαράδεκτες. Θα περίμενε κανείς, διότι υπάρχουν τα κομμάτια του παζλ που συνδέονται μεταξύ τους, να έχετε αντιληφθεί, ότι σε περιόδους μεγάλων κρίσεων σαν και αυτές, ο ιδιωτικός τομέας δεν μπορεί να καλύψει τις κοινωνικές ανάγκες. Δεν είναι κάποιο αξίωμα που θα δείτε να ευδοκιμεί μόνο σε πολιτικές σχολές της Αριστεράς. Υπάρχουν και άνθρωποι άλλων πολιτικών παρατάξεων, που μέσα από μεγάλες κρίσεις, συνειδητοποίησαν τον κρίσιμο ρόλο που πρέπει να παίξει ο δημόσιος τομέας, όταν έχουμε τεράστιες, τέτοιου τύπου ή άλλου, αναταραχές.

Πολύ φοβάμαι, για να έρθω, σιγά-σιγά, και στα του νομοσχεδίου, ότι δεν φαίνεται να το αντιλαμβάνεστε αυτό. Φέρνετε ένα νομοσχέδιο, το οποίο βάζει σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών και την ποιότητα των υπηρεσιών που θα λαμβάνουν, διότι οι μηχανισμοί ελέγχου «αποψιλώνονται». Η Α.Π.Α από 470 άτομα πάει στα 172. Έχουμε 160 Αεροδρόμια, Υδατοδρόμια και Ελικοδρόμια. Δηλαδή, ένα άτομο για κάθε μονάδα; Το θεωρείτε επαρκές; Αν το θεωρείτε επαρκές, πραγματικά εντυπωσιαζόμαστε.

Στην Ελλάδα, λοιπόν, έχουμε 42 αεροδρόμια, 72 αδειοδοτημένα ελικοδρόμια, 41 αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης, δεύτερης κατηγορίας αεροδρόμια, και τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, τα οποία, βεβαίως, αναμένεται να αυξηθούν πάρα πολύ την επόμενη πενταετία. Πάνω σε αυτές τις μονάδες, υπάρχει απαίτηση παρακολούθησης αεροπορικών εταιρειών, φορέων παροχής υπηρεσιών, χρηστών αεροδρομίων, διαχειριστών αεροδρομίων, αεροπορικές σχολές. Δεκαέξι αεροδρόμια λειτουργούν με ωράριο, άνω των 18 ωρών, ενώ τα μισά από αυτά, λειτουργούν σε εικοσιτετράωρη βάση. Περίπου, 160, λοιπόν, αεροπορικές μονάδες και οι υπηρετούντες στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας θα είναι 170; Πραγματικά, περιμένουμε με αγωνία να ακούσουμε τα επιχειρήματα, που θα χρησιμοποιήσετε για να μας πείσετε, ότι είναι επαρκές αυτό το ύψος του προσωπικού.

Άκουσα τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας να λέει, ότι αυτός ο αριθμός προσωπικού θα την καταστήσει λειτουργική. Πραγματικά, αναρωτιέμαι πώς μπορεί κανείς να το υποστηρίζει αυτό, διότι στις αρμοδιότητες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας είναι και η συνδρομή σε έκτακτα περιστατικά ή ατυχήματα. Ποιος, λοιπόν, θα τις ασκεί αυτές τις αρμοδιότητες στα περιφερειακά αεροδρόμια; Εάν προκύπτει κάποιο πρόβλημα, θα τον παίρνουν τηλέφωνο να παίρνει το επόμενο αεροπλάνο και να πηγαίνει εκεί και να διαπιστώνει, αν έχει υπάρξει παράβαση; Δηλαδή, αν ακυρωθεί μία πτήση, ή αν καθυστερήσει μία πτήση, τι θα πούμε στον επιβάτη; Γιατί είμαστε και μία χώρα η οποία ελπίζει να τελειώσει ο «εφιάλτης» της πανδημίας και να επιστρέψει ο τουρισμός. Πώς θα διεκδικεί ο επιβάτης τα δικαιώματά του; Θα καταθέτει τα παράπονά του και θα περιμένει τρεις, συν τρεις, έξι μήνες, για να αποφανθεί το ελληνικό δημόσιο, εάν ο ιδιωτικός φορέας παροχής της υπηρεσίας που επέλεξε να αγοράσει, έχει τηρήσει τις υποχρεώσεις του; Δεν είναι αυτό μία «ελκτική» συνθήκη και υπάρχει κίνδυνος, πραγματικά, οι επιβάτες να βρεθούν προ δυσάρεστων εκπλήξεων.

Να σημειώσουμε, ότι μεταξύ των αρμοδιοτήτων είναι και η διενέργεια προανακρίσεων σε περιπτώσεις ατυχημάτων με τραυματισμό, ή θάνατο, η σύνταξη εκθέσεων για την εισαγγελική και ασφαλιστική χρήση, η συμμετοχή σε ομάδα επιθεώρησης του οικείου αεροδρομίου, ή γειτονικού αυτού, στο πλαίσιο εποπτείας και ο έλεγχος παρακολούθησης και συμμόρφωσης με τους ελέγχους ασφάλειας και προστασίας αεροσκαφών, η εποπτεία των εκπαιδευόμενων του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού ασφαλείας, η έγκριση και η παρακολούθηση των γνωστών προμηθευτών προμηθειών αερολιμένα και πτήσεις.

Υπάρχει ανάγκη επιθεωρήσεων με επισκέψεις στα αεροδρόμια και νομίζω, ότι ο αριθμός των υπαλλήλων της Α.Π.Α. που εισηγείστε, σημαίνει ότι αυτές θα είναι επιθεωρήσεις ρουτίνας και θα έχουν πολύ μεγάλη χρονική απόσταση μεταξύ τους. Αυτό δεν παρέχει καμία εγγύηση. Σας καλώ, έστω και τώρα, να το αντιληφθείτε και να αλλάξετε ρότα.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, υπάρχουν πάρα πολύ σημαντικά ζητήματα εθνικής ασφάλειας. Είναι αδιανόητο, σε περιόδους κρίσης υπηρεσίες, όπως η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, να μην είναι κάτω από τη «σκέπη» και την ασφάλεια του δημόσιου τομέα. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας διαθέτει προσωπικό ελεγμένο και για το ποινικό του μητρώο. Σε περίπτωση επιστράτευσης το προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, επιστρατεύεται, για να διασφαλιστεί η ασφάλεια της χώρας.

Μπορούμε να πούμε, ότι ο δρόμος που επιλέγετε να χαράξετε και να ακολουθήσετε θα το διασφαλίζει αυτό; Έχουμε πάρα πολύ μεγάλα ερωτηματικά, διότι στους παραχωρημένους ή μη περιφερειακούς αερολιμένες της χώρας, τη διαχείριση των σχεδίων που εκδίδονται από το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας και το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας και αφορούν στη λειτουργία των αεροδρομίων, των βοηθητικών υποδομών, των λοιπών φορέων υποστήριξης και σε περιόδους κρίσεων, την έχουν οι αεροπορικές Αρχές της Α.Π.Α., μέσω κατάλληλα εξουσιοδοτημένων και εκπαιδευμένων αερολιμενικών υπαλλήλων.

Παράλληλα, οι αερολιμενικοί των αεροπορικών αρχών, ορίζονται ως διαπιστευμένοι υπάλληλοι, με το κατάλληλο γνωστικό υπόβαθρο, λόγω και των αρμοδιοτήτων τους σε θέματα ασφαλείας από έκνομες ενέργειες, στη διερεύνηση των ποινικών μητρώων και στη συνεργασία τους με τις αστυνομικές αρχές του αερολιμένα. Αντιλαμβάνεται κανείς την ανάγκη για αεροπορική αρχή στους αερολιμένες και ειδικά στους ακριτικούς αερολιμένες, σε μία περίοδο που η τουρκική προκλητικότητα υπερβαίνει τα «εσκαμμένα» καθημερινά.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να θυμίσω, ότι και η Ομοσπονδία Εργαζομένων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, έχει εγείρει πειστικά το συγκεκριμένο ζήτημα και με μεγάλη έμφαση.

Ως προς το θέμα της ανεξαρτησίας της Αρχής. Οι ανεξάρτητες αρχές, είναι μεν ενταγμένες στο Νομικό Πρόσωπο του Κράτους, δεν είναι, όμως, στη διοικητική ιεραρχία. Δηλαδή, δεν υπάγονται σε ιεραρχικό έλεγχο, εκ μέρους του, καθ’ ύλην, αρμόδιου Υπουργού. Με άλλα λόγια, η άσκηση των αρμοδιοτήτων τους και οι πράξεις που εκδίδουν, δεν υπόκεινται σε έλεγχο νομιμότητας, πολλώ δε μάλλον, σε έλεγχο σκοπιμότητας από τον Υπουργό. Περαιτέρω, τα μέλη τους διαθέτουν προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία. Τονίζεται, ότι η, ως άνω, ανεξαρτησία, ορίζεται έναντι των υπολοίπων οργάνων της εκτελεστικής εξουσίας, δηλαδή, της Κυβέρνησης και της Διοίκησης. Αφορά, δηλαδή, την εσωτερική οργάνωση της μίας από τις τρεις εξουσίες.

Πράγματι, οι ανεξάρτητες αρχές υπόκεινται σε Κοινοβουλευτικό Έλεγχο. Εδώ, θα θέλαμε κάποιες διευκρινίσεις, διότι, ήδη, στο άρθρο 3, γίνεται λόγος για υποστήριξη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Θα θέλαμε, λοιπόν, να διευκρινίσετε, τι, ακριβώς, εννοείτε με αυτή τη διάταξη.

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, ασκεί μόνο τον εποπτικό ρόλο και ως Ανεξάρτητη Αρχή, πρέπει να χρηματοδοτείται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και όχι από τον ελεγχόμενο, καθώς τίθενται θέματα δεοντολογίας και διαφάνειας. Στον νέο νόμο, ενώ δημιουργήθηκε μία ανεξάρτητη αρχή για τον έλεγχο και την εποπτεία των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτό, αφαιρέθηκαν από τα αεροδρόμια τα αρμόδια εκπαιδευμένα όργανα για τον έλεγχο, για τον οποίο δημιουργήθηκε η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, αφού καταργούνται οι αεροπορικές αρχές, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του νόμου.

Επίσης, η Υ.Π.Α. μετατρέπεται από δημόσια υπηρεσία σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Είναι αυτό «προάγγελος» μετατροπής του συγκεκριμένου Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, ώστε να ανοίξει η «πόρτα» για την ιδιωτικοποίηση; Γιατί, χρειάζεται, λοιπόν, να συμβεί; Δεν μπορούσε να μείνει στο, στενό δημόσιο τομέα;

Η αλλαγή της νομικής μορφής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, από αυτοτελής δημόσια περιουσία σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, η οποία θα αποτελείται από εκτελεστικό συμβούλιο, διορισμένο με απόφαση Υπουργού και κατά πλειοψηφία με μέλη ακόμα και εκτός Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι κάτι το οποίο «γεννά» ερωτηματικά. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει την ευθύνη του ελέγχου του εθνικού εναέριου χώρου και θα πρέπει να παραμείνει στον «πυρήνα» του Δημοσίου και όχι να μετατραπεί σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, το οποίο, πολύ εύκολα, μπορεί να «διολισθήσει» σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου. Βεβαίως, υπάρχει διεθνής εμπειρία σε σχέση με αυτό. Το γαλλικό πρότυπο είναι κάτι το οποίο άπτεται τέτοιου τύπου επιλογών, οι οποίες έγιναν με τον νόμο, ο οποίος ψηφίστηκε από τη δική μας διακυβέρνηση τον Οκτώβρη του 2016.

Βεβαίως, υπάρχει και το ζήτημα της πρόσληψης στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ανθρώπων από τον ιδιωτικό τομέα. Διαπιστώθηκε κάποια ανεπάρκεια του προσωπικού και δεν το καταλάβαμε; Έγινε κάποια εκδήλωση ενδιαφέροντος και πήγε στον «βρόντο;» Δεν είναι επαρκές το προσωπικό της Πολιτικής Αεροπορίας για να καλύψει αυτές τις θέσεις; Υπάρχουν άλλα «ελατήρια» για να πάρουμε από τον ιδιωτικό τομέα στελέχη που θα καλύψουν και οργανικές θέσεις; Είναι επαρκείς οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα, ή, μήπως, είναι μικρά τα χρονικά περιθώρια εργασίας στον ιδιωτικό τομέα και περάσματος στον δημόσιο;

Σε ότι αφορά στα ζητήματα χρηματοδότησης. Το τέλος αεροναυτιλίας στην Ελλάδα είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Είναι, μόλις, στα 30 ευρώ. Με μία τέτοια χαμηλή χρέωση, αντιλαμβάνεστε, ότι αυτός που ευνοείται είναι ο κύριος πάροχος του αεροπορικού έργου. Ο μέσος όρος του τέλους αεροναυτιλίας στην Ευρώπη είναι 45 ευρώ. Αν η χώρα εκινείτο σε αυτά τα επίπεδα, θα είχαμε άλλα 90 εκατομμύρια έσοδα. Με τον ν. 4427/2016, τον νόμο της δικής μας διακυβέρνησης, υπάρχει πρόβλεψη για χρηματοδότηση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας στο20% από το τέλος αεροναυτιλίας. Αυτό το μειώνετε στο 3%, στερώντας έτσι πάρα πολύ κρίσιμους πόρους. Θα μου πείτε, μειώνεται και κατά 65% το προβλεπόμενο προσωπικό, οπότε, αναλόγως επιλέγετε να μειώσετε και τη χρηματοδότηση. Κοντά, λοιπόν, με το προσωπικό, μειώνετε και τα έσοδα.

Τα έσοδα από το  Eurocontrol, σύμφωνα με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, αρμόδιος φορέας για τη διαχείριση, κατανομή και πίστωση στους λογαριασμούς των δικαιούχων φορέων των ποσών από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής, που καταβάλλονται από τους χρήστες του εναέριου χώρου και αποδίδονται μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αντί της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Όσο και αν αναζητήσαμε στην αιτιολογική έκθεση την αιτία για την αλλαγή αυτή, δεν καταφέραμε να βρούμε κάτι, δεν προέκυψε κανένα αποτέλεσμα. Διερωτώμεθα, εάν αυτό συμβαίνει, για τον λόγο του ότι μία τέτοια επιλογή είναι αντίθετη με τους σχετικούς ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Υπάρχουν και άλλα ζητήματα, που σε επόμενη τοποθέτησή μας θα εγείρουμε και περιμένουμε τις απαντήσεις πάνω σε αυτά, για να συνεχιστεί η συζήτηση, επί του νομοσχεδίου. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για την ανάγκη δημιουργίας στον χώρο της αεροναυσιπλοΐας και των αεροδρομίων, ενός φορέα με ρυθμιστικό και εποπτικό ρόλο και αντίστοιχες αρμοδιότητες, με τον διαχωρισμό από τις δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και τις κανονιστικές αρμοδιότητες που θα παραμένουν στον υπάρχοντα φορέα την Υ.Π.Α., είναι πολύ παλιά. Οδήγησε, παράλληλα, με τις νομικές υποχρεώσεις της χώρας μας προς διεθνείς οργανισμούς, στη σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας με τον γνωστό ν. 442716, ενός νόμου που, ουσιαστικά, έμεινε στα χαρτιά και δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Τα κενά και οι ασάφειες είχαν επισημανθεί από την ψήφιση του νόμου αυτού και από την πλευρά μας, ενώ είχαμε θέσει και μία σειρά άλλα ζητήματα. Τότε είχαμε ψηφίσει «παρών».

Ενός νόμου, που και η Κυβέρνηση, ως Αξιωματική Αντιπολίτευση τότε, δια του ιδίου του Υπουργού, σήμερα, Υποδομών και Μεταφορών, είχε καταψηφίσει. Ο νόμος αυτός, όπως τότε είχαμε επισημάνει, δεν εξασφάλιζε τη διαφάνεια στην οργάνωση και λειτουργία του φορέα, ενώ πολλές προβλεπόμενες εξουσιοδοτήσεις και μεταβατικές διατάξεις παρέπεμπαν σε αποφάσεις εκτός Βουλής. Στη συνέχεια, θεσπίστηκαν δύο προεδρικά διατάγματα, αλλά στην πράξη, έμειναν όλα στάσιμα. Ένας νόμος, για τον οποίο είχε προηγηθεί πολύμηνη διαβούλευση, αλλά στο τέλος ψηφίστηκε εσπευσμένα, χωρίς ενσωμάτωση στοιχείων από τη διαβούλευση.

 Φαίνεται, όμως, ότι και το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα αντιγράφει, τουλάχιστον, την πορεία του προηγούμενου νομοσχεδίου. Τέθηκε προς διαβούλευση μερικούς μήνες πριν, αλλά στην ουσία έρχεται χωρίς ουσιώδεις μεταβολές, σε μία διαδικασία, και πάλι συμπιεσμένη κάπως, αλλά, κυρίως, και σε μία συγκυρία που η πανδημία καλπάζει. Είναι ένα νομοσχέδιο που έχει, δυστυχώς, πολλά «θολά» σημεία. Θα τα συζητήσουμε, θα ακούσουμε τους φορείς και θα προσπαθήσουμε να διευκρινίσουμε το περιεχόμενο πολλών διατάξεων, ώστε να βοηθήσουμε στη σύνθεση και να διαμορφώσουμε ένα πλαίσιο στο τέλος, εάν τα καταφέρουμε, «καθαρό» και λειτουργικό για τους δύο φορείς που θα πρέπει να λειτουργούν παράλληλα, αλλά χωρίς αλληλοεπικαλύψεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε, γενικά, θετική άποψη και στάση απέναντι στις Ανεξάρτητες Αρχές ως παράταξη. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ως Κυβέρνηση είχε στηρίξει αυτές τις Αρχές, οι οποίες θεσμοθετήθηκαν, επιπλέον, με τη συνταγματική αναθεώρηση του 2001 και είχαν ξεκινήσει, όπως όλοι θυμόμαστε, με το ΑΣΕΠ. Ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν αντίθετος τότε. Από θέση αρχής, λοιπόν, δεν είμαστε αντίθετοι σε έναν τέτοιο διαχωρισμό, που επιχειρήθηκε ή θεσμοθετήθηκε, αλλά δεν εφαρμόστηκε και επιχειρείται ξανά με αυτό το νομοσχέδιο.

Υπάρχουν, όμως, πολλά ζητήματα. Θα περίμενε κανείς, ότι η προηγούμενη εμπειρία, με τον προηγούμενο νόμο και την τύχη που είχε, θα έφερνε κάτι πιο ολοκληρωμένο, με την έννοια ότι θα είχαμε ένα πλαίσιο ξεκάθαρο για τις δομές και τις αρμοδιότητες που προσδιορίζονται για τον κάθε φορέα.

Επομένως, θα πρέπει να δούμε αρκετά ζητήματα και ως προς την Ανεξάρτητη ή Ρυθμιστική Αρχή, την Α.Π.Α., και ως προς την Υ.Π.Α.. Ζητήματα, που αφορούν στις αρμοδιότητες, στους ρόλους και τις αλληλοεπικαλύψεις. Ζητήματα, που αφορούν στο προσωπικό, στα οικονομικά του κάθε Οργανισμού, στους πόρους του Eurocontrol ή σε θέματα ασφάλειας πτήσεων, ασφάλειας αεροδρομίων, εθνικής ασφάλειας και πολλά άλλα.

Η χώρα, μετά από τη μακροχρόνια οικονομική κρίση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρίσκεται σήμερα στη «δίνη» της οικονομικής κρίσης, με την πανδημία του COVID-19 να είναι σε έξαρση και με το δεύτερο «φονικότερο» κύμα του ιού να πλήττει τη χώρα μας. Όπως αντιλαμβανόμαστε όλοι, έχει δεχθεί καίριο πλήγμα και ο τομέας των αερομεταφορών. Από τα στοιχεία που η ίδια η Υ.Π.Α. έδωσε στη δημοσιότητα, μόλις προχθές, υπάρχει «σφοδρή» μείωση στον κύκλο εργασιών των αερομεταφορών και καταγράφεται στην επιβατική κίνηση, αλλά και στις πτήσεις καθ’ όλο το δεκάμηνο, από την αρχή του 2020, και ανέρχεται σε ποσοστά άνω του 50%.

Αυτή η κατάσταση, βέβαια, της αρνητικής συγκυρίας της πανδημίας τίθεται και ως «επιστέγασμα» και σε μία οικονομική κακή πορεία για την Υ.Π.Α., αφού, ήδη, από το 2015 και μετά, εξαιτίας των χειρισμών της προηγούμενης Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ και της γνωστής κακής διαχείρισης στα ζητήματα των μεταφορών, η Υ.Π.Α. αντιμετώπιζε και οικονομικά προβλήματα και προβλήματα επαρκούς στελέχωσης και προβλήματα σε τεχνικό εξοπλισμό, με το 80% αυτού να υπολειτουργεί.

 Θα αναφερθώ σε ορισμένα σημεία στην, επί της αρχής, συζήτηση. Βεβαίως, θα ακολουθήσει η ακρόαση φορέων και η αναλυτικότερη τοποθέτηση μας, επί των άρθρων.

Το πρώτο θέμα είναι γιατί χρειάζεται νέος νόμος. Από την αιτιολογική έκθεση δεν προκύπτει σαφής αιτιολόγηση, παρά μόνο ότι υπάρχει δυσκολία εναρμόνισης του σημερινού νομικού καθεστώτος, όπως ισχύει με τον ν. 4427/16, με το ενωσιακό δίκαιο και ειδικότερα με συγκεκριμένους κανονισμούς.

Επιπλέον, θεωρείτε, ότι οι όποιες καθυστερήσεις στη συγκρότηση των δύο αυτών Υπηρεσιών και ιδίως τη δημιουργία της αυτοτελούς και Ανεξάρτητης Αρχής, όπως η Α.Π.Α. οφείλεται στην αδυναμία των διατάξεων του ν. 4427. Και αυτό ως ένα σημείο έχει βάση, αλλά γιατί πάμε σε νέο νόμο και όχι σε τροποποίηση του νόμου που ισχύει; Και γιατί ο νέος νόμος που θα ψηφιστεί φέρει τον τίτλο «Σύσταση Α.Π.Α.;» Θα μπορούσατε να πείτε, κύριε Υπουργέ, ότι καταργείται ο προηγούμενος νόμος. Όμως, ενώ η Α.Π.Α. έχει Διοικητή επιλεγμένο από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής, τώρα προχωράμε σε σύσταση μιας άλλης Α.Π.Α..

Δεύτερον, έρχεται το νομοσχέδιο που επιχειρεί βελτιώσεις. Φαίνεται, όμως, ότι υπάρχουν πολλά σημεία που πρέπει να ξεκαθαριστούν. Ένα από αυτά, που είναι σημαντικό, αφορά στη διασφάλιση της ανεξαρτησίας των υπηρεσιών και φυσικά στη λειτουργική και οικονομική ανεξαρτησία, τόσο για την Υ.Π.Α., όσο και για τη νέα Αρχή, την Α.Π.Α. και έχοντας πάντα ως πρώτη προτεραιότητα την ασφάλεια στις αερομεταφορές. Θα μιλήσω και παρακάτω γι’ αυτό.

 Υπάρχουν διάφορα θέματα, ειδικά στο Α΄ Μέρος, που αφορούν στο κανονιστικό καθεστώς της Α.Π.Α και των αρμοδιοτήτων. Θεωρούμε ότι η Α.Π.Α. ως μία Ανεξάρτητη Αρχή θα πρέπει να έχει και τον ξεκάθαρο ρόλο, πρώτιστα, ως εποπτική Αρχή, σε εναρμόνιση πάντα με τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, αλλά και ανεξαρτησία απέναντι στις υπόλοιπες υπηρεσίες, επί των οποίων ασκεί τον εποπτικό έλεγχο, όπως είναι εδώ η Υ.Π.Α.. Άρα, λοιπόν, θα πρέπει όλα αυτά να ξεκαθαριστούν και να μην δίνονται υπερεξουσίες στο ένα όργανο έναντι του άλλου. Και βεβαίως, να εξασφαλίζεται πάντα το δημόσιο συμφέρον και ειδικότερα η ασφάλεια των αερομεταφορών.

Επίσης, υπάρχει το ερώτημα, κατά πόσο η Ανεξάρτητη Αρχή είναι, απλά, μία ανεξάρτητη αρχή ή είναι μία Ρυθμιστική Αρχή, αφού στην ουσία ορίζεται από τον Υπουργό; Όταν εμπλέκεται στη διαχείριση των αεροδρομίων πάμε και σε άλλον ρόλο. Τελικά, θα έχει όλους τους ρόλους; Και εποπτικό και ελεγκτικό και ρυθμιστικό και κανονιστικό; Η Α.Π.Α. είναι φορέας, που εφόσον πρέπει να θεσπιστεί -και συμφωνούμε ότι πρέπει να θεσπιστεί- δεν μπορεί να δημιουργεί αλληλοεπικαλύψεις αρμοδιοτήτων με την Υ.Π.Α..

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα είναι η κατάργηση των περιφερειακών αρχών. Καταργούνται σε όλα τα αεροδρόμια, παρ’ ότι και οι ίδιοι οι παραχωρησιούχοι έχουν δεχθεί τις αεροπορικές αρχές παντού. Εδώ υπάρχει ένα πρόβλημα στη συγκέντρωση του εποπτικού ελέγχου των αερομεταφορών σε κεντρικό επίπεδο, ενώ ο επιτόπιος έλεγχος είναι αναγκαίος. Δεν αρκεί η διεξαγωγή τακτικών και έκτακτων ελέγχων ειδικά στα ακριτικά αεροδρόμια της χώρας. Η, εξ αποστάσεως, συγκέντρωση όλων των αρμοδιοτήτων, χωρίς την επιτόπια και φυσική παρουσία θα δημιουργήσει σοβαρά ζητήματα στην ασφάλεια, αφού το έργο αυτό ανατίθεται σε επιθεωρητές, των οποίων ο αριθμός κρίνεται ανεπαρκής, αν λάβουμε υπόψη τις ιδιαιτερότητες της χώρας, του αριθμού των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτά, ενώ προκύπτουν σοβαρά θέματα στην εφαρμογή των σχεδίων έκτακτης ανάγκης, αλλά και των σχεδίων πολιτικής προστασίας, όταν απουσιάζουν οι αεροπορικές αρχές.

Παράλληλα, υπάρχει προσωπικό εκπαιδευμένο που ή παραμένει στα αεροδρόμια, χωρίς αντικείμενο, όπως συμβαίνει και σήμερα στα αεροδρόμια που πέρασαν στην FRAPORT, ή θα επανέλθει στην Y.Π.Α., όπου δεν προβλέπονται θέσεις και αντικείμενο απασχόλησης γι’ αυτούς.

Έτσι, λοιπόν, σε σχέση με τα θέματα προσωπικού, μία σημαντική επισήμανση αφορά στον αριθμό των οργανικών θέσεων της Α.Π.Α. που από 487, με το προεδρικό διάταγμα του 2018 πάμε τώρα, σύμφωνα με το άρθρο 37, σε 172, μόλις, θέσεις. Η διαφορά, κύριε Υπουργέ, είναι πολύ μεγάλη και πρέπει να απαντηθεί σε τι οφείλεται. Μειώνονται οι αρμοδιότητες; Μειώνεται το έργο της ΑΠΑ; Δεν φαίνεται και κάτι τέτοιο μέσα στο νομοσχέδιο. Δεν διευκρινίζετε, επαρκώς, τι οδήγησε στη λήψη αυτής της απόφασης, ιδίως, αν αναλογιστούμε ότι στο εξωτερικό οι εργαζόμενοι σε αντίστοιχες ανεξάρτητες αρχές αερομεταφορών είναι, σαφώς, περισσότεροι, ακόμη και από όσους προέβλεπε ο προηγούμενος νόμος.

Επίσης, σχετικά με τα κριτήρια επιλογής και την επάρκεια του προσωπικού στις εξειδικευμένες υπηρεσίες που καλούνται να παρέχουν. Για παράδειγμα, προβλέπεται, ότι αν δεν καταστεί εφικτό να βρεθεί άτομο από τον δημόσιο τομέα, μπορεί να στελεχωθούν οι θέσεις των Προϊσταμένων των Γενικών Διευθύνσεων και από άτομα από τον ιδιωτικό τομέα με σύμβαση τριετούς διάρκειας. Υπάρχει ένα ζήτημα αποδεδειγμένης εμπειρίας, πραγματικής εμπειρίας, στην ορθή διαχείριση του αντικειμένου στην υπηρεσία που θα κληθούν να παρέχουν αυτό το αντικείμενο, από ένα άτομο που δεν έχει αυτή την αποδεδειγμένη εμπειρία και τη σχέση που έχει το ιδιαίτερο αντικείμενο αυτών των υπηρεσιών.

Επιπλέον, με βάση τις καταργούμενες διατάξεις επανέρχεται στην Υ.Π.Α. το υφιστάμενο προσωπικό που είχε τοποθετηθεί στην Α.Π.Α., χωρίς, όμως, να διευκρινίζονται οι οργανικές τους θέσεις και τα καθήκοντα. Ανακαλούνται αποσπάσεις και μεταθέσεις προς την Α.Π.Α. που έχουν διενεργηθεί, με βάση το υφιστάμενο πλαίσιο μέχρι σήμερα, αλλά υπάρχουν και κλάδοι, όπως οι μηχανικοί, που μένουν χωρίς θέσεις και χωρίς αντικείμενο. Το ερώτημα είναι το σημαντικό, μέχρι σήμερα, έργο τους σε ποιον θα ανατεθεί και αυτοί που θα πάνε και τι θα κάνουν;

Επιπλέον, υπάρχουν και τα θέματα που αφορούν στους πόρους που αποδίδονται στην Α.Π.Α., πηγαίνοντας στο κεφάλαιο των οικονομικών ζητημάτων, αλλά και «τριβές» μεταξύ των κλάδων του προσωπικού για την κατανομή.

Με το άρθρο 42, τροποποιείται αντίστοιχο άρθρο του ν. 4427/2016, σχετικά με τη διαχείριση των ποσών από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που καταβάλλονται από τους χρήστες του εναέριου χώρου και αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας του Eurocontrol. Σε αντικατάσταση, λοιπόν, τη διαχείριση αναλαμβάνει η Υ.Π.Α. και όχι η Α.Π.Α., όπως είχε ψηφιστεί με τον ν. 4427/2016. Προβλέπεται ειδικότερα, ότι η Α.Π.Α. μέσω πίστωσης σε ειδικό λογαριασμό της θα λαμβάνει ποσά που αντιστοιχούν σε ένα ευρώ, ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής και τερματικής περιοχής και σε κάθε περίπτωση, ποσοστό 3%, επί του συνόλου των ποσών που προέρχονται από τα αποδιδόμενα τέλη του Eurocontrol για την κάλυψη των αναγκών της.

Το ποσό αυτό είναι μειωμένο, σε σχέση με το προηγούμενο και εδώ μπαίνει το ερώτημα, γι’ αυτό περιορίσαμε το προσωπικό, επειδή δεν είχαμε τους πόρους; Αυτός ο περιορισμός δεν είναι σε βάρος της ασφάλειας; Κάποια στιγμή, θα πρέπει η Βουλή να ενημερωθεί για το ποια είναι αυτά τα έσοδα του Eurocontrol, πόσα είναι και να δούμε, βέβαια, και τα ζητήματα της κατανομής.

Η Α.Π.Α. από την άλλη πλευρά, χρηματοδοτείται από τον ελεγχόμενο φορέα, από την Υ.Π.Α., δηλαδή. Μία ανεξάρτητη αρχή χρηματοδοτείται από τον φορέα που ελέγχει. Μήπως, θα έπρεπε να υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη; Με το άρθρο 43 προβλέπεται, επίσης, ότι οι στόχοι επιδόσεων θα καθορίζονται από τον ελέγχοντα φορέα, την Α.Π.Α. και συνδέεται με την απόδοση των πόρων από το Eurocontrol. Δηλαδή, συνδέεται με τους πόρους που παίρνει η Υ.Π.Α. και εδώ προκύπτουν πολλά ζητήματα. Πώς καθορίζονται οι στόχοι; Ποια είναι η σκοπιμότητα και τι θέλουν να εξυπηρετούν; Ασφαλώς, ο πρώτος στόχος πρέπει να είναι η καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση, αλλά μέχρι ποιου ορίου; Προέχει πάντα η ασφάλεια των πτήσεων.

Επίσης, η στενή σύνδεση με τους πόρους και τις αποδοχές εργαζομένων μπορεί με τον τρόπο, που θα ορίζει το πλαίσιο των στόχων επιδόσεων που θα καθορίζει η Α.Π.Α., να αφαιρεί πόρους από το Δημόσιο, αλλά και από τους ίδιους τους εργαζόμενους και αυτό είναι ένα λεπτό σημείο. Δεν πρέπει να χαθούν πόροι και θα πρέπει να αξιοποιηθούν σωστά. Τουλάχιστον, θα πρέπει στη διαμόρφωση του σχεδίου επιδόσεων να συμμετέχει και η Υ.Π.Α., γιατί ένα ποσοστό 60% έως 70% των αποδοχών προέρχεται μέσα από αυτό το σύστημα και αυτό τίθεται υπό αίρεση.

Προχωρώ στο Β΄ Μέρος που αφορά στις αλλαγές και τις διατάξεις για την Υ.Π.Α.. Προβλέπεται η μετατροπή της από δημόσια υπηρεσία σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Είναι μία θεσμοθέτηση που δεν δικαιολογείται επαρκώς και μπορεί να φέρει προβλήματα στη λειτουργία της Υ.Π.Α. και στην ενδεχόμενη αυτοτέλεια της και, ίσως, στον μελλοντικό της χαρακτήρα, σε συνάρτηση πάντα και με την οικονομική της αυτοτέλεια. Επίσης, θα επέλθουν και αλλαγές στο εργασιακό, ασφαλιστικό, συνταξιοδοτικό καθεστώς των υπαλλήλων; Με τη μετατροπή της Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου παύει να ισχύει η πιστοποίηση της ως παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας; Οφείλει να πιστοποιηθεί ξανά και με ποια κριτήρια;

Το βασικό θέμα, επαναλαμβάνω για πολλοστή φορά, είναι οι αρμοδιότητες του κάθε φορέα. Από μία κρατική υπηρεσία που είχαμε σε ένα Υπουργείο, δημιουργούνται τέσσερις δομές. Υπάρχει το Υπουργείο, η Υ.Π.Α. ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, η Α.Π.Α., και ο ιδιωτικός τομέας που υπάρχει στα αεροδρόμια. Επομένως, οι προβληματισμοί είναι εύλογοι. Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας ασκείται από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, αντί της κρατικής υπηρεσίας πλέον; Πώς διασφαλίζεται το εθνικό συμφέρον, παραδείγματος χάρη, σχετικά με τον έλεγχο του FIR Αθηνών; Ποιος θα ασκεί την αρμοδιότητα για κατανομή των χώρων μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών;

Κλείνω με τα θέματα προσωπικού. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν τα άτομα που υπηρετούν και παρέχουν τις υπηρεσίες στα περιφερειακά αεροδρόμια. Είναι 100 άτομα, που βρίσκονται στον «αέρα» πλέον, ενώ υπάρχουν και θέματα που αφορούν στις δαπάνες αποζημίωσης του προσωπικού για την Υ.Π.Α., όπως αναφέρονται και ρυθμίζονται με τη διάταξη του άρθρου 43, στο οποίο θα αναφερθούμε στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση αναλυτικά.

Η Α.Π.Α. επεμβαίνει στα οικονομικά ζητήματα, αλλά επεμβαίνει και σε διοικητικά θέματα της Υ.Π.Α.. Προσδιορίζονται οι πόροι και αυτό συνίσταται στα έσοδα από το Eurocontrol, στα τέλη που επιβάλλονται και αφορούν σε αρμοδιότητες της Υ.Π.Α., ή έσοδα από άλλες δραστηριότητες, όπως εκπαιδευτική δραστηριότητα, από μισθώματα κινητής ή ακίνητης περιουσίας, καθώς και από την εκμετάλλευση χώρων αεροδρομίων και υδατοδρομίων. Δηλαδή, υπάρχει ένα σύμπλεγμα οικονομικών και διοικητικών θεμάτων με τα οποία η Α.Π.Α. επηρεάζει τη λειτουργία της Υ.Π.Α..

Επίσης, ένα σοβαρό θέμα αφορά στις καθυστερήσεις των δεδουλευμένων, κύριε Υπουργέ, που προκαλεί μειώσεις έως και 70% στα εισοδήματα, πέραν της μείωσης εισοδημάτων που αναμένεται να είναι 15% έως 30% για τους εργαζόμενους στο σύνολο των αποδοχών τους, λόγω της μείωσης των πόρων του Eurocontrol.

Το 2013 είχε ψηφιστεί και είχε δημιουργηθεί αποθεματικός λογαριασμός για λόγους αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων, όπως τώρα. Θα μπορούσε, εάν αυτό είχε λειτουργήσει, γιατί δεν υπάρχει τίποτα, αυτός ο λογαριασμός να είχε έως και 50 εκατομμύρια ευρώ, κατά τις εκτιμήσεις ανθρώπων που γνωρίζουν καλύτερα αυτά τα θέματα. Δεν υπάρχει αυτό το ποσό, δεν λειτούργησε και φαίνεται ότι λείπουν και οι πόροι.

Στο Γ΄ Μέρος, ρυθμίζονται ζητήματα οργανωτικά, αλλά θα τα δούμε στη συζήτηση, επί των άρθρων.

Κλείνοντας, θεωρούμε, ότι με αυτό το σχέδιο νόμου, επειδή δεν αποσαφηνίζονται πολλά ζητήματα, υπάρχουν οι κίνδυνοι αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων, ενώ πρέπει να διευκρινιστούν και να διαμορφωθούν, τόσο το πλαίσιο αυτής της ανεξάρτητης λειτουργίας της Α.Π.Α., όσο και τα εχέγγυα για την ασφαλή συνέχιση της λειτουργίας της Υ.Π.Α..

Γι’ αυτόν τον λόγο, επιφυλασσόμαστε ως προς την πρόθεση της ψήφου μας, επί της αρχής, για τη συνέχεια των συζητήσεων στην Επιτροπή, μετά και την ακρόαση των φορέων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν συνεχίσουμε να πω ότι από τους φορείς, οι οποίοι προτάθηκαν από τα Κόμματα. Καλούμε, σχεδόν, όλους και πάντα με κριτήριο την αντιπροσώπευση των χώρων εργασίας, γενικά προέλευσης, αλλά και τον θεσμικό ρόλο του καθενός, από όσους προτάθηκαν.

Ως εκ τούτου, λοιπόν, καλούμε 15 φορείς και συγκεκριμένα την Α.Π.Α., την Υ.Π.Α., την ΟΣΥΠΑ, την Ένωση Ελεγκτών, την Ένωση Μηχανικών, τον Σύλλογο Αερολιμενικών, τον Σύλλογο Τηλεπικοινωνιακών Υ.Π.Α., τον Σύλλογο Διπλωματούχων Μηχανικών, το Πολυκλαδικό Τεχνικών Υ.Π.Α., το Σωματείο των Επιθεωρητών Πτητικών Μέσων, την ΙΑΤΑ, το νέο Ινστιτούτο Καταναλωτών, τη FRAPORT, την Ένωση Ελληνικών Αεροπορικών Εταιριών, τον ΣΕΤΕ, τον Σύνδεσμο Αντιπροσωπειών Αεροπορικών της ΑΑΕ και το ΕΚΠΟΙΖΩ.

Νομίζω ότι μας καλύπτουν, είναι από όλους τους χώρους και από όλες τις προελεύσεις, ούτως ώστε να βοηθήσουν με τις παρεμβάσεις τους να έχουμε μία πιο ολοκληρωμένη άποψη για το νομοσχέδιο.

Τον λόγο έχει ο κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, με τη σειρά μας να εκφράσουμε τα ειλικρινή μας συλλυπητήρια για τον εκλιπόντα ιατρό της Βουλής στους οικείους και τους αγαπημένους του.

Το, υπό συζήτηση, νομοσχέδιο και ο χρόνος που επιλέγεται να κατατεθεί και να ψηφιστεί, συνδέεται και αυτό, με έναν τρόπο, με τα «αίσχη» που εκτυλίχθηκαν στα μάτια ολόκληρου του ελληνικού λαού προχθές, ημέρα απόδοσης τιμής στους ήρωες της εξέγερσης του Πολυτεχνείου σε όλη την Ελλάδα. Μία ημέρα που το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος και το οργανωμένο ταξικό εργατικό κίνημα απέδειξε τον «βαθύ» του σεβασμό στους επιστήμονες και την υγεία του λαού μας κάτι που εσείς, ως Κυβέρνηση, το γράψατε στα «παλιά σας τα παπούτσια», τους προσβάλλατε με τον χειρότερο τρόπο.

Προδώσατε τη μάχη του λαού μας, που με θυσίες και ευσυνειδησία έστειλε το κορονοϊό από εκεί που ήρθε, τον φέρατε πίσω με άναρχο τουρισμό, «πλημμυρίσατε» τη χώρα για τα κέρδη ξενοδόχων και επιχειρηματικών ομίλων στις μεταφορές, αποκρύψατε τα επιστημονικά δεδομένα, ότι το 90% των κρουσμάτων είναι από κλειστούς χώρους και τον αφήσατε να «θερίζει» σε αυτούς, στα αεροπλάνα, στα σχολεία, στα γηροκομεία, στα εργασιακά «κάτεργα», στα αστικά λεωφορεία, στις δημόσιες υπηρεσίες, στις τράπεζες, στα σουπερμάρκετ. Δεν δώσατε, από την άλλη, στους «ήρωες» υγειονομικούς, τουλάχιστον, τα «όπλα» που σας ζητούν για να σώσουν όποιον μπορούν από τα σκόπιμα λάθη σας.

Τι επιλέξατε να κάνετε προχθές στις διαδηλώσεις; Όταν είδατε ότι δεν σας έμεινε κανένα επιχείρημα υγειονομικό, όταν πήρατε χαμπάρι ότι οι «κλακαδόροι» σας στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, θα χρειαστεί να πάρουν ρεπό μετά τις υπερωρίες κατασυκοφάντησης του λαϊκού κινήματος, διότι έτσι θέλει να τις πληρώνει από δω και πέρα ο Υπουργός Εργασίας με το νομοσχέδιο που φέρνει για τις υπερωρίες, επιλέξατε να ολοκληρώσετε το «έγκλημα». Επιλέξατε να επιτεθείτε, ύπουλα και άνανδρα, στους διαδηλωτές. Επιλέξατε να χτυπήσετε αυτούς, που, εδώ και έναν χρόνο, έχουν ορθώσει με θυσίες προσωπικές, «τείχος» ανάσχεσης του «κύματος» μετάδοσης της πανδημίας από τα εργασιακά «κάτεργα». Πόσες και πόσες εργοδοσίες αναγκάστηκαν να μην κρύβουν κρούσματα, πόσες να πάρουν μέτρα υγειονομικά, ακόμη, και τα στοιχειώδη, πόσες δεν μπόρεσαν να εκβιάζουν ευπαθείς να πάνε στη δουλειά;

Όλα αυτά είναι γνωστά και σε εσάς και στα Υπουργεία και στις Επιθεωρήσεις και στον ΕΟΔΥ, και με δελτία τύπου και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Τα στοιχεία αυτά τα έχετε όλοι και είναι χιλιάδες με ονοματεπώνυμα. Σιωπή, όμως, παντού. Είναι ή δεν είναι «έγκλημα» αυτό;

 Σε αυτούς, κύριοι, επιτεθήκατε πισώπλατα με αναλογία 10/1, με πάνοπλους απέναντι σε διαδηλωτές, που λόγω των συνθηκών δεν πήραν ούτε τα μέτρα περιφρούρησης, με αστυνομικούς που με δική σας ευθύνη μετράνε εκατοντάδες κρούσματα και που τους «ρίξατε» πάνω στους διαδηλωτές σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και σε άλλες πόλεις, δημιουργώντας συνθήκες ασφυξίας και υπερμετάδοσης.

Το πρώτο συμπέρασμα είναι καθαρό, καμιά εμπιστοσύνη σε κυβέρνηση και κρατική καταστολή, ενώ το δεύτερο συμπέρασμα που βγήκε από αυτή τη μέρα είναι, ότι ο λαός μας έχει τη δύναμη να τελειώνει με τα βάσανά του. Δεν μπορείτε να «χωνέψετε», ότι δεν μπορείτε να «φιμώσετε» το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος και το ταξικό εργατικό κίνημα. Δεν μπορείτε να «χωνέψετε» ότι την καταστολή σας, το Κ.Κ.Ε. τη μετέτρεψε σε παγκοσμίου βεληνεκούς μήνυμα την Πρωτομαγιά, όπως και προχθές. Και το σημερινό, υπό κατάθεση, νομοσχέδιο δείχνει, ότι θέλετε σιωπή, διότι επιλέγετε την πιο δύσκολη για τον λαό μας ώρα, με τον πιο ύπουλο τρόπο, να φέρετε «εκτρώματα», που «τσακίζουν» τα δικαιώματα, προκειμένου να γεμίσουν οι τσέπες μιας χούφτας «παρασίτων» στην οικονομία, των επιχειρηματικών ομίλων.

Μία μεταφορά αρκεί για να αποδώσει το μέγεθος της πονηριάς. «Βάλατε φωτιά στα σπίτια του λαού μας. Ντυθήκατε μετά πυροσβέστες, προσποιούμενοι, ότι θα μπείτε μέσα να τη σβήσετε. Μπήκατε μέσα και καταληστεύετε την περιουσία του». Του «ληστέψατε» τη σύνταξη, τον μισθό, την κατοικία, την υγεία και τώρα, την ώρα της «φωτιάς», μπήκατε να του «ληστέψετε» το οκτάωρο, το δικαίωμα στην απεργία και με το σημερινό νομοσχέδιο πάτε να του ληστέψετε και την Πολιτική Αεροπορία. Δηλαδή, πάτε να ιδιωτικοποιήσετε από την «πίσω πόρτα» τον έλεγχο της αεροπλοΐας, να παραδώσετε στα χέρια των επιχειρηματικών ομίλων την ασφάλεια των πτήσεων, σε αυτούς, δηλαδή, που οι κανόνες αεροπλοΐας, οι κανόνες ασφάλειας των πτήσεων είναι εμπόδιο για τη μεγαλύτερη και πιο γρήγορη κερδοφορία τους.

Είναι γνωστή η πρακτική του «ξεπουλήματος» του δημόσιου πλούτου, της ιδιωτικοποίησης, της «συντριβής» των εργασιακών δικαιωμάτων, της πανάκριβης υπηρεσίας, της εξάρτησης της χώρας από «στυγνά» επιχειρηματικά συμφέροντα. Με ποιον καθοδηγητή, όπως πάντα; Ποιον άλλο; Την Ευρωπαϊκή Ένωση, το συλλογικό όργανο των συμφερόντων των επιχειρηματικών ομίλων.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η Υ.Π.Α., ήταν μία ενιαία δημόσια υπηρεσία, η οποία ασκούσε και το κανονιστικό εποπτικό έργο και το επιχειρησιακό. Δηλαδή, νομοθετούσε για τα θέματα της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών και επόπτευε την εφαρμογή τους, ενώ παρείχε τις υπηρεσίες αεροδρομίου και αεροναυτιλίας. Ήταν, αμιγώς, δημόσια υπηρεσία, υπαγόταν στον Υπουργό και τα οικονομικά της ήταν ενταγμένα στον δημόσιο «κορβανά».

Για να περάσει, όμως, η «μαρμίτα» του επιχειρησιακού κομματιού σε ιδιωτικές «τσέπες», η Ευρωπαϊκή Ένωση εφηύρε μία δικαιολογία που την «υιοθέτησαν» όλες οι κυβερνήσεις κρατών μελών. Δηλαδή, ότι δεν μπορεί, πλέον, ελέγχων και ελεγχόμενος να είναι μαζί. Δεν μπορεί, δηλαδή, η ίδια υπηρεσία να νομοθετεί, να εποπτεύει και να παρέχει τις εποπτευόμενες υπηρεσίες. Και με αυτή τη μεγάλη ανακάλυψη άρχισε το «πετσοκόκομα». Βήμα - βήμα υλοποιήθηκαν τα σχέδια για την ολοκληρωτική παράδοση των αερομεταφορών στο μεγάλο κεφάλαιο.

Παρακολουθήσαμε τις φάσεις του χρονικού ενός προαναγγελθέντος «θανάτου», δηλαδή, τη διάλυση της Υ.Π.Α. και τη σταδιακή παράδοση των αερομεταφορών στο μεγάλο κεφάλαιο. Ξεκίνησε με τη μεταβίβαση των αεροδρομίων στο ΤΑΙΠΕΔ αρχικά και αργότερα στο Υπερταμείο που ανέλαβαν την εκχώρησή τους. Στη συνέχεια, με τον ν.3913/2011 είχαμε «με ένα σμπάρο δυο τρυγόνια». Από τη μία πλευρά, άνοιξε ο δρόμος για την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων, αρχικά με την εκχώρηση των 14 αεροδρομίων στη FRAPORT και έπεται η ιδιωτικοποίηση και των υπολοίπων. Από την άλλη πλευρά, προβλέφθηκε ο λειτουργικός διαχωρισμός της Υ.Π.Α., με τη δημιουργία της Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Παράλληλα, με τον ίδιο νόμο δόθηκε στον Διοικητή της Υ.Π.Α. το δικαίωμα, όταν θα χρειαστεί -έρχεται αυτή η ώρα- να προχωρήσει στο «ξεκαθάρισμα» του πλεονάζοντος προσωπικού. Έτσι, με τον ν. 4427/16 η Υ.Π.Α. πήγε και σε νομικό διαχωρισμό με τη σύσταση δύο νομικών προσώπων, την Α.Π.Α. και την Υ.Π.Α..

Η Α.Π.Α. προβλέφθηκε να έχει την κανονιστική εποπτική δραστηριότητα και η Υ.Π.Α να παρέχει τις υπηρεσίες αεροδρομίου, μέχρι να εκχωρηθούν και αυτά, τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, μέχρι να εκχωρηθεί και αυτή και τις υπηρεσίες υδατοδρομίου που θα δούμε που θα καταλήξουν και αυτές.

Στα δύο αυτά νομικά πρόσωπα, ο ΣΥΡΙΖΑ έδωσε μορφή δημοσίων υπηρεσιών και, δήθεν, «πανηγύριζαν», ότι κατάφεραν να διατηρήσουν τον δημόσιο χαρακτήρα της διαλυμένης πια Υ.Π.Α.. Δεν άργησε, όμως, να αποδειχτεί, σε όσους αμφέβαλαν, ότι το σχέδιο είναι, ότι εκείνος που θα παρέχει τις υπηρεσίες αεροδρομίου και αεροναυτιλίας να μην είναι, πλέον, το Κράτος, αλλά τα μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα.

Πώς αποδείχθηκε; Αποδείχτηκε με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα και τις ίδιες του τις προβλέψεις. Με το νομοσχέδιο αυτό, από τη μία πλευρά, ο αμιγής δημόσιος χαρακτήρας των δύο Υπηρεσιών «εξαφανίζεται». Η Α.Π.Α. γίνεται Ανεξάρτητη Αρχή με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια και η Υ.Π.Α. Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια, επίσης. Από την άλλη πλευρά, ανοίγει ο δρόμος για την πλήρη ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών με την περαιτέρω διεύρυνση της οικονομικής και διοικητικής τους αυτοτέλειας.

Αυτό το νομοσχέδιο αν ψηφιστεί και γίνει νόμος του Κράτους, είτε δεν θα εφαρμοστεί, είτε, ακόμη κι’ αν εφαρμοστεί, δεν θα μακροημερεύσει, γιατί θα έρθει ένα επόμενο νομοσχέδιο, με το οποίο η Υ.Π.Α. θα μετατραπεί σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου. Κι αυτό γιατί με ένα τέτοιο νομικό καθεστώς, μπορεί να «εισχωρήσει» ο ιδιώτης επενδυτής στην Πολιτική Αεροπορία, είτε με τη μορφή του μάνατζερ, είτε ως παραχωρησιούχος, είτε με τη δημιουργία Σ.Δ.Ι.Τ.. Όσο για την Α.Π.Α. θα «συρρικνωθεί» περισσότερο, απ’ ότι προβλέπει το νομοσχέδιο που συζητάμε και στόχος φαίνεται ότι είναι ο εποπτικός έλεγχος να περάσει και αυτός σε ιδιώτες.

 Επιχειρείτε με το νομοσχέδιο και την εφαρμογή του περίφημου «σχεδίου επιδόσεων», όπως το λέτε, να συνδέσετε τους μισθούς με κριτήρια ιδιωτικοοικονομικά, όπως, η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα, η μείωση των καθυστερήσεων κ.α.. Τα ετοιμάζετε, βεβαίως, για να τα βρουν έτοιμα οι ιδιώτες επενδυτές. Ιδιωτικοποιημένη Υ.Π.Α. με χαμηλούς μισθούς και ό,τι άλλο προβλέπεται για τους εργαζόμενους σε άλλους τομείς της οικονομίας. Όλα τα παραπάνω προσπαθείτε να τα πετύχετε με τη μείωση και τη σταδιακή κατάργηση της αποζημίωσης του Eurocontrol.

Οι δυνάμεις μας στον χώρο, όλα αυτά τα χρόνια, «πάλευαν» για την ενσωμάτωση της αποζημίωσης αυτής και όλων των επιδομάτων των δημοσίων υπηρεσιών, όπως σε εφορίες και τελωνεία, στους βασικούς μισθούς για την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών όλων των εργαζομένων στο Δημόσιο, ώστε να μην μπορούν να αξιοποιηθούν για «διαίρεση» των εργαζομένων και ενίσχυση του «συντεχνιασμού», όπως έκαναν οι δικές σας δυνάμεις του χώρου, για να εξασφαλιστούν και να μην είναι προσωρινά, όπως, τώρα αποδεικνύεται ότι είναι.

Μάλιστα, φτάσατε στο σημείο με κάποια προεδρικά διατάγματα, εντελώς, έωλα νομικά, καταστρατηγώντας ακόμη και τα βασικά άρθρα του Συντάγματος, να προβλέψετε την περικοπή του Eurocontrol, ειδικά σε ορισμένες κατηγορίες υπαλλήλων, μεταξύ των οποίων και οι συνδικαλιστές, στους οποίους ο ν.1264/82 δίνει το δικαίωμα για συνδικαλιστική δραστηριότητα, αλλά η Υ.Π.Α. τους τιμωρεί γι’ αυτό.

Λόγω της κρίσης του κορονοϊού και επειδή μειώθηκαν δραστικά οι πτήσεις, μειώθηκε και το επίδομα του Eurocontrol. Όμως, εντελώς ξαφνικά, και ενώ οι εργαζόμενοι συνεχίζουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, δεν τους δίνετε ούτε και αυτό το μειωμένο επίδομα του Eurocontrol. Τις αεροπορικές εταιρείες, όμως, τις επιδοτήσατε για τη «χασούρα» μια χαρά.

 Παράλληλα, με αυτό το νομοσχέδιο, αλλά και με τα επόμενα που θα φέρετε, ανοίγει ο δρόμος για την ενεργοποίηση του άρθρου 12 του ν.3913/11 για το πλεονάζον προσωπικό. Ρωτάμε, λοιπόν. Τους υπαλλήλους που έχασαν μεγάλο κομμάτι από το αντικείμενό τους στα αεροδρόμια που εκχωρήθηκαν στη Fraport, τι θα τους κάνετε; Θα τους απολύσετε; Κάποιους από τους υπαλλήλους που υπηρετούν σήμερα στην Α.Π.Α., λόγω της «συρρίκνωσής» της, ήδη, με αυτό το νομοσχέδιο, πού θα τους πάτε; Τι θα τους κάνετε;

Για εμάς το κρίσιμο ήταν να μην χωριστεί το κανονιστικό εποπτικό κομμάτι από το επιχειρησιακό. Ήταν ξεκάθαρο για εμάς, ότι σε αυτόν τον δρόμο η κοινωνία θα υποστεί τις συνέπειες της ιδιωτικοποίησης, με συντριβή των εργασιακών δικαιωμάτων, με ακριβές υπηρεσίες, με τη μη εξασφάλιση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας και της ασφάλειας των πτήσεων.

Τα αεροδρόμια είναι περιουσία δημόσια, φτιάχτηκαν με τα χρήματα του ελληνικού λαού, των φορολογουμένων. Γι’ αυτό κι’ εμείς καλούμε τους εργαζόμενους και τον λαό μας να «παλέψει» για Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ενιαία και δημόσια, με όλα τα αεροδρόμια κρατικά, συμπεριλαμβανομένου του Αεροδρομίου των Σπάτων και την Αεροναυτιλία, ενταγμένη σε έναν ενιαίο φορέα αερομεταφορών, που θα καλύπτει τις λαϊκές ανάγκες και όχι την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων και των μονοπωλίων. Δεν είναι καθόλου ουτοπικό, ούτε αναχρονιστικό αυτό. Ουτοπικό και αναχρονιστικό είναι να πιστεύεις, ότι θα διατηρήσεις δουλειά και δικαιώματα σε ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια και ιδιωτικοποιημένη αεροναυτιλία. Ουτοπικό και αναχρονιστικό είναι να πιστεύεις, ότι μπορείς να διασφαλίσεις το δημόσιο συμφέρον και την ασφάλεια των πτήσεων με τη δραστηριότητα ενταγμένη στον «βωμό» του κέρδους και τον άγριο ανταγωνισμό.

Γι’ αυτό ζητάμε την απόσυρση του νομοσχεδίου στο σύνολό του και καλούμε τον κόσμο να «παλέψει» για Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ενιαία και δημόσια. Ευχαριστώ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταρχήν, το σχέδιο νόμου αναρτήθηκε με 63 άρθρα στη διαβούλευση, στις 26 Αυγούστου, η οποία έληξε στις 9 Σεπτεμβρίου και έχει 566 σχόλια. Οπότε δεν καταλαβαίνουμε, γιατί ήρθε προχθές το βράδυ με 76 άρθρα για να συζητηθεί μία, μόλις, ημέρα μετά. Σκόπιμα, μήπως, για να μην προλάβουμε να το αναλύσουμε σωστά; Θα συνεχίζεται για πολύ ακόμη αυτή η αυθαιρεσία από την Κυβέρνηση; Είναι δημοκρατική η διαδικασία που ακολουθείται απ’ όλα, σχεδόν, τα Υπουργεία;

Πρόκειται, πάντως, για ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, όπως τεκμηριώνεται, μεταξύ άλλων, από το πλήθος των σχολίων που αναρτήθηκαν, ενώ υπάρχουν αντιδράσεις από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, που στο παρελθόν ήταν πιο έντονες. Σήμερα, όμως, αφενός μεν, όλο και περισσότεροι Έλληνες, έχουν συμβιβαστεί με τις συνεχείς μνημονιακές διατάξεις, αφετέρου, υπάρχει μεγάλη πτώση στην κίνηση των αεροδρομίων, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Ενδεχομένως, αυτός είναι ο λόγος που προωθείται το σχέδιο νόμου τώρα.

Μπορεί να φαίνεται ως μία αυτονόητη ενέργεια, ως μία ευρωπαϊκή πρακτική, με στόχο τον διαχωρισμό, πρώτον, της εποπτείας από την Α.Π.Α. ως μίας Ανεξάρτητης Αρχής και δεύτερον, της λειτουργίας από την Υ.Π.Α. ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με τη διάσπαση της σημερινής Υ.Π.Α.. Στην ουσία, αυτό που δρομολογείται, είναι ο περιορισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και των εξόδων της προς όφελος των παραχωρησιούχων.

Οφείλουμε να συμπληρώσουμε πως, ήδη, έχουν δρομολογηθεί με τον ν.4427/2016 του ΣΥΡΙΖΑ, αν και δεν ξέρουμε σε τι βαθμό υλοποιήθηκε. Κατά διάφορα δημοσιεύματα, που θα καταθέσουμε ένα στα Πρακτικά, υπάρχουν πάρα πολλά θέματα που θα πρέπει να απαντηθούν, όπως η χρησιμοποίηση του νόμου του ΣΥΡΙΖΑ, που ήταν και συνεχίζει να είναι μνημονιακός, εννοούμε όχι της ενισχυμένης εποπτείας. Βέβαια, η Κυβέρνηση αιτιολογεί όλες τις ενέργειές της, επικαλούμενη, συνεχώς, το προηγούμενο έργο του ΣΥΡΙΖΑ, όπως το «ξεπούλημα» των ενεργειακών μας επιχειρήσεων, την «παράδοση» του ονόματος της Μακεδονίας στα Σκόπια, τις ετεροβαρείς συμβάσεις που επικυρώνει συνεχώς, και ούτω καθεξής.

Στο Α΄ Μέρος και στο πρώτο κεφάλαιο, συστήνεται η Α.Π.Α., περιγράφεται το σχέδιο λειτουργίας και οι αρμοδιότητες της, η διοίκηση και ο τρόπος εκλογής της, το εκτελεστικό συμβούλιο, η στελέχωση, η οργανωτική δομή, ο προϋπολογισμός, καθώς, επίσης, ο τρόπος επίλυσης διαφορών και διοικητικών θέσεων.

 Στο δεύτερο κεφάλαιο, καλύπτονται θέματα μεταβατικής μορφής, σχετικά με τη μεταφορά δραστηριοτήτων, οι αποζημιώσεις προσωπικού για την απώλεια ειδικότητας, η διαχείριση ποσών από το Eurocontrol, ο κανονισμός επίγειας εξυπηρέτησης και τα τέλη εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων.

Στο Β΄ Μέρος, καλύπτονται θέματα σχετικά με τον υποβιβασμό της σημερινής Υ.Π.Α., με τη σύστασή της ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων, ο καθορισμός Διοικητή και Διοικητικού Συμβουλίου, οι αρμοδιότητες και ο τρόπος επιλογής τους με τα προσόντα, την ανεξαρτησία, τα ασυμβίβαστα, την πειθαρχική ευθύνη και την τήρηση του απορρήτου, ρυθμίσεις για τη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας που παραμένει στην Υ.Π.Α., ο προϋπολογισμός της, η οικονομική διαχείριση και οι πόροι της.

Στο Γ΄ και τελευταίο Μέρος, περιλαμβάνονται άλλες διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών, όπου υποθέτουμε πώς θα ακολουθήσει η συνήθης «καταιγίδα» τροπολογιών.

Το νομοσχέδιο έχει στόχο τη διάσπαση της Υ.Π.Α. και τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης από το κράτος εποπτικής αρχής, της Α.ΠΑ.. Η Υ.Π.Α. θα περιοριστεί σε ένα Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου που θα λειτουργεί κάποια αεροδρόμια που έχουν παραμείνει υπό κρατικό έλεγχο. Τα ζημιογόνα, βέβαια, αφού τα κερδοφόρα έχουν πουληθεί στους Γερμανούς. Θα αποχωρήσει, λοιπόν από όλα τα υπόλοιπα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, ενώ θα επικεντρωθεί στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης των μη παραχωρημένων αεροδρομίων και υδατοδρομίων.

Το γεγονός αυτό σημαίνει πώς θα παραμείνουν οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ως υπάλληλοι των παραχωρησιούχων, ενώ οι υπόλοιποι, που είναι υπεύθυνοι για τον έλεγχο της ασφάλειας των εγκαταστάσεων, είτε θα αποχωρήσουν, είτε θα «απορροφηθούν», επίσης, από τους παραχωρησιούχους. Εάν καταλάβαμε λάθος, παρακαλούμε να μας διορθώσετε. Θεωρείται, πάντως, πως αυτή είναι η αντίληψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία εφαρμόζεται σε χώρες, όπως η Ιταλία και η Ισπανία, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση.

Έχει αναφερθεί πως η Υ.Π.Α., λόγω της μετατροπής της σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, θα πρέπει να πιστοποιηθεί, διεθνώς, ξανά, ενώ η Fraport φαίνεται να είναι πιστοποιημένη από την EASA για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε, εάν, πράγματι, ισχύουν και τα δύο.

Συμπερασματικά, λοιπόν, ο σκοπός του νομοσχεδίου είναι ο διαχωρισμός του εποπτικού από τον λειτουργικό τομέα, με στόχο, ασφαλώς, τη μείωση του κόστους, παρά το ότι η Υ.Π.Α. έχει αξιοζήλευτες επιδόσεις στα αεροδρόμια που λειτουργεί, όπως στην Πάρο, ενώ δεν είναι υπεύθυνη για την προσγείωση του αεροπλάνου της TUI στην Κω, με επιβάτες από τη Σουηδία, παρά το ότι υπήρχε απαγορευτικό στη χώρα. Το τι συνέβη στον τουρισμό, με τις πιέσεις που άσκησε η TUI, αυτή η TUI που σήμερα δεν πληρώνει τα ξενοδοχεία μας, φαίνεται από ένα ξένο δημοσίευμα, που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, καθώς και από ανακοινώσεις της Deutsche Welle.

Για παράδειγμα, την 1η Ιουλίου, «η TUI απείλησε ανοιχτά την ελληνική κυβέρνηση για ακύρωση όλων των ταξιδιών της προς την Ελλάδα, λόγω της καραντίνας 36 ωρών που προβλεπόταν, αρχικώς, για νεοαφιχθέντες που υποβάλλονται σε δειγματοληπτικό τεστ. Τελικώς, ο Μητσοτάκης απέσυρε το επίμαχο σημείο». Έτσι, διευρύνθηκαν τα κρούσματα της πανδημίας στη χώρα μας, καταλήγοντας στο δεύτερο lockdown, με τις επιχειρήσεις μας να υπολογίζεται πως θα χάσουν 50 δισεκατομμύρια τζίρο το 2020. Εντούτοις, κανένας δεν φαίνεται να ενδιαφέρεται για τις επιχειρήσεις μας, αν κρίνουμε μεταξύ άλλων, από τη νομοθεσία για τις μεταχρονολογημένες επιταγές.

Σε κάθε περίπτωση, δεν φαίνεται να υπάρχει πρόβλημα στην παρούσα κατάσταση των αεροδρομίων, πόσο μάλλον, όταν η Υ.Π.Α. έχει σημαντικά ρεκόρ ασφαλείας. Οπότε, ο λόγος πρέπει να είναι κάποιος άλλος που θα θέλαμε να μάς εξηγηθεί.

Βέβαια, η ίδια λογική εφαρμόστηκε με την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τη Ρ.Α.Σ., καθώς, επίσης, με τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, τη Ρ.Α.Ε., στην πορεία του «ξεπουλήματος» των αντίστοιχων κρατικών εταιρειών, με την έννοια πως ανεξαρτητοποιείται η Ρυθμιστική Αρχή, μένει κρατική η υποδομή που επιβαρύνει το Δημόσιο με ζημίες και ιδιωτικοποιούνται οι κερδοφόρες υπηρεσίες. Πολύ καλή δουλειά από τους ξένους.

Η Υ.Π.Α. σήμερα είναι φορέας της Γενικής Κυβέρνησης με 2.671 υπαλλήλους που κατανέμονται σε τεχνικούς εγκαταστάσεων και τηλεπικοινωνιών, σε γιατρούς, σε οικονομικό προσωπικό, σε βοηθητικό προσωπικό, κ.λπ.. Εγκαταλείπει τώρα τα ιδιωτικά αεροδρόμια, ενώ μένουν 146 επιθεωρητές για να τα ελέγχουν, με την εποπτεία να μεταβιβάζεται στα κεντρικά γραφεία της Α.Π.Α.. Δηλαδή, σε μία, ακόμη, Ανεξάρτητη Αρχή από τις πολλές που δημιουργούνται στην Ελλάδα των Μνημονίων και που δεν υπόκειται σε κρατικό έλεγχο, όπως η ΑΑΔΕ, που δεν ελέγχεται, καν, από το Υπουργείο Οικονομικών, παρά το ότι εποπτεύει όλες τις εφορίες της Ελλάδας.

Οι ερωτήσεις μας είναι συγκεκριμένες. Πρώτον, πόσοι υπάλληλοι της Υ.Π.Α. θα μείνουν στην Υ.Π.Α. ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και πόσοι θα μεταφερθούν στην Α.Π.Α.; Δεύτερον, θα επιβαρυνθεί το Δημόσιο με υπεράριθμους υπαλλήλους ή και με αποζημιώσεις απόλυσης, εθελουσίας εξόδου, ή πρόωρης συνταξιοδότησης;

Σύμφωνα τώρα με το άρθρο 37, η Α.Π.Α. στελεχώνεται με 172 άτομα, 115 πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, 42 τεχνολογικής και 13 δευτεροβάθμιας, συν 2 δικηγόρους. Επίσης, με πέντε θέσεις συνεργατών, ενώ μπορεί να απασχολεί δημοσίους υπαλλήλους με απόσπαση και ιδιωτικούς υπάλληλους, καθώς και να συνεργάζεται με εμπειρογνώμονες.

Ωστόσο, δεν αναφέρεται κανένα κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, κάτι στο οποίο, βέβαια, μας έχει συνηθίσει. Με βάση τη σύμβαση, το ποσοστό που εισπράττει το Κράτος από τα τέλη, αναδιανέμεται, με το μεγαλύτερο μέρος του να οδηγείται στην Α.Π.Α., όπως αναφέρει, τουλάχιστον, το Γενικό Λογιστήριο στην έκθεσή του.

Ειδικότερα, με βάση την έκθεση του Λογιστηρίου, τα τέλη εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων κατανέμονται μεταξύ της Α.Π.Α. και Υ.Π.Α. Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου ως εξής. Πρώτον, για τις συμβάσεις παραχώρησης τα 2/3 από αυτά δίνονται για την Α.Π.Α. και το 1/3 για την Υ.Π.Α., ενώ με βάση τη σύμβαση των 14 αεροδρομίων είναι το 8,5% έως το 2024 και 35% μετά. Δεύτερον, για το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» επιμερίζονται σε 75% στο ταμείο και σε 25% στην Υ.Π.Α., που, μετά τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ του 2016, πηγαίνει στην Α.Π.Α. Τρίτον, για το Αεροδρόμιο Ηρακλείου επιμερίζονται κατά 50% σε Υ.Π.Α. και Α.Π.Α., με βάση πάντοτε την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου, αν και έχουμε την άποψη πως όλα τα τέλη παραχωρήθηκαν πια στην εργολαβία του νέου Αεροδρομίου στο Καστέλι με την εμβόλιμη ρύθμιση του ν. 4647/2019 του Σχεδίου «Ηρακλής» και ειδικότερα με το άρθρο 29.

Για τα υπόλοιπα 23 δημόσια αεροδρόμια χαμηλής κίνησης, έως ενός εκατομμυρίου συνολικά, πριν από την κρίση, το 10% θα οδηγείται στην Α.Π.Α. και το 90% στην Υ.Π.Α. Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Θα καταθέσουμε τη σημείωση του Γενικού Λογιστηρίου στα Πρακτικά για να μην σπαταλάμε τον χρόνο, ζητώντας την επιβεβαίωση του Γενικού Λογιστηρίου και του Υπουργού, περί μηδενικού ή μη δυνάμενου να υπολογιστεί κόστους του σχεδίου νόμου. Εκτός αυτού, η Υ.Π.Α. θα παράγει ζημιές, αφού θα πρέπει να λειτουργεί τα 23 δημόσια ζημιογόνα αεροδρόμια, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, τις αεροδιακομιδές και τις άγονες γραμμές, με κόστος που μπορεί να φτάσει στα 40 εκατομμύρια ευρώ.

Οφείλουμε να σημειώσουμε, πως από τις 12 άγονες γραμμές το 2010, με κόστος 22 εκατομμυρίων ευρώ, μετά την ουσιαστική «απορρόφηση» της Ολυμπιακής από την AEGEAN το 2012, οι άγονες γραμμές έγιναν 24, με κόστος 157 εκατομμύρια, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, αν και στη συνέχεια μειώθηκε.

Σε ότι αφορά στις αεροδιακομιδές, το κόστος ανερχόταν στα 10 εκατομμύρια ευρώ πριν την πανδημία, ενώ εξυπηρετούνταν, σε μεγάλο βαθμό, από την Πολεμική μας Αεροπορία, προφανώς, καταπονώντας την.

Περαιτέρω, έχουμε την άποψη, πώς με τη διάσπαση της Υ.Π.Α. σε Α.Π.Α. και Υ.Π.Α. Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, θα υπάρξει μείωση του κόστους της Fraport, οπότε αύξηση έμμεση της αξίας των 14 αεροδρομίων της. Για παράδειγμα, η Fraport A που είναι Α.Ε. και διαχειρίζεται τα μισά αεροδρόμια, ενώ τα άλλα μισά τα διαχειρίζεται η Fraport B, -λογιστικά τεχνάσματα προφανώς-, έχει στα έξοδά της το 2018, περίπου, 33 εκατομμύρια κόστος των υπηρεσιών που λαμβάνει. Πρόκειται για καταβολές στην Υ.Π.Α.; Δεν το γνωρίζουμε. Ακόμη, έχει 4,6 εκατομμύρια για έξοδα συντήρησης. Και εδώ δεν γνωρίζουμε, εάν κάποια αφορούν την Υ.Π.Α.. Θα θέλαμε, εάν είναι δυνατόν, να μας το πει ο Υπουργός.

Εάν θεωρούσαμε, πως τα ανωτέρω θα μπορούσαν να μειωθούν, κατά 15 εκατομμύρια ευρώ συνολικά, τότε αν όλα τα άλλα ποσά παραμείνουν τα ίδια, το κέρδος της, προ φόρων τόκων και αποσβέσεων, θα αυξανόταν κατά 15 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, ενώ το περιθώριο του ιδίου κέρδους από 37% στο 44%, όπως προκύπτει από τις οικονομικές καταστάσεις της FRAPORT στη σελίδα 61 και μπορεί να το δει ο οποιοσδήποτε.

Σε κάθε περίπτωση, δεν είμαστε σίγουροι, πως με το νέο καθεστώς, δηλαδή, με την αποχώρηση της Υ.Π.Α. θα υπάρχει περισσότερο κέρδος για το Δημόσιο, ακόμη και αν μειωθούν τα έξοδα των δεκατεσσάρων αεροδρομίων. Θα μπορούσαν να αυξηθούν οι μισθοί ή οι αμοιβές τρίτων, όπως για παράδειγμα, προς τη FRAPORT Management ή προς τη FRAPORT Α.Ε. Γερμανίας, «απορροφώντας» το όφελος.

Από την άλλη πλευρά, δεν θα μπορούσε αλήθεια, η FRAPORT να δώσει χαμηλότερες τιμές εξυπηρέτησης στην TUI ή στη Lufthansa, έτσι ώστε να βοηθήσει τις δραστηριότητές της και να κερδίσει από αυτή σε μία άλλη χώρα -είναι οι γνωστές τριγωνικές συναλλαγές- αντί να αυξήσει τα έσοδα για το Κράτος μας; Ποιος θα την ελέγξει; Δεν είναι δική μας δουλειά, αλλά του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, που θα έπρεπε να μας είχε καταθέσει τους υπολογισμούς του. Είναι πολλά τα χρήματα και πρέπει να μας ενδιαφέρει τι, ακριβώς, συμβαίνει. Η ερώτησή μας πάντως, είναι αν θα μεταβληθούν τα έξοδα της FRAPORT μετά την απομάκρυνση της Υ.Π.Α. από τις εγκαταστάσεις της και αν ναι, σε πόσα υπολογίζονται. Μία επόμενη ερώτηση μας, είναι αν θα πληρωθούν οι αποζημιώσεις που ζητάει η FRAPORT για το πρώτο lockdown, ύψους 175 εκατομμυρίων ευρώ. Επίσης, εάν έχει υπολογιστεί κάτι ανάλογο για το σημερινό lockdown. Η Σύμβαση, βέβαια, δίνει στη FRAPORT το δικαίωμα αύξησης των τελών, σε περίπτωση δυσμενούς συμβάντος, αλλά υπό τις σημερινές συνθήκες δεν θα ήταν ρεαλιστικό κάτι τέτοιο. Απλά, θα έχανε πελάτες, αφού τα έσοδά της, πλέον, είναι πολύ περιορισμένα γι’ αυτό το έτος.

Κλείνοντας, στο νομοσχέδιο υπάρχουν και άλλα θέματα, όπως η διαιτησία-διαμεσολάβηση στο άρθρο 32, η επιλογή προσωπικού και διοίκησης, οι διοικητικές διαδικασίες, οι ενδεχόμενες αλλαγές στο εργασιακό, ασφαλιστικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς των υπαλλήλων. Εκτός αυτών, οι εισφορές που θα εισπράττει η ανεξάρτητη Α.Π.Α. από το Κράτος και από τρίτους -αλήθεια από ποιους τρίτους- όπως η Επιτροπή Ανταγωνισμού που διαπιστώσαμε πρόσφατα, τα θέματα μισθοδοσίας στο άρθρο 43, οι αποζημιώσεις, σε περίπτωση απώλειας της ειδικότητας στο άρθρο 44, λογιστικά θέματα και άλλα, που θα τα αναλύσουμε κατά τη συζήτηση, επί των άρθρων.

Σε κάθε περίπτωση, ψηφίζουμε με επιφύλαξη. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Αυτό το νομοσχέδιο, στην ουσία, διαλύει την εποπτική επάρκεια του Δημοσίου, επί όλων των ιδιωτικών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στα αεροδρόμια. Υποβαθμίζει βασικές λειτουργίες ασφάλειας για τη χώρα, τους πολίτες και τους επιβάτες. Ευνοεί τη FRAPORT και, πιθανά, και την AEGEAN, ενώ κάνει ζημιά σε όλους τους υπόλοιπους.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι η FRAPORT βρήκε μόνο μία παρατήρηση να κάνει για το νομοσχέδιο κατά τη διαβούλευση. Η παρατήρηση αφορούσε στην περαιτέρω μείωση κάποιων προστίμων. Οπότε, κύριε Υπουργέ, έχετε την έγκριση της FRAPORT στο νομοσχέδιο.

Θα διαβάσω διάφορα σημεία που προέρχονται από τις σημειώσεις που λάβαμε και από τους συνδικαλιστικούς φορείς. Σε σχέση με την κατάργηση των αεροπορικών αρχών των αεροδρομίων. Αυτές οι αρχές είναι αρμόδιες για τη ρύθμιση, την εποπτεία και την πιστοποίηση της εύρυθμης λειτουργίας όλων των αερολιμένων της χώρας, την τήρηση των κανονισμών και της νομοθεσίας, των διαδικασιών ασφαλείας και των συμβατικών υποχρεώσεων, τόσο των φορέων λειτουργίας των αερολιμένων, όσο και των παρόχων υπηρεσιών διαχείρισης στάθμευσης αεροσκαφών, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των παρόχων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα, την τήρηση των διατάξεων διεθνών συμβάσεων, των κανονισμών και όρων αεροπορικής εκμετάλλευσης για τη μεταφορά αεροπορικής κίνησης, την εφαρμογή της διαδικασίας κράτησης, απαγόρευσης, απογείωσης αεροσκάφους και πολλά ακόμα.

Επίσης, είναι αρμόδιες για την εποπτεία της διενέργειας επιθεωρήσεων μέσω τακτικών και έκτακτων ελέγχων ασφάλειας στον αερολιμένα, τις συνεργασίες και τον συντονισμό με όλες τις κρατικές αρχές και τους φορείς που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα, για την εφαρμογή επιχειρησιακών σχεδίων, σχετικά με την ασφάλεια των ορίων των διαδικασιών ασφαλείας αεροναυτιλίας και τη διαχείρισης εμποδίων, τόσο πέριξ των αεροδρομίων, όσο και en route, αλλά και για τη σχεδίαση και εκπόνηση αεροναυτικών χαρτών. Ακόμη, για τα όρια χωρητικότητας αεροδρομίων και χρονοθυρίδων, την εκπαίδευση υπαλλήλων εμπλεκομένων σε θέματα ασφάλειας πτήσεων, τη συγκέντρωση και τον έλεγχο στοιχείων χρέωσης τελών του αερολιμένα, την είσπραξη δημοσίων εσόδων, την έκδοση αποφάσεων προστίμων και τη συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Με την κατάργησή τους, τα ερωτήματα που τίθενται είναι πώς και από ποιον θα ασκούνται, πλέον, οι υφιστάμενες αρμοδιότητες και ποιος θα εφαρμόζει ελέγχους για την ασφάλεια των επιβατών. Υπάρχουν και ζητήματα που τίθενται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, όπως για τις παραβάσεις των αερολιμενικών διατάξεων, τους ελέγχους κυκλοφορίας, τις διαδικασίες ανεφοδιασμού και πολλά άλλα.

Ποιος θα διαχειριστεί, άμεσα και επιτόπια, τα ατυχήματα, τους τραυματισμούς, τα συμβάντα με επικίνδυνα υλικά, τις διαρροές καυσίμων, ως αρμόδιος προανακριτής; Ποιος θα διασφαλίσει, άμεσα και επιτόπου, τα δικαιώματα των επιβατών, τη διευκόλυνση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, την εφαρμογή των νομοθετικών διατάξεων περί ανεπιθύμητων και ούτω καθεξής; Ποιος θα εγγυηθεί και θα ελέγξει τα στοιχεία χρέωσης τελών του αερολιμένα, που θα αποφασίσει αν υπάρχουν οι προϋποθέσεις για κράτηση ή απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους, σύμφωνα με τη νομοθεσία; Ποια δημόσια αρχή θα διασφαλίσει το δημόσιο συμφέρον και για την ασφάλεια των πτήσεων των επιβατών στα περιφερειακά αεροδρόμια;

Είναι εντυπωσιακό το ποσοστό της απαξίωσης του προσωπικού που, ήδη, υπηρετεί στις κρατικές αεροπορικές αρχές. Είναι, επίσης, εντυπωσιακό το πώς έχει προκριθεί ένα «αθηνοκεντρικό» μοντέλο. Για να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης, θα αναφέρω, ότι έχουμε 150 αεροπορικές μονάδες, αεροδρόμια, αδειοδοτημένα ελικοδρόμια, υδατοδρόμια, πεδία προσγείωσης της νησιωτικής χώρας, όπου δεν προβλέπονται αεροπορικές αρχές στο αεροδρόμιο. Αντίθετα, αν δούμε το Λιμενικό Σώμα, έχει σε κάθε λιμάνι Λιμενικούς. Προφανώς, έτσι θα πρέπει να έχουμε σε κάθε αεροδρόμιο το αντίστοιχο προσωπικό. Σε 130 λιμάνια υπάρχουν 7.600 Λιμενικοί.

Η Αρχή Διαφάνειας διαθέτει έξι περιφερειακά γραφεία για κάθε Διεύθυνσή της. Ο Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων διαθέτει δεκατρείς Περιφερειακές Διευθύνσεις σε όλη την Ελλάδα. Η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων διαθέτει 60 περιφερειακές μονάδες, εκτός Αττικής, με πάνω από 10.000 υπαλλήλους και εμείς, φτιάχνουμε έναν φορέα που θα διαχειρίζεται τα πάντα από την Αθήνα για όλα τα αεροδρόμια.

Σε σχέση με τον νόμο του 2016 για την Α.Π.Α., έχουμε μείωση των εργαζομένων κατά 65%. Από 487 φτάνουν τους 172. Σαν να μην έφτανε αυτό, προφανώς, για να μπορέσουμε να έχουμε περισσότερους «άριστους» στις υπηρεσίες, ενώ ήταν υποχρεωτική η πανεπιστημιακή εκπαίδευση και είχαμε πάνω από το 90% των εργαζομένων με πανεπιστημιακή εκπαίδευση, τώρα αυτό το ποσοστό το πηγαίνουμε στο 67% και έτσι από τους 172 μόνο οι 115 θα είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης.

Η χρηματοδότηση της Α.Π.Α. από τα τέλη αεροναυτιλίας μειώνεται από το 20% στο 3% και αναρωτιόμαστε για τη βιωσιμότητα που θα έχει. Εκτός, και αν δεν εφαρμόσει όλες τις θεσμικές της υποχρεώσεις και τις αρμοδιότητές της. Όμως, ακόμη και έτσι, το κόστος σε ότι αφορά στους μισθούς, δεν είμαστε καν σίγουροι, αν καλύπτεται. Επίσης, δεν είμαστε σίγουροι και για το κατά πόσο εξασφαλίζεται η μακροχρόνια βιωσιμότητα.

Καταργούνται οι αεροπορικές αρχές αεροδρομίων, «συρρικνώνοντας», επικίνδυνα δραματικά, το εποπτικό έργο της Α.Π.Α. στα αεροδρόμια, καταργείται η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας -και θα θέλαμε να ακούσουμε το γιατί- στερώντας τη δυνατότητα εκπαίδευσης, τόσο στο προσωπικό της Α.Π.Α., όσο και σε τρίτους φορείς, χάνοντας μία πολύτιμη «πηγή» χρηματοδότησης, αλλά και κύρους, όπως υπάρχει σε άλλες ευρωπαϊκές αρχές πολιτικών αεροποριών. Υποβαθμίζονται, ακόμη, ζητήματα μείζονος σημασίας, όπως η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, ενώ άλλα δεν υφίστανται καθόλου, όπως η Διεύθυνση Τεχνικής Εκμετάλλευσης.

Στο σημείο αυτό, θα αναφέρω ένα παράδειγμα, για το αν τηρείται κάποια ευρωπαϊκή εμπειρία, σε σχέση με την πρόταση της Κυβέρνησης. Οι αντίστοιχες Α.Π.Α. στην Ευρώπη, τι κάνουν; Κατ’ αντιστοιχία, αεροδρομίων και πληθυσμού και με τους 172 υπαλλήλους που προτείνει το νομοσχέδιο, κατ’ αντιστοιχία της Γαλλίας, θα έπρεπε να είχαμε 1.000 εργαζόμενους, κατ’ αντιστοιχία του μοντέλου της Ιταλίας 519, κατ’ αντιστοιχία του μοντέλου της Ελβετίας 1.320, κατ’ αντιστοιχία του μοντέλου της Ιρλανδίας 1.848, κατ’ αντιστοιχία του μοντέλου της Μεγάλης Βρετανίας 1.126, και της Γερμανίας 591. Οπότε, αναρωτιόμαστε, για ποιον λόγο δεν θέλουμε την εγγύηση της ασφάλειας της χώρας, των πολιτών και των επιβατών; Για εμάς αυτή είναι η ουσία του νομοσχέδιου. Για ποιον λόγο, δηλαδή, θέλουμε σε τέτοιο βαθμό, την ανεξέλεγκτη λειτουργία οποιουδήποτε ιδιώτη στις αερομεταφορές; Λες και δεν αφορά, ένα θέμα καίριο, για την οικονομία αυτής της χώρας, όπως είναι ο τουρισμός, όπως είναι και η επικοινωνία των ανθρώπων μεταξύ τους.

Ας δούμε, όμως, και τις μεγάλες επιτυχίες της ιδιωτικοποίησης της Fraport, μιας ιδιωτικοποίησης που ξεκίνησε από εσάς, προχώρησε από τον ΣΥΡΙΖΑ, έγινε με δανεισμό από τις ελληνικές τράπεζες και με εγγύηση του Δημοσίου. Βλέπω εδώ μία σειρά από άρθρα, για τα προβλήματα της Fraport στη Μύκονο, για τη νομική διαμάχη της Υ.Π.Α. με τη Fraport, για τον διάδρομο προσγείωσης στη Μύκονο. Όλοι θυμόμαστε την ιστορία με την έλλειψη καθαριότητας, τη σύγκρουση της ΕΣΑμεΑ για τη συμπεριφορά της Fraport σε άτομα με αναπηρία. Καταγγελίες για το ότι οι εργαζόμενοι στη Fraport είναι χωρίς αντισηπτικά, μάσκες, γάντια και ούτω καθεξής. Βέβαια, γι’ αυτά δεν χρειάζεται να ανησυχεί η Fraport, καθώς θα λυθούν από ένα νομοσχέδιο, για το οποίο η ίδια είχε μόνο μία παρατήρηση να κάνει. Όλο το νομοσχέδιο της άρεσε. Την ενόχλησε λίγο ένα κομμάτι που αφορά στα πρόστιμα. Ήθελε, ακόμη, λιγότερα πρόστιμα.

Είμαι σίγουρος ότι θα φέρετε κάποια τροπολογία γι’ αυτό. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Περνάμε τώρα στους συναδέλφους που έχουν ζητήσει τον λόγο, ξεκινώντας από τον κ. Γιαννούλη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριοι Υπουργοί, αγαπητοί συνάδελφοι. Σήμερα, συζητάμε για ένα νομοσχέδιο το οποίο στοχεύει, κυρίως, στην ασφάλεια και την αξιοπρέπεια των πολιτών. Μέσα σε μία ημέρα, κατάφερε η Κυβέρνηση, ειδικά τη σημερινή μέρα, να ρίξει κάθε «φύλλο συκής» και να θέλει να κρυφτεί, αλλά οι λέξεις και τα ψέματα να μην την αφήνουν. Αυτή είναι και η απάντηση στο ερώτημα που έθεσε και λίγο πριν, ο κ. Αρσένης, «γιατί τα κάνετε όλα αυτά». Και όχι μόνο για την ασφάλεια των αερομεταφορών, όχι μόνο για την Α.Π.Α. και την Υ.Π.Α.. Μέσα από ένα σύνολο δράσεων, πρέπει να πάνε ορισμένα «φιλέτα» σε χορηγούς, φίλους και υποστηρικτές αυτής της Κυβέρνησης.

Θα πει κάποιος, μα δεν είναι αυτό το θέμα μας. Κι, όμως, αυτό είναι το θέμα και αυτού του νομοσχεδίου, κύριε Πρόεδρε. Είναι ότι ασφάλεια, η υγεία και η αξιοπρέπεια των πολιτών, μία συνταγματικά κατοχυρωμένη διάσταση, μπαίνει στο «μικροσκόπιο» και στην «αρένα» των ιδιωτικοποιήσεων από την Κυβέρνηση και τους Υπουργούς, που εκφράζουν τις αποφάσεις του κ. Μητσοτάκη.

Κύριοι συνάδελφοι, σας καλησπερίζω από τη Θεσσαλονίκη. Σήμερα, που έρχεται αυτό το νομοσχέδιο για την ασφάλεια των πτήσεων, σήμερα που ο κ. Στυλιανίδης μάς είπε, ότι ο ιδιωτικός τομέας στα σχολεία κάνει καλύτερη δουλειά, απ’ ότι στο δημόσιο τομέα, γιατί τα παιδιά μας δεν μπορούν να συνδεθούν μέσω της, εξ αποστάσεως, εκπαίδευσης, σήμερα, που η υγεία, το πιο σημαντικό θέμα σε αυτή την κοινωνία, μπαίνει και αυτό στην δεύτερη σκέψη και στην πρόθεση της Κυβέρνησης να «χαριστεί», πλήρως, σε ιδιώτες, αυτή την ώρα, που στην πόλη της Θεσσαλονίκης ο αλγόριθμος που εφαρμόζετε είναι, ότι «έχουμε τόσα κρεβάτια ΜΕΘ, όσοι οι θάνατοι που συμβαίνουν ανά μισή ώρα», από αυτή την πόλη, όπου ο αλγόριθμος είναι πέντε θάνατοι, ανά πέντε κρεβάτια ΜΕΘ που υπάρχουν, εγώ αδυνατώ, κύριοι συνάδελφοι, να υπακούσω στην κοινοβουλευτική τάξη που θέλει να είμαστε εντός των άρθρων του νομοσχεδίου.

Είπα άρθρο, γιατί θεωρώ ότι η συνταγματική διατύπωση για την ανθρώπινη υγεία, τη ζωή και την αξιοπρέπεια ξεπερνούν κάθε μικροκομματική διάθεση. Ξέρετε, αδυνατώ, όταν αποκαλύπτεται -και το αποκάλυψε ο συνάδελφός μας, ο κ. Φάμελλος- ότι ο ίδιος ο Πρωθυπουργός συμμετείχε σε μία σύσκεψη, η οποία είχε τραγικά αποτελέσματα για την εξέλιξη της πανδημίας της Θεσσαλονίκης. Εκείνο που προτιμήθηκε, ήταν η μη λήψη μέτρων και η ανοχή για το εορταστικό τριήμερο, αν και, ήδη, τα επιδημιολογικά στοιχεία έδειχναν το, ακριβώς, αντίθετο. Αλλά είπαμε, εσάς σας νοιάζουν οι ιδιωτικοποιήσεις. Εσείς θέλετε να κάνετε την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας κάτι σαν το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοτηλεόρασης. Εκείνη την Ανεξάρτητη Αρχή, που δεν τολμούσε και δεν τολμούσατε να βάλετε «το δάκτυλο επί τον τύπον των ήλων», να βάλετε το «μαχαίρι στο κόκκαλο, για τις αδειοδοτήσεις των ιδιωτικών καναλιών. Βέβαια, καταλαβαίνουμε γιατί το κάνατε. Καταλαβαίνουμε γιατί σας έπιασε μετά η υστερία, κατά ενός προσώπου που βρίσκεται στην Αίθουσα, του Νίκου Παππά.

 Εσείς λοιπόν, έχετε φέρει στην πόλη μου «σκοτάδι». Και στη χώρα μου «σκοτάδι». Έχετε φέρει «σκοτάδι», γιατί ζω σε μία πόλη, που κανείς δεν βλέπει προοπτική και, κυρίως, οι γιατροί και νοσηλευτές. Δεν βλέπουν «φως», γιατί ο αρμόδιος Υπουργός Υγείας, σε παγκόσμια πρώτη, με άψογα γραφικά, μας περιγράφει το μέλλον του εμβολιασμού, «θυσιάζοντας» ως «μάγος» με τη γυάλινη σφαίρα, το παρόν. Μακάρι, το λέω μέσα από την καρδιά μου, αγαπητοί συνάδελφοι, να είχε δίκιο και να ήταν τόσο σοβαρός, όσο δημοφιλής είναι. Φοβάμαι, ότι συμβαίνει το αντίθετο. Η μόνη «σφαίρα», αγαπητοί συνάδελφοι, που υπάρχει στην πραγματικότητα, είναι αυτή που έφυγε χθες από το «περίστροφο» της Κυβέρνησης και «επιμολύνει» το «θανάσιμο τραύμα» στη δημόσια υγεία και το ΕΣΥ. Ιδιωτικές κλινικές, τώρα επίταξη, και σας μιλώ από τη Θεσσαλονίκη. Και το επαναλαμβάνω. Το 424 Στρατιωτικό Νοσοκομείο, ίσως, από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης, σχεδόν, ανενεργό για μία πόλη που ψάχνει ένα κρεβάτι με απελπισία. Κίνητρα να επιστρέψουν οι επικουρικοί γιατροί, που δεν άντεξαν και έφυγαν, γιατί με 950 ευρώ έπρεπε να δουλεύουν 15 ώρες την ημέρα, δίπλα στο «θανατικό». Δεν είναι οι γιατροί που εσείς ζητάτε να έρθουν με 3.000 ευρώ ή οι συνταξιούχοι των 65 και των 67 ετών. Είναι οι γιατροί που, είτε θέλετε, είτε δεν θέλετε, είτε σας αρέσει, είτε όχι, είναι αυτοί που «μάτωσαν» στην πρώτη φάση της πανδημίας και της αντιμετώπισης του κορονοϊού. Και ο Διευθυντής της ΜΕΘ του Παπανικολάου αμείβεται, για την ιστορία, με 1.900 ευρώ.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, με όλον τον σεβασμό, αν είστε στην Αίθουσα, και με την αποδοχή, ότι δεν πιστεύω ότι αυτά που λέτε και κάνετε, τα κάνετε με δόλο, έτσι θέλω να πιστεύω, τι έγινε, τελικά, με τον ιό που μόνο από τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν μεταδίδεται; Θα μας εξηγήσετε, γιατί υπάρχουν 75 επιβεβαιωμένα κρούσματα σήμερα στον ΟΑΣΘ; Γιατί νοσηλεύονται πέντε εργαζόμενοι και ο ένας στην εντατική; Γιατί 181 οδηγοί και συνεργαζόμενοι του ΟΑΣΘ έχουν μπει σε καραντίνα. Και μιλάμε για έναν Οργανισμό που στα λεωφορεία δεν υπάρχει αντισηπτικό και η τηλεργασία δεν ξεπερνάει το 10%.

Το ίδιο συμβαίνει και με το καθολικό πρόβλημα της, εξ αποστάσεως, παιδείας. Δεν μπαίνω καν στο θέμα της οικονομίας, για τους «αόρατους» μακροχρόνια άνεργους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι μόνο στο θέμα της οικονομίας. Μιλάτε έξι λεπτά. Βέβαια, για θέματα που επιλέξατε εσείς, όχι για θέματα νομοσχεδίου. Εγώ δεν σας διέκοψα, δεν ήθελα να μιλήσετε για λογοκρισία, σας αφήνω να πείτε ότι θέλετε, αλλά εν πάση περιπτώσει, σεβαστείτε τον χώρο και τους υπολοίπους συναδέλφους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Εξήγησα από την αρχή, ότι μιλώ για την ασφάλεια των πολιτών, που πραγματεύεται το νομοσχέδιο. Γι’ αυτό μιλώ, για την καθημερινότητα και το «θανατικό» που έχει «σκιάσει» τη χώρα. Και δεν μπαίνω στην οικονομία, όπως σας είπα. Δεν θα πω για τους 400.000 «αόρατους» μακροχρόνια ανέργους, για τους οποίους δεν προβλέπετε τίποτα, ούτε για τα σημερινά μέτρα στήριξης, που είναι μέτρα «εξαθλίωσης».

Θέλω να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας το εξής: Ένα άρθρο, το μόνο που μου έρχεται αυτή τη στιγμή στο μυαλό, είναι και πάλι αυτό που περιγράφεται στο Σύνταγμα, για την προστασία της ζωής και της αξιοπρέπειας του πολίτη. Η Κυβέρνηση, μέσω και αυτού του νομοσχεδίου, θέλει, πλήρως, την ιδιωτικοποίηση και των ελεγκτών και του ελέγχου των αεροπορικών συγκοινωνιών. Δηλαδή, ο ελεγχόμενος θα είναι και ελεγκτής. Πρόκειται για άλλη παγκόσμια πρωτοτυπία.

Ωστόσο η Κυβέρνηση, δια των Υπουργών της, οφείλει να απαντήσει σε ένα συγκεκριμένο ζήτημα. Πραγματικά, όταν το βράδυ κλείνετε τα μάτια σας, κύριοι της Κυβέρνησης, είστε καλά με τη συνείδησή σας; Είστε σίγουροι ότι προσφέρετε υπηρεσίες σε αυτή τη χώρα;

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ότι έχει να κάνει με το νομοσχέδιο, προφανώς, θα απαντήσει ο κύριος Υπουργός, δεν είναι αρμοδιότητα δική μου. Σε κάθε περίπτωση, όμως, το «μονοπώλιο» της ευαισθησίας δεν σας το χαρίζει κανείς. Ζούμε δύσκολες καταστάσεις, λαμβάνονται συνέχεια μέτρα. Εν πάση περιπτώσει, είναι καιρός να συνεννοηθούμε για τα αυτονόητα και να μην προσπαθούμε, με τοποθετήσεις σαν κι’ αυτή, αγαπητέ μου, κύριε Γιαννούλη, να μονοπωλήσουμε το ενδιαφέρον.

Καταλαβαίνουμε το πρόβλημα και τις δυσκολίες που έχει η Θεσσαλονίκη. Παρακολουθούμε όλοι τι γίνεται. Δεν είναι μόνο η Θεσσαλονίκη, είναι η Ελλάδα όλη. Παρακολουθούμε τι γίνεται στην Ευρώπη και σε όλον τον κόσμο και προσπαθούμε να κάνουμε ό,τι καλύτερο. Αυτό το καλύτερο, θα ήταν πολύ καλύτερα, να το κάναμε όλοι μαζί και να μην υπάρχουν αντιρρήσεις και ενστάσεις για τα αυτονόητα.

Τον λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Παρ’ ότι συμμερίζομαι την αγωνία του κ. Γιαννούλη και τα σοβαρά προβλήματα της Θεσσαλονίκης, θα αναφερθώ σε δυο ζητήματα, τα οποία είναι αρμοδιότητα της Επιτροπής και δική σας, αν και τα θέματα που έβαλε ο κ. Γιαννούλης, είναι πολύ σημαντικά για τη χώρα μας.

Το ένα θέμα, το οποίο θέλω να θέσω, κύριε Πρόεδρε, αφορά στη διαδικασία της νομοθέτησης και τη λειτουργία της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Προχθές, είχαμε Ολομέλεια και δεν μπορέσαμε να έχουμε σήμα, για να μπορέσουμε να μιλήσουμε στην Ολομέλεια. Σήμερα, με απουσία όλων των βουλευτών, συνεδριάζει η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Νομίζω, ότι πρέπει να ξεκαθαρίσουμε, ότι σε συνθήκες πανδημίας, όταν υπάρχει συνολικό lockdown στην κοινωνία και όταν δεν έχουμε βασικές λειτουργίες «ζωντανές», δεν μπορεί να συνεχίζεται η λειτουργία της Βουλής μέσα στην πανδημία.

Θα πρέπει, δηλαδή, η λειτουργία της Βουλής, να περιοριστεί στα θέματα που έχουν να κάνουν με την πανδημία, με την υποστήριξη της κοινωνίας, της δημόσιας υγείας. Όμως, δεν μπορεί να κάνει η Κυβέρνηση την κρίση ευκαιρία, για να νομοθετεί πλείστα ζητήματα, τα οποία, θεωρώ, ότι έρχονται σε αντίθεση με το δημόσιο συμφέρον, ενώ η κοινωνία αγωνιά και ανησυχεί. Η Κυβέρνηση, το μόνο που κάνει είναι να «κατεδαφίζει» και να «ξεπουλάει». Αυτό γίνεται με το σημερινό νομοσχέδιο. Δεν μπορούμε να μείνουμε αδιάφοροι, κύριε Πρόεδρε. Πρέπει να συμφωνήσουμε, ότι η Βουλή το διάστημα αυτό, θα ασχολείται με τα θέματα υγείας, με τα σχολεία, με την πρόληψη, με το πώς θα λειτουργήσουν τα μέσα μεταφοράς, αλλά όχι με το πώς θα ιδιωτικοποιούνται, για παράδειγμα, οι λειτουργίες, με το πώς θα μετατρέπεται ένας δημόσιος ανεξάρτητος φορέας σε νομικό πρόσωπο για να ιδιωτικοποιηθεί στη συνέχεια.

Το ίδιο, κύριε Πρόεδρε, δυστυχώς, διαπιστώνουμε και σε άλλους τομείς, όπως είναι ο τομέας της ενέργειας, όπου έχει ανακοινωθεί, ότι η Κυβέρνηση προχωρά στην ιδιωτικοποίηση όλων των δομών ενέργειας και, μάλιστα, σε ιδιωτικά μονοπώλια και βάζοντας νέα «χαράτσια», ακόμη και στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας. Το ίδιο γίνεται σήμερα με τα εργασιακά. Το ίδιο γίνεται με το Ταμείο Ανάκαμψης, το οποίο στα «κρυφά» προωθήθηκε στην Ε.Ε.. Αυτά που κάνει η Κυβέρνηση, δυστυχώς, δημιουργούν ανεπανόρθωτη ζημιά στην Ελλάδα και έτυχε στην πιο δύσκολη στιγμή της Μεταπολίτευσης, να έχουμε την πιο ακατάλληλη Κυβέρνηση.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, θεωρώ, ότι και αυτό το νομοσχέδιο είναι ένα υπόδειγμα και του αναχρονισμού, αλλά και της αδυναμίας της Κυβέρνησης. Θα έλεγα, ότι μάς φέρνει, σχεδόν, στις περιόδους της ΕΡΕ, με τον τρόπο που θέλετε να νομοθετήσετε, για το πώς διορίζονται διοικήσεις ανεξάρτητων αρχών και για το πώς προσλαμβάνεται προσωπικό.

Το νομοσχέδιο αυτό είναι αντιεπιστημονικό, δεν παρακολουθεί την τεχνολογία, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα ασφάλειας στις πτήσεις, περιορίζει τον έλεγχο της Πολιτείας και, απλά, βάζει «πλάτη» στις αεροπορικές εταιρείες. Σε ένα ζήτημα τόσο πολύ κρίσιμο, καταφέρνει να μειώσει τις δυνατότητες ενός φορέα που ασχολείται, από τα σχέδια προς απογειώσεων, μέχρι την εξυπηρέτηση των χρηστών και των πολιτών, από την εφαρμογή των ευρωπαϊκών κανονισμών αεροπλοΐας, μέχρι τον ανεφοδιασμό. Και όλα αυτά ελέγχονται από έναν «αθηνοκεντρικό», πλέον, φορέα, που δεν έχει επάρκεια στελέχωσης και δεν έχει και περιφερειακή διάσταση. Και ενώ ξέρουμε, ότι στη χώρα μας υπάρχουν πολλοί φορείς που έχουν επάρκεια με περιφερειακή διάσταση.

Για ποιον λόγο δημιουργείται, λοιπόν, ένας «αθηνοκεντρικός» φορέας; Ακολουθείτε το παράδειγμα του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, που κατήργησε όλους τους φορείς προστασίας περιβάλλοντος σε όλη την Ελλάδα και δημιούργησε έναν φορέα στην Αθήνα, όπου θα διοριστούν τα «γαλάζια» παιδιά του κ. Χατζηδάκη; Κάτι ανάλογο θα κάνει και ο κ. Καραμανλής; Γι’ αυτό αναφέρομαι στην εποχή της ΕΡΕ. Τα βήματα αυτά φαίνεται ότι ακολουθεί ο κ. Καραμανλής και, μάλιστα, με πολύ περίεργες εξαρτήσεις.

Η ανεξαρτησία της Αρχής αυτής, πλέον, αμφισβητείται. Υπάρχουν δεξιές λογικές, για το πώς τοποθετείται ο Διοικητής, για το πώς προσλαμβάνεται προσωπικό, για το ποια είναι τα κριτήρια, για το πώς παραβιάζεται το ΑΣΕΠ, για μεθοδεύσεις, ουσιαστικά, σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας της Αρχής αυτής. Παραβιάζεται ο δημοσιοϋπαλληλικός κώδικας και υπάρχουν «φωτογραφικές» ρυθμίσεις μέσα. Γι’ αυτό λέμε, ότι κάνετε την κρίση ευκαιρία, ενώ ο κόσμος αγωνιά για τη δημόσια υγεία. Και ενώ δεν έχουμε στελέχωση του Εθνικού Συστήματος Υγείας, κάνετε «φωτογραφικές ρυθμίσεις» για να τακτοποιήσετε κάποιους «κολλητούς σας;» Βέβαια, αυτό, σε έναν βαθμό, αντικατοπτρίζεται και στο ότι ο Υπουργός διορίζει τους πάντες, χωρίς να δίνει λογαριασμό σε κανέναν. Και αυτό, μάλιστα, παραβιάζοντας, ακόμη, και εισηγήσεις της Επιτροπής Επιλογής.

Εκτός από τον τομέα της ασφαλείας, υπάρχει και ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα το οποίο διαπιστώνουμε. Μέσα σε αυτό το επιτελικό «μπάχαλο» που δημιουργεί η Κυβέρνηση, υπάρχει μία αναδιάρθρωση, μία κατάργηση των δομών, έτσι ώστε η ασφάλεια να συνδυάζεται με το περιβάλλον. Δηλαδή, σήμερα, που το κλίμα και το περιβάλλον είναι το κεντρικό στοιχείο της πολιτικής όλων των φορέων στην ελληνική Πολιτική Αεροπορία, το περιβάλλον θα είναι στην ίδια Διεύθυνση με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες;

Νομίζω, ότι το νομοσχέδιο δεν είναι, απλά, αντιεπιστημονικό, αλλά είναι και αναχρονιστικό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καιεμείς ευχαριστούμε.Και πάλι θα πω, κ. Φάμελλε, επί της ουσίας, θα απαντήσει ο κ. Υπουργός. Όμως, για την αρχική σας τοποθέτηση, που είπατε για τη διαδικασία στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, πρέπει να σας θυμίσω, ότι στις 5 Οκτωβρίου του 2016, ημέρα Τετάρτη και ώρα 14:20, με την διαδικασία του κατεπείγοντος, ο αρμόδιος τότε Υπουργός, έφερε το νομοσχέδιο για τη «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις». Όταν ξέρουμε, τότε, πώς έγινε και ποια διαδικασία ακολουθήθηκε, σήμερα, που έχουμε τόση μεγάλη άνεση χρόνου, με τέσσερις συνεδριάσεις, πάλι να γκρινιάζουμε και να μεμψιμοιρούμε; Δεν το δέχομαι. Με συγχωρείτε, πραγματικά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Mε συγχωρείτε, πραγματικά, που θα μιλήσω σε αυτόν τον τόνο, αλλά δεν είναι καλή εικόνα και για εσάς να απαντάτε, επί της ουσίας, κάθε φορά που τοποθετείται ένας Βουλευτής της Αντιπολίτευσης.

Το νομοσχέδιο το 2016 ήρθε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, διότι υπήρχε η εκκρεμότητα της διαπραγμάτευσης και της δόσης των 2,8 δις.

Κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλέσω να τηρηθεί η διαδικασία. Πρέπει όλοι μας να κινηθούμε με ψυχραιμία και στο μέτρο της ευθύνης που απορρέει από τη γνώμη που εξέφρασε ο ελληνικός λαός για το ποιον ρολό πρέπει να παίζει ο καθένας μας. Είστε Πρόεδρος της Επιτροπής, και πρέπει να τηρείτε τη διαδικασία. Λυπάμαι που βρίσκομαι στη θέση να παρατηρήσω, ότι εδώ απαντάτε, επί της ουσίας, στους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, ως μη οφείλατε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να το διευκρινίσουμε, λοιπόν. Απάντησα στον κ. Γιαννούλη, διότι η συνολική του τοποθέτηση επί επτά λεπτά, χωρίς να τον διακόψω, ήταν εκτός θέματος γι’ αυτό που συζητάμε σήμερα. Σεβόμενος ότι έθεσε στο τραπέζι το πρόβλημα της Θεσσαλονίκης με τον κορονοϊό, είπα ότι αυτό δεν είναι «μονοπώλιο». Δεν είπα κάτι άλλο. Δεν τον «μάλωσα», γιατί το είπε. Όμως, δεν είναι «μονοπώλιο», η αγωνία για την επόμενη μέρα για όλη την Ελλάδα και, ιδιαίτερα, για τη Θεσσαλονίκη.

Το δεύτερο που θέλω να εξηγήσω. Θύμισα στον κ. Φάμελλο, επειδή ξεκίνησε με κριτική την τοποθέτησή του, τι έγινε στο παρελθόν. Δηλαδή, έλεος. Όταν σήμερα συνεδριάζουμε με τόση μεγάλη άνεση σε χρόνους, με τέσσερις συνεδριάσεις, το να μεμψιμοιρούμε και να γκρινιάζουμε δεν το θέλει και ο Θεός, να το πω έτσι. Αυτό θύμισα, τίποτα περισσότερο. Δεν παρεμβαίνω και προσπαθώ να μην παρεμβαίνω, κ. Παππά. Σέβομαι τον πολιτικό λόγο όλων των συναδέλφων, αλλά ας κρατήσουμε και μία στάση μεγαλύτερης ευθύνης και να θυμόμαστε και τι έγινε. Προσπαθώ, πράγματι, να το τηρήσω αυτό, όσο περισσότερο και όσο καλύτερα γίνεται. Το βλέπετε πια και έχετε δείγματα γραφής. Ολοκληρώθηκε, όμως αυτό, ας μην το συνεχίσουμε. Τον λόγο έχει η κ. Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Εγώ θα σας απαλλάξω από το καθήκον να μου απαντήσετε, γιατί θα περιοριστώ στο νομοσχέδιο, το οποίο περιμένω πάρα πολύ καιρό.

Κύριε Υπουργέ, εδώ και ενάμιση χρόνο, δεν ξέρω ειλικρινά πόσες φορές έχουμε συναντηθεί κοινοβουλευτικά και παίζουμε τους ίδιους ρόλους. Εγώ κάθε φορά ρωτάω που είναι, επιτέλους, η Α.Π.Α. και εσείς κάθε φορά επικεντρώνεστε στον ΣΥΡΙΖΑ και εξαγγέλλετε την λειτουργία αυτής της Ανεξάρτητης Αρχής. Στο ενδιάμεσο, συγκροτήσατε, φυσικά, άλλη μία Επιτροπή, με σκοπό την ίδρυση της Α.Π.Α., στην οποία αντί να συμμετέχει ο Διοικητής της Α.Π.Α., όπως προβλεπόταν, συμμετείχε ο Διοικητής της Υ.Π.Α. μόνο, αφού ο πρώτος δεν έχει, ακόμη, διοριστεί. Δηλαδή, ο εκπρόσωπος του ελεγχόμενου φορέα εξέφραζε άποψη, για το πώς θα λειτουργεί, από ποιους και από πόσους η Υπηρεσία που θα τον ελέγχει.

Τελικά, διορίστηκε και ο Διοικητής στην Α.Π.Α., ενώ η Αρχή παρέμενε «ακέφαλη» για μήνες και ας είχε ολοκληρωθεί η διαδικασία εκλογής Διοικητή από τον ΣΥΡΙΖΑ. Εσείς, για μία ακόμη φορά, επιλέξατε να ακυρώσετε ένα έργο της προηγούμενης Κυβέρνησης και προχωρήσατε. Σας έχω ξαναπεί, ότι αν δεν συμφωνούσατε, θα μπορούσατε σημειακά να διορθώσετε κάποια πράγματα. Ξέρετε πότε κερδίσατε τις εκλογές; Tον Ιούλιο του ΄19 και έχουμε Νοέμβριο του ΄20. Επιπλέον, προχωρήσατε σε νέα πρόσκληση για να επιλέξετε τελικά Διοικητή που δεν έχει αναγνωρίσει το πτυχίο του, γιατί, όπως είπατε, δεν του χρειάζεται στην επαγγελματική του πορεία.

Θέλω να κάνω και κάποιες μικρές παρατηρήσεις για τα όσα είπε ο Εισηγητής της Ν.Δ.. Ανέφερε, ότι ο ν. 4427 ήταν ατυχής στο επιεικέστερο. Τον ενημερώνω, λοιπόν, ότι εκπρόσωπος της EASA είχε συμφωνήσει σε αυτόν τον νόμο. Αντίθετα, το νομοσχέδιο που φέρνετε δεν είναι καθόλου στα πρότυπα των ευρωπαϊκών χωρών. Θα μου πείτε όλα αυτά ανήκουν στο παρελθόν. Τα έχουμε πει και τα έχουμε ξαναπεί, οπότε ας έρθουμε στο σήμερα.

Χρειαστήκατε, λοιπόν, 16 μήνες για να φέρετε αυτό το νομοσχέδιο και, μάλιστα, όχι μόνο εν μέσω πανδημίας, αλλά εν μέσω lockdown. Προφανώς, μόνο αυτός ο τρόπος υπάρχει για να περάσει, γιατί είμαι σίγουρη ότι ακόμη και οι Βουλευτές της Συμπολίτευσης -και ιδιαίτερα εκείνοι από τις Περιφέρειες με νησιά που έχουν αεροδρόμια- θα δυσκολευτούν πολύ να το ψηφίσουν. Κύριε Γκίκα, οι συμπολίτες σας στην Κέρκυρα συμφωνούν να κάνει κουμάντο η Fraport στο παραχωρημένο αεροδρόμιο της Κέρκυρας; Μιλάμε για τη σύσταση μιας Ανεξάρτητης Αρχής, για την οποία θα έπρεπε να έχει προηγηθεί ευρεία διαβούλευση με εκείνους που θα κληθούν να εφαρμόσουν τις επερχόμενες ρυθμίσεις. Κι, όμως, όλα έγιναν ερήμην των εργαζομένων και των συλλογικών τους οργάνων.

Δεν είναι τυχαίο, ότι όλοι έχουν τοποθετηθεί ενάντια στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Θα το ακούσουμε και στην ακρόαση των φορέων. Ακόμη και στη δημόσια διαβούλευση είχαμε συντριπτική πλειοψηφία πλήθος αρνητικών σχολίων. Η μοναδική θετική παρέμβαση για την «αποψίλωση» και υποβάθμιση που προβλέπουν οι ρυθμίσεις για την Α.Π.Α., προέρχεται από ποιους; Από τους ελεγχόμενους. Συγκεκριμένα, από τον ΣΕΤΕ και την Aegean. Δηλαδή, από τον κ. Βασιλάκη.

Ας μην ξεχάσουμε και τη Fraport. Σίγουρα, και εκείνη είναι, εξαιρετικά, ικανοποιημένοι. Έτσι και αλλιώς, η μόνη τους παρέμβαση στη διαβούλευση ήταν να ζητήσουν μείωση προστίμων, σαν να μην έφταναν όλες οι προηγούμενες ευνοϊκές ρυθμίσεις μέσα στην πανδημία. Σας έχω κάνει και σχετικές ερωτήσεις.

Έτσι, λοιπόν, έχουμε να κάνουμε με ένα νομοσχέδιο γεμάτο αντισυνταγματικότητες, πλήθος επιτροπών, υποεπιτροπών και συμβουλίων που αυξάνουν το Επιτελικό Κράτος, καθώς και με χαριστικές διατάξεις. Στο σύνολό του και σε σχέση με τον ν.4427/16 υποβαθμίζεται, ξεκάθαρα, η Α.Π.Α., μειώνεται ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων, μειώνεται το ποσοστό του επιστημονικού Π.Ε.. Με τον προηγούμενο νόμο ήταν 90%, καθώς είναι πολύ ιδιαίτερες οι υπηρεσίες που προσφέρουν στις αεροπορικές μεταφορές οι υπάλληλοι. Με αυτό το νομοσχέδιο πέφτει στο 68%. Ακόμη, μειώθηκε η χρηματοδότηση από τα τέλη αεροναυτιλίας, από το 20% στο 3%. Καταργούνται οι αεροπορικές αρχές, καταργείται η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, υποβαθμίζονται τα αδικήματα μείζονος σημασίας, όπως η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, αλλά και κάποια δεν υπάρχουν καθόλου, όπως είναι τα ΠΣΕΑ.

Θα έχουμε την ευκαιρία και στις επόμενες συνεδριάσεις να δούμε τα θέματα αναλυτικά. Ως γενικότερο σχόλιο θέλω να πω, ότι αν κάνεις δει, προσεκτικά, το νομοσχέδιο, κατανοεί πως πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου το οποίο δεν θα μπορέσει, πρακτικά, να λάβει «σάρκα και οστά». Και αυτό, διότι όχι μόνο δεν εξυπηρετεί το δημόσιο και εθνικό συμφέρον με την κατάργηση των αρχών στα παραχωρημένα αεροδρόμια, αλλά δημιουργείται και μία «αθηνοκεντρική» υπηρεσία που δεν θα μπορεί να εξυπηρετεί τους πολίτες που επιθυμούν να καταγγείλουν τις στρεβλώσεις στο χώρο των αερομεταφορών. Τα δικαιώματα των επιβατών είναι κατοχυρωμένα και είναι μία πάρα πολύ σοβαρή υπόθεση. Τα εξασφάλιζαν, μέχρι τώρα, οι κατά τόπους κρατικές αεροπορικές αρχές, που βεβαίωναν, σε σύντομο χρόνο, τις παραβάσεις σε βάρος του αερομεταφορέων, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή Οδηγία 261 και τις κείμενες αερολιμενικές διατάξεις. Με το νομοσχέδιό σας, ουσιαστικά, το Κράτος αρνείται τη συνδρομή του σε νόμιμο δικαίωμα αποζημίωσης του επιβάτη-καταναλωτή και παραβίαση κάθε έννοιας δικαίου.

Επίσης, δεν εξυπηρετεί ούτε και τους ίδιους τους εργαζόμενους, που δουλεύουν στην Α.Π.Α. και στην Υ.Π.Α.. Συγκεκριμένα, οι υπάλληλοι της Α.Π.Α. θα πρέπει να επιστρέψουν στην παλιά Υ.Π.Α. των παραχωρημένων αερολιμένων που διαχειρίζονται, πλέον, από την Fraport, και αναρωτιόμαστε, τι, ακριβώς, θα κάνουν. Οι δε υπάλληλοι της Υ.Π.Α., θα οδηγηθούν σε μελλοντική μετακίνηση με τη νέα ευέλικτη μορφή ΝΠΔΔ, που θα λάβει η Υ.Π.Α.; Είχαμε, βέβαια, και τις παρουσιάσεις των, εξ΄ αποστάσεως, πύργων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τους οποίους και θα αγοράσετε, όπως υποπτεύομαι, διότι έχω δει πολλά δημοσιεύματα τα οποία, μάλλον, παίζουν τον ρόλο του «λαγού».

 Τέλος, επιγραμματικά, η Α.Π.Α., μόνο ανεξάρτητη δεν θα είναι, αφού οι παρεμβάσεις ξεκίνησαν, ήδη, με το νομοσχέδιο, να προβλέπει αδικαιολόγητα μειωμένο αριθμό υπαλλήλων και «βολεύονται» και 25 «ημέτεροι». Δεν μπορώ να καταλάβω, μετά από τόσο εξειδικευμένο προσωπικό, πώς και με ποια κριτήρια θα επιλεγούν οι 25 «ημέτεροι». Να υποθέσω, βεβαίως, ότι δεν θα έχουν πτυχία. Αυτό είναι το στάνταρ.

 Επίσης, τα έσοδά της θα προέρχονται από την Υ.Π.Α.. Δηλαδή, όχι μόνο δεν θα έχει προϋπολογισμό δικό της, αλλά θα προέρχεται από τον φορέα που εποπτεύει.

 Με την κατάργηση των αεροπορικών αρχών, έχουμε αντίκτυπο στα δικαιώματα των επιβατών, αλλά αναιρείται και η οποιαδήποτε δυνατότητα καθημερινού ελέγχου εφαρμογής της αεροπορικής νομοθεσίας, θέτοντας, υπό αμφισβήτηση, την ασφάλεια των πτήσεων. Το χειρότερο, όμως, είναι ότι καθίσταται αδύνατη η εφαρμογή των Σχεδίων Εθνικής Άμυνας του ΚΥΣΕΑ, «ΓΕΡΑΝΙ», «Αλέξανδρος», κ.τ.λ.. Σε περίπτωση μετάπτωσης σε πολεμική σύγκρουση, -το απευχόμαστε- ποιος θα αναλάβει τη διαχείριση του αερολιμένα, αν όχι εξειδικευμένοι και εκπαιδευμένοι στα ΠΣΕΑ αερολιμενικοί υπάλληλοι;

Πλέον, αντί της Υ.Π.Α., όπως ίσχυε, η Υ.Π.Α. είναι αρμόδια για τη διαχείριση, κατανομή και πίστωση του Eurocontrol. Να μην το ξανασυζητήσουμε.

Στα δε προσόντα του Διοικητή, αναφέρεται ότι πρέπει να έχει εργασιακή εμπειρία, αλλά όχι στο αεροπορικό αντικείμενο. Είναι πολύ εξειδικευμένο το αντικείμενο. Πραγματικά, είναι πολύ εξειδικευμένο. Βεβαίως, του δίνετε υπερεξουσίες, να εισηγείται βαθμολογική και υπηρεσιακή εξέλιξη των υπαλλήλων, μισθολογικά καθεστώτα κ.τ.λ..

Τα μέλη του εκτελεστικού συμβουλίου -είναι πάρα πολύ σοβαρό και αυτό- θα επιλέγονται από τον ίδιο τον Υπουργό Μεταφορών, σε αντίθεση με τον ν. 4420 που προβλεπόταν «ανοιχτή» διαγωνιστική διαδικασία από ανεξάρτητη επιτροπή με μέλη του ΑΣΕΠ και επιστήμονες εγνωσμένου κύρους. Μιλάμε για αντισυνταγματική ρύθμιση, αφού με νόμο προσπαθείτε να σταματήσετε μία διαδικασία που βρίσκεται στο στάδιο της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας. Παρεμβαίνετε, ευθέως, στην ανεξαρτησία της Αρχής.

Επίσης, το ελεγχόμενο εκτελεστικό συμβούλιο θα αποφασίζει, ομόφωνα, με τις επιταγές του Υπουργού. Δεν είναι απορίας άξιο, ότι ενώ είχε συμφωνηθεί αμοιβαία επωφελής λύση μεταξύ FRAPORT και Πρωθυπουργού, δεν έχει έρθει, ακόμη, στη Βουλή; Μήπως, περιμένετε να συσταθεί πρώτα το -προσκείμενο σε εσάς- εκτελεστικό συμβούλιο και μετά να φέρετε εκτός σύμβασης την παραχώρηση χρηματοδότησης της FRAPORT ως απόφαση της Ανεξάρτητης Αρχής και όχι της Κυβέρνησης;

Εν πάση περιπτώσει, η προχειρότητα του νομοσχεδίου φαίνεται και από την αλλοίωση συγκεκριμένων ορισμών. Δηλαδή αυτό με τη Διεύθυνση Ασφάλειας από έκνομες ενέργειες -σκεφτείτε λίγο το αντικείμενο- που μετονομάζεται σε Διεύθυνση Αεροπορικής Προστασίας -ο όρος «προστασία» δεν είναι δόκιμος όρος και δεν υπάρχει πουθενά τέτοια Διεύθυνση στις αεροπορικές μεταφορές- για να συγχωνευτεί με τη Διεύθυνση Προστασίας Περιβάλλοντος, γιατί έχουν την κοινή λέξη «προστασία».

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα επανέλθω στις επόμενες συνεδριάσεις.

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

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ. Φοβάμαι ότι εκτός θέματος δεν είναι ο κ. Γιαννούλης, εκτός θέματος είμαστε εμείς ως Βουλή, όταν συζητάμε τόσο σοβαρά θέματα, κάτω από τέτοιες υγειονομικές συνθήκες, στα πλαίσια μιας πανδημικής κρίσης. Δικαιολογημένα κι εγώ, αν ήμουν Βουλευτής Θεσσαλονίκης, θα αφιέρωνα όχι μόνο την ομιλία μου στην Επιτροπή, αλλά και στην Ολομέλεια για τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν οι συμπολίτες μου.

Αυτό το νομοσχέδιο αυτό είναι πολύ σοβαρό, κύριε Πρόεδρε. Είναι πάρα πολύ σοβαρό, για να το περάσουμε έτσι, μέσα σε συνθήκες πανδημίας, ενώ θα μπορούσαμε να περιμένουμε δυο με τρεις μήνες, να το κουβεντιάσουμε σοβαρά στην Ολομέλεια της Βουλής, παρόντες όλοι, έτσι ώστε να δοθεί η ευκαιρία σε κάθε Βουλευτή να τοποθετηθεί. Μην ξεχνάμε, ότι όλοι οι Βουλευτές είναι σε περιοχές που λειτουργεί και ένα αεροδρόμιο. Έτσι κι’ εγώ από την Κέρκυρα.

Στο σημείο αυτό θέλω να αναφέρω κάτι που είπε η κυρία Πέρκα. Επισκέφτηκα τους εργαζόμενους στην Πολιτική Αεροπορία. Ό,τι είπαν στην κυρία Πέρκα, το είπαν και σε εμένα. Διαφωνούν πλήρως, καθέτως, πλαγίως, οριζοντίως με το σχέδιο νόμου. Αυτή είναι η πραγματική κατάσταση που αποτυπώνεται στο σύνολο των φορέων. Δεν νομοθετεί σωστά η Κυβέρνηση. Δεν υπήρξε η απαραίτητη διαβούλευση δια ζώσης, όπως αναφέρει και ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν έγινε δεκτή ούτε μία γραπτή πρόταση του συγκεκριμένου Συλλόγου, λες και γίνεται ένας διάλογος σε γραπτό επίπεδο μεταξύ «τυφλών». Εξ αντικειμένου, ακόμη και τα Κόμματα, δεν διαβουλευτήκαμε, όπως πρέπει, για να καταλήξουμε σε μία συγκεκριμένη πρόταση, ώστε να είναι επιστημονικά τεκμηριωμένη και πολιτικά σοφή.

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας είναι δημιούργημα του ΣΥΡΙΖΑ. Ο κ. Γκίκας, μάλιστα, με ειρωνικό τρόπο είπε, ότι ήταν ανύπαρκτη. Δηλαδή, ακολουθεί αυτή την αρχή της Αγίας Γραφής ότι είπε ο Θεός «γεννηθήτω το φως» και «εγένετο φως». Μόλις ανέλαβε την Κυβέρνηση, ο κ. Μητσοτάκης, αρχίζουμε από την αρχή. Δεν υπήρχε τίποτα στο παρελθόν. Δεν υπήρχε πολιτική ζωή, δεν υπήρχε ο νόμος 4427/2016, δεν υπήρχαν υπουργικές αποφάσεις, δεν υπήρχε τίποτα. Μόνο τώρα υπάρχει.

Οι παρατηρήσεις μου, κύριε Πρόεδρε, θα εστιαστούν, σε αυτή την πρώτη τοποθέτησή μου, στο τμήμα του νομοσχεδίου που αφορά στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Πρέπει, εξ υπαρχής, να πω ότι έχουν πολύ μεγάλη αγωνία οι υπάλληλοι και έχουν επιδείξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το νομοσχέδιο αυτό. Συζήτησα, όπως είπα προηγουμένως, μαζί τους. Είναι κάθετα αντίθετοι και θα αναφερθώ συγκεκριμένα σε ένα βασικό «πυλώνα» αυτού του νομοσχεδίου.

Αυτός ο «πυλώνας» περιγράφεται στο άρθρο 58, και αφορά στη μετατροπή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, από μία δημόσια υπηρεσία, που μέχρι τώρα ήταν στον στενό «πυρήνα» του Κράτους, σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Οι πάντες, είτε από πολιτική διαίσθηση, είτε έχουν πολιτική πληροφόρηση, μέσα από τους «κόλπους» της Κυβέρνησης καταλήγουν στο συμπέρασμα, ότι η ρύθμιση αυτή έχει έναν και μόνο σκοπό, την ιδιωτικοποίηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Με απλά λόγια, η Κυβέρνηση θέλει στη θέση μίας Ανεξάρτητης Κανονιστικής και Εποπτικής Αρχής να δημιουργήσει έναν «αθηνοκεντρικό» φορέα -το είπαν και οι συνάδελφοί μου προηγουμένως- που μόνο εποπτεία δεν θα ασκεί, αφού θα είναι, εντελώς, αδύνατον να εποπτεύονται, εξ αποστάσεως, 41 αεροδρόμια, 72 αδειοδοτημένα ελικοδρόμια, 41 αδειοδοτημένα πεδία προσγείωσης και 3 αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, ο αριθμός των οποίων αναμένεται να αυξηθεί στην επόμενη πενταετία.

Δίνω, λοιπόν, ιδιαίτερη έμφαση στην πανθομολογούμενη μελλοντική ιδιωτικοποίηση για να επισημάνω τη μέγιστη συνεισφορά του ελέγχου του εθνικού εναέριου χώρου από την Υ.Π.Α. στην εθνική ασφάλεια. Μιλάω από την Κέρκυρα τώρα και θα εξηγήσω γιατί το λέω αυτό. Δεν γνωρίζει ο κύριος Υπουργός την καθημερινή και στενή συνεργασία μεταξύ των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της Υ.Π.Α. και της Πολεμικής Αεροπορίας για την ταυτοποίηση κάθε πτήσης στον ελληνικό εναέριο χώρο στο FIR Αθηνών, παραδείγματος χάρη; Θυμηθείτε τι έγινε με το αεροσκάφος που μετέφερε, πρόσφατα, τον κ. Δένδια, τον Υπουργό Εξωτερικών από το Ιράκ προς την Ελλάδα και την εμπλοκή που υπήρξε με την Τουρκία.

Η Ελλάδα, δυστυχώς, δεν είναι Βέλγιο, δεν είναι Ολλανδία, με γείτονες που αλληλοβοηθούνται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Η Ελλάδα προσφέρει εικόνα ραντάρ σε Αλβανία και Βόρεια Μακεδονία, χωρίς αντίστοιχο αντάλλαγμα. Τα ραντάρ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας δίνουν εικόνα και στην Πολεμική Αεροπορία. Τα παραπάνω δεν θα ισχύσουν σε μία ιδιωτικοποιημένη Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Η Υ.Π.Α. υπηρετεί εθνικά συμφέροντα και εθνική πολιτική. Έχουν, λοιπόν, δίκιο όλοι όσοι εργάζονται στην υπηρεσία αυτή.

Σε έγγραφο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας αναφέρεται -το έχω μπροστά μου, αλλά δεν μπορώ να το καταθέσω, γιατί τοποθετούμαι από την Κέρκυρα- στην τελευταία σελίδα, ότι «η αποτύπωση της διεθνούς κατάστασης που διέπει τους παρόχους αεροναυτιλίας», «στην Ελλάδα η Υ.Π.Α. και φυσικά η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία ως πιστοποιημένος πάροχος μετεωρολογικών δεδομένων αεροναυτιλίας», «πρέπει να παραμένουν κάτω από κρατικό έλεγχο». Αυτό θεωρεί και αυτό λέει η ICAO. Δεν το λέω εγώ.

Θέλω, επίσης, στα πλαίσια της πρώτης αυτής παρέμβασης, να προσθέσω ότι τα έσοδα που προκύπτουν από το Eurocontrol αποδίδονται, δήθεν, αποκλειστικά, στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τα λειτουργικά έξοδα, για τις επενδύσεις στα νέα συστήματα. Για δείτε ποια είναι η κατάσταση στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Για ελάτε να δείτε, όπως είδα εγώ προχθές στο Αεροδρόμιο της Κέρκυρας, ποια είναι η κατάντια των μηχανημάτων. Γελάνε οι γύρω-γύρω από εμάς χώρες για το ποια είναι η κατάσταση. Και τα χρήματα αυτά, θυμάστε την Εταιρεία «ΑΙΟΛΟΣ;» Θυμάστε τα 350 εκατομμύρια; Τα θυμάστε, φαντάζομαι.

Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, ποια είναι η κατάσταση, γι’ αυτό δίνω, ιδιαιτέρως, μεγάλη βαρύτητα και σοβαρότητα στη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου, που είναι πάρα πολύ σοβαρό. Υπ’ αυτή την έννοια, θεωρώ ότι η νομοθέτηση, όπως γίνεται, κάτω από συνθήκες πανδημικής κρίσης, δεν είναι αυτή που θα ήθελα. Δεν είναι αυτή που θέλει το Κόμμα μου. Δεν είναι αυτή που θέλει η ελληνική κοινωνία.

Με αυτά τα λίγα λόγια, επιφυλάσσομαι να τοποθετηθώ και στην 3η συνεδρίαση, επί των άρθρων αλλά και στη β΄ ανάγνωση . Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Αυλωνίτη. Όλοι θα θέλαμε να είναι καλύτερες οι συνθήκες, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία.

Κύριε Γιαννούλη, παρακαλώ για ένα λεπτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε. Γνωρίζετε ότι σας γνωρίζω πάρα πολλά χρόνια και σας σέβομαι. Με ψέξατε, όμως, ότι προσπαθώ να μονοπωλήσω το ενδιαφέρον και την ευαισθησία πάνω στα θέματα υγείας. Το αντίθετο, κύριε Πρόεδρε. Εγώ καταλαβαίνω την αγωνία σας και ίσως και την ανασφάλειά σας, ότι ο αρμόδιος Υπουργός δεν μπορεί να εκπροσωπήσει, με επάρκεια, τα κυβερνητικά επιχειρήματα, γι’ αυτό και σπεύσατε, ίσως, να υπερασπιστείτε την Κυβέρνηση, ως μη οφείλατε.

Εγώ, όμως, κύριε Πρόεδρε, το μόνο «μονοπώλιο» που βλέπω είναι, ότι η Κυβέρνηση προσπαθεί να υπάρχει μία συσκότιση απόλυτη σε αυτή τη χώρα, πρωτοφανής και ετεροβαρής, απέναντι στις αντίθετες φωνές, με μονολόγους και «παρελάσεις» Υπουργών καθημερινά από όλα τα συστημικά ή μη μέσα ενημέρωσης, με το απαραίτητο «χαρτζιλίκι» του κ. Πέτσα.

Θέλω να πω κάτι τελευταίο. Ήμουν στον «πυρήνα» της «καρδιάς» του νομοσχεδίου και το θεωρώ προσωπική αιχμή αυτό απέναντί μου. Ήμουνα στην «καρδιά» και στον «πυρήνα» του νομοσχεδίου, γιατί αφορά στην ασφάλεια των πολιτών, την οποία σε ότι αφορά στο ΕΣΥ η Κυβέρνηση θέλει να τη δώσει στους κλινικάρχες, σε ό,τι αφορά στην παιδεία και την ασφάλεια και την αξιοπρέπεια των παιδιών μας στους σχολάρχες και ότι αφορά στην ασφάλεια των πτήσεων να την παραχωρήσει, ως αποκλειστικό προνόμιο, στη FRAPORT.

Αυτό συζητάμε σε αυτό το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

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

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Δύο συνάδελφοι είπαν το όνομά μου και απόρησαν γιατί εξεφράσθην με τρόπο ειρωνικό για τον προηγούμενο νόμο. Εγώ θα τους πω το εξής απλό. Ο νόμος ψηφίστηκε το 2016 και δεν εφαρμόστηκε. Δύο χρόνια μετά βγήκαν τα εφαρμοστικά διατάγματα, το 2018. Εμείς παραλάβαμε την εξουσία το 2019 και δεν είχε εφαρμοστεί. Ούτε Α.Π.Α. υπήρχε, ούτε είχαν μεταφερθεί οι αρμοδιότητες της Υ.Π.Α., όπως προέβλεπε ο νόμος. Άρα τις πταίει; Πάλι η Νέα Δημοκρατία πταίει; Και βεβαίως «εγενηθήτο το φως».

**ΘΕΠΙΣΤΗ ΠΕΡΚΑ:** Τώρα έχουμε 2020.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Απαντώ, λοιπόν, αν και θα τα πει καλύτερα ο Υπουργός, ότι από την ημέρα που ανέλαβε αυτή η Κυβέρνηση, σε συνεργασία με την EASA, με τον ICAO, εργαστήκαμε, ώστε να βγει αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο ήταν η προσφορότερη δυνατή επιλογή για να δημιουργηθεί η Α.Π.Α., σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις. Δεν θέλω να πω τίποτε άλλο.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά, ακούγοντας τους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, απορώ. Δεν αισθάνεστε την ντροπή, ότι οι άλλοι ξέρουν, ότι ψεύδεστε; Πραγματικά, βλέπετε το «μαύρο», το κάνετε «άσπρο», έχετε μία επιστροφή στον ανισόρροπο «ακτιβισμό» της πρώτης περιόδου. Νομίζω ότι αυτό σας εκθέτει ανεπανόρθωτα, ειδικά σε αυτό το νομοσχέδιο.

Ψεύδος νούμερο 1, γιατί μιλήσατε και για εθνικά θέματα. Ποιος σας είπε ότι το FIR φεύγει από τον έλεγχο της Υ.Π.Α.; Δεν ντρέπεστε να παίζετε με εθνικά θέματα; Διαβάστε το νομοσχέδιο καλύτερα. Εάν δεν μπορείτε βάλτε τους συνεργάτες σας να το διαβάσουν, αλλά εδώ δεν μπορεί να ακούγονται τέτοια πράγματα, τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Υπήρχε ένα κενό. Αυτό το νομοσχέδιο είναι προϊόν μιας πολύμηνης απαιτητικής εργασίας και έρχεται να καλύψει ένα κενό που δημιουργήθηκε, όπως παραδέχθηκε ο Εισηγητής σας, εδώ και τρία χρόνια. Τι κάνατε; Το είπε ο κ. Παππάς, ευθαρσώς. Εμείς λέει τότε ήμασταν σε διαπραγμάτευση και τι κάναμε; Ψηφίσαμε τον διαχωρισμό Υ.Π.Α. και Α.Π.Α., κοροϊδέψαμε τους θεσμούς -συγχαρητήρια, η πρώτη φορά είναι που ο ΣΥΡΙΖΑ κοροϊδεύει τον κόσμο - και δεν εφαρμόσαμε ποτέ το νομοσχέδιο.

Τι συνέπειες, λοιπόν, είχε αυτό; Ας δούμε τι συνέπειες είχε αυτό ο «εξυπνακισμός» του ΣΥΡΙΖΑ. Ψηφίζει τον νόμο και δεν τον εφαρμόζει. Τα είπε, άλλωστε και ο κ. Γκίκας και είναι και γνωστά. Στη συνέχεια, βγάζει δύο προεδρικά διατάγματα, τα οποία δεν έχουν καμία αξία, επί της ουσίας.

Ερχόμαστε εμείς τον Ιούλιο του 2019 και παραλαμβάνουμε μία Υ.Π.Α. να λειτουργεί με διαφορετικό νομοθετικό πλαίσιο από αυτό του 2016. Το γεγονός της μη υλοποίησης ενός θεσμικού πλαισίου, που έχει ψηφιστεί, θεωρητικά, το 2016, αλλά δεν έχει εφαρμοστεί ο νόμος, οδήγησε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, την EASA -εσείς που κόπτεστε για την ασφάλεια- να πει τότε «θα υποβιβάσω τη χώρα σας για λόγους ασφαλείας, θα υποβιβάσω τα αεροδρόμια, γιατί δεν έχετε κάνει τον διαχωρισμό μεταξύ του παρόχου υπηρεσίας που είναι η Υ.Π.Α. και του ρυθμιστή που είναι η ΑΠΑ.

Μιλάτε εσείς για ιδιωτικοποίηση; Μα καλά μάς κοροϊδεύετε; Μιλάτε εσείς για άγονες γραμμές; Τις παραλάβετε 40 εκατομμύρια, τις πήγατε 9 εκατ., δηλαδή, μείωση 75%. Αυτοί είστε, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ. Πολιτικό ψεύδος, από το πρωί μέχρι το βράδυ.

Τις άγονες γραμμές, λοιπόν, τις πήγατε στα 9 εκατομμύρια, εσείς που κόπτεστε, ότι έχετε αφήσει τις εκλογικές περιφέρειες, χωρίς αεροπορικές συνδέσεις. Ο υποβιβασμός της Ελλάδος ήταν μία πραγματικότητα για λόγους ασφαλείας. Τι κάναμε εμείς, λοιπόν; Ήρθαμε σε επαφή με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, επαναδραστηριοποιήσαμε το MOU, το οποίο είχε υπογράψει και σωστά η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου, αλλά ποτέ δεν είχε υλοποιήσει και στην ουσία, ξεκινήσαμε τη διαδικασία μέχρι το τέλος του χρόνου και είμαστε συνεπείς με το χρονοδιάγραμμά μας να ψηφίσουμε αυτό το διαχωρισμό.

Για την επιλογή του Διοικητή της Α.Π.Α. ακούστηκαν απίστευτα πράγματα. Να ξεκαθαρίσουμε, λοιπόν, ότι εφαρμόστηκε ένα επιτυχές μοντέλο, που χρησιμοποιήθηκε και για την Υ.Π.Α.. Εξέταση, δηλαδή, των αιτήσεων και των υποψηφίων από πενταμελή επιτροπή που την αποτελούσαν, ένας Σύμβουλος του ΑΣΕΠ, που ορίστηκε ως Πρόεδρος, ένας Καθηγητής του Ευρωπαϊκού Δικαίου, ένας εκπρόσωπος της EASA, ένας Νομικός Σύμβουλος του Κράτους και ένας εκπρόσωπός του Eurocontrol.

Εσείς σε αντίθεση, τι πήγατε να κάνετε, αγαπητοί κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ; Εσείς είχατε κάνει «φωτογραφική» διάταξη για να βάλετε τον κ. Λιτζεράκο Διοικητή της Α.Π.Α. και μιλάτε για διαδικασίες διαφανείς; Μα, δεν ντρεπόμαστε καθόλου σε αυτή την Αίθουσα; Δεν μπορούμε να λέμε τα πράγματα όπως είναι; Πήγατε να βάλετε από το «παράθυρο», τρεις μήνες πριν «πέσετε», Διοικητή της Α.Π.Α., τον κ. Λιτζεράκο. Αυτό πήγατε να κάνετε και ήρθαμε εμείς και το διορθώσαμε, διότι θα γινόμασταν ρεζίλι, διεθνώς, με φωτογραφικές διατάξεις. Λοιπόν, υπάρχει και ένα τέλος στο ψεύδος και στην πολιτική εξαπάτηση. Θα πάρετε τις απαντήσεις σας, γιατί ακούστηκαν πράγματα, τα οποία δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

Δυο λόγια τώρα γι’ αυτό που είχε κάνει η προηγούμενη Κυβέρνηση.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: (ομιλεί μη ακουόμενος)**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν διέκοψα κανέναν, κύριε Πρόεδρε. Αυτός ο πολιτικός χουλιγκανισμός, που έχετε μάθει στα αμφιθέατρα σας, κύριε Γιαννούλη. Εδώ είναι Κοινοβούλιο, μπορεί να μην σας αρέσει ο τρόπος που γίνεται ο δημοκρατικός διάλογος, αλλά τι να κάνουμε τώρα;

Θα έχουμε πολύ χρόνο να ακούσουμε τους φορείς, θα έχουμε πολλές συνεδριάσεις Ακόμη, για να αποκαλυφθεί η πολιτική σας απάτη. Στην ουσία, μιλάτε για ιδιωτικοποίηση, όταν το δικό σας νομοσχέδιο έκανε και αυτό, αυτόν το διαχωρισμό, ακριβώς, τον ίδιο. Και μιλάτε για ιδιωτικοποίηση, εσείς που δώσατε όλη τη δημόσια περιουσία στο Υπερταμείο; Μα καλά, που ζούμε; Μνήμη «χρυσόψαρου» έχουμε σε αυτή την Αίθουσα; Μιλάτε εσείς για την ευαισθησία, που κόψατε τις άγονες γραμμές στο 75%;

Έρχεστε, λοιπόν, και λέτε, θα κάνουμε μία Α.Π.Α. με 487 άτομα προσωπικό και απαντώ στις αιτιάσεις και στα ερωτήματα τα εύλογα που τέθηκαν από άλλες πλευρές της Αίθουσας, γιατί μειώνουμε τα 487 άτομα. Εμείς θεωρούμε, ότι ένας αριθμός 172 οργανικών θέσεων είναι αρκετός, γιατί πρωταρχικός στόχος δεν είναι να «βολέψουμε» τους φίλους μας και τους «ημετέρους», όπως κάνετε στη διάταξη με τα 472 άτομα που προσπαθήσατε να εξυπηρετήσετε «μικροκομματικά» οφέλη.

Έρχεστε μερικοί εδώ και μας μεταφέρετε, λέξη προς λέξη, αυτά που σας λένε οι συνδικαλιστικοί σας φορείς και φίλοι στην Υ.Π.Α.. Αυτά μάς λέτε. Δεν ενδιαφερθήκατε ποτέ, ούτε για το καλό της Α.Π.Α., ούτε για το καλό της Υ.Π.Α.. Απλά, είχατε δημιουργήσει μία «υδροκέφαλη» αρχή με «δαιδαλώδες» οργανόγραμμα, η οποία ποτέ δεν μπορούσε να λειτουργήσει και, στην ουσία, ποτέ δεν λειτούργησε. Ακούστε τι προβλέπατε. Εξήντα πέντε τμήματα και δύο αυτοτελή γραφεία, απλά και μόνο, για να δημιουργήσετε αχρείαστες θέσεις εργασίας.

Εμείς, λοιπόν, θεωρούμε, ότι με αυτό τον τρόπο η Α.Π.Α. θα μπορέσει να λειτουργήσει, προκειμένου να διευκολυνθεί η προαγωγή της εθνικής στρατηγικής στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας, η ανάπτυξη της αγοράς των αερομεταφορών, μέσω ενός σαφούς και ξεκάθαρου πλαισίου κανόνων, όπως, γίνεται σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, η εναρμόνιση της εθνικής έννομης τάξης προς την ευρωπαϊκή νομοθεσία, η μετάβαση σε μία ευέλικτη κεντρική δομή, που θα επιτρέψει αποτελεσματική χρήση πόρων, η θέσπιση ενός ολοκληρωμένου επιχειρησιακού θεσμικού πλαισίου, η μείωση των δαπανών του Κράτους και ο εξορθολογισμός των δαπανών του Κράτους.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι η Ελλάδα πρέπει να υπακούει τους κανόνες της ευρωπαϊκής πρακτικής και αγοράς. Εσείς, με το «πιστόλι στον κρόταφο», το 2016 ψηφίσατε ένα νομοσχέδιο που ήταν σωστό στη «σύλληψή» του, αλλά ήταν ανεφάρμοστο. Ήταν ένα «γονατογράφημα», εξ’ ου και ποτέ, μα ποτέ, αυτό το νομοσχέδιο δεν εφαρμόστηκε. Ήρθαν η EASA, o ICAO, η DG MOVE και όλοι οι ευρωπαϊκοί θεσμοί το καλοκαίρι του 2019, που θυμάστε ότι παραλάβαμε μία Υ.Π.Α., που η μία καθυστέρηση γινόταν μετά την άλλη, γιατί δεν είχε προβλέψει τότε η προηγούμενη Διοίκηση της Υ.Π.Α. να μεταφέρει τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας εκεί που χρειάζονταν και είχαμε καθυστερήσεις απαράδεκτες για μία χώρα που το 85% των επισκεπτών χρησιμοποιούν τις αερομεταφορές, και είδε ποια κατάσταση επικρατούσε.

Για να κλείσει, λοιπόν, αυτό το «παραμύθι» για τα θέματα της ασφάλειας, εμείς ισχυριζόμαστε -και θα το αποδείξουμε αυτό καθ΄ όλη τη διάρκεια της συζήτησης- ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι, πραγματικά, μία μεταρρύθμιση και μία αλλαγή προς τη σωστή κατεύθυνση. Για πρώτη φορά, ελέγχουμε τις επιδόσεις των παρόχων, όπως γίνεται παντού.

Σε ότι αφορά στις καθυστερήσεις, θα βελτιωθούν τα πράγματα ουσιαστικά. Ελέγχουμε, δηλαδή, τις επιδόσεις της αεροναυτιλίας. Βελτιώνουμε το θέμα του safety, της ασφάλειας. Σας θυμίζω και επαναλαμβάνω ότι ένας από τους λόγους που ήθελε να υποβιβάσει την Ελλάδα η EASA, ήταν ζητήματα ασφαλείας, επειδή δεν είχε γίνει ο διαχωρισμός. Αυτό είναι ξεκάθαρο. Δεν το λέει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Αυτό το λένε τα ίδια τα ευρωπαϊκά όργανα.

Σε σχέση με τα περιβαλλοντικά. Στο νομοσχέδιο αυτό υπάρχει και μία «πράσινη», διάσταση, διότι ελέγχουμε, πλέον, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις όλων των φορέων αεροναυτιλίας, πράγμα το οποίο σήμερα, επί της ουσίας, δεν γίνεται.

Και κάτι τελευταίο, κύριε Πρόεδρε. Επειδή οι αερομεταφορές, όπως είπα και πριν, είναι η κύρια πύλη εισόδου τουρισμού για την Ελλάδα, το γεγονός ότι πρέπει να υπάρχει ένας διαχωρισμός και τα αεροδρόμιά μας να είναι ασφαλή και αυτό να το γνωρίζει η διεθνής κοινότητα, κάνουν πολύ απαιτητική τη στάση μας για να διαχωρίσουμε τον πάροχο από αυτόν ο οποίος είναι ρυθμιστής.

Θα κλείσω λέγοντας, ότι εγώ καταλαβαίνω ότι υπάρχουν αρκετές αντιδράσεις από τους συνδικαλιστικούς φορείς στην Υ.Π.Α. και είναι λογικό αυτό, διότι κάθε μεγάλη αλλαγή φέρνει αντιδράσεις. Η στασιμότητα, όμως, είναι κακός σύμβουλος. Ή θα εξυπηρετήσουμε μία μικρή ομάδα ανθρώπων, τους οποίους, μάλιστα, δεν τους ενοχλούμε, απλούστατα δεν μπορούσαμε να μεταφέρουμε όλους τους αερολιμενικούς στην Α.Π.Α., ούτε μπορούσαμε να κάνουμε την Α.Π.Α. σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας, ή θα κάνουμε αυτό που πρέπει. Αυτή τη στιγμή, διασφαλίζονται, απόλυτα, τα εργασιακά τους δικαιώματα. Δεν θα υπάρχουν μισθολογικές διαφορές.

Επομένως, θεωρώ -και θα το αποδείξουμε αυτό και κατά τη διάρκεια της συζήτησης στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής- ότι, στην ουσία, δεν κινδυνεύουν άνθρωποι που εργάζονται στην Υ.Π.Α.. Αυτή είναι μία πραγματικότητα, την οποία πρέπει να πούμε. Εμείς, όμως, είμαστε υποχρεωμένοι να μην βλέπουμε τα συμφέροντα των λίγων που εργάζονται στην Α.Π.Α.. Είναι υποχρέωσή μας να τους εξυπηρετήσουμε στον βαθμό που μπορούμε, αλλά πρέπει να δούμε τη συνολική εικόνα και να καταλάβουμε ότι, αν αυτός ο διαχωρισμός δεν ψηφιστεί και δεν γίνει νόμος του Κράτους και δεν εφαρμοστεί, θα κινδυνεύσει η Ελλάδα να υποβιβαστεί με ανυπολόγιστες συνέπειες για τον τουρισμό της χώρας και για το Α.Ε.Π. της περιοχής. Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

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

Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Να πω μόνο μία κουβέντα για να τη λάβει υπόψη του ο κ. Υπουργός και να μας απαντήσει.

Οι άγονες γραμμές αυξήθηκαν με την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό που μειώθηκε ήταν η επιδότηση και αυτό ήταν μεγάλη μας επιτυχία. Από 40 εκατ., λοιπόν, πήγαμε στα 9 εκατ., αλλά αυξήθηκαν οι άγονες γραμμές. Δείτε το λίγο γιατί θα τα ξαναπούμε.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας πω ένα παράδειγμα. Κυρία Πέρκα, πραγματικά, σας σέβομαι, αλλά πώς είναι δυνατόν να αυξήθηκαν; Τα μαθηματικά σας, πραγματικά, με εντυπωσιάζουν. Όταν σας λέω, ότι από τα 40 εκατομμύρια έχουν πάει στα 9, αυτή τη μείωση εσείς τη λέτε αύξηση;

Πραγματικά, πρέπει να πάρετε Νόμπελ Οικονομικών και επειδή βλέπω, ότι ο ΣΥΡΙΖΑ έχει και μία ευαισθησία για τα εθνικά θέματα, τώρα τελευταία, κύριε Πρόεδρε, θα αναφέρω ένα παράδειγμα. Το Καστελόριζο, από το 2001 μέχρι το 2016, είχε τέσσερα δρομολόγια την εβδομάδα τη χειμερινή περίοδο και επτά τη θερινή. Επί ΣΥΡΙΖΑ, μειώθηκαν σε τρία για τη χειμερινή και έξι για τη θερινή. Αυτή είναι η πραγματικότητα, λοιπόν, και στα νούμερα και στις πτήσεις και στα χρήματα.

Επομένως, το πολιτικό ψεύδος πρέπει και παίρνει την απάντησή του.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αφού σας ευχαριστήσω όλες και όλους για τη συμμετοχή στη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου επεξεργαζόμαστε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», να ολοκληρώσουμε τη συνεδρίασή μας, επί της αρχής, σε αυτό το σημείο.

Θα συνεχίσουμε τη Δευτέρα στις 10.00΄ με την ακρόαση των φορέων και την ίδια ημέρα στη 13.00΄ με τη συζήτηση, επί των άρθρων. Την Τρίτη στις 11.00΄ θα έχουμε τη β΄ ανάγνωση, με στόχο, όπως ξέρω, την Πέμπτη το νομοσχέδιο να εισαχθεί στην Ολομέλεια.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

 Τέλος και περί ώρα 19.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**