**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, 23 Νοεμβρίου 2020, ημέρα Δευτέρα και ώρα 14.30΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γιάννης 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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσώτης Χρήστος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής όπου επεξεργαζόμαστε το νομοσχέδιο 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», κατά την οποία θα έχουμε τοποθετήσεις, επί των άρθρων, του νομοσχεδίου.

Πριν προχωρήσουμε στις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών, θα περάσουμε στην, επί της αρχής, ψήφιση του σχεδίου νόμου.

Ο κ. Γκίκας, από τη Νέα Δημοκρατία;

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπερψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Παππάς;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ψηφίζουμε κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Γκόκας;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Συντυχάκης;

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, εμείς θα ζητήσουμε την απόσυρση του σχεδίου νόμου και θα εξηγήσουμε τον λόγο στην τοποθέτησή μας. Προφανώς, καταψηφίζουμε, επί της αρχής, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Αβδελάς;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ (Ελληνική Λύση):** Επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Αρσένης;

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Είναι ένα νομοσχέδιο που πρέπει να αποσυρθεί και προφανώς, το καταψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, το συζητούμενο 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», ψηφίζεται, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Προχωράμε στη συζήτηση των άρθρων, δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας. Τον λόγο έχει ο κ. Γκίκας.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι, ακούσαμε πάρα πολλά σήμερα στην πρωινή συνεδρίαση με τους φορείς που κράτησε 4-5 ώρες. Θα τοποθετηθούμε γι’ αυτά τα θέματα και αύριο. Τώρα θα περιοριστώ στην παρουσίαση ορισμένων ζητημάτων, επί των άρθρων.

Κατ’ αρχάς, να πούμε ότι το νομοσχέδιο έχει 76 άρθρα που είναι κατανεμημένα σε τρία μέρη. Στο Α΄ Μέρος, που αφορά στη σύσταση της Α.Π.Α., Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, είναι 51 άρθρα. Στο Β΄ Μέρος, που αφορά στη ρύθμιση ζητημάτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι 21 άρθρα και στο Γ΄ Μέρος, είναι τέσσερα άρθρα, αλλά τα δύο άρθρα, αφορούν διατάξεις του Υπουργείου.

Στο Α΄ Μέρος, όπως φαίνεται και στο άρθρο 2, σκοπός του σχεδίου νόμου είναι η άμεση υλοποίηση του επιβαλλόμενου διαχωρισμού της αρμοδιότητας της κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Διαμορφώνεται, λοιπόν, το κατάλληλο πλαίσιο, ώστε ο διαχωρισμός να είναι, άμεσα, υλοποιήσιμος και υπό όρους αυξημένης αποτελεσματικότητας, αποδοτικότητας και διαφάνειας. Για την επίτευξη, λοιπόν, αυτού του στόχου συστήνεται η Ανεξάρτητη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υποστηρίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός της Α.Π.Α. είναι, μεταξύ άλλων, η εκτέλεση καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων, σχετικά με την επιβολή τελών, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και την προστασία του περιβάλλοντος από δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας.

Στο άρθρο 5, φαίνονται οι «πηγές» χρηματοδότησης της Αρχής που προσδιορίζονται βασικά από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής που αποδίδονται από το Eurocontrol, αλλά και κάθε άλλο επιβαλλόμενο τέλος και κάθε «πηγή» που σχετίζεται με τις αρμοδιότητες της.

Στα άρθρα 6, 8, 9, ορίζονται ζητήματα που αφορούν στη διοίκηση της Αρχής που αποτελείται από τον Διοικητή και το Εκτελεστικό Συμβούλιο.

Στα άρθρα 10 και 11, προσδιορίζονται τα προσόντα διορισμού και η διαδικασία επιλογής και διορισμού του Διοικητή. Υπάρχουν συγκεκριμένες διαφορές από τον προηγούμενο ν. 4417.

Ο Διοικητής -άρθρα 12 και 13- προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Α.Π.Α., εποπτεύει τη λειτουργία της, εγκρίνει διαδικασίες εσωτερικής λειτουργίας και συνεργασίας των Διευθύνσεων. Όλες οι αρμοδιότητες της Α.Π.Α. ασκούνται από τον Διοικητή, εξαιρουμένων όσων ασκούνται από το Εκτελεστικό Συμβούλιο.

Όπως ισχύει σε όλες τις Ανεξάρτητες Αρχές, ο Διοικητής, τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου και το προσωπικό της Αρχής, δεν διώκονται για αιτιολογημένη γνώμη ή εισήγηση για πράξεις και παραλείψεις που προέκυψαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Άρθρο 38.

Η Α.Π.Α. εισηγείται τη χάραξη Εθνικής Στρατηγικής Αερομεταφορών, τη ρύθμιση και θέσπιση κανονισμών που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες της, ενώ εποπτεύει την εφαρμογή του εθνικού και ενωσιακού δικαίου στη λειτουργία της Πολιτικής Αεροπορίας. Ορίζεται, επίσης, -και αυτό είναι πολύ σημαντικό- ως Εθνική Αρμόδια Αρχή ή Εθνική Εποπτική Αρχή, σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους σκοπούς των, εν ισχύ, κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Πολιτική Αεροπορία, που είναι πάρα πολλοί. Στο άρθρο 7, περιγράφονται αναλυτικά.

Στα άρθρα 15-18, ρυθμίζεται η επιλογή των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου, η συγκρότηση και η λήψη των αποφάσεων.

Τα άρθρα 20-22, αφορούν στη διασφάλιση της αμεροληψίας και της ανεξαρτησίας της Αρχής, της Διοίκησής της και των υπαλλήλων. Εισάγονται ασυμβίβαστα, ενώ προβλέπονται και κωλύματα διορισμού, όπως και οι λόγοι παύσης του Διοικητή και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου.

Στο άρθρο 23, φαίνεται η λιτή και ευέλικτη δομή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ενώ στο Παράρτημα Α ορίζονται οι βασικές αρμοδιότητες των γενικών διευθύνσεων, των διευθύνσεων, των τμημάτων και των λοιπών οργανικών μονάδων, που θα εξειδικευτούν, περαιτέρω, στον οργανισμό και τον κανονισμό λειτουργίας.

Στο άρθρο 26, περιγράφεται, αναλυτικά, η ελεγκτική διαδικασία για τη συμμόρφωση των εποπτευόμενων φορέων με το εθνικό και ενωσιακό δίκαιο, που αφορά στην Πολιτική Αεροπορία.

Στο άρθρο 33, θεσπίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που μπορεί να επιβάλλει η Α.Π.Α., όταν διαπιστώνεται παράβαση της εθνικής ή ενωσιακής νομοθεσίας.

Το άρθρο 36, είναι πολύ σημαντικό, γιατί η Αρχή καταρτίζει και εκτελεί αυτόνομα τον προϋπολογισμό της, ωστόσο θεσπίζονται γενικοί όροι οικονομικής διαχείρισης. Για λόγους διαφάνειας καθορίζεται η ύπαρξη ειδικής μνείας για τη διαχείριση των ποσών που αποδίδονται από το Eurocontrol στην ετήσια έκθεσή της.

Στο άρθρο 37, η στελέχωση της Αρχής γίνεται μέσω ΑΣΕΠ και προβλέπονται 172 οργανικές θέσεις, εκ των οποίων οι 98 καταλαμβάνονται, υποχρεωτικά, από επιθεωρητές. Οι 172 θέσεις κρίνονται επαρκείς για τη λειτουργία της.

Με το άρθρο 42, μεταφέρεται η αρμοδιότητα διαχείρισης, κατανομής και πίστωσης των ποσών που εισπράττονται μέσω του Eurocontrol από την Α.Π.Α. στην Υ.Π.Α.. Με αυτό τον τρόπο η χώρα μας συμμορφώνεται με το ενωσιακό δίκαιο, διασφαλίζοντας τη διαφάνεια και την «περιχαράκωση» των εσόδων από την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Στο άρθρο 43, ορίζεται ότι η αποζημίωση του προσωπικού της Υ.Π.Α., η οποία καταβάλλεται ως κίνητρο για τη διαρκή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη μείωση των καθυστερήσεων, καταβάλλεται κατόπιν αξιολόγησης των επιδόσεων από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.

Στα άρθρα 45 και 47, προβλέπονται τροποποιήσεις σε άρθρα του ν 4663/2020, για τη λειτουργία και διαχείριση των υδατοδρομίων και στους κανονισμούς επίγειας εξυπηρέτησης αερολιμένων.

Το άρθρο 46, είναι σημαντικό για περιοχές που έχουν υδατοδρόμια, όπως παραδείγματος χάρη, η εκλογική μου περιφέρεια, η Κέρκυρα, που έχει δύο μέχρι στιγμής. Εδώ, λοιπόν, διευκρινίζεται, ότι το τέλος ύψους 10 ευρώ που καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου για κάθε επιβάτη υδροπλάνου, αξιοποιείται ύστερα από εισήγηση των αρμοδίων φορέων και Υπουργείων, μεταξύ άλλων, για την ανάπτυξη και ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου του υδατοδρομίου, για έργα τα οποία διευκολύνουν την πρόσβαση στο υδατοδρόμιο, και, βεβαίως, για λιμενικά έργα και άλλες δράσεις. Άρα, είναι πολύ σημαντικό.

Το άρθρο 51, αφορά στη διασφάλιση ομαλής μετάβασης στην παράλληλη λειτουργία της Αρχής και του παρόχου -πάροχος είναι η Υ.Π.Α.- και προβλέπεται να εκδοθεί η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για κάλυψη των οργανικών θέσεων της Α.Π.Α. με προσωπικό της Υ.Π.Α. και περιορισμένο, βέβαια, αριθμό υπαλλήλων από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Να σημειώσουμε, ότι μόνο για την περίπτωση που δεν καλυφθούν οι θέσεις Προϊσταμένων των Γενικών Διευθύνσεων Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης της Α.Π.Α., μόνο τότε προβλέπεται να προσληφθούν άτομα από τον ιδιωτικό τομέα.

Τα άρθρα 52 και 53, αφορούν στη σύσταση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, αποκτώντας οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια. Επίσης, η νέα Υ.Π.Α. είναι ο καθολικός διάδοχος των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της καταργούμενης αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας, της παλιάς Υ.Π.Α..

Στα άρθρα 54 και 56 ορίζονται ζητήματα που σχετίζονται με τη Διοίκηση της Υ.Π.Α.. Όπως και στην Α.Π.Α., η Διοίκηση απολαμβάνει προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας, ενώ ορίζονται ασυμβίβαστα και άλλα, άρθρα 57-60.

Με το άρθρο 67, η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας επανέρχεται στην αρμοδιότητα της Υ.Π.Α. και λειτουργεί ως οργανική μονάδα επιπέδου διεύθυνσης.

Στο άρθρο 71, ορίζονται οι πόροι της Υ.Π.Α., που είναι έσοδα που αποδίδονται, βασικά, από το Eurocontrol, αλλά και κάθε είδους επιβαλλόμενο τέλος από εκπαιδευτικές δραστηριότητες, κ.λπ.. Σε θέματα οικονομικής διαχείρισης και κατάρτισης προϋπολογισμού, απολογισμού, ισολογισμού και ετήσιας έκθεσης, η Υ.Π.Α. διέπεται από τις διατάξεις και τις αρχές περί λογιστικού των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, δίνοντας μία, περαιτέρω, ευελιξία.

Τέλος, στο Μέρος Γ΄, το άρθρο 74, αφορά ρυθμίσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Διευκρινίζεται ότι η πενταετής θητεία των μελών της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, που ορίστηκε με τον ν. 4586/18 αφορά στα μέλη που διορίστηκαν μετά την έναρξη ισχύος της τροποποίησης, ενώ επιτρέπεται, πλέον, στον Πρόεδρο και στον Εκτελεστικό Αντιπρόεδρο της Αρχής η άσκηση διδακτικών καθηκόντων σε ΑΕΙ.

Στη β΄ ανάγνωση θα τοποθετηθώ, πιο αναλυτικά. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Αντιλαμβάνεστε ότι ο χρόνος είναι πολύ περιορισμένος και θεωρούμε ότι έχουν «εγερθεί» μείζονα ζητήματα από την ακρόαση φορέων. Θα θέλαμε, λοιπόν, μία δέσμευση από τον Υπουργό ότι αύριο θα έχουμε μία, σημείο προς σημείο, απάντηση στα πάρα πολύ κρίσιμα ζητήματα που προέκυψαν από την πολύωρη συζήτηση με τους φορείς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πρέπει να σας πω, ότι, ήδη, ο Υπουργός ζήτησε να μιλήσει σήμερα, κάνοντας μία σύντομη παρέμβαση, ώστε αύριο να είναι πιο αναλυτικός. Τώρα σε τι θα απαντήσει, προφανώς, ούτε εσείς, ούτε εγώ, μπορώ να το γνωρίζω.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Όχι, προφανέστατα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άκουσε και προφανώς, θα απαντήσει σε αυτά που κρίνει.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Διατηρεί το δικαίωμα να απαντήσει όπως κρίνει και να κριθεί και γι’ αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το έχουμε συνεννοηθεί, ήδη, αυτό που λέτε και είμαστε σύμφωνοι.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, εδώ έχουμε την εισαγωγή ενός νομοσχεδίου, το οποίο έρχεται να κυρώσει και να υλοποιήσει -υποτίθεται- έναν κανονισμό ευρωπαϊκό. Αυτός ο ευρωπαϊκός κανονισμός ήταν, εν ισχύ, από το 2004 και τροποποιήθηκε το 2009. Άρα, είχαμε μία πολύχρονη αδράνεια της Πολιτείας, σε σχέση με την ενσωμάτωση του συγκεκριμένου κανονισμού.

Πριν μπω στην, κατ’ άρθρο, ανάλυση, θα ήθελα να θέσω με έμφαση το ζήτημα της μείωσης του προσωπικού. Εδώ πρέπει να είμαστε, απολύτως, ξεκάθαροι και να υπάρξει διαφάνεια, ώστε να δούμε στη βάση ποιας μελέτης αποφασίστηκε, ότι το προσωπικό των 172 ανθρώπων κρίνεται επαρκές. Αυτά τα οποία ακούστηκαν στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, είναι, άκρως, ανησυχητικά, διότι έχει «εγερθεί» από όλους τους εκπροσώπους των εργαζομένων, ότι θα υπάρξει μείζον ζήτημα στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων και της Ανεξάρτητης Αρχής, αλλά και της Υπηρεσίας. Αυτό δεν μπορεί να μείνει αναπάντητο και θα θέλαμε και εμείς ως Αντιπολίτευση, να δούμε ποια είναι η επιστημονική «ρίζα», ποια είναι η τεκμηρίωση γι’ αυτή τη μεγάλη απόφαση.

Ένα δεύτερο σχόλιο που θέλω να κάνω είναι ότι έχει κατατεθεί ο Γενικός Προϋπολογισμός και βλέπουμε ότι είναι πολύ μειωμένος ο προϋπολογισμός του Υπουργείου Υποδομών, ως προς το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, κάτι που μας ανησυχεί και θα θέλαμε να έχουμε απαντήσεις και να τις έχουμε στην ώρα τους.

Σε ότι αφορά στα άρθρα. Σύμφωνα με το άρθρο 4, κύριε Πρόεδρε, η αποστολή της Α.Π.Α. είναι η επιβολή του νόμου, δηλαδή, η εφαρμογή και τήρηση των αερολιμενικών διατάξεων στους αερολιμένες. Είναι προφανές -και σε σχέση με το ότι ακούστηκε προηγουμένως- ότι είναι αδύνατο να γίνει στους αερολιμένες με την κατάργηση της επιτόπιας παρουσίας της Αρχής. Όπως αναφέρθηκε η ύπαρξη και η δράση της Αεροπορικής Αρχής προβλέπεται και στις συμβάσεις παραχώρησης και αυτό δηλώνει, ότι, ακόμη, και οι ιδιωτικοί φορείς διαχείρισης αντιλαμβάνονται την ανάγκη και αποδέχονται την ύπαρξη και δραστηριοποίηση του κρατικού εποπτικού μηχανισμού στους αερολιμένες.

Για τον σκοπό αυτό, μάλιστα, υποχρεώθηκαν ή δέχτηκαν να παραχωρήσουν δωρεάν χώρο και έξοδα λειτουργίας. Η κατάργηση της επιτόπιας παρουσίας έχει ως αποτέλεσμα τη μη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων του Κράτους και έναντι του επενδυτή, αλλά, κυρίως, έναντι του ελληνικού λαού και ειδικά των επιβατών. Ακούσαμε και τις απόψεις του Ινστιτούτου Καταναλωτών στην προηγούμενη συνεδρίαση, διότι αυτό αφορά στην ασφάλεια των επιβατών και στην προστασία των δικαιωμάτων τους.

Συγκεκριμένα, στις συμβάσεις ορίζεται ότι η κρατική αεροπορική αρχή είναι η Μονάδα της Υ.Π.Α. -μετέπειτα Α.Π.Α.- που είναι εγκατεστημένη στο αεροδρόμιο και ασκεί εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο σε θέματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του αεροπορικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένου και του αερολιμενικού ελέγχου και της συστηματικής διενέργειας επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφαλείας και προστασίας των πτήσεων. Επαναλαμβάνω, της συστηματικής διενέργειας επιτόπιων επιθεωρήσεων ασφαλείας και προστασίας των πτήσεων. Όλα αυτά αντιλαμβάνεστε, ότι δεν μπορούν να εκπληρωθούν στα δεκάδες αεροδρόμια και δευτερεύοντα αεροδρόμια που έχουμε, με επισκέψεις μία φορά ή δύο ή τρεις φορές τον χρόνο.

Στο άρθρο 5, υπάρχει έντονη επιφύλαξη για τη νομιμότητα της πρόβλεψης, σε ότι αφορά στη χρηματοδότηση από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής και τούτο γιατί η Α.Π.Α. θα έχει έσοδα από τον φορέα που την εποπτεύει. Είναι, κατ’ αναλογία, σαν το Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας να περιμένει τα λειτουργικά του έσοδα να έρθουν από τους εργοδότες, τους οποίους είναι χρεωμένο, κατά το νόμο, να ελέγχει, εάν τηρούν τον νόμο και τα προβλεπόμενα. Οι Ανεξάρτητες Αρχές πρέπει να έχουν ίδιους προϋπολογισμούς, προκειμένου να κατοχυρωθεί η ανεξαρτησία τους.

Στο άρθρο 7, κυρίαρχη αρμοδιότητα είναι η διεξαγωγή των επιθεωρήσεων και των ελέγχων, όπου με το παρόν νομοσχέδιο αυτό υλοποιείται καθαρά προσχηματικά, καθώς δεν μπορεί να υποκαταστήσει την επιτόπια παρουσία της εποπτικής αρχής, σήμερα ειδικά, που η ιδιωτικοποιημένη των αεροδρομίων επιτάσσει αυξημένο έλεγχο από το Κράτος. Θα πρέπει να προβληματίσει άπαντες, όλες τις πτέρυγες, αλλά και την κυβερνητική πλειοψηφία, το γεγονός ότι, κατά τη διαβούλευση, θετικά για το νομοσχέδιο εκφράστηκαν, αποκλειστικά, οι παράγοντες της αγοράς και δεν μιλάω προφανώς για τους ανθρώπους που είναι διορισμένοι στην Α.Π.Α. και την Υ.Π.Α., κατ’ επιλογή, της Κυβέρνησης.

Η αγορά από μόνη της θα ήθελε λιγότερο έλεγχο, αυτό το καταλαβαίνουμε. Δεν χρειάζεται καμία σοφία για να το αντιληφθεί κανείς. Ο ρόλος της Πολιτείας, όμως, είναι να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον και μάλλον θα πρέπει να μας κάνει καχύποπτους το γεγονός, ότι εμφανίζεται η κυβερνητική πλειοψηφία να αποτυπώνει το δημόσιο συμφέρον, σε απόλυτη ταύτιση, με αυτούς, από τους οποίους θα έπρεπε το δημόσιο συμφέρον να προστατεύεται.

Η μεταφορά, λοιπόν, όλων των αρμοδιοτήτων της, μέχρι τώρα, Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α., χωρίς να υπάρχει στελέχωση στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπου υπάρχει, ήδη, η δομή των αερολιμενικών τμημάτων, αφήνει κενά στην ασφάλεια και καθιστά ανεξέλεγκτη την αυθαιρεσία των ιδιωτικών φορέων των εταιρειών. Αρκεί κανείς να σκεφτεί, τι θα συμβεί, εάν ακόμη, και στα πιο απλά περιστατικά, που ο επιβάτης θα πρέπει να απευθυνθεί στην Αθήνα για οποιοδήποτε παράπονο, ή τι θα γίνει χωρίς επιτόπια κρατική παρουσία σε πιθανή κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Στο άρθρο 10, δεν καταγράφεται, δυστυχώς, πουθενά στα προσόντα η προϋπόθεση να υπάρχει εργασιακή εμπειρία στο αεροπορικό αντικείμενο. Ο Διοικητής δύναται να μην έχει καμία σχέση με τον αεροπορικό χώρο, καθώς και το Εκτελεστικό Συμβούλιο, την ίδια στιγμή που θα διαχειρίζονται δημόσιο χρήμα από το Eurocontrol. Ερώτημα που απαιτεί απάντηση από την Κυβέρνηση είναι, γιατί αποκλείστηκαν από τα Εκτελεστικά Συμβούλια εξειδικευμένοι υπηρεσιακοί παράγοντες, ως, καθ’ ύλην, αρμόδιοι και, επικουρικά, αιρετό μέλος ως εκπρόσωπος των εργαζομένων.

Σε σχέση με τα άρθρα 15 έως 21. Το «στίγμα» αυτών των άρθρων είναι οι υπερεξουσίες, οι υπεραρμοδιότητες και οι αποφάσεις από μη επιχειρησιακούς. Με τον ν. 4427/2016 είχε προβλεφθεί η σύσταση Εκτελεστικού Συμβουλίου ως όργανο ελέγχου και λήψης αποφάσεων της Ανεξάρτητης Αρχής σύμφωνα με τα πρότυπα της EASA. Απαρτιζόταν από τέσσερα μέλη και τον Διοικητική. Η επιλογή των μελών γινόταν με ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία από ανεξάρτητη επιτροπή με μέλη του ΑΣΕΠ και επιστήμονες αναγνωρισμένου κύρους. Σήμερα, με το προτεινόμενο άρθρο 15 του νομοσχεδίου, τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου θα επιλέγονται, τελικά, από τον ίδιο τον Υπουργό Μεταφορών.

Κύριε Πρόεδρε, υπάρχει ζήτημα του εσωτερικού κανονισμού στο άρθρο 27, διότι προβλέπεται ότι θα βγει, μεταγενέστερα, από τη συγκρότηση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και θα πρέπει να υπάρξει μία μέριμνα για να λυθεί αυτό το ζήτημα.

Αναφορικά με το άρθρο 30, θέλω να παραθέσω μερικούς απλούς προβληματισμούς από τη διαβούλευση. Ποιος και πώς μπορεί να ελέγχει τα εξής συμβάντα, όπως η άρνηση επιβίβασης, οι μεγάλες καθυστερήσεις, οι ματαιώσεις πτήσεων, η άρνηση παροχής βοήθειας από τους μεταφορείς, όπως η διατροφή, οι διευκολύνσεις επικοινωνίας, η διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο, εάν χρειαστεί κ.λπ., η εφαρμογή των μέτρων για διευκόλυνση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, οι φθορές, οι απώλειες, οι κλοπές αποσκευών, οι ζημιές λόγω καθυστερήσεων πτήσεων, τα ατυχήματα εντός του αερολιμένα, ακόμη και τα δυστυχήματα. Εν πάση περιπτώσει, υπάρχει μία ευρεία γκάμα συμβάντων, ατυχημάτων και δυσκολιών που μπορεί να συναντήσει ο επιβάτης και η προστασία του θα είναι, καταφανώς, ελλιπής.

Στο άρθρο 37, πέραν του ότι, όπως είπα στην αρχή, πρέπει να τεκμηριωθεί, γιατί οι 172 θέσεις είναι αρκετές, υπάρχει και το ζήτημα του «ανοίγματος» στις προσλήψεις από τον ιδιωτικό τομέα, χωρίς να υπάρχει η πρόνοια να αξιοποιηθεί το υπάρχον -πάρα πολύ πεπειραμένο και εξειδικευμένο- προσωπικό.

Τέλος, δεν υπάρχει στον νόμο, ενώ υπήρχε στις προηγούμενες αντίστοιχες διατάξεις, ο τρόπος ορισμού των αποδοχών των εξωτερικών συμβούλων. Εδώ νομίζω ότι θα πρέπει να υπάρξει μία βελτίωση.

Τέλος, είναι προφανές ότι θα υπάρξει ένα χρονικό κενό για τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις. Είναι ένα ζήτημα, που νομίζω ότι θα έχουμε τον χρόνο να το συζητήσουμε και αύριο. Αυτό έγινε παραδεκτό και από την ηγεσία της Αρχής και, βεβαίως, «σηκώθηκε», πάρα πολύ εμφατικά, από την πλευρά των εργαζομένων. Θέλουμε να ξέρουμε εάν το Υπουργείο έχει στο μυαλό του να υπάρξουν κάποιες μεταβατικές διατάξεις, καθώς θα υπάρξει ένα κενό που θα είναι πολύ σημαντικό.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ**: Επί της διαδικασίας, κύριε Πρόεδρε. Θα καταστεί δυνατό να έχουμε τα Πρακτικά από τις απόψεις των φορέων μέχρι αύριο;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Θα τα έχετε μέσα στις επόμενες ώρες.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη συζήτηση που προηγήθηκε με τους εκπροσώπους των φορέων, φάνηκε ότι υπάρχουν πολλά σημεία και θέματα στο νομοσχέδιο που δημιουργούν προβληματισμούς και αμφιβολίες για τη δυνατότητα να αποτελέσει ένα ξεκάθαρο πλαίσιο, όπου οι δύο παράλληλες δομές, η Υ.Π.Α., με τη νέα μορφή που επιδιώκει το νομοσχέδιο να θεσμοθετήσει, και η Ανεξάρτητη Αεροπορική Αρχή, η Α.Π.Α., να λειτουργήσουν στην πράξη, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις σε διεθνείς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς αφενός και αφετέρου, να διασφαλίζουν την αποτελεσματική λειτουργία της αεροναυσιπλοΐας και των αερομεταφορών στη χώρα μας με ασφάλεια και με προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών.

Υπήρξαν δύο διαφορετικές γενικές απόψεις. Η μία είναι από την πλευρά των δύο συγκροτούμενων φορέων και των εμπλεκόμενων φορέων χρήσης και εκμετάλλευσης στον χώρο της αεροναυτιλίας, παραχωρησιούχους, εταιρείες αερομεταφορών, αεροπορικές εταιρείες κ.λπ. με θετική προσέγγιση. Από την άλλη πλευρά, είναι η καθολική αντίδραση, από τους φορείς όλων των εργαζομένων και των κλάδων που απασχολούνται στις υπηρεσίες της Πολιτικής Αεροπορίας, αφού η Α.Π.Α. μέχρι σήμερα δεν λειτούργησε, γι’ αυτό και αναφέρομαι στην Υ.Π.Α., που είναι αντίθετοι, είτε στον διαχωρισμό, όπως επιχειρείται ως προς τη μορφή και των δύο φορέων, είτε ως προς τις αρμοδιότητες γενικά.

Μετά από αυτή τη σύντομη εισαγωγή, θα προχωρήσω, όσο γίνεται πιο γρήγορα, επί των άρθρων, κύριε Πρόεδρε, σεβόμενος τη διαδικασία, έτσι όπως δρομολογήθηκε.

Στα άρθρα 1 και 2, δημιουργούνται δύο αυτοτελείς Ανεξάρτητες Αρχές, με σκοπό η μεν Α.Π.Α. να έχει την κανονιστική ρύθμιση και εποπτεία των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας, η δε Υ.Π.Α. την επιχειρησιακή δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών.

Η υποστήριξη που προβλέπεται στο άρθρο 3 του Υπουργείου Μεταφορών προς την Α.Π.Α., εκ των πραγμάτων, μπορεί να επηρεάσει την ανεξαρτησία της Αρχής και ως προς τη διοικητική και ως προς την οικονομική της αυτοτέλεια, όπως φαίνεται και από τις αντίστοιχες ρυθμίσεις παρακάτω.

Στο άρθρο 4, ρυθμίζεται το έργο της Α.Π.Α, που αφορά στην πιστοποίηση, εποπτεία, επιβολή τελών, κ.λπ., αλλά και στην άσκηση καθηκόντων ρυθμιστικής αρχής της οικονομικής δραστηριότητας στον χώρο των αερομεταφορών. Δεν έχουμε, δηλαδή, ένα καθαρό πλαίσιο Ανεξάρτητης Αρχής. Έχουμε ρυθμιστικό και κανονιστικό ρόλο και ως προς το προσωπικό, αλλά και ως προς οικονομικά θέματα, όπως φαίνεται και σε άλλα άρθρα στη συνέχεια.

Στο άρθρο 5, ως προς τους πόρους της Α.Π.Α., το θέμα αυτό είναι κρίσιμο. Η Α.Π.Α. παίρνει όλα, σχεδόν, τα έσοδά της από τους πόρους που, στην ουσία, αφορούν στο έργο του ελεγχόμενου παρόχου. Θα μπορούσαν τα πράγματα να είναι πιο καθαρά για όλους, ανάλογα με το έργο, τη φύση των πόρων, τα έξοδα και την αυτονομία στη λειτουργία του καθενός, ειδικά σε ότι αφορά στην Ανεξάρτητη Αρχή. Ένα ερώτημα που θα πρέπει να απαντηθεί, κατά τις συζητήσεις που κάνουμε, με τις νέες κατανομές τι παίρνει τώρα η Α.Π.Α.; Δηλαδή, ποιο είναι το ύψος τον εσόδων και τι έπαιρνε με τον προηγούμενο νόμο από όλες τις «πηγές», για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε και τη θέση του κάθε φορέα πάνω σε αυτό το θέμα.

Στα άρθρα 6-11, ορίζονται τα όργανα διοίκησης, ο Διοικητής, το Εκτελεστικό Συμβούλιο, όπως και τα θέματα αρμοδιοτήτων. Βεβαίως, υπάρχουν αντιδράσεις και απόψεις για επιλεκτική χρήση των ευρωπαϊκών κανονισμών ως προς τη δημιουργία της Α.Π.Α..

Στο άρθρο 7, ειδικά, ορίζεται η Α.Π.Α. ως η αρμόδια Αρχή Πιστοποίησης Δραστηριοτήτων Πολιτικής Αεροπορίας. Δηλαδή, παρέχει την πιστοποίηση, η χρήση της οποίας βρίσκεται σε συνάρτηση και με τον εξοπλισμό των παρόχων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 27 και αυτό είναι ένα θέμα που δημιουργεί τους προβληματισμούς που αναφέρθηκαν στην ακρόαση των φορέων ως προς τη λειτουργικότητα αυτής της διάταξης.

Στο άρθρο 10, επίσης, και στον ορισμό των προσόντων του Διοικητή, ορθά, αυτή τη φορά, προβλέφθηκε η υπηκοότητα του Διοικητή, ζήτημα που είχαμε αναφέρει στην αντίστοιχη συζήτηση για την Α.Π.Α. με τον κ. Κουτσούκο τότε, ως Εισηγητή από την παράταξή μας, το 2016. Προβλέφθηκε, επίσης, τυπικό προσόν να αποτελεί η αποδεδειγμένη επαγγελματική εμπειρία. Αυτό, βέβαια, μένει στην πράξη να αποδειχτεί πώς θα εφαρμοστεί.

Στη διαδικασία διορισμού του Διοικητή, στην όλη διαδικασία της ανοιχτής διατύπωσης γνώμης και μόνο γνώμης από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, όλα τα στοιχεία θα αξιολογούνται από πενταμελή Επιτροπή που ορίζεται από τον Υπουργό. Πόσο ανεξάρτητη μπορεί να είναι η Αρχή μέσα από μια τέτοια διαδικασία;

Υπάρχει, επίσης, το θέμα της κατάργησης των περιφερειακών αρχών αεροδρομίων. Αναφερθήκαμε και στη συζήτηση, επί της αρχής, αλλά θα έχουμε την ευκαιρία να το συζητήσουμε και στις επίμενες συνεδριάσεις. Υπάρχει πρόβλημα στην άσκηση πολλών και σημαντικών δραστηριοτήτων, όπως η εποπτεία του φορέα αερολιμένα, ο έλεγχος παραβάσεων, τα κρατικά σχέδια έκτακτης ανάγκης, η διαχείριση ατυχημάτων και πολλές άλλες αρμοδιότητες, οι οποίες ακούσαμε ότι μπορούν να εξασκούνται με τη βοήθεια της τεχνολογίας από απόσταση. Νομίζω, ότι εδώ υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα, το οποίο δεν μπορεί να απαντηθεί τόσο απλά και τόσο εύκολα.

Μέσα από αυτή τη διαδικασία της κατανομής του προσωπικού, προκύπτει ένα θέμα για προσωπικό εξειδικευμένων υψηλών προσόντων που δεν αξιοποιείται. Επίσης, και ένα θέμα που αφορά στις αρμοδιότητες του Διοικητή και σε θέματα προσωπικού που ασκούνται από μονοπρόσωπα όργανα, αλλά και αρμοδιότητες που αφορούν, όπως η πιστοποίηση, στην ελεγχόμενη, δηλαδή στην Υ.Π.Α..

Θα προχωρήσω στο άρθρο 23, με μία μικρή αναφορά και πάλι στο έργο των περιφερειακών αρχών. Υπάρχουν όλα αυτά τα θέματα, τα οποία αναφέρθηκαν πάρα πολύ αναλυτικά. Επομένως, είναι το σημείο που θα πρέπει, οπωσδήποτε, να απαντηθεί και να λυθεί μέσα από τη θεσμοθέτηση της αναγκαίας δομής, ώστε ο έλεγχος της ασφάλειας, τα δικαιώματα των επιβατών και όλη αυτή η διαδικασία να είναι ενταγμένη σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο που θα ανταποκρίνεται σε αυτές τις απαιτήσεις.

Ενδεικτικά, υπάρχει εκεί κι ένα θέμα των τεχνικών υποστήριξης, οι αρμοδιότητες από ποιον θα ασκούνται, οι επιβλέψεις, οι παραλαβές. Ακόμη, δημιουργούνται δεδομένα αποζημιώσεων, τακτοποίησης, όπως είχαμε με τα 70 εκατομμύρια της Fraport. Νομίζω ότι ειδικά στον τομέα της τεχνικής υποστήριξης είναι μία παράληψη, που θα πρέπει να διορθωθεί.

Στο άρθρο 26, αναφορικά με τις αρμοδιότητες των επιθεωρητών, δεν θα αναφερθώ αναλυτικά για τη συντομία του χρόνου. Το συμπέρασμα που φαίνεται να προκύπτει είναι, ότι ο έλεγχος από τους επιθεωρητές, λόγω της κεντρικής δομής και του αριθμού τους, δεν είναι επαρκής, εκ των πραγμάτων.

Για το άρθρο 37, έχει γίνει πολύς λόγος. Υπήρξαν ερωτήματα, σε σχέση με τον μικρό αριθμό θέσεων που προβλέπεται στη νέα δομή της Α.Π.Α. Η διαφορά από την προηγούμενη δομή είναι πολύ μεγάλη και είναι πολύ μικρότερο το ποσοστό, σε σχέση με αντίστοιχες ευρωπαϊκές περιφερειακές αρχές. Εδώ θα πρέπει να δούμε πώς θα ασκούνται όλες οι αρμοδιότητες που, σχεδόν, είναι οι ίδιες, με αυτές που προέβλεπε ο προηγούμενος νόμος.

Σε ότι αφορά στα ποσά του Eurocontrol, δε θα αναφερθώ αναλυτικά πως προβλέπεται να κατανεμηθούν, διότι αναφέρθηκαν και οι φορείς. Είναι, όμως, μία διάταξη που δημιουργεί πάρα πολλές προστριβές. Υπάρχει και ένα σημαντικό ζήτημα, που είναι τα ποσά, με τα οποία χρηματοδοτούνται και οι δύο φορείς από τις ίδιες «πηγές». Είναι σημαντικοί πόροι που, αφενός απαιτούνται για επενδύσεις σε υποδομές και εκσυγχρονισμό των συστημάτων αεροναυσιπλοϊας και αεροδρομίων, αφετέρου, και για χρηματοδοτήσεις, μέσω του Eurocontrol, που προορίζονται για βελτίωση ρυθμιστικών υποδομών και την αναβάθμιση των αεροδρομίων, πέραν των αποζημιώσεων του προσωπικού. Όλα αυτά, βέβαια, αφορούν όλους. Πρέπει να οριστικοποιηθεί μέσα από τον διάλογο το πλαίσιο που θα τακτοποιεί όλα αυτά τα ζητήματα. Φυσικά, η χρηματοδότηση της Α.Π.Α. από την Υ.Π.Α. δημιουργεί τον εύλογο προβληματισμό για τις Ανεξάρτητες Αρχές. Αυτό που φαίνεται πιο λογικό, είναι η αποσύνδεση των οικονομικών για τη λειτουργία μεταξύ των φορέων και η απόδοση φόρων από το έργο και τις ανάγκες για τον κάθε φορέα.

Σχετικά με το πώς διαμορφώνονται οι δαπάνες αποζημίωσης του προσωπικού. Ένα άλλο επίμαχο σημείο του νομοσχεδίου είναι στο άρθρο 43, ειδικά ο καθορισμός των σχεδίων επιδόσεων του παρόχου από τον ελέγχοντα και η εισήγηση για την απόδοση των πόρων του Eurocontrol, ως αποζημίωση για το προσωπικό. Βεβαίως, και οι επιπτώσεις που υπάρχουν και στα θέματα ασφάλειας, αλλά και στον συνολικό τουριστικό σχεδιασμό, αφού αυτά τα χρήματα επιστρέφονται, αν δεν «απορροφηθούν». Αυτά τα έσοδα μπαίνουν υπό αίρεση, ενώ για τους εργαζόμενους θα έπρεπε να υπάρχει ένα πιο σταθερό πλαίσιο, άλλο θέμα που δεν υπάρχει. Επιπλέον, με τον τρόπο αυτό ο ελέγχων παρεμβαίνει στη λειτουργία του ελεγχόμενου. Φυσικά, θα πρέπει και να δούμε πως μπορεί να διαμορφωθεί όλο αυτό το πλαίσιο συνεργασίας των παραγόντων. Το άρθρο αυτό, έτσι όπως είναι, δε μπορεί ούτε να ψηφιστεί ούτε να εφαρμοστεί.

Θα προχωρήσω σε μία αναφορά στο άρθρο 48, που προβλέπονται οι ανακατανομές στους οικονομικούς πόρους και το τι εισπράττει ο καθένας. Υπάρχουν ασάφειες, ειδικά για το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίου, φαίνεται ότι θα υπάρξει κάποιος άλλος φορέας ελέγχου και είσπραξης, συγκεκριμένα από την Α.Π.Α.. Άρα, λοιπόν, εδώ υπάρχει ένα ζήτημα, σε σχέση και με τα προηγούμενα, με το πως αποδίδονται από την Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α. οι αντίστοιχοι φόροι. Πρέπει να υπάρξει μία διευθέτηση, γιατί έτσι όπως είναι δεν φαίνεται να λειτουργεί στην πράξη.

Στο Β΄ Μέρος, ειδικά στο άρθρο 52, που αφορά στη μετατροπή της Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Νομίζω ότι είναι λογική η αντίδραση όλων των φορέων των εργαζομένων στην Υ.Π.Α.. Υπάρχουν σοβαρά ζητήματα και δεν βλέπω να υπάρχει και ιδιαίτερος λόγος, παρά μόνο ότι δημιουργούνται κενά, ασυμβατότητες και ερωτηματικά ως προς τη δυνατότητα της λειτουργίας στο υπάρχον πλαίσιο αρμοδιοτήτων, σε συνδυασμό με αυτές που προκύπτουν από τη θεσμοθέτηση των ευθυνών αυτής της διάταξης. Οι στόχοι που έχουν σχέση με τη νομική προσωπικότητα και συνδέουν τους δύο φορείς, όπως αναφέρθηκε στα άρθρα 42 και 43, συνιστούν μία παρέμβαση της Α.Π.Α. σε διοικητικά και οικονομικά θέματα, νομίζω ότι πρέπει τελικά να συνδιαμορφώνονται, ώστε να είναι ρεαλιστικοί για την ασφάλεια όλων και να επωφεληθεί η συνέπεια κατά το μεγαλύτερο, τουλάχιστον μέρος, εφόσον, δηλαδή, πάμε και προχωρήσουμε σε αυτά τα βήματα.

Ως προς το θέμα για το αν θα είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, για το οποίο δεν υπάρχει λόγος να είναι, θα πρέπει να υπάρχει ένα διαρκές θεσμοθετημένο πλαίσιο και όχι να επαφίεται στην καλή θέληση των εκάστοτε διοικήσεων. Χρειάζεται ένα μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Α.Π.Α. και της Υ.Π.Α., ώστε πως να διευκρινιστούν όλα αυτά τα ζητήματα. Ευχαριστώ.

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

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Για το Κ.Κ.Ε., αυτό το σχέδιο νόμου αποτελεί ένα, ακόμη, επεισόδιο και μία πολιτική που είχε ξεκινήσει από τα μέσα της δεκαετίας του ΄90, η Ε.Ε. για την απελευθέρωση των αερομεταφορών. Είναι μία πολιτική που με συνέπεια «υπηρέτησαν», τόσο οι Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Ν.Δ. παλιότερα, όσο και του ΣΥΡΙΖΑ, και συνεχίζει, εκ νέου, η Ν.Δ.. Κεντρικός «πυρήνας» αυτής της πολιτικής της της Ε.Ε. είναι οι λεγόμενοι «ανοιχτοί ουρανοί», πράγμα που σημαίνει η απελευθέρωση, επί της ουσίας, των αερομεταφορών.

Από τα περιεχόμενα όλων των ευρωπαϊκών κανονισμών, προκύπτει πως οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας υπόκεινται στις συνθήκες της αγοράς, Αναφέρομαι στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 549/2004, συγκεκριμένα στο άρθρο 4 παρ. 2, με το οποίο απαιτείται το Κράτος να είναι ανεξάρτητο από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως και στο άρθρο 2 παρ. 5, το οποίο, ρητά, αναφέρει, ότι φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σημαίνει οιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Η ιδιωτικοποίηση, λοιπόν, της αεροναυτιλίας δεν είναι, σε καμία περίπτωση, αντίθετη προς την Ε.Ε., αλλά είναι απολύτως σύμφωνη.

Η Υ.Π.Α. ήταν μία ενιαία δημόσια υπηρεσία. Με τον όρο «ενιαία» εννοούμε, ότι ασκούσε και το κανονιστικό - εποπτικό έργο και το υπηρεσιακό έργο. Νομοθετούσε, δηλαδή, για τα θέματα της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών, επόπτευε την εφαρμογή τους και παρείχε, παράλληλα, τις υπηρεσίες αεροδρομίου και αεροναυτιλίας. Ήταν, δηλαδή, αμιγώς, δημόσια υπηρεσία. Τα οικονομικά της ήταν ενταγμένα στον δημόσιο «κορβανά». Τώρα, στόχος, πλέον, είναι το επιχειρησιακό κομμάτι, που παράγει πλούτο, να παραδοθεί σε ιδιώτες.

Έτσι, λοιπόν, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο έχουμε τον διαχωρισμό των υπηρεσιών της διοικητικής εποπτείας των εναέριων μεταφορών, δηλαδή, τις ρυθμιστικές, κανονιστικές και εποπτικές αρμοδιότητες της αεροναυτιλίας, οι οποίες μεταφέρονται στον νέο φορέα, στην Αρχή της Πολιτικής Αεροπορίας. Αναλαμβάνει το επιτελικό κομμάτι εποπτείας και επιβολής του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», τη χάραξη της εθνικής στρατηγικής αερομεταφορών. Από την άλλη, θα έχουμε την Υ.Π.Α., που θα έχει τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τη διαχείριση των αεροδρομίων.

Το πρόσχημα που εφηύρε η Ε.Ε., που «υιοθέτησαν» όλες οι κυβερνήσεις των κρατών μελών, είναι ότι δεν μπορεί ο ελέγχων να είναι και ελεγχόμενος. Δεν μπορεί, δηλαδή, η ίδια υπηρεσία και να νομοθετεί και να εποπτεύει και να παρέχει και τις εποπτευόμενες υπηρεσίες.

Στο πλαίσιο αυτό, δρομολογήθηκαν μία σειρά από ενέργειες και ψηφίστηκαν διάφορα νομοθετήματα, με τα οποία η Υ.Π.Α. έχανε, σταδιακά, πολλές από τις αρμοδιότητές της, που παραδίδονταν σε ιδιώτες και διαλύονταν τα «κομμάτια» της. Τελευταία πράξη είναι ο νόμος του ΣΥΡΙΖΑ, ο ν. 4427/2016, όπου η Υ.Π.Α. χωρίστηκε και νομικά, πλέον, σε δύο κομμάτια. Ο νόμος αυτός δεν εφαρμόστηκε και τώρα, με το παρόν σχέδιο νόμου, οι δημόσιες αυτές υπηρεσίες μετατρέπονται, η μεν Α.Π.Α. σε Ανεξάρτητη Αρχή με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια, η δε Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, επίσης, με οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια.

Κατά τη γνώμη μας, το παρόν σχέδιο νόμου ανοίγει τον δρόμο για τη μετατροπή της Υ.Π.Α. σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου. Και αυτό γιατί μόνο με ένα τέτοιο καθεστώς μπορεί να εισχωρήσει ο ιδιώτης - επενδυτής στην Υ.Π.Α., ενώ η Α.Π.Α. θα «συρρικνωθεί» πάρα πολύ και ο έλεγχος θα περάσει σε ιδιωτικές εταιρείες.

Το Κ.Κ.Ε. είναι αντίθετο με αυτόν τον διαχωρισμό. Ο διαχωρισμός αυτός έχει ως στόχο να διαχωριστεί το Κράτος από το υπηρεσιακό κομμάτι, για να δοθεί έτσι η δυνατότητα να παραδοθούν τα αεροδρόμια, η αεροναυτιλία, που εκεί είναι και τα πολλά λεφτά, καθώς και τα υδατοδρόμια, που προστέθηκαν αργότερα με άλλα νομοθετήματα, στους επιχειρηματικούς ομίλους, κατά τα πρότυπα της παραχώρησης της εκμετάλλευσης λειτουργίας των περιφερειακών αεροδρομίων.

Το Κ.Κ.Ε.. υποστηρίζει μία Υ.Π.Α. ενιαία και δημόσια, με όλες τις αρμοδιότητες, κανονιστικές, εποπτικές και επιχειρησιακές, με όλα τα αεροδρόμια κρατικά και την αεροναυτιλία ενταγμένη σε ενιαίο φορέα αερομεταφορών που θα ικανοποιεί τις λαϊκές ανάγκες και όχι την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων.

Υπ’ αυτή την έννοια, λοιπόν, το Κ.Κ.Ε. είναι αντίθετο με το παρόν σχέδιο νόμου στο σύνολό του. Γι’ αυτό, άλλωστε, ζητάμε και την απόσυρσή του. Όλα τα άρθρα του σχεδίου νόμου οργανώνουν και δομούν τις δύο αυτές Υπηρεσίες με την οικονομική και διοικητική τους αυτοτέλεια.

Όπως προείπα, το ξεκίνησε ο ΣΥΡΙΖΑ, που τότε πανηγύριζε, ενώ το Κ.Κ.Ε. προειδοποιούσε τους εργαζομένους, ότι αυτό το σχήμα δε θα εφαρμοστεί και ότι είναι, απλώς, ένα βήμα για να πάμε στο επόμενο. Λέγαμε τότε, ότι ο σκοπός είναι η Υ.Π.Α. να έχει το υπηρεσιακό κομμάτι, εκεί που είναι ο «πακτωλός» των χρημάτων, για να πάει σε επιχειρηματικούς ομίλους της αεροπορικής και τουριστικής βιομηχανίας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός, ότι ο ΣΕΤΕ, η FRAPORT και η AEGEAN, οι φορείς, δηλαδή, της αγοράς, τοποθετούνται, ανοιχτά, υπέρ του νομοσχεδίου, ακριβώς, γιατί εξασφαλίζουν ότι θα έχουν λόγο και στην Α.Π.Α. και στην Υ.Π.Α..

Οι κανόνες ασφαλείας, σύμφωνα με τους νέους κανόνες, δεν πρέπει να μειώνουν την ανταγωνιστικότητα. Υποτάσσεται, δηλαδή, η αεροπορική ασφάλεια στη λογική κόστους- οφέλους και θα εξαρτάται από την εκτίμηση των κινδύνων. Εισάγεται η ευελιξία στην κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας, η κατάργηση, δηλαδή, όλων αυτών των ρυθμίσεων που δυσχεραίνουν την επιχειρηματικότητα, όπως λέγεται, με, υπερβολικά, περιοριστικές απαιτήσεις και πολύπλοκες χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες.

Θέλω να κάνω κάποιες γενικές επισημάνσεις, επί συγκεκριμένων άρθρων που καθορίζουν και την ουσία του σχεδίου νόμου. Το άρθρο 37, αναφέρεται στη στελέχωση της Α.Π.Α.. Το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού που είχε στελεχώσει την Α.Π.Α., με αποφάσεις του Διοικητή, που με αυτό το νομοσχέδιο καταργούνται, ήταν, κυρίως, οι υπάλληλοι του κλάδου των αερολιμενικών, οι οποίοι αριθμούν, περίπου, τους 200. Στην ενιαία Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, οι αερολιμενικοί ασκούσαν και το κανονιστικό - εποπτικό και το επιχειρησιακό έργο.

Μετά την εκχώρηση των 14 αεροδρομίων στη Fraport έχασαν το επιχειρησιακό τους έργο σε αυτά τα αεροδρόμια. Το ασκούν μόνο στα υπόλοιπα, μέχρι να εκχωρηθούν, φυσικά, και αυτά. Γι’ αυτό, άλλωστε, μεταφέρθηκαν οι περισσότεροι στην Α.Π.Α., δήθεν, για νομοθέτηση και εποπτεία μέχρι, όπως τους υποσχέθηκαν, να συσταθούν οι κρατικές αεροπορικές αρχές στα αεροδρόμια, όπου θα «απορροφούνταν» όλοι και θα ασκούσαν εποπτεία. Διακόσιοι άνθρωποι για εποπτεία.

Το Κ.Κ.Ε. είχε προειδοποιήσει, καθώς λέγαμε ότι δεν πρόκειται να συσταθούν τέτοιες Αρχές και δικαιωθήκαμε. Με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, ρητά, προβλέπεται, ότι δεν θα συσταθούν αεροπορικές αρχές στα αεροδρόμια. Καταργείτε, περίπου, τους 80 αερολιμενικούς στα 40 αεροδρόμια, που ασκούν, επί δεκαετίες, τους κρατικούς ελέγχους ασφάλειας, με βάση τη διεθνή νομοθεσία, πτυχιούχοι ΑΕΙ, πολλοί με μεταπτυχιακά, γλωσσομαθείς και με δεκάδες εκπαιδεύσεις και εξειδικεύσεις στην αεροπορική νομοθεσία. Παράλληλα, όλοι είναι κάτοχοι Πτυχίου Επιμελητού Πτήσεων. Η Κυβέρνηση με το έτσι θέλω τους καταργεί από τα αεροδρόμια, για να είναι ανεξέλεγκτοι οι επιχειρηματίες. Οι αεροπορικές εταιρείες, δηλαδή, που δραστηριοποιούνται σε αυτά.

Έτσι, λοιπόν, με το άρθρο 37 προβλέπεται ότι η Α.Π.Α. θα στελεχωθεί με 172 υπαλλήλους από όλους τους κλάδους και οι 25 θα είναι από μετατάξεις, από άλλες υπηρεσίες. Οι επιθεωρητές, αυτοί, δηλαδή, που θα πραγματοποιούν τις περιοδικές και έκτακτες επιθεωρήσεις, θα είναι 98 άτομα, αλλά όχι μόνο από τους αερολιμενικούς, αλλά και από τους χειριστές αεροσκαφών. Δεν ξέρουμε, βέβαια, ακόμη πόσοι θα είναι οι μεν και πόσοι οι δε. Πάντως, οι περισσότεροι αερολιμενικοί, εκτός από το επιχειρησιακό, χάνουν τώρα και το εποπτικό τους έργο.

Αυτοί, λοιπόν, που θα «περισσέψουν», προβλέπεται με το νομοσχέδιο να επιστρέψουν από την Α.Π.Α. στην Υ.Π.Α.. Θέτετε εδώ το εξής ερώτημα. Με τι θα απασχοληθούν όλοι αυτοί οι υπάλληλοι; Το ερώτημα που προκύπτει είναι που θα απασχοληθούν όλοι αυτοί οι υπάλληλοι; Ποιος θα κάνει τον επιτόπιο έλεγχο, αφού δεν θα υπάρχουν κρατικές αεροπορικές αρχές στα αεροδρόμια; Κανείς; Οι ιδιώτες; Ποιοι;

Ένα άλλο θέμα είναι, ότι για να πραγματοποιηθεί κάποια πτήση, συγκεκριμένο τμήμα της Αερολιμενικής Διεύθυνσης χορηγεί έγκριση. Με το νομοσχέδιο δεν προβλέπεται ξεκάθαρα να χορηγείται αυτή η έγκριση. Θα χορηγείται και από ποιον; Δεν φαίνεται πουθενά κάτι σχετικό και πρέπει να το ξεκαθαρίσετε.

Από τις προβλέψεις του άρθρου 43, φαίνονται οι στοχεύσεις του νομοσχεδίου που είναι η μείωση του κόστους των αεροπορικών εταιρειών και όσων επιχειρήσεων δραστηριοποιούνται στο αντικείμενο της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών. «Φορτώνετε», δηλαδή, το επιχειρηματικό ρίσκο στις πλάτες των εργαζομένων. Με το άρθρο αυτό, στην παρ. 2, εδάφιο 3, φαίνεται καθαρά, ότι οι μισθολογικές απολαβές του προσωπικού συνδέονται με την εφαρμογή του σχεδίου επιδόσεων. Δηλαδή, με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, όπως είναι ο «όγκος» της κυκλοφορίας, η μείωση των καθυστερήσεων κ.α.. Αυτό σημαίνει, ότι το προσωπικό θα λαμβάνει την αποζημίωση του Eurocontrol, εφόσον επιτυγχάνονται οι προβλεπόμενοι, από το σχέδιο επιδόσεων, στόχοι.

Το άρθρο 67, αναφέρεται στη μεταφορά της Σχολής Πολιτικής Αεροπορίας στην Υ.Π.Α.. Ο σκοπός είναι προφανής. Μεταφέρεται στην Υ.Π.Α., η οποία θα ιδιωτικοποιηθεί και μαζί με αυτή θα ιδιωτικοποιηθεί και η Σχολή, καθώς η εκπαίδευση χειριστών και λοιπού προσωπικού που θα παρέχεται από ιδιώτες, θα είναι, ιδιαίτερα, κερδοφόρα.

Το Κ.Κ.Ε. λέει, ότι δεν πρέπει να περάσει αυτό το «έγκλημα». Δεν εξηγείται διαφορετικά η υποβάθμιση και, εν τέλει, η συρρίκνωση της λειτουργίας της Υ.Π.Α., διαμορφώνοντας μία τέτοια οργανωτική δομή που θα διευκολύνει, επί της ουσίας, σε επόμενη φάση, τη μετατροπή της σε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου για το επόμενο διάστημα. Και αυτό δεν είναι αυθαίρετο. Μόνο σε ένα Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου μπορεί να βρει «έδαφος» ο ιδιώτης, είτε με τη μορφή manager, είτε με τη δημιουργία σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, είτε και ως παραχωρησιούχος, όπως έγινε και με τη Fraport. Αν δεν καταλαβαίνει κανείς αυτόν τον στόχο, δεν κατανοεί, πραγματικά, και τις προθέσεις.

Σε ότι αφορά στην Α.Π.Α. και αυτή πιστεύουμε ότι θα αλλάξει. Έχουμε σοβαρές ενδείξεις, ότι ο εποπτικός έλεγχος θα περάσει σε ιδιωτικές εταιρείες και ότι θα μείνουν ελάχιστοι υπάλληλοι να «βαράνε σφραγίδες» στην κυριολεξία, γιατί οι υπάλληλοι αυτοί θα ενταχθούν στη Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών που υπάρχει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που χαράσσει πολιτική για την Πολιτική Αεροπορία και τις αερομεταφορές. Βέβαια, δεν έχει και τόσο μεγάλη σημασία πώς θα «θυσιάσετε» τους εργαζόμενους. Το σίγουρο είναι, ότι σκοπεύετε να τους «θυσιάσετε». Άρα, η διαδικασία απελευθέρωσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εμπορευματοποίησης και ιδιωτικοποίησης δεν αντισταθμίζεται. Δεν ανατρέπεται, δεν αναιρείται από το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου. Αντίθετα, προσπαθείτε να διαμορφώσετε νέες μορφές ιδιωτικοποίησης και εμπορευματοποίησης σε μία πορεία. Το Κ.Κ.Ε., όπως και το ταξικό συνδικαλιστικό κίνημα, πάντα είχε τη θέση, ότι η Υ.Π.Α. πρέπει να είναι ενιαία και δημόσια με όλα τα αεροδρόμια κρατικά, συμπεριλαμβανομένου και του Αεροδρομίου των Σπάτων και της αεροναυτιλίας. Να είναι ενταγμένη σε έναν ενιαίο φορέα αερομεταφορών για να ικανοποιεί τις λαϊκές ανάγκες και όχι την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων.

Κάποιοι μας λοιδορούσαν, λέγοντας, ότι αυτά που λέμε είναι αναχρονιστικά και ουτοπικά, ότι, πλέον, είναι δεδομένα και δεν γυρίζουν πίσω. Εμείς λέμε ότι ουτοπικό είναι να πιστεύει κανείς, ότι μπορούν οι εργαζόμενοι να διασφαλίσουν τη δουλειά τους σε ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια και σε ιδιωτικοποιημένη αεροναυτιλία. Εμείς λέμε, ότι εκείνο που χαλάει αυτόν τον κόσμο είναι το καπιταλιστικό κέρδος και έτσι δεν μπορούμε παρά να αγωνιζόμαστε, ώστε να μην υπάρχει αυτό το κέρδος και όχι για να διορθώνουμε τους άδικους αστικούς νόμους που, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, το καπιταλιστικό κέρδος θα εξυπηρετήσουν.

Οι επιπτώσεις, λοιπόν, θα είναι εμφανείς. Θα δημιουργηθούν σοβαροί κίνδυνοι για τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας και σε ότι αφορά στον εθνικό της εναέριο χώρο και τον τουρισμό της, σε μία περίοδο, μάλιστα, που τίθεται, υπό αμφισβήτηση, από την Τουρκία με την συμπαράσταση του ΝΑΤΟ. Τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας με τις «γκρίζες» ζώνες στο Αιγαίο και την αμφισβήτηση της Συνθήκης της Λωζάνης. Επίσης, θα επιβαρυνθεί, ακόμη περισσότερο, η δυνατότητα ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Άρα, θα γίνουν πιο ακριβές οι υπηρεσίες αερομεταφοράς για τα λαϊκά νοικοκυριά.

Αυτό αποδεικνύεται, άλλωστε, με το νέο ιδιωτικό αεροδρόμιο στο Καστέλι Ηρακλείου, η κατασκευή του οποίου «προικοδοτείται» με χρήματα του ελληνικού λαού, αφήνοντας στην τύχη του το, ήδη, υπάρχον Αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης». Επιπλέον, θα επιβαρυνθούν, ακόμη περισσότερο, οι συνθήκες των εργαζομένων στον τομέα των αερομεταφορών, ειδικά στην Υ.Π.Α., από τη στιγμή που υπάρχουν μία σειρά διατάξεων που υποκρύπτουν αυτή την επιδείνωση.

Τι έγινε με τους υπαλλήλους της Υ.Π.Α. που εργάζονταν στα 14 παραχωρημένα αεροδρόμια; Το αντικείμενό τους έχει μειωθεί. Τους ζητήθηκε με νόμο, όταν ήταν ο ΣΥΡΙΖΑ, να επιλέξουν, είτε να πάνε σε κάποια από τα αεροδρόμια που δεν έχουν, ακόμη, εκχωρηθεί, είτε να πάνε σε μία δημόσια υπηρεσία στον τόπο που βρίσκεται το αεροδρόμιο στο οποίο υπηρετούν. Τους έδωσαν χρόνο, ένα εξάμηνο για να αποφασίσουν. Το εξάμηνο πέρασε, η Κυβέρνηση άλλαξε και ρωτάμε, τι πρόκειται να κάνετε με αυτό το θέμα; Τι θα τους κάνετε αυτούς τους ανθρώπους; Προφανώς, θα τους εντάξετε στο πλεονάζον προσωπικό, με όλους του εργαζόμενους στην Υ.Π.Α. και με βάση τους νόμους για τη μοριοδότηση, άλλους θα τους πάτε υποχρεωτικά σε άλλες υπηρεσίες και άλλους θα τους βγάλετε σε διαθεσιμότητα. Αν μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, που είναι οι έξι μήνες, θα βρουν θέση σε μία δημόσια υπηρεσία, έχει καλώς. Αλλιώς, θα τους απολύσετε.

Από τη στιγμή που όλα «υποτάσσονται» στην επιχειρηματική λογική κόστους - οφέλους, στην οικονομική αυτοτέλεια, ακόμη και τα όποια επιδόματα ή οι αποζημιώσεις σιγά - σιγά θα χαθούν, γιατί από τη στιγμή που δεν είναι δημόσιες υπηρεσίες, το τι θα παίρνουν θα κρίνεται, κάθε φορά, από τις επιδόσεις τους. Επιβεβαιώνεται η θέση του Κ.Κ.Ε. ότι όλα τα επιδόματα, όχι μόνο στη συγκεκριμένη υπηρεσία, αλλά σε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες, για να διασφαλιστεί ότι θα τα παίρνουν, θα πρέπει να ενοποιηθούν και να ενσωματωθούν στους βασικούς μισθούς για να τα παίρνουν όλοι οι δημόσιοι υπάλληλοι και να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες τους, όπως, άλλωστε, είναι και η πάγια θέση του ΚΚΕ.

Με αυτά τα λόγια, κύριε Πρόεδρε, εμείς, προφανώς, ζητάμε την απόσυρση του σχεδίου νόμου και επιφυλασσόμαστε για, επιπλέον, ζητήματα να τοποθετηθούμε και αύριο στη β΄ ανάγνωση και στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΓΕΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**:

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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσώτης Χρήστος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνοπτικά, το σχέδιο νόμου προβλέπει την ίδρυση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, επιχειρώντας να συμβαδίσει με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς να διαχωριστούν και οι αρμοδιότητες κανονιστικής ρύθμισης και εποπτείας από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Εν τούτοις, για την υλοποίηση του συγκεκριμένου στόχου θα αρκούσε, αρχικά, η «υιοθέτηση» του συνόλου των σχετικών κανόνων της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Αντίθετα, όμως, το νομοσχέδιο «υιοθετεί», επιλεκτικά, τους ευρωπαϊκούς κανόνες, δημιουργώντας έτσι έναν ατελή και, εν τέλει, προβληματικό από τη γένεσή του Οργανισμό. Ενδεχομένως, για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα συγκεκριμένων κλάδων, καθώς, επίσης, ομάδων που θέλει να ευνοήσει. Μάλιστα, η Αρχή αυτή θα είναι αρμόδια να χαράσσει τη στρατηγική αερομεταφορών της χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 7.1.

Ο στόχος του φαίνεται να είναι η δημιουργία ενός Οργανισμού με υπερεξουσίες, του Διοικητή και του Εκτελεστικού Συμβουλίου, οι οποίοι θα μπορούν να λειτουργούν αυθαίρετα. Δηλαδή, θα παρεμβαίνουν, όποτε το κρίνουν σκόπιμο, στην απρόσκοπτη εκτέλεση των επιθεωρήσεων, οι οποίες, όμως, οφείλουν να διενεργούνται, αποκλειστικά και μόνο, σύμφωνα με τους κανονισμούς της EASA και της Κομισιόν. Κατά τη δική μας άποψη, ο ρόλος των οργάνων της Διοίκησης θα έπρεπε να είναι, καθαρά, εποπτικός. Να περιορίζεται, δηλαδή, στον έλεγχο της νομιμότητας, κατά την εκτέλεση του επιθεωρησιακού έργου, χωρίς δυνατότητα παρέμβασης στην εκπόνηση των προγραμμάτων επιθεώρησης, στη διαδικασία επιβολής κυρώσεων και στον καθορισμό των προτεραιοτήτων επιθεώρησης.

Άλλωστε, ο έλεγχος και η εποπτεία της ασφάλειας των πτήσεων, των εγκαταστάσεων, του προσωπικού και των επιβατών είναι, εξίσου, σημαντικά, οπότε δεν συμβαδίζει με το πνεύμα της εύρυθμης και αντικειμενικής λειτουργίας η ιεράρχηση των ελέγχων από την εκάστοτε Διοίκηση βάσει, αυθαίρετων και επιλεκτικών επιλογών. Εκτός αυτού, είναι καινοφανής η διάταξη του σχεδίου νόμου, η οποία προβλέπει τα πρόστιμα στους αεροπορικούς φορείς να υπολογίζονται, επί του κύκλου εργασιών του μη συμμορφούμενου, με τα πρότυπα φορέα και όχι με κριτήριο τη «βαρύτητα» και το είδος της παρέμβασης, όπως θα ήταν, κατά την άποψή μας, λογικό.

Ο αριθμός των επιθεωρητών της Α.Π.Α. που προβλέπονται είναι ανεπαρκής, ενώ για τον καθορισμό τους θεωρούμε πως δεν λήφθηκαν, πιθανότατα, υπόψιν οι ιδιαιτερότητες της χώρας μας, ο αριθμός των αεροδρομίων και των φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτά, καθώς, επίσης, και η κατανομή τους, ανά την επικράτεια. Ο σκοπός των επιθεωρητών είναι να διασφαλίζουν την επαρκή εποπτεία των ανωτέρω φορέων, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις και με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να μην οδηγηθούμε σε πλημμελείς ελέγχους και να «τιναχθεί στον αέρα» η απόλυτη προτεραιότητα της ασφάλειας.

Στο σχέδιο νόμου προβλέπεται, κατά παράβαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, η επαναξιολόγηση των επιθεωρητών, η οποία, όμως, είναι, ήδη, πιστοποιημένη και εναρμονισμένη με τα πρότυπα που καθορίζονται από τον ευρωπαϊκό ελεγκτικό μηχανισμό. Θεσπίζονται αυθαίρετα κριτήρια αξιολόγησης, με αποτέλεσμα να τίθεται σε αμφισβήτηση η αξιοπιστία του επιθεωρησιακού έργου, οπότε, σε τελική ανάλυση, η ασφάλεια των πτήσεων. Έτσι, ενώ πολύ σωστά απαιτεί για τους επιθεωρητές εμπειρία στον κλάδο τους, κατά παράβαση των ευρωπαϊκών κανονισμών, την περιορίζει στην τελευταία δεκαετία, αντί να την αξιολογεί ως συνολική εμπειρία.

Το αποτέλεσμα της διάταξης αυτής είναι να κινδυνεύουν να βρεθούν εκτός της Α.Π.Α. επιθεωρητές με πολυετή εμπειρία. Τελικά, όμως, ποιοι θα τους αντικαταστήσουν; Ταυτόχρονα, καθιερώνει για τους επιθεωρητές ασυμβίβαστα, για το χρονικό διάστημα μετά την αποχώρησή τους από την Α.Π.Α., τα οποία, δεν προβλέπονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Πουθενά δεν τηρούνται οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί. Με τον τρόπο αυτό, όμως, καταδικάζει στην ανεργία, όσους επιθεωρητές αποχωρούν για οποιονδήποτε λόγο από την Α.Π.Α., χωρίς να υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος λόγος. Τέλος, εντελώς αυθαίρετα και αναιτιολόγητα, διαχωρίζει τα πτυχία των επιθεωρητών εναέριας κυκλοφορίας από τα υπόλοιπα αεροπορικά πτυχία, ενώ θα έπρεπε να υπάρχει μία ενιαία εποπτική αρχή για όλα τα αεροπορικά πτυχία. Λογικά, επομένως, δημιουργούνται ερωτηματικά για τη σκοπιμότητα του διαχωρισμού.

Συμπερασματικά, λοιπόν, οι βασικές αντιρρήσεις μας είναι οι εξής. Πρώτον, δεν εξυπηρετούνται τα συμφέροντα της χώρας, των πολιτών και των επιβατών. Αφαιρείται ο κρατικός έλεγχος και η εποπτεία από όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Δεύτερον, η προσχηματική διεξαγωγή τακτικών και εκτάκτων ελέγχων δεν μπορεί να υποκαταστήσει την επιτόπια παρουσία της εποπτικής αρχής. Η ιδιωτικοποιημένη μορφή των αεροδρομίων επιτάσσει αυξημένο έλεγχο από το Κράτος. Τρίτον, η μεταφορά όλων των αρμοδιοτήτων της παλιάς Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α., χωρίς τη στελέχωση στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπου, ήδη, υπάρχει η δομή των αερολιμενικών τμημάτων, δημιουργεί μεγάλα κενά στην ασφάλεια, ενώ επιτρέπει την ανεξέλεγκτη αυθαιρεσία των εταιρειών. Είναι δυνατόν, αλήθεια, ο επιβάτης να πρέπει να απευθύνεται στην Αθήνα για οποιοδήποτε παράπονό του ή να μην υπάρχει επιτόπια κρατική παρουσία για καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης;

Επί των άρθρων, τώρα, στο άρθρο 1, θεωρούμε πως η Α.Π.Α. έχει, ήδη, συσταθεί με τον ν. 4427/2016 του ΣΥΡΙΖΑ. Ήταν ένα νόμος προαπαιτούμενο του 3ου Μνημονίου, το οποίο ψήφισαν όλα μαζί τα Κόμματα της «τρόικας» εσωτερικού, η Νέα Δημοκρατία, το ΚΙΝ.ΑΛ. και ο ΣΥΡΙΖΑ. Παρά το ότι η Νέα Δημοκρατία δεν ψήφισε το νομοσχέδιο, είχε ζητήσει από τους συνδικαλιστές της Υ.Π.Α. να μην απεργήσουν, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Γιατί, λοιπόν, κατατίθεται εκ νέου;

Στο άρθρο 2, όπως έχουμε, ήδη, αναφέρει, δεν βλέπουμε το λόγο που προωθείται ο, δήθεν, επιβεβλημένος διαχωρισμός της εποπτείας και της λειτουργίας, ούτε γιατί πρέπει να γίνει με σύσταση μίας νέας Αρχής και όχι της Υ.Π.Α. που είναι, ήδη, πιστοποιημένη, ενώ έχει άριστη εμπειρία και ιστορικό. Πόσο μάλλον, όταν θα δημιουργήσει ερωτήματα, σε ότι αφορά στην επάρκεια του ελέγχου, τα κόστη που δεν έχουν ποσοτικοποιηθεί, καθώς επίσης, γενικότερα, οργανωτική αναστάτωση από τους εταιρικούς μετασχηματισμούς.

Το άρθρο 3, αφορά μεν στη σύσταση της Α.Π.Α., αλλά σε σχέση με τον προηγούμενο νόμο του ΣΥΡΙΖΑ, όπου η Α.Π.Α. υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών. Εδώ δεν υπόκειται σε κανενός είδους εποπτεία από κυβερνητικά όργανα, αν και υπόκειται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Επίσης, έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, αν και προβλέπεται να λαμβάνει ενίσχυση από το Κράτος, όταν έχει έλλειμμα. Είναι δυνατόν; Εμείς, δεν συμφωνούμε, γενικότερα, με αυτή τη «φάμπρικα» των Ανεξάρτητων Αρχών, της ΑΑΔΕ, της ΡΑΕ, της ΡΑΣ κ.λπ., ειδικά, όταν πρόκειται για στρατηγικής σημασίας λειτουργίες του Κράτους, όπως είναι οι αεροπορικές μεταφορές.

Φυσικά, δεν αποκλείουμε τη συνεργασία και την εναρμόνιση με την EASA ή με τις άλλες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης διεθνώς στις αεροπορικές μεταφορές, κάτι που επιβάλλεται, έτσι κι αλλιώς, σε αυτές τις περιπτώσεις. Ποιος θα καθορίζει, αλήθεια, πως θα λειτουργούν οι ιδιώτες στα αεροδρόμια και τις αεροπορικές εταιρείες, ποιος προσγειώνεται και απογειώνεται, τι μεταφέρεται, με τι κόστος και ούτω καθεξής, εάν δεν παρεμβάλλεται το Κράτος; Ποιος θα κυβερνάει τη χώρα;

Στο άρθρο 4, δεν παραχωρείται στην αρμόδια Εθνική Αρχή το δικαίωμα άσκησης ρυθμιστικών καθηκόντων της οικονομικής δραστηριότητας στον χώρο της αεροναυτιλίας, όπως αναφέρεται στην τελευταία πρότασή του. Από ποιον ευρωπαϊκό κανονισμό προβλέπεται μία Αρχή, η οποία, ουσιαστικά, δημιουργείται για να ελέγξει την αεροναυτιλία στη χώρα, να ρυθμίζει την οικονομική δραστηριότητα του εναέριου χώρου; Θα θέλαμε να μας το πει κάποιος.

Στο άρθρο 5, τα έσοδα της Α.Π.Α. θα προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής. Πρόκειται για έσοδα που θα προέρχονται από το έργο του εποπτευόμενου φορέα, κάτι που δεν συμβαίνει σε καμία Ανεξάρτητη Αρχή, ενώ είναι, εντελώς, ασυμβίβαστο. Θα έπρεπε η Α.Π.Α. να μην έχει καμία σχέση με τις αποδοχές και με τα έσοδα του εποπτευόμενου φορέα. Της Υ.Π.Α., δηλαδή.

Δεύτερον, προέρχονται από άλλα τέλη, όπως, κυρίως, από το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων. Αναφερθήκαμε στη συνεδρίαση, επί της αρχής, πώς θα κατανέμονται μεταξύ Α.Π.Α. και Υ.Π.Α., ενώ αναφέρεται και στο άρθρο 48. Είπαμε πως θα πηγαίνουν υπέρ της Α.Π.Α., σε ότι αφορά στα μεγάλα παραχωρημένα αεροδρόμια και υπέρ της Υ.Π.Α., σε σχέση με τα πολύ μικρότερα και, ίσως, προβληματικά δημόσια, από πλευράς κίνησης, τονίζοντας πως κάτι τέτοιο είναι απαράδεκτο.

Τρίτον, προέρχονται από κάθε άλλη «πηγή» που σχετίζεται με την άσκηση των δραστηριοτήτων της ή συμβάλλει στην εκτέλεση του έργου της. Σε ποιες «πηγές», ακριβώς, αναφέρεται; Επειδή οι απόλαβες του προσωπικού εξαρτώνται από σχέδιο επιδοτήσεων, μήπως θα είναι χορηγίες από τη FRAPORT, την TUI, ή οποιαδήποτε άλλη, με στόχο την εξυπηρέτηση των δικών τους συμφερόντων;

Τέταρτον, προέρχονται μέσω επιχορηγήσεων, επιδοτήσεων, οικονομικών ενισχύσεων, πιστώσεων και χρηματοδοτήσεων από τον Τακτικό Κρατικό Προϋπολογισμό, όταν οι πόροι των περιπτώσεων α, β και γ, δεν επαρκούν, λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων συνθηκών για την κάλυψη του συνόλου των δαπανών της Α.Π.Α.. Εν προκειμένω, γιατί να πληρώνει το Κράτος, όταν δεν ελέγχει; Η αναφορά σε ειδικές συνθήκες «υιοθετείται» για το ζήτημα 2020-2021, όπου λόγω της πανδημίας δεν θα υπάρχουν έσοδα από αεροπορικά τέλη και θα τα καλύψει το Κράτος, μαζί με τις αποζημιώσεις στη Fraport και σε όλα τα υπόλοιπα ΣΔΙΤ;

Πέμπτον, προέρχονται μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της Ε.Ε. ή άλλων διεθνών οργανισμών. Ποιων διεθνών οργανισμών; Ενώσεων τουριστικών οργανισμών, που θα πιέζουν για την ανεξέλεγκτη είσοδο τουριστών, όπως στην περίπτωση της TUI, οργανώσεων άλλων εθνικών κρατών, που θα αμφισβητούν την κυριαρχία μας, ή που θα έχουν πρόσβαση σε ευαίσθητες πληροφορίες; Προκειμένου να είναι, πραγματικά, ανεξάρτητη η Α.Π.Α., πιστεύουμε, ότι τα έσοδά της θα έπρεπε να προέρχονται μόνο από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, υπό την προϋπόθεση, φυσικά, να την ελέγχει το Κράτος.

Με το άρθρο 7, αφαιρείται ο κρατικός έλεγχος και η εποπτεία από όλα τα αεροδρόμια της χώρας, οπότε μεταφέρεται η κρατική εξουσία στους διαχειριστές και στους χρήστες των αεροδρομίων, σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο, σε μία πολύ κρίσιμη εποχή για τη χώρα. Η προσχηματική διεξαγωγή τακτικών και έκτακτων ελέγχων δεν μπορεί να υποκαταστήσει την επιτόπια παρουσία της εποπτικής αρχής, ενώ η ιδιωτικοποιημένη μορφή των αεροδρομίων επιτάσσει αυξημένο έλεγχο από το Κράτος. Όταν υπάρχουν ιδιωτικοποιήσεις, το Κράτος πρέπει να ελέγχει πολύ πιο αυστηρά και να είναι πολύ πιο ικανό.

Η μεταφορά όλων των αρμοδιοτήτων της παλιάς Υ.Π.Α. στην Α.Π.Α., χωρίς τη στελέχωση στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπου, ήδη, υπάρχει η δομή των αερολιμενικών τμημάτων, δημιουργεί κενά στην ασφάλεια και επιτρέπει την ανεξέλεγκτη αυθαιρεσία των εταιρειών. Η Πολιτεία οφείλει να είναι παρούσα στα περιφερειακά αεροδρόμια, έτσι ώστε να εξασφαλίζει το αίσθημα ασφάλειας των επιβατών, τον ενισχυμένο ρόλο της εποπτείας, αλλά και της επέμβασης όπου χρειαστεί. Η συγκέντρωση όλων των αρμοδιοτήτων στη νέα υπηρεσία, χωρίς την επιτόπια παρουσία, κρίνεται αδύνατη από την υπάρχουσα εμπειρία, αλλά και την κοινή λογική, που πρέπει να τη χρησιμοποιούμε πάντοτε. Οι παραβιάσεις των κανονισμών και των οδηγιών, απλά, δεν θα μπορούν να ελεγχθούν. Ο συντονισμός των σχεδίων και των τόσων αρμοδιοτήτων της Υ.Π.Α. στα κατά τόπους ακριτικά και μη αεροδρόμια, απλά, καταργείται. Θα έπρεπε για λόγους δημοσίου συμφέροντος να χρησιμοποιηθούν οι υφιστάμενες δομές στα αεροδρόμια της χώρας, όπου υπάρχει, ήδη, εξειδικευμένο προσωπικό και όχι να σταματήσει κάθε έννοια ελέγχου των αεροδρομίων, με την, επιπλέον, απώλεια ανθρώπινου κεφαλαίου και τεχνογνωσίας, λόγω του «παροπλισμού» των υφισταμένων αερολιμενικών τμημάτων.

Στην παρ. 1, είναι απαράδεκτο να χαράσσει τη στρατηγική αερομεταφορών της χώρας μία ανεξέλεγκτη υπηρεσία. Θα εγκρίνει ή μη τη δρομολόγηση αεροπλάνων στα νησιά μας, κατά το δοκούν, ή κατά τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών και όχι των κατοίκων, ενώ το Κράτος, απλά, θα πληρώνει τον λογαριασμό για τις άγονες γραμμές; Αυτά, ακριβώς, δεν συμβαίνουν και με την ΡΑΣ στο σιδηροδρομικό δίκτυο; Θεωρείτε σωστό να είναι αυτή υπεύθυνη για τη προστασία μας από έκνομες ενέργειες, όπως από απαγορευμένες ουσίες, όπλα κ.λπ., για τον καθορισμό των αποζημιώσεων των επιβατών, για τους κανόνες και για τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών, drones, δηλαδή, για τις απαιτήσεις ασφάλισης αερομεταφορέων του άρθρου 5 του κανονισμού, εννοώ της Ε.Ε. 785/2004; Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριοι της Κυβέρνησης, πραγματικά, η Κυβέρνηση αυτή έχει μετατραπεί σε δημόσιο κίνδυνο. Δεν φτάνει η υγεία, αλλά θέλετε να τα διαλύσετε όλα. Δεν υπάρχει ένα άρθρο σε αυτό το νομοσχέδιο που να προασπίζει το δημόσιο συμφέρον. Δεν υπάρχει ένα άρθρο σε αυτό το νομοσχέδιο που να μην είναι επιβαρυντικό για τα δικαιώματα των πολιτών, των επιβατών και την ασφάλεια στα αεροδρόμια. Είναι ένα νομοσχέδιο που δίνει ακραία οφέλη και, κυρίως, το όφελος της μη εποπτείας, του μη ελέγχου, της μη εφαρμογής κανονισμών στις μεγάλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα αεροδρόμια, ελέγχουν αεροδρόμια, διαχειρίζονται αεροδρόμια. Γι’ αυτό, εμείς, ως ΜέΡΑ25, ζητάμε την απόσυρσή του.

Ας δούμε τι αλλάζει. Στην ουσία, αυτό το νομοσχέδιο, καταργεί τις κρατικές αεροπορικές αρχές, οι οποίες έχουν την ευθύνη της λειτουργίας των αερολιμένων και της τήρησης των κανονισμών της νομοθεσίας, των διαδικασιών ασφάλειας, την κανονιστική ρύθμιση και εποπτεία και πιστοποίηση για τους κανονισμούς ασφάλειας και των άλλων συμβατικών υποχρεώσεων. Σε ποιους; Στους φορείς λειτουργίας των αεροδρομίων, στους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης πεδίου στάθμευσης αεροσκαφών, στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας των αερολιμένων, στους παρόχους υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα.

Όταν έρχεται η Πολιτεία να ρυθμίσει αυτές τις καταστάσεις με ένα νομοσχέδιο, προκαλεί και αντιδράσεις από τους ρυθμιζόμενους. Αυτό είναι λογικό. Οποτεδήποτε η Πολιτεία έρχεται να ρυθμίσει, οι ρυθμιζόμενοι αντιδρούν. Σε αυτό το νομοσχέδιο, στην ακρόαση των φορέων, είδαμε έκπληκτοι τους αντιπροσώπους των αεροπορικών εταιρειών, τη Fraport, τον Διευθυντή του Αερολιμένα Αθηνών, αυτούς, δηλαδή, που αφορά ο έλεγχος που επιβάλλεται από το Κράτος σε αυτό το νομοσχέδιο, να είναι ενθουσιασμένοι για το νομοσχέδιο. Αντίθετα βλέπουμε όλους αυτούς που εκπροσωπούν τους καταναλωτές, τους εργαζόμενους, τους συνδικαλιστικούς φορείς να έρχονται και να θέτουν το πόσο επικίνδυνο είναι αυτό το νομοσχέδιο και όχι για τις θέσεις απασχόλησής τους.

Κύριε Υπουργέ, η κριτική εστιάστηκε στη ζημιά στο δημόσιο συμφέρον. Ξέρω ότι είναι βολικό να το δείτε έτσι, αλλά στα εισοδήματα, προφανώς, εστιάστηκε ο ενθουσιασμός των αεροπορικών εταιριών της Fraport και του «Ελευθέριος Βενιζέλος». Εκείνοι εστίασαν στα εισοδήματά τους. Για ποιον λόγο είναι ενθουσιασμένοι όλοι οι επιχειρηματίες; Είναι ενθουσιασμένοι, γιατί, αυτή τη στιγμή, χαλαρώνει όλο το καθεστώς τήρησης διατάξεων των διεθνών συμβάσεων, κανονισμών, ορίων αεροπορικής εκμετάλλευσης, τήρησης, δηλαδή, της εφαρμογής του καθεστώτος αυτού, της τήρησης της νομοθεσίας περί δικαιωμάτων επιβατών, όπως μας είπαν και οι εκπρόσωποι των καταναλωτών, ατόμων με αναπηρία, εφαρμογής αερολιμενικών, υγειονομικών και περιβαλλοντικών κανονισμών και διατάξεων. Τι μου θυμίζει όλο αυτό; Μου θυμίζει ότι οι εργαζόμενοι της Fraport ήταν χωρίς αντισηπτικά, μάσκες και γάντια στο «Μακεδονία», τις βολές κατά της Fraport από την ΕΣΑμεΑ και τις καταγγελίες για τη συμπεριφορά της Fraport σε ΑμεΑ. Οπότε, είναι σαφές για ποιον λόγο πανηγυρίζουν αυτές οι επιχειρήσεις.

Σε ότι αφορά στην επιτόπου διενέργεια επιθεωρήσεων, τακτικών και έκτακτων ελέγχων, όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, θα γίνονται από την Αθήνα; Η συλλογή, η ανάλυση, η αξιολόγηση, η διερεύνηση συμβάντων και η διαπίστωση παραβάσεων, θα γίνεται από την Αθήνα; Στα 150 αεροδρόμια, αεροπορικές μονάδες, ελικοδρόμια κ.λπ., θα κάνετε επιτόπιες διενέργειες επιθεωρήσεων, τακτικών και εκτάκτων, με 172 εργαζόμενους, από τους οποίους μόνο οι 121 είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, όταν, αυτή τη στιγμή, στα περισσότερα από αυτά διενεργούνται καθημερινά και επιτόπια, γιατί υπάρχει προσωπικό; Προφανώς, ο στόχος του νομοσχεδίου είναι να μην γίνονται όλα αυτά, αλλά να γίνονται για τα μάτια του κόσμου. «Χαλαρώνει» η εφαρμογή, οπότε και η εποπτεία της εφαρμογής επιχειρησιακών σχεδίων σχετικών με την ασφάλεια, οι διαδικασίες ασφάλισης αεροναυτιλίας, τα όρια χωρητικότητας αεροδρομίων, η εκπαίδευση υπαλλήλων εμπλεκόμενων σε θέματα ασφάλειας, η είσπραξη δημοσίων εσόδων, η έκδοση αποφάσεων προστίμων, η συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων κ.λπ..

Πραγματικά, θα θέλαμε να μας εξηγήσετε, από που προκύπτει η πρόταση σας, όχι μόνο να μειωθούν οι εργαζόμενοι στην Α.Π.Α. από 487 σε 172, αλλά και να αυξηθούν εκείνοι που δεν είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης. Θα μειώσετε τόσο πολύ το προσωπικό και θα προσλάβετε, κιόλας, ανθρώπους χωρίς πανεπιστημιακό πτυχίο; Ιδιαίτερη μέθοδος αριστείας. Θα θέλαμε, πραγματικά, να μας την εξηγήσετε.

Επίσης, μειώνετε τη χρηματοδότηση της Α.Π.Α. από τα τέλη αεροναυτιλίας από το 20% στο 3%. Περίσκεψη όλων είναι ότι δημιουργείτε μία Α.Π.Α., που είναι δεδομένο ότι θα έχει χρέη, ώστε μετά να την ιδιωτικοποιήσετε.

Θα επιστρέψω στον αριθμό του προσωπικού της Α.Π.Α. και θα επαναλάβω ποια είναι η λίστα, κατ’ αναλογία, των αεροδρομίων της Ελλάδας. Δηλαδή, ποιος είναι ο αριθμός των εργαζομένων που θα έπρεπε να υπήρχαν με το μοντέλο κάθε άλλης χώρας. Αν 172 είναι ο προτεινόμενος αριθμός εργαζομένων στην Α.Π.Α. στη Ελλάδα, με βάση το μοντέλο της Γαλλίας, στην Ελλάδα θα έπρεπε να είχαμε 1.000 και πλέον εργαζόμενους. Με βάση το ιταλικό μοντέλο 519 εργαζόμενους, με βάση το ελβετικό μοντέλο 1.320 εργαζόμενους, με βάση το ιρλανδικό μοντέλο 1.848 εργαζόμενους, με βάση το βρετανικό μοντέλο 1.126 και με το γερμανικό μοντέλο 591 εργαζόμενους. Πραγματικά δημιουργείτε ένα μοντέλο μη εποπτείας. Προφανώς, και πανηγύριζαν οι εκπρόσωποι των επιχειρηματιών. Προφανώς, και πανηγύριζαν οι εκπρόσωποι των εποπτευόμενων αεροδρομίων. Η ακρόαση των φορέων, κύριε Υπουργέ ήταν «απογυμνωτική» για τις προθέσεις του νομοσχέδιου.

Δεν έχουμε εντοπίσει ούτε ένα άρθρο που να προασπίζεται το δημόσιο συμφέρον. Δεν έχουμε εντοπίσει ούτε ένα άρθρο που είναι επιβαρυντικό, να αυξάνει την εποπτεία στους επιχειρηματικούς φορείς που δραστηριοποιούνται και είναι οι εποπτευόμενοι, το αντικείμενο, δηλαδή, του νομοσχέδιου. Βλέπουμε και ακούμε τις απόψεις των καταναλωτών για την ανησυχία, τόσο σε ότι αφορά στα δικαιώματα των επιβατών, όσο και στην ασφάλεια αεροδρομίων. Σας καλούμε να το αποσύρετε. Δεν διορθώνεται. Είναι σε λάθος λογική, στρέφεται εναντίον του δημοσίου συμφέροντος, εξυπηρετεί ιδιωτικά συμφέροντα, κάνει κακό και στην ασφάλεια και στους πολίτες. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Ολοκληρώσαμε τις τοποθετήσεις. Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Να ξεκινήσω με κάτι που ακούστηκε από τους φορείς των συνδικαλιστικών οργανώσεων, ότι δεν έγινε διάλογος. Απόλυτο ψεύδος. Και επισημαίνω για να καταλάβουμε, ότι τα ψέματα έχουν «κοντά ποδάρια». Συνάντηση στις 13/7/2020 του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών και Υπηρεσιακών Παραγόντων με την ΟΣΥΠΑ. Συνάντηση στις 13/7/2020 με τους ελεγκτές. Συνάντηση στις 14/7/2020 με τους ηλεκτρονικούς και συγκεκριμένα ήταν και ο κ. Καλογερόπουλος. Συνάντηση στις 14/7/2020 ξανά με τους αερολιμενικούς. Συνάντηση στις 14/9/2020 με την ΟΣΥΠΑ. Συνάντηση στις 28/9/2020 με τους ελεγκτές περιοχής. Συνάντηση στις 29/9/2020 με τους ελεγκτές. Άρα, διάλογος έγινε. Απλώς, δεν έγιναν δεκτά τα αιτήματα των συνδικαλιστών και γι’ αυτό μας είπαν ότι δεν έγινε διάλογος.

Να πούμε, λοιπόν, δυο τρία πράγματα, πολύ γρήγορα, κύριε Πρόεδρε. Η Α.Π.Α., σύμφωνα με το άρθρο 3, θα αποτελέσει μία Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή. Το Υπουργείο, κύριε Παππά, γιατί το αναφέρατε, απλά και μόνο, περιορίζεται στο να υποστηρίξει την Α.Π.Α. σε θέματα, όπως στον συντονισμό και στη συνεργασία με τις άλλες Αρχές. Αναφέρεται στον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών και υποστηρίζεται από το Υπουργείο.

Ακούστηκε ότι πληρώνεται από την Υ.Π.Α. Ποιος πληρώνει, κύριοι συνάδελφοι την Υ.Π.Α.; Το ελληνικό δημόσιο; Το Eurocontrol, οι χρήστες και μάλιστα στο επιχείρημά σας, κύριε Παππά, γιατί μειώσαμε από το ποσοστό από 20% στο 3%, με αυτόν τον τρόπο κρατάμε τα μεγαλύτερα έσοδα στην Υ.Π.Α. που είναι κρατικός φορέας.

Επομένως, ενδιαφερόμαστε να στηρίξουμε τον, αμιγώς, κρατικό φορέα που είναι η Υ.Π.Α., διότι η Α.Π.Α., όπως λέτε, είναι μία Ανεξάρτητη Αρχή. Μα, οι Ανεξάρτητες Αρχές είναι μέρος και θεσμικά «αντίβαρα» στην εκτελεστική εξουσία, αλλά έχουν δημόσιο χαρακτήρα. Και επειδή ήσασταν και Υπουργός που νομοθετήσατε, κύριε Παππά, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ποιος πλήρωνε; Οι χρήστες δεν πλήρωναν την ΡΑΣ, όπως και την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΕΕΤΤ); Δηλαδή, σε πολλές περιπτώσεις, οι χρήστες είναι αυτοί που καλύπτουν, σε έναν βαθμό, τα έσοδα των Ανεξάρτητων Αρχών.

Στο άρθρο 10, κάτι ψελλίσατε για «φωτογραφικές» ρυθμίσεις για τον Διοικητή. Όχι εσείς, απλά ακούστηκε στο παρελθόν. Όπως σας είπε το ΚΙΝ.ΑΛ. και ο κύριος Γκόγκας, και πολύ σωστά, στο προηγούμενο νομοσχέδιο για Διοικητή της Υ.Π.Α., δεν είχατε προβλέψει καν να είναι Έλληνας υπήκοος και είχατε προβλέψει να είναι ο κ. Λιντζεράκος, με «φωτογραφική» διάταξη. Μία συμβουλή, «στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σκοινί».

Σε ότι αφορά στο άρθρο 37, ακούστηκε από πολλούς για ποιον λόγο πάμε από τα 487 άτομα στα 172; Αυτό έγινε σε συνεργασία με την EASA και με τη DG MOVE με επιτροπή που είχε γίνει και εξέτασε το θέμα, εδώ και 8 μήνες. Δεν ξυπνήσαμε μία μέρα στο Υπουργείο και είπαμε, ότι θα μειώσουμε την Ανεξάρτητη Αρχή από 487 ανθρώπους στους 172. Επίσης, σε αντίθεση με τη δική σας Κυβέρνηση, δεν θέλαμε να εξυπηρετήσουμε μικροκομματικά οφέλη. Αυτό που ακούσαμε στη σημερινή συνεδρίαση ήταν, όλοι οι φορείς, τεχνοκρατικά, να λένε για ποιον λόγο είναι καλό να υπάρξει ένας ρυθμιστής στην αγορά, ώστε να μην ασκεί τον έλεγχο αυτός ο όποιος κάνει την υπηρεσία, -κάτι που στα δικά μου μάτια είναι απολύτως λογικό- και αυτό βοηθάει, εν τέλει, στην ασφάλεια των πτήσεων και στην εξυπηρέτηση των επιβατών.

Το μόνο που ακούσαμε από την πλευρά των συνδικαλιστών - και λυπάμαι γι’ αυτό, με ελάχιστες εξαιρέσεις- είναι πως θα μειωθούν τα εισοδήματα τους. Και αυτό, όμως, δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα, γιατί θα θυμίσω στον κ. Ρολάκη, ο οποίος υπήρξε και, φοβερά, γραφικός και μιλούσε επί παντός επιστητού, ότι οι ελεγκτές πήραν μιάμιση μονάδα μπόνους -τουτέστιν εννέα εκατομμύρια- επί Κυβερνήσεως της Νέας Δημοκρατίας και μία μονάδα για το συνταξιοδοτικό τους 6 εκατομμύρια. Άρα, σύνολο 15 εκατομμύρια. Λοιπόν, υπάρχει ένα όριο.

Επίσης, να θυμίσω για να το ακούσουμε όλοι, ότι σε σχέση με άλλους δημοσίους υπαλλήλους, παίρνουν το Eurocontrol, το οποίο είναι επίδομα, δεν είναι μέρος του μισθού τους. Μία γραμματέας, κύριε Παππά, που δουλεύει στο Δημόσιο, παίρνει 20.000 ευρώ ακαθάριστα έσοδα τον χρόνο. Αν είσαι στην Υ.Π.Α., παίρνεις άλλες 12.000 ευρώ. Παίρνεις, δηλαδή, άλλα 800 ευρώ τον μήνα. Το γνωρίζουν αυτό οι υπόλοιποι συνάδελφοι δημόσιοι υπάλληλοι; Έχουν, δηλαδή, ένα τεράστιο μπόνους και σωστά κατά την άποψή μου. Αυτό το ποσό που έχει σχέση με το Eurocontrol, σας θυμίζω ότι δεν είναι λεφτά του Κράτους, αλλά των χρηστών, δηλαδή, των αεροπορικών εταιρειών. Αυτοί πληρώνουν το Eurocontrol, αυτοί πληρώνουν τα τέλη. Δεν τα πληρώνει το ελληνικό δημόσιο, ούτε το γαλλικό δημόσιο. Επομένως, αυτά τα χρήματα, είναι χρήματα των χρηστών και σε άλλες χώρες το παίρνουν μόνο οι ελεγκτές και αυτοί που σχετίζονται με την αεροναυτιλία. Εδώ τα παίρνουν και οι 2.500 υπάλληλοι της Υ.Π.Α., όπως, βεβαίως, θα τα πάρουν και οι υπάλληλοι της Α.Π.Α..

Κύριε Αρσένη, επικαλεστήκατε κάποια αριθμητικά στοιχεία των αερολιμενικών, σε σχέση με τον αριθμό των αεροδρομίων και του πληθυσμού, που μου έμειναν στο μυαλό, επειδή μιλήσατε τελευταίος. Το ορθό, όμως, είναι η συσχέτιση να γίνει με τον αριθμό των αεροπορικών κινήσεων. Μιλήσατε για τη Γαλλία, όπου το «Σαρλ ντε Γκολ», έχει τρεις με τέσσερις φορές μεγαλύτερη κίνηση από το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Οι επιβατικές κινήσεις της Ιταλίας είναι 188 εκατομμύρια άτομα τον χρόνο και στη χώρα μας είναι 64 εκατομμύρια, δηλαδή, το 1/3. Άρα, συγκρίνετε, αν μου επιτρέπετε, ανόμοια μεγέθη. Επίσης, μας και λέτε για την ιταλική Α.Π.Α., στην Ιταλία ο αριθμός στην αντίστοιχη Α.Π.Α. είναι 184 άτομα.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας τον λόγο για τον οποίο γίνεται αυτός ο διαχωρισμός. Και, κύριε Παππά, αυτόν τον διαχωρισμό τον είχατε συμφωνήσει και εσείς το 2016 και σε μία «έκρηξη» ειλικρίνειας σας, στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, είπατε, «τι να κάνουμε κύριε Πρόεδρε; Το κάναμε αυτό επειδή ήταν μέρος της διαπραγμάτευσης».

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Υπουργέ, ήταν από το 2004 ο Κανονισμός, 11 χρόνια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Παππά, δεν σας διέκοψα και τα συνδικαλιστικά αυτά δεν θα τα κάνετε σε εμένα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**Σας παρακαλώ μην διακόπτετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**

…. Είναι η αρμόδια υπηρεσία που ελέγχει την ασφάλεια και η DG MOVE λέει, ότι αν δεν κάνετε τον διαχωρισμό θα έχετε πρόβλημα με την ασφάλεια. Εσείς ανατρέπετε αυτό το επιχείρημα και λέτε ότι οι αερολιμενικοί, επειδή δεν μπαίνουν όλοι στην Α.Π.Α. δεν θα υπάρχει ασφάλεια. Μα, καλά τόσο «όμηροι» των συντεχνιών είμαστε;

Κανένας δεν θα χάσει τη θέση του και αναφέρομαι στο Κ.Κ.Ε.. Δεν τίθεται θέμα απολύσεων, ούτε θέμα προσλήψεων από τον ιδιωτικό τομέα. Δεν διαβάσατε καλά το άρθρο. Λέμε ότι, εάν και εφόσον, δεν πληρωθούν οι θέσεις, τότε έχει δικαίωμα το ελληνικό δημόσιο, η Ανεξάρτητη Αρχή να πάει στον ιδιωτικό τομέα.

Αυτά είχα να πω πολύ γρήγορα, για να αναφερθώ σε μερικά άρθρα που δημιουργούν κάποια σύγχυση. Εγώ είμαι στη διάθεσή σας, πραγματικά, αύριο να σας ενημερώσω και για τα άλλα ζητήματα που θέσατε. Πολλά από αυτά θα τα ακούσω με λογική, γι’ αυτό έχουμε και τη β΄ ανάγνωση. Εκεί που μπορούμε να κάνουμε κάποιες βελτιώσεις, θα τις κάνουμε, στα πλαίσια, όμως, της λογικής και όχι να λέμε ότι τίθεται θέμα με την ασφάλεια των πτήσεων. Θα σας παρακαλούσα όλους αυτό να μην ακούγεται από τα έδρανα της Αντιπολίτευσης μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, διότι δημιουργεί μία τεράστια σύγχυση και γιατί, απλούστατα, δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό, με τη σύντομη ομιλία του οποίου ολοκληρώνουμε την 3η συνεδρίαση, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση επεξεργασίας και εξέτασης 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».

Θα συνεχίσουμε αύριο, Τρίτη, στις 10:00΄, με τη β΄ ανάγνωση του νομοσχέδιου και την ολοκλήρωση της συζήτησής του.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Γκίκας Στέφανος, Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Ράπτη Ελένη, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Γκόκας Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16:00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**