

Υπερψηφίστηκε το νομοσχέδιο για τα υδροπλάνα. Σε Ιόνιο και Δωδεκάνησα η δημιουργία των πρώτων δικτύων

2020/02/06 22:55 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Υπερψηφίστηκε στη Βουλή, το σχέδιο νόμου με τίτλο [«Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις»](#) του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Υπέρ του νομοσχεδίου τάχθηκαν η ΝΔ, το Κίνημα Αλλαγής και η Ελληνική Λύση. «Παρών», δήλωσε ο ΣΥΡΙΖΑ. Κατά του νομοσχεδίου τάχθηκε το ΚΚΕ και η Ελληνική Λύση.

«Το νομοσχέδιο αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου υδατοδρομίων, στο πνεύμα του αναπτυξιακού νόμου της ΝΔ», είπε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κ. Καραμανλής, σημειώνοντας ότι έχουν περιληφθεί διατάξεις και για την επίλυση σειράς προβλημάτων στο χώρο των επιβατικών μεταφορών, με σεβασμό στους επαγγελματίες και το επιβατικό κοινό.

«Εμείς θέτουμε το πλαίσιο και αφήνουμε την αγορά να λειτουργήσει. Απλουστεύουμε και επιταχύνουμε τις διαδικασίες», τόνισε ο κ. Καραμανλής και επισήμανε ότι το νομοσχέδιο ρυθμίζει εκ νέου τις διαδικασίες ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων.

Παρέχει δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια, δηλαδή άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας. Δίνει δυνατότητα ίδρυσης υδατοδρομίου, όχι μόνο σε δημόσιο φορέα, αλλά και σε ιδιωτικό.

«Εμείς λέμε ότι δεν χρειάζεται το υδατοδρόμιο να είναι μόνο δημόσιο. Μπορεί και ένας ιδιώτης να έρθει και να δημιουργήσει ένα υδατοδρόμιο», είπε ο υπουργός, σημειώνοντας ότι πρέπει να σταματήσουν οι ιδεοληψίες και να υιοθετηθούν οι καλές πρακτικές που ισχύουν σε άλλες χώρες.

Ο υπουργός Υποδομών επισήμανε ότι διευρύνεται το πλαίσιο χορήγησης άδειας υδατοδρομίων, τόσο σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες αγκυροβόλια) όσο και σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης ΠΟΤΑ.

«Δίνουμε τη δυνατότητα να κάνει το υδροπλάνο αυτό που πρέπει. Να πηγαίνει σχεδόν

παντού, χωρίς το κράτος να επιβάλλει στις εταιρείες ότι πρέπει να πηγαίνουν σε συγκεκριμένες περιοχές», είπε ο υπουργός και πρόσθεσε ότι μπορεί κάποιος που έχει ένα τουριστικό κατάλυμα, σε μια περιοχή, να μπορεί να υποδεχθεί ένα υδροπλάνο.

Ο κ. Καραμανλής εξέφρασε την εκτίμηση, ότι τα Δωδεκάνησα και τα νησιά του Ιονίου αποτελούν ένα προνομιακό χώρο για την ανάπτυξη δικτύου υδροπλάνων.

Η ομιλία του υπουργού Μεταφορών

Πριν ξεκινήσω την ομιλία μου, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στα μέλη της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, για το εξαιρετικό κλίμα στο οποίο διεξήχθη η συζήτηση του νομοσχεδίου, αλλά και για τις γόνιμες απόψεις που διατυπώθηκαν. Χαίρομαι ιδιαιτέρως για το γεγονός ότι κατέστη κατανοητός ο λόγος για τον οποίον θα έπρεπε να προβούμε σε μια αλλαγή του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου για τα υδατοδρόμια.

Χωρίς να θέλω να ανατρέξω στο παρελθόν θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι ο επενδυτικός νόμος 4146 που είχε ψηφίσει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2013, παρείχε ένα επαρκές πλαίσιο για την ανάπτυξη του χώρου.

Ένα πλαίσιο, στο οποίο όχι μόνο βασίσθηκαν οι 3 και μοναδικές μέχρι σήμερα αδειοδοτήσεις υδατοδρομιών, αυτών της Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας, αλλά αποτέλεσε και έμπνευση για άλλες χώρες, όπως της Κροατίας, η οποία εκπόνησε τον δικό της νόμο για τα υδατοδρόμια, βασιζόμενη σ' αυτό το νομικό πλαίσιο.

Δυστυχώς, όμως, ο νόμος αυτός μπλοκαρίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ, με αποτέλεσμα να σταματήσουν και οι πτήσεις υδροπλάνων από το 2015.

Παράλληλα, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έφερε το 2018 με αρκετή καθυστέρηση, έναν νόμο που όχι μόνο χτύπησε τις ιδιωτικές επενδύσεις και υπονόμωσε την ανάπτυξη αλλά ουσιαστικά έκλεισε ερμητικά κάθε δυνατότητα για ιδιωτικά υδατοδρόμια στη χώρα μας.

Αυτόν τον νόμο κλήθηκε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να τον αλλάξει και αυτό το νομοσχέδιο καλείσθε σήμερα να ψηφίσετε.

Ένα νομοσχέδιο που βγήκε εγκαίρως σε διαδικασία διαβούλευσης, όχι μόνο επειδή σεβόμαστε τις αρχές της καλής νομοθέτησης, αλλά κι επειδή θέλαμε να δώσουμε το βήμα στους πολίτες προκειμένου να καταθέσουν τις θέσεις και τις απόψεις τους.

Κι όπως θα διαπιστώσατε, από τις 13 σελίδες της Έκθεσης Διαβούλευσης που έχει προσαρτηθεί στο τέλος του νομοσχεδίου, όχι μόνο εξετάσαμε με προσοχή τα σχόλια

που λάβαμε, αλλά προβήκαμε και σε αρκετές τροποποιήσεις επί του αρχικού κειμένου.

Διότι έτσι αντιλαμβανόμαστε ως κυβέρνηση την έννοια της διαφάνειας και της διαβούλευσης, με τους πολίτες.

Αποτέλεσμα όλης αυτής της διαδικασίας είναι το παρόν κείμενο.

Ένα κείμενο που έρχεται να διορθώσει τα κακώς κείμενα του νομοθετικού πλαισίου που δημιούργησε ο ΣΥΡΙΖΑ, και παράλληλα να επιτύχει 2 βασικούς στόχους:

-Πρώτον, τη φιλελευθεροποίηση του θεσμικού πλαισίου των υδατοδρομίων «εμπλέκοντας» ιδιώτες επενδυτές και

-Και δεύτερον, την απλούστευση και επιτάχυνση των απαιτούμενων διαδικασιών, για την αδειοδότηση των υδατοδρομίων.

Πρακτικά, λοιπόν, τι προβλέπει το παρόν νομοσχέδιο στο κύριο μέρος του:

-Πρώτον, ρυθμίζει εκ νέου τις διαδικασίες ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των υδατοδρομίων, ώστε να θεσπιστεί ένα ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο, που να ευνοεί την ανάπτυξή τους.

-Δεύτερον, παρέχει τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια δηλαδή τη χορήγηση «αδείας ίδρυσης» και «αδείας λειτουργίας», είτε από κοινού είτε διακριτά.

-Τρίτον, δίνει τη δυνατότητα χορήγησης «άδειας ίδρυσης» υδατοδρομίου όχι μόνο σε δημόσιο φορέα, αλλά και σε ιδιωτικό φορέα.

-Τέταρτον, επιτρέπει τη χορήγηση «άδειας ίδρυσης» υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές να προβούν σε όλες τις προβλεπόμενες ενέργειες, που όταν τις ολοκληρώσουν θα τους χορηγηθεί «άδεια λειτουργίας».

-Πέμπτον, διευρύνεται το πλαίσιο χορήγησης άδειας υδατοδρομίου, τόσο σε τουριστικούς λιμένες, δηλαδή μαρίνες, αγκυροβόλια κ.λπ., όσο και σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης, καθώς και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

-Έκτον, δίνεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου, όχι μόνο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού.

-Κι Έβδομον, συγκροτείται ολιγομελής Επιτροπή Υδατοδρομίων, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με τις επιθεωρήσεις τους.

Γίνεται επομένως σαφές, πως η ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου αναμένεται να **σηματοδοτήσει αυτόματα την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου υδατοδρομίων,**

που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας, θα εξυπηρετήσει την καλύτερη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με προορισμούς απομακρυσμένους -και όχι μόνο και θα αναζωπυρώσει το επενδυτικό ενδιαφέρον.

Οι πρώτες πτήσεις, τοποθετούνται χρονικά μέσα στους επόμενους μήνες.

Κάνουμε έτσι μια νέα αρχή σε έναν χώρο που πιστεύουμε ότι μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της χώρας μας.

Επένδυση σε σύγχρονες, φιλικές προς το περιβάλλον, συνδυασμένες μεταφορές σημαίνει επένδυση στον νέο, αναβαθμισμένο διεθνή ρόλο της πατρίδας μας.

Το παρόν νομοσχέδιο, όμως, ρυθμίζει και μια σειρά άλλων θεμάτων, **που άπτονται των οδικών και εμπορευματικών μεταφορών.**

Ενός τομέα, που αποτελεί ένα δυναμικό κομμάτι της εθνικής μας οικονομίας, και λόγω της ραγδαίας εξέλιξής του, απαιτούνται συνεχώς παρεμβάσεις, ώστε να επιτυγχάνεται τόσο ο εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας, όσο και η υποβοήθηση ενός κλάδου, αυτού των μεταφορών, που επλήγη σε μεγάλο βαθμό από την κρίση.

Παράλληλα, έχουν συμπεριληφθεί διατάξεις, με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην εύρυθμη λειτουργία των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών με τα **ΚΤΕΛ**, και τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία.

Για τα τελευταία, για παράδειγμα, επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία τουριστικών λεωφορείων, εφόσον η ηλικία τους δεν υπερβαίνει τα 5 έτη, αντί των 11 που ισχύει σήμερα, ενώ το αντίστοιχο όριο για ειδικά τουριστικά ανοικτού τύπου είναι 8 έτη, με στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στον τομέα των μεταφορών.

Σ' ό,τι αφορά στα ΚΤΕΛ, προβλέπεται σειρά ρυθμίσεων που αποσκοπούν στην ενίσχυση των επενδύσεων για σταθμούς και γενικά εγκαταστάσεις στα υπεραστικά και αστικά ΚΤΕΛ, καθώς και για την αντικατάσταση λεωφορείων των φορέων αυτών, από το υφιστάμενο αδιάθετο υπόλοιπο του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, ύψους 2,3 εκατομμυρίων ευρώ.

Επίσης, με την τροπολογία με γενικό αριθμό 152 και ειδικό 10, προβαίνουμε σε 2 παρεμβάσεις:

-Πρώτον, επιτρέπεται η **ίδρυση και λειτουργία Πρατηρίου Παροχής υγρών και αέριων Καυσίμων δημόσιας χρήσης** από νόμιμους υφιστάμενους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, εφόσον βέβαια τηρούνται όλες οι νόμιμες προϋποθέσεις, που ισχύουν για όλα τα πρατήρια.

-Δεύτερον, και σ' ό,τι αφορά στα πρατήρια υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης, κι επειδή οι διαδικασίες μετατροπής είναι περίπλοκες, χρονοβόρες και δαπανηρές,

παρατείνουμε την καταληκτική ημερομηνία μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2022.

Και βέβαια, ως μέρος του συνολικού σχεδίου μας για να λύσουμε το τεράστιο πρόβλημα που παραλάβαμε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με τον πολύ μικρό αριθμό λειτουργούντων **λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη**, προβλέπεται στο νομοσχέδιο η δυνατότητα εκτέλεσης μέρους του συγκοινωνιακού έργου, στις περιοχές αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. και της Ο.Σ.Ε.Θ., από τα οικεία ΚΤΕΛ, με δυνατότητα υπεκμίσθωσης σε ΚΤΕΛ άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων.

Όπως ξέρετε, περιμένουμε το «πράσινο φως» από το Ελεγκτικό Συνέδριο και σε λίγες μέρες, στη Θεσσαλονίκη θα μπουν στην κυκλοφορία τα πρώτα οχήματα των ΚΤΕΛ.

Για να ανακουφίσουν επιτέλους κάπως την κατάσταση και το επιβατικό κοινό που καθημερινά ταλαιπωρείται τόσο πολύ.

Επίσης, και σ' ό,τι αφορά στα **ΤΑΞΙ**, με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου πετυχαίνουμε 4 βασικά πράγματα:

-Πρώτον, εξορθολογίζουμε τις ποινές για όσους υποκλέπτουν συγκοινωνιακό έργο, ανεξαρτήτως κατηγορίας.

-Δεύτερον, αφαιρούμε την πρόβλεψη περί ποινής φυλάκισης 3 μηνών που ίσχυε μέχρι σήμερα, κι επιβάλλουμε ένα ενιαίο διοικητικό πρόστιμο, αυτό των 3.000 ευρώ, για τους παραβάτες.

-Τρίτον, διευρύνουμε το πλαίσιο της πολλαπλής μίσθωσης ταξί με κόμιστρο, στις περιπτώσεις δια-περιφερειακής μετακίνησης.

-Και τέταρτον, επαναφέρεται στις Περιφέρειες η αρμοδιότητα της σύνδεσης των εδρών των ταξί, καθώς κι ο καθορισμός των θέσεων στάθμευσης.

Τέλος, και σ' ό,τι αφορά στην **Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας** διορθώνουμε κάποιες σκανδαλώδεις φωτογραφικές διατάξεις, ώστε να προχωρήσουμε άμεσα στην προκήρυξη της θέσης του Διοικητή και του Εκτελεστικού Συμβουλίου της ΑΠΑ.

Παράλληλα, με την Τροπολογία με γενικό αριθμό 151 και ειδικό 9, ρυθμίζεται ένα θέμα κατανομής και διάθεσης των ποσών του EuroControl, για τη λειτουργία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και για την αναβάθμιση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Συγκεκριμένα, ερχόμαστε πάλι να διορθώσουμε τα κακώς κείμενα του Νόμου 4427/2016 και των 2 εφαρμοστικών Προεδρικών Διαταγμάτων, του 84 και του 85/2018 για την ΑΠΑ και την ΥΠΑ.

Βλέπεται, με τα εν λόγω ΠΔ τροποποιήθηκαν σημαντικά οι οργανικές θέσεις ανά κλάδο καθώς και η κατανομή του υφιστάμενου προσωπικού όμως δεν προσαρμόστηκε αναλόγως η κατανομή κόστους. Αυτό, λοιπόν, το κάνουμε την παρούσα Τροπολογία. Και κυρίως, χωρίς να προκαλείται δημοσιονομική επιβάρυνση.

Κλείνοντας κ. Πρόεδρε,

Κι απευθυνόμενος στις κυρίες και τους κυρίους συναδέλφους μου, θα ήθελα να πω ότι έχουν στα χέρια τους ένα νομοσχέδιο πλήρες, ουσιαστικό, που αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου υδατοδρομίων, στο πνεύμα του αναπτυξιακού νόμου της Νέας Δημοκρατίας του 2013. Ένα νομοσχέδιο, το οποίο θα ενδυναμώσει το επενδυτικό ενδιαφέρον στη χώρα μας.

Και επιπλέον, ένα νομοσχέδιο, το οποίο επιλύει σειρά καθημερινών προβλημάτων, στον χώρο των επιβατικών μεταφορών, σεβόμενο τόσο τους επαγγελματίες όσο και το επιβατικό κοινό. Αυτό το αποδείξαμε διότι κάναμε μια μεγάλη διαβούλευση σε διάρκεια και κατά την διάρκεια της επιτροπής, ο ίδιος ο Υφυπουργός ο κ. Κεφαλογιάννης, τον οποίο θέλω να ευχαριστήσω έκανε δεκτές πολλές από τις προτάσεις των βουλευτών.

Ένα νομοσχέδιο που προήλθε μέσα από έναν εποικοδομητικό διάλογο με φορείς και πολίτες. Για όλους αυτούς τους λόγους, λοιπόν, σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Η ομιλία του υφυπουργού Μεταφορών

Θα ήθελα να ξεκινήσω την παρέμβασή μου ευχαριστώντας του παριστάμενους υπουργούς, τον κ. Κώστα Καραμανλή και τον κ. Άδωνι Γεωργιάδη, γιατί ήταν εκείνοι, που πιστέψανε στο εγχείρημα εξ αρχής και στην Διυπουργική Επιτροπή, συνεδρίαση του Αυγούστου δώσανε τις κατευθυντήριες γραμμές προκειμένου εντός ενός πολύ μικρού χρονικού διαστήματος, εντός τριμήνου, να είμαστε σε θέση να παρουσιάσουμε το νομοσχέδιο, που αφορά τα υδατοδρόμια, να βγει σε δημόσια διαβούλευση και σήμερα να το συζητάμε προς ψήφιση στην Ολομέλεια.

Το σχέδιο νόμου που έχω την τιμή να σας παρουσιάσω σήμερα επιχειρεί να δώσει μια οριστική λύση στο ζήτημα της ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίων, την οποία η ελληνική κοινωνία και οι παραγωγικοί φορείς περιμένουν εδώ και 15 χρόνια, χωρίς δυστυχώς κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα μέχρι σήμερα.

Όπως γνωρίζετε, η ύπαρξη υδατοδρομίων είναι η βασική προϋπόθεση για να πετάξουν υδροπλάνα, ένα φιλόδοξο στόχο τον οποίο η Κυβέρνηση έχει θέσει εντός του 2020.

Προσφέροντας, έτσι, νέες δυνατότητες στην οικονομία, τον τουρισμό, τη

διανοησιωτική συγκοινωνία όπως και στη συγκοινωνία της ηπειρωτικής χώρας με τις νησιωτικές περιοχές.

Ο λόγος που θεωρούμε απολύτως αναγκαία αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία είναι γιατί ο προηγούμενος νόμος που ψήφισε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ -ΑΝ.ΕΛ., ο 4568/2018, δεν διευκόλυνε στο ελάχιστο την ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομίων.

Αυτό συνέβη, καταρχάς, επειδή έθεσε μια σειρά από ανούσιες και περίπλοκες διοικητικές προϋποθέσεις που κατέστησαν στην πράξη τον ίδιο το νόμο ανενεργό.

Αναφέρω ενδεικτικά ότι το υφιστάμενο πλαίσιο προβλέπει 10 υπουργικές και κοινές υπουργικές αποφάσεις προκειμένου να καταστεί λειτουργικό και η προηγούμενη κυβέρνηση μέσα σε ένα χρόνο από την ψήφισή του δεν κατάφερε να εκδώσει ούτε μια.

Άρα εκ των πραγμάτων ξέρετε πολύ καλά, ότι ένας νόμος, ο οποίος ψηφίζεται και στην ουσία δεν προχωρά στο δευτερογενές δίκαιο, στις κανονιστικές πράξεις είναι στην ουσία ένας ανενεργός νόμος.

Ο δεύτερος, εξίσου σημαντικός, λόγος που κρίνουμε σκόπιμη την αναθεώρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου είναι γιατί στην ουσία επιτρέπει μόνον σε έναν φορέα να προχωρήσει στην ίδρυση υδατοδρομίων: το ελληνικό δημόσιο.

Αυτό πρακτικά σημαίνει, για να μιλήσουμε με ονόματα, ότι ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ σήμερα δεν μπορούν να ιδρύσουν υδατοδρόμια.

Σημαίνει επίσης ότι δεν μπορούν να έχουν άδεια υδατοδρομίου ιδιωτικές μαρίνες, ή μαρίνες που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες από το δημόσιο.

Δεν θα μπορούσαν επίσης να αδειοδοτηθούν ακόμη οι μεγάλοι οργανισμοί λιμένος στην περίπτωση που, τυχόν παραχώρησή σε ιδιώτες, συνέβαινε πριν λάβουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου.

Τέλος, το υφιστάμενο πλαίσιο έθετε σε άμεσο κίνδυνο τα μόλις τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια της χώρας, από τον προηγούμενο νόμο 4146/2013, δηλαδή της Κέρκυρας, της Πάτρας και των Παξών, καθώς προέβλεπε την ανάκληση αυτών των αδειών και την προσαρμογή τους στον νόμο του 2018.

Αυτοί είναι μερικοί μόνο από τους λόγους για τους οποίους προχωρούμε στην αναθεώρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου.

Υπάρχουν και πολλοί άλλοι, κρυμμένοι κυριολεκτικά στις διατάξεις του σημερινού νόμου τους οποίους είναι πολύ δύσκολο να αντιληφθεί κανείς, αν δεν είναι εξοικειωμένος με τη διοικητική πρακτική του ελληνικού δημοσίου.

Απαιτείται - και έγινε από την πλευρά μας- μια νοητική άσκηση, μια συστηματική

προσομοίωση θα έλεγα, της διοικητικής διαδικασίας που απαιτούνταν για να καταλάβουμε την περιπλοκότητά της.

Είδαμε ότι στην ουσία κάποιος, ο οποίος ήθελε να προχωρήσει στην άδεια ίδρυσης ενός υδατοδρομίου με το προϋπάρχον θεσμικό πλαίσιο **έπρεπε να προχωρήσει μέσα από 42 διοικητικές πράξεις, που αυτό σήμαινε περίπου ένα χρόνο.**

Ως αποτέλεσμα, από την έκδοση του ν.4568/2018 και μέχρι σήμερα, **υποβλήθηκε μόνο μία νέα αίτηση για αδειοδότηση υδατοδρομίου** και φυσικά δεν εκδόθηκε καμία.

Εξηγήσαμε τις προηγούμενες ημέρες στην Επιτροπή που παρεμβαίνουμε. Καταρχάς, δημιουργούμε ένα πολύ πιο απλό πλαίσιο αδειοδότησης.

Με λιγότερα δικαιολογητικά τόσο στο στάδιο ίδρυσης όσο και στο στάδιο λειτουργίας και με μείωση των υπουργικών αποφάσεων κατά 50%. Από δέκα σε πέντε.

Είμαστε δε στην ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσω ότι τα σχέδια αυτών των αποφάσεων είναι έτοιμα. Υπολογίζουμε ότι σε διάστημα το ενός μήνα από την ψήφιση του νόμου οι αποφάσεις αυτές θα έχουν πάρει ΦΕΚ.

Δεύτερον, αντιμετωπίζουμε ένα κρίσιμο ζήτημα όπως είναι αυτό του συντονισμού των συναρμόδιων Υπουργείων.

Προβλέπεται η συγκρότηση ολιγομελούς Επιτροπής Επιθεώρησης Υδατοδρομίων (4) σε σχέση με τον υφιστάμενο νόμο (10) .

Η ολιγομελής Επιτροπή αποσκοπεί στον άμεσο συντονισμό των μελών της και συνεπώς στην επιτάχυνση διενέργειας της επιθεώρησης, στον περιορισμό των διοικητικών διαδικασιών και του κόστους μετακίνησης.

Τρίτο, εισάγουμε ένα νέο ορισμό για την «άδεια ίδρυσης» υδατοδρομίου με τον οποίο δεν απαιτείται η κατασκευή και προμήθεια εξοπλισμού για τη χορήγηση της.

Κατά συνέπεια, για τη χορήγηση αυτής δεν θα απαιτείται επιθεώρηση με αποτέλεσμα την άμεση έκδοση της σχετικής αδειάς.

Στην πράξη, ο ενδιαφερόμενος επενδυτής, με την απόκτηση της «άδειας ίδρυσης», επιτρέπεται να προβεί στις προβλεπόμενες από τον νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και αν επιθυμεί και στην προσθήκη του απαραίτητου εξοπλισμού του.

Τέταρτο, εκτός της δυνατότητας χορήγησης «άδειας ίδρυσης» και «άδειας λειτουργίας» προβλέπεται και η χορήγηση «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας».

Ο σκοπός εδώ είναι η επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να ιδρύσουν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια.

Επιπλέον, παρέχεται μια ευελιξία στους δημόσιους φορείς, που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές του υδατοδρομίου, να προβούν στη λειτουργία του υδατοδρομίου με μία ενιαία διαγωνιστική διαδικασία.

Πέμπτο, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, καθώς δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων (εκτός λιμένων και λιμνών) και σε περιοχές τουριστικών λιμένων (μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια), σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

Με τον τρόπο αυτό διευκολύνουμε την επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και ενισχύουμε το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, προσελκύοντας και εξυπηρετώντας κυρίως υψηλότερης αξίας ομάδες τουριστών.

Έκτο, αποτυπώνουμε τις προϋποθέσεις και τους όρους κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων.

Η διάταξη αυτή προτείνεται προκειμένου να διευκολύνει την επισκεψιμότητα περιοχών με τουριστικό ενδιαφέρον, αλλά και την εξυπηρέτηση επειγουσών περιπτώσεων (π.χ. αεροδιακομιδή ασθενών).

Στο Κεφάλαιο Β' ρυθμίζονται θέματα των εμπορευματικών κι επιβατικών μεταφορών, με σκοπό τόσο την καλύτερη οργάνωση των επιχειρήσεων όσο και την εξυπηρέτηση των επαγγελματιών του κλάδου.

Θέλω εδώ να τονίσω πως το υφιστάμενο νομικό καθεστώς, λόγω της πολυπλοκότητάς του και των αλληλοκαλυπτόμενων διατάξεων, έχει προκαλέσει πολλά ερμηνευτικά προβλήματα και αντίκειται, με πολλές διατάξεις, στην ενωσιακή νομοθεσία.

Αυτό που προσπαθούμε εδώ είναι να αφαιρέσουμε όλες τις αγκυλώσεις και να οδηγήσουμε **στη διευκόλυνση της ανάπτυξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον κλάδο των ΦΔΧ** και των επιχειρήσεων που συνδέονται με αυτά.

Ταυτόχρονα, δίνουμε ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα οδικών ελέγχων της εφαρμογής της νομοθεσίας των μεταφορών, ενώ **επιλύουμε και θέματα μεταβιβάσεων, αποχαρκτηρισμού και αντικατάστασης ΦΔΧ καθώς και Λεωφορείων ΔΧ.**

Θα σταθώ ιδιαίτερα στο άρθρο 34 με το οποίο ανοίγουμε την αγορά της χρονομίσθωσης για τους επαγγελματίες ιδιοκτήτες οχημάτων Δημοσίας Χρήσης που

περιλαμβάνει τα φορτηγά, τα λεωφορεία αλλά και τα Ταξί, **με στόχο την άμεση ανανέωση του γηρασμένου στόλου οχημάτων.**

Με αυτόν τον τρόπο, ουσιαστικά, επιτρέπουμε σε ολόκληρο τον κλάδο των μεταφορών να αντικαταστήσει τα παλαιά και ρυπογόνα οχήματα με καινούρια χωρίς να χρειάζεται να καταβάλλει πολλές δεκάδες ή εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ, αλλά καταβάλλοντας μόνο μια μηνιαία δόση που θα αφορά στις υπηρεσίες χρονομίσθωσης.

Να σταθώ λίγο στο Κεφάλαιο Γ του νομοσχεδίου. Ποιο πρόβλημα καλούμαστε να επιλύσουμε εδώ κυρίες και κύριοι συνάδελφοι;

Το πρόβλημα είναι η ιδιαίτερα αυξημένη καθυστέρηση στη χορήγησης άδειας οδήγησης, καθώς και η γραφειοκρατία και η διαφθορά που παρατηρείται στη συγκεκριμένη διαδικασία.

Είναι μια κατά τη γνώμη μας σημαντική ρύθμιση που γιατί αντιμετωπίζει ένα σημαντικό πρόβλημα που έχει να κάνει με την αναμονή έως και έξι μηνών που απαιτείται σήμερα για να πάρει κάποιος στα χέρια του το δίπλωμα οδήγησης από τη στιγμή που θα πετύχει στις εξετάσεις.

Με την **προσωρινή άδεια**, ο πολίτης θα μπορεί την επομένη να οδηγήσει το αυτοκίνητό του είτε εκτυπώνοντας την προσωρινή άδεια από τον υπολογιστή του είτε επιδεικνύοντας την ακόμη και από το κινητό του τηλέφωνο μέσω μιας εφαρμογής που ετοιμάζουμε αυτές τις μέρες στο Υπουργείο.

Θεωρούμε ότι με αυτή τη ρύθμιση δεν γλυτώνουμε απλώς τους πολίτες από μια μεγάλη ταλαιπωρία ούτε μειώνουμε απλώς τη γραφειοκρατία.

Δίνουμε και ένα γερό χτύπημα στη διαφθορά αφαιρώντας μια βασική αιτία για την ύπαρξη της στο ζήτημα της χορήγησης αδειών οδήγησης.

Θεωρώ κυρίες και κύριοι συνάδελφοι πως από τα παραπάνω καθίσταται προφανές ποια είναι η φιλοσοφία και ο συνεκτικός ιστός που διατρέχει το σύνολο των ρυθμίσεων του παρόντος νομοσχεδίου.

Και αυτός δεν είναι άλλος από την ανάγκη επίλυσης προβλημάτων προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό πλαίσιο λειτουργίας των επιχειρήσεων,

που δεν θέτει αδικαιολόγητους περιορισμούς στην οικονομική δραστηριότητα, εξασφαλίζει ισότητα στις συνθήκες ανταγωνισμού και εμπιστοσύνη των πολιτών στην ικανότητα της κράτους να εξασφαλίζει ορθή και δίκαιη εφαρμογή των νόμων.

Δεν θα επεκταθώ περισσότερο κύριε Πρόεδρε. Θέλω να ευχαριστήσω τους συναδέλφους όλων των κομμάτων για την παραγωγική συζήτηση που είχαμε στις

συνεδριάσεις της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, καθώς και για τις παρατηρήσεις τους, πολλές από τις οποίες ενσωματώθηκαν στο σχέδιο νόμου.

Θα ζητήσω από τους συναδέλφους όλων των κομμάτων, ακόμη μια φορά, να στηρίξουν αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία, στην οποία είχαν καθοριστική συμβολή τόσο οι υπηρεσίες του υπουργείου όσο και οι κοινωνικοί φορείς τους οποίους αυτές οι ρυθμίσεις αφορούν.