

«Δεν τίθεται θέμα απώλειας του κρατικού ελέγχου της ΑΠΑ». Τα όσα ανέφεραν Κ. Καραμανλής και Ν. Σταθόπουλος

2020/09/11 08:36 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Στο νομοσχέδιο για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας τοποθετήθηκαν, στο πλαίσιο εφ' όλης της ύλης συνέντευξης Τύπου, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής και ο γενικός γραμματέας Μεταφορών Νίκος Σταθόπουλος.

Και οι δυο τάχθηκαν υπέρ του νομοσχεδίου, τονίζοντας ότι είναι σύμφωνο με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, τονίζοντας ότι δεν τίθεται θέμα απώλειας του κρατικού ελέγχου της ΑΠΑ.

Επίσης, υποστήριξαν ότι διεξήχθησαν σε καλό κλίμα οι συζητήσεις με τους εργαζομένους που εξέφρασαν αντιρρήσεις στο νομοσχέδιο.

Στόχος του υπουργείου Μεταφορών είναι μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου να κατατεθεί στη Βουλή και μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου να συζητηθεί και ψηφισθεί από την Ολομέλεια.

Τα βασικά σημεία της τοποθέτησης του Κ. Καραμανλή για την ΑΠΑ

Και περνάω στην τρίτη και τελευταία ενότητα της τοποθέτησής μου, τη σχετική με την ΑΠΑ.

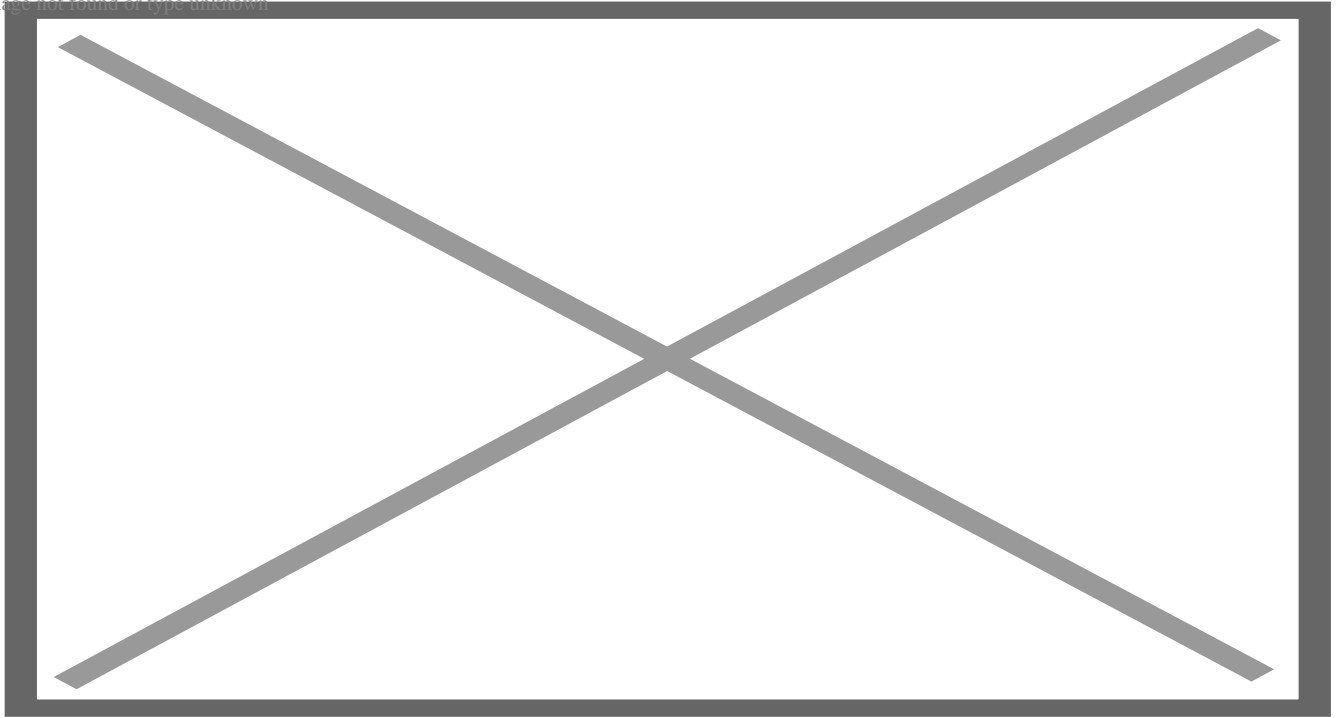
Όπως γνωρίζετε, στις 26 Αυγούστου ανέβηκε προς διαβούλευση το νομοσχέδιο του Υπουργείου μας.

Με το νομοσχέδιο αυτό ερχόμαστε να καλύψουμε το κενό που δημιουργήθηκε από την Ζετή κωλυσιεργία της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Το κενό αφορά στην υποχρέωση της χώρας μας να δημιουργήσει μια Ανεξάρτητη Αρχή στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας.

Θα ήθελα να σας θυμίσω πως το 2016, ο ΣΥΡΙΖΑ, μετά από αρκετές πιέσεις ψήφισε τον Νόμο 4427. Έναν αρκετά προβληματικό νόμο, με τον οποίο προβλεπόταν αφενός η δημιουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, κι αφετέρου ο λειτουργικός

διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων της Αρχής και της ΥΠΑ.

Image not found or type unknown



Στιγμιότυπο από την συνέντευξη Τύπου

Η τότε κυβέρνηση αναγκάστηκε να θεσμοθετήσει έναν Νόμο σωστό στην κεντρική ιδέα του - ήταν άλλωστε κάτι που είχαν ζητήσει οι Θεσμοί και το μοντέλο εφαρμόζεται σε όλες της χώρες της Ε.Ε.- αλλά όπου έβαλε το χεράκι της έφτιαξε ένα κείμενο νόμου που ήταν προβληματικό, με «φωτογραφικές» διατάξεις και μη υλοποιήσιμο. Χαρακτηριστικά, καθυστέρησε 2 χρόνια να εκδώσει τα 2 εφαρμοστικά ΠΔ.

Ήταν δε τόσο σημαντική η συγκεκριμένη καθυστέρηση, που οδήγησε τον EASA, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, να ξεκινήσει διαδικασία για τον υποβιβασμό της Ελλάδας.

Εμείς, τον Ιούλιο του 2019, παραλάβαμε μια ΑΠΑ στα «χαρτιά», και μια ΥΠΑ να λειτουργεί με ένα νομοθετικό πλαίσιο διαφορετικό από αυτό που προβλεπόταν στα χαρτιά, αφού ουδέποτε υλοποιήθηκε ο λειτουργικός διαχωρισμός.

Από τις πρώτες μας κινήσεις ήταν η επικοινωνία με τον EASA, για να τον ενημερώσουμε για τις επόμενες ενέργειές μας και να αποφύγουμε τον υποβιβασμό. Πετύχαμε να έχουμε τόσο καλή συνεργασία, ώστε συγκροτήσαμε και κοινή Ομάδα Εργασίας.

Στο σημείο αυτό, να σας παρουσιάσω, λοιπόν, τις βασικές πτυχές του νέου νομοσχεδίου. Βασική ιδέα είναι η ριζική ανασύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, κατά τα πρότυπα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών αρχών. Ένα μόνο θα σας πω χαρακτηριστικά: Ο ΣΥΡΙΖΑ είχε προβλέψει τη συγκρότηση μιας ΑΠΑ με 487 άτομα

προσωπικό.

Αντιθέτως, στο παρόν Σχέδιο Νόμου μειώνουμε τον αριθμό των οργανικών θέσεων σε 172 και αναδιαρθρώνουμε πλήρως το οργανόγραμμα της Αρχής, σύμφωνα με τους Κανονισμούς της Ε.Ε.

Στόχος μας είναι να αποκτήσει η Ελλάδα επιτέλους εθνική στρατηγική στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας. Να βάλουμε ένα σαφές πλαίσιο κανόνων για την ανάπτυξη της αγοράς των αερομεταφορών. Να εναρμονίσουμε την εθνική νομοθεσία με την ευρωπαϊκή. Να κάνουμε επιτέλους τον διαχωρισμό μεταξύ ρυθμιστή και παρόχου της υπηρεσίας. Να μειώσουμε τις δαπάνες του Κράτους και να δώσουμε στην Αρχή οικονομική αυτοτέλεια.

Συνοπτικά, σύμφωνα με τα 63 άρθρα του Σχεδίου Νόμου, **η νέα Αρχή προβλέπεται:**

- Να λειτουργεί ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, υπαγόμενη στον Υπουργό.
- Να έχει δική της νομική προσωπικότητα, λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια.
- Η Διοίκησή της να συγκροτείται από τον Διοικητή και το Εκτελεστικό της Συμβούλιο.
- Τα έσοδά της να προέρχονται κατά κύριο λόγο από τα τέλη αεροδρομίων.

Στόχος μας είναι μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου να κατατεθεί στη Βουλή και μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου να έχει συζητηθεί και ψηφισθεί από την Ολομέλεια.