
Έντονη αντιπαράθεση για ΥΠΑ - ΑΠΑ και Aegean Airlines. Τα όσα είπαν Κ. Καραμανλής, Γ. Κεφαλογιάννης, Χρ. Σπίρτζης και Ν. Παππάς

2020/11/27 09:41 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Έντονη αντιπαράθεση ξέσπασε χθες στη Βουλή στη συζήτηση και ψήφιση του [νομοσχεδίου για τη σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας](#) και την κρατική ενίσχυση της Aegean Airlines.

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής, ο υφυπουργός Γιάννης Κεφαλογιάννης και ο εισηγητής της ΝΔ Στέφανος Γκίκας υπογράμμισαν ότι η νομοθετική ρύθμιση είναι επιτακτική, καθώς εάν δεν προχωρήσει ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων και η σύσταση της ΑΠΑ, ελλοχεύει ο κίνδυνος υποβιβασμού των ελληνικών αεροδρομίων από την EASA.

Παράλληλα, κατηγόρησαν τον ΣΥΡΙΖΑ ότι ο προηγούμενος νόμος (4427/2016) ήταν πρόχειρος, δυσλειτουργικός και μη υλοποιήσιμος, υποστηρίζοντας ότι το προσωπικό των 172 ατόμων, που προβλέπει το νομοσχέδιο, επαρκεί απολύτως για την απρόσκοπη τέλεση της αποστολής της ΑΠΑ.

Από την άλλη πλευρά, ο πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης και ο τομεάρχης του ΣΥΡΙΖΑ, Νίκος Παππάς κατηγόρησαν το υπουργείο Μεταφορών ότι προχωρά στη μείωση των υπαλλήλων της ΑΠΑ κατά 65%, χωρίς ουσιαστική μελέτη και ότι η καθυστέρηση λειτουργίας της συγκεκριμένης Αρχής βαραίνει απολύτως τη σημερινή κυβέρνηση, η οποία, με το νομοσχέδιο, προωθεί την ιδιωτικοποίηση της αεροναυτιλίας.

Επίσης, υποστήριξαν ότι η μείωση του προσωπικού και η απαξίωση του έργου των αερολιμενικών, οι οποίοι θα πρέπει να ασκούν από την Αθήνα σειρά αρμοδιοτήτων, που απαιτούν επιτόπια παρουσία, αυξάνει τους κινδύνους για τις πτήσεις και τους επιβάτες.

Τέλος, έντονη αντιπαράθεση ξέσπασε για την κρατική ενίσχυση της Aegean Airlines, ύψους 120 εκατ. ευρώ.

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υπεραμύνθηκε της στήριξης, τονίζοντας ότι ήταν αναγκαία και ότι διασφαλίζει τα συμφέροντα του δημοσίου, κάτι το οποίο

απέρριψαν οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Το metaforespress.gr παραθέτει, **από τα πρακτικά της Βουλής**, τα κυριότερα αποσπάσματα από τη χθεσινή συζήτηση.

Η αντιπαράθεση για ΥΠΑ - ΑΠΑ

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα μικρό σχόλιο ξεκινώντας για αυτά τα οποία είπε ο συνάδελφος της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως. Νομίζω ότι κανείς δεν είναι υπεράνω των νόμων και όταν η χώρα διέρχεται μια τόσο δύσκολη στιγμή, όπως αυτή την περίοδο με την πανδημία, πρέπει όλοι, ανεξαρτήτως αν υπάρχει σημαντικός λόγος -εδώ θα πω ότι υπήρχε λόγος-, πρέπει να εφαρμόζουμε τους νόμους. Ο νόμος αυτή την περίοδο είναι για να προστατεύσουμε την ίδια μας τη ζωή και βεβαίως την υγεία της κοινωνίας.

Έρχομαι στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί ένα μεταρρυθμιστικό νομοσχέδιο. Όμως, να πούμε ότι οι βασικές κατευθύνσεις προϋπήρχαν, αφού η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την οποία συζητάμε σήμερα, ήδη υφίσταται από το 2016 από τον ν. 4427, που υποχρεώθηκε βέβαια τότε ο ΣΥΡΙΖΑ να ψηφίσει, υλοποιώντας την ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία, λοιπόν, επιβάλλει έναν καθαρό διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων στον χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας μεταξύ μιας Ρυθμιστικής και Εποπτικής Αρχής, που είναι η ΑΠΑ, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης αεροδρομίων και υδατοδρομίων, που είναι η ΥΠΑ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Να πούμε ότι ελεγχόμενος και ελεγκτής δεν μπορούσαν να συνυπάρχουν στην ίδια υπηρεσία. Άλλωστε, η ανεξαρτησία του ελεγκτή αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητά του.

Η σημερινή νομοθετική ρύθμιση είναι ωστόσο επιτακτική, γιατί ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων και η σύσταση της ΑΠΑ, όπως είπαμε ψηφίστηκε μεν το 2016 -ανοίγω μια παρένθεση- προφανώς με βαριά καρδιά από την τότε κυβέρνηση, διότι ο λόγος ήταν η εξασφάλιση της δόσεως των 2,8 δισεκατομμυρίων από τον ESM, αλλά όμως δεν εφαρμόστηκε. Στην ουσία, επρόκειτο για ένα προβληματικό κείμενο, μη υλοποιήσιμο, που δημιούργουσε μια Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας δαιδαλώδη και πολύπλοκη με τετρακόσιους ογδόντα επτά υπαλλήλους, εξήντα τμήματα και επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες.

Συνέπεια, λοιπόν, της μη εφαρμογής του νόμου από τα τρία αυτά χρόνια της κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ ήταν ότι το καλοκαίρι του 2019 όταν η νέα Κυβέρνηση και ο κ. Καραμανλής ως Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών ανέλαβε βρήκε μία

κατάσταση, η οποία ήταν πολύ επικίνδυνο να επιφέρει υποβιβασμό των ελληνικών αεροδρομίων. Αυτό τουλάχιστον διαβεβαίωνε η EASA, δηλαδή ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

Έκτοτε, λοιπόν, ξεκίνησε μια προσπάθεια, πάντα σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, ομάδες εργασίας επί ομάδων εργασίας, ώστε να επισπευσθεί η συγκρότηση και η λειτουργία της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Επαναλαμβάνω ότι η αποστολή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού, της EASA, είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας και αυτός είναι ακριβώς ο σκοπός διαχωρισμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.

Συνεπώς, δεν μπορεί να τίθεται εν αμφιβόλω ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο διασφαλίζει και ενισχύει ακριβώς αυτό, την ασφάλεια των πτήσεων, διότι ακούστηκε και αυτό το επιχείρημα από την Αντιπολίτευση.

Να πούμε εδώ ότι όλα τα σχέδια για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, όπως ατυχήματα και λοιπά, θα είναι απολύτως εφαρμόσιμα και η ΥΠΑ θα είναι βεβαίως στα αεροδρόμια και θα υπάρχει στενή συνεργασία με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την ΑΠΑ, προς αντιμετώπιση οποιουδήποτε έκτακτου γεγονότος ή συμβάντος.

Δυο λόγια, λοιπόν, για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Με αυτό το σχέδιο νόμου η ΑΠΑ ανασυστήνεται ριζικά. Οι αρμοδιότητές της εξειδικεύονται και εμπλουτίζονται. Πρόκειται για μία ανεξάρτητη Αρχή, με δική της νομική προσωπικότητα, λειτουργική ανεξαρτησία και διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, κατά τα πρότυπα -θα πω- και άλλων ευρωπαϊκών αντίστοιχων ανεξάρτητων αρχών.

Η ΑΠΑ υποστηρίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Σκοπός της είναι η εκτέλεση των καθηκόντων πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής στον τομέα των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αερολιμένων της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων. Ασκεί, επίσης, τα καθήκοντα της ρυθμιστικής αρχής της οικονομικής δραστηριότητας του χώρου.

Τώρα η ΑΠΑ αποκτά μία πιο λιτή και ευέλικτη μορφή. Μειώνονται οι προβλεπόμενες οργανικές θέσεις κατά 65% και ανέρχονται στον αριθμό εκατόν εβδομήντα δύο. Αυτό προέκυψε μετά από αξιολόγηση, μετά από συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, την EASA, και βεβαίως την αρμόδια Γενική Διεύθυνση της Κομισιόν, την DG MOVE.

Η επιχειρηματολογία που ακούσαμε από την αντιπολίτευση που συγχέει τον αριθμό των οργανικών θέσεων της ΑΠΑ με τον αριθμό των αεροδρομίων, των ελικοδρομίων, των υδατοδρομίων αλλά και με το γενικό πληθυσμό, είναι στη λάθος κατεύθυνση και θεωρώ ότι η εμμονή της προσεγγίζει τον λαϊκισμό.

Και εξηγούμαι. Οι ανάγκες της Αρχής εξαρτώνται αποκλειστικά από το πτητικό και μεταφορικό έργο της χώρας μας. Αυτή είναι η βάση από όπου προέκυψε στην αξιολόγηση, πάντα σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, ο αριθμός «εκατόν εβδομήντα δύο».

Προκειμένου να διασφαλιστεί η άμεση έναρξη λειτουργίας της Αρχής, κατά το μεγαλύτερο της μέρος -εγώ θα πω και μακάρι κατά 100%- , η στελέχωση θα προκύψει από την ΥΠΑ με εξειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό. Άρα, η ΑΠΑ δεν ξεκινάει από το μηδέν. Παίρνει μία σημαντική προίκα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και βεβαίως αν υπάρξει απαίτηση για προσθήκη προσωπικού, τότε μπορεί να πάρει και από το ευρύτερο Δημόσιο και αν παρόλα αυτά υπάρξει ανάγκη, κάποιες ελάχιστες θέσεις μπορεί και από τον ιδιωτικό τομέα.

Και κάτι άλλο. Ο μειωμένος αριθμός των υπαλλήλων της Αρχής δεν ισοδυναμεί επ' ουδενί με μειωμένους ελέγχους ούτε σε ποιότητα ούτε σε ποσότητα στη συχνότητα. Η ηλεκτρονική τεχνολογία και η ψηφιοποίηση που υπάρχει στις μέρες μας και η οποία συνεχώς εξελίσσεται και ενδυναμώνεται, δίνει ουσιαστικά τη δυνατότητα σε πάρα πολλά ζητήματα να μην είναι κάποιος φυσικά παρών εκεί, αλλά μπορεί να ελέγχει και από το κέντρο. Βεβαίως, εάν απαιτηθεί, ο ελεγκτής θα είναι εκεί.

Οι επιθεωρητές της Αρχής θα διενεργούν τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις στους εποπτευόμενους φορείς. Όπου διαπιστώνεται παράβαση της εθνικής ή ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων, τότε έχουν το δικαίωμα επιβολής διοικητικών κυρώσεων, που ξεκινούν από μία απλή σύσταση μέχρι την επιβολή προστίμου, ακόμα και την αναστολή λειτουργίας της επιχείρησης.

Η διοίκηση της Αρχής αποτελείται από τον διοικητή και το εκτελεστικό συμβούλιο και να υπογραμμίσω εδώ ότι τα προσόντα διορισμού του διοικητού προβλέπονται σαφώς από τον νόμο και δεν έχει σύγκριση με αυτό που έγινε το 2016, όταν ψηφίστηκε ο δικός σας νόμος που μετά από δύο ολόκληρα χρόνια, με φωτογραφική διάταξη, ήρθαν τα εφαρμοστικά διατάγματα για τους διοικητές.

Σε ό,τι αφορά τους οικονομικούς πόρους -και αυτό είναι πολύ σημαντικό-, οι οικονομικές ενισχύσεις οποιασδήποτε μορφής από τον κρατικό προϋπολογισμό προβλέπονται μόνο σε περίπτωση που λόγω έκτακτου γεγονότος ή εκτάκτων συνθηκών τα έσοδα της Αρχής δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών της. Να πούμε βεβαίως ότι τα βασικά έσοδα της Αρχής προέρχονται από τα τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής από το Eurocontrol.

Δυο λόγια για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο. Η ΥΠΑ από αυτοτελής δημόσια υπηρεσία αποκτά τη νομική μορφή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου. Σκοπός της είναι η οργάνωση και η ανάπτυξη

υπηρεσιών αεροναυτιλίας και διαχείρισης και λειτουργίας αερολιμένων και υδατοδρομίων.

Η μετατροπή της σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου αποτελεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μεταρρυθμιστικό βήμα, το οποίο διασφαλίζει περισσότερη διαφάνεια. Αυτό πιστοποιείται από το γεγονός ότι με τη νέα της νομική μορφή η ΥΠΑ αποκτά διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, που σημαίνει μεταξύ άλλων ότι θα καταρτίζει και θα εκτελεί τον προϋπολογισμό της, ενώ θα δημοσιοποιεί ισολογισμούς.

Επιτρέψτε μου να πω στους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ και γενικότερα της αντιπολιτεύσεως, αλλά και σε μερίδα των συνδικαλιστών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ότι πραγματικά με εξέπληξε το γεγονός της μη κατανόησης ότι η μετατροπή της Υπηρεσίας σε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και η διόρθωση της πρότερης υβριδικής νομικής μορφής, που προέβλεπε ο προηγούμενος ν. 4427/2016, είναι προς όφελος των εργαζομένων γιατί με τον τρόπο αυτό διατηρούν τα προνόμια βεβαίως του δημοσίου υπαλλήλου, αλλά και ταυτόχρονα η ΥΠΑ αποκτά την ευελιξία της πραγματικής οικονομικής και διοικητικής αυτοτέλειας που ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου επιφέρει.

Εξάλλου, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός για τον «Ευρωπαϊκό Ουρανό», ο 317/2019, προβλέπει αυτό το πράγμα. Ήταν, δηλαδή, μονόδρομος να γίνει αυτό.

Τώρα, σενάρια που θέλουν ως απώτερο στόχο -το ακούσαμε από μερίδα της Αντιπολιτεύσεως- την ιδιωτικοποίηση της ΥΠΑ και ότι το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου είναι το πρώτο βήμα για να γίνει νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και λοιπά είναι παντελώς αβάσιμα. Εξάλλου, σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο μία χώρα -αν δεν κάνω λάθος- το Ηνωμένο Βασίλειο έχει περίπου ιδιωτική την αντίστοιχη Αρχή. Σε όλες τις άλλες χώρες οι Αρχές είναι κρατικές, State-Owned.

Προχωρώντας, θα πω ότι η Ελλάδα συμμορφώνεται με τις κοινοτικές απαιτήσεις και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας -πολύ σημαντικό- ορίζεται αρμόδια για τη διαχείριση και την κατανομή των τελών που εισπράττονται μέσω του Eurocontrol.

Το παρόν σχέδιο νόμου πετυχαίνει την πλήρη εναρμόνιση της χώρας μας με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις, έχοντας ως γνώμονα τη διαφάνεια, την αποτελεσματικότητα, την ευελιξία και την αποδοτικότητα.

Κλείνοντας, θέλω να επισημάνω το εξής: Υποστηρίχτηκε από την Αντιπολίτευση ότι εν μέσω του lockdown η νομοθετική εργασία του Κοινοβουλίου πρέπει να περιορίζεται αυστηρά σε θέματα που σχετίζονται με την πανδημία και ότι αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο δεν θα έπρεπε να συζητηθεί υπό αυτές τις συνθήκες. Να θυμίσω -δεν θα κουραστούμε να το λέμε εδώ- ότι ο ν. 4427/2016 έγινε με τη διαδικασία του

κατεπείγοντος, ναι, για τη δόση. Το κατανοώ. Στη δική μας την περίπτωση έγινε μία μεγάλη συζήτηση, διεξοδική και πραγματικά θέλω να ευχαριστήσω και τον κύριο Υπουργό, αλλά και τον Πρόεδρο της Επιτροπής που έδωσε τη δυνατότητα της ευρείας αυτής συζήτησης.

Δεύτερον, δεν έχουμε το δικαίωμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μείνουμε με σταυρωμένα τα χέρια μέχρι να λήξει η πανδημία. Η Κυβέρνηση οφείλει να προχωρήσει, να συνεχίσει το μεταρρυθμιστικό της έργο. Κάποια στιγμή η πανδημία θα τελειώσει και τότε τι θα κάνουμε; Βάζουμε, λοιπόν, τις βάσεις, ψηφίζουμε τους νόμους εκείνους που αμέσως μετά το τέλος της πανδημίας θα βοηθήσουν στην ανάκαμψη της οικονομίας και την ανάπτυξη της χώρας.

Για όλους, λοιπόν, αυτούς τους λόγους πραγματικά θα έπρεπε αυτό το νομοσχέδιο να τύχει ευρείας κοινοβουλευτικής συναίνεσης. Και έτσι, πραγματικά καλώ τους συναδέλφους -κυρίως του ΣΥΡΙΖΑ, που είχαν φέρει αντίστοιχο νόμο πριν από τέσσερα χρόνια- να το υπερψηφίσουν, διότι -πραγματικά το πιστεύω- αυτή η μεταρρύθμιση προάγει, υπηρετεί το εθνικό συμφέρον.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Έρχομαι στα του νομοσχεδίου. Έχουμε ζητήσει από την αρχή της συζήτησης τη μελέτη, τα πρακτικά της Επιτροπής η οποία αποφάσισε και απεφάνθη ότι μια χαρά είναι να μειωθεί το προσωπικό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατά 65%. Την επικαλείστε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Μη βιάζεστε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι μη βιάζομαι! Έχουν περάσει τέσσερις συνεδριάσεις της Επιτροπής. Τι να μην βιάζομαι; Ήρθαμε στην Ολομέλεια υπό καθεστώς πανδημίας και περιορισμού των διαδικασιών και μου λέτε να μην βιάζομαι; Πότε θα τη δούμε, δηλαδή; Καλούμαστε να κρίνουμε. Ο λόγος σας και ο λόγος μας, δηλαδή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Θα τα πούμε μετά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: «Θα τα πούμε μετά». Πότε μετά θα τα πούμε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Πέντε μέρες τα λέμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι, δεν τα λέμε. Ισχυρίζεστε κάτι. Σας καλούμε να καταθέσετε το τεκμήριο και δεν το κάνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Εσείς με διαδικασίες κατεπείγοντος τα φέρατε, για να πάρετε τη δόση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Πάμε τώρα σε αυτό. Φέρτε και τα περί δόσης. Φέρτε και τα Πρακτικά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ, μην κάνετε διάλογο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: ...διότι ο Κανονισμός -να ξεκινήσω από αυτό- στον οποίο αναφέρεται η συγκεκριμένη νομοθεσία, υπήρχε από το 2009. Άλλαξε δύο φορές στην πορεία. Τι κάνατε, λοιπόν, μέχρι το 2015; Τι κάνατε εκτός από μνημόνια και ύφεση; Αμολάγατε χαρταετό; Και μας ζητάτε εμάς τα ρέστα που σε λίγους μήνες φέραμε νομοσχέδιο, είχαν περάσει τα προεδρικά διατάγματα, σας έστελναν οι υπηρεσιακοί επιστολές αναλυτικές και σας έλεγαν ότι είναι έτοιμη η υπηρεσία να λειτουργήσει - μία υπουργική απόφαση έλειπε, την οποία δεν εκδώσατε για ενάμιση χρόνο- και ζητάτε από εμάς τα ρέστα;

Δεν μιλάω για το ζήτημα του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, διότι θεωρείτε ότι δεν έχετε κανέναν λόγο να εξηγήσετε ή να τεκμηριώσετε αυτή την επιλογή. Στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου δεν υπάρχει απολύτως τίποτα και οι εξηγήσεις που ακούμε εδώ είναι άλλα λόγια να αγαπιόμαστε. Δυστυχώς!

Μειώνετε, λοιπόν, το προσωπικό της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Απαξιώνετε το έργο των αερολιμενικών. Υπάρχουν συγκεκριμένες αρμοδιότητες. Πραγματικά, δεν αντιλαμβάνομαι πώς μπορείτε να ισχυρίζεστε ότι θα είναι συμβατοί στις υποχρεώσεις τους με την τήρηση των αρμοδιοτήτων αυτών οι υπάλληλοι της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από έναν υπολογιστή στην Αθήνα. Δηλαδή, θα καθυστερεί ένα αεροπλάνο στην Κάρπαθο, για παράδειγμα, ή σε ένα άλλο αεροδρόμιο νησιωτικό, απομακρυσμένο, θα παθαίνει ένα μικροατύχημα ένας επιβάτης, θα τον βγάζουν έξω γιατί έχει overbooking και θα περιμένει ακριβώς να κάνει τι; Να καταγράψει το παράπονό του και να περιμένει τρεις μήνες, οι οποίοι μπορεί να γίνουν έξι. Και αυτό θα προστατεύσει τα δικαιώματα των επιβατών. Ε, δεν θα τα προστατέψει! Ούτε την εικόνα της χώρας θα προστατεύσει, διότι όταν θα φύγει ο επιβάτης της πανδημίας, θα ελπίζουμε όλοι μαζί να επιστρέψουν τα τουριστικά κύματα στη χώρα μας.

Για φανταστείτε τι έχουμε να πάθουμε αν βγει ότι η χώρα μας δεν έχει αποτελεσματικούς μηχανισμούς προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών και ποια δυσφήμιση μπορεί να υποστούμε διεθνώς αν επισυμβεί κάτι τέτοιο. Δε μιλάω τώρα για τα δυστυχήματα. Σας μιλάω για περιστατικά τα οποία είναι πάρα πολύ συχνά και τα οποία πολλές φορές λύνονται και με προφορικό τρόπο. Δεν

καταγράφονται. Ήρθατε εδώ και μας είπατε για την καταγραφή των συμβάντων τον καιρό του lockdown στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης. Τώρα που θα φύγουν οι ελεγκτές θα σας πω εγώ για συμβάντα και για το πόσο μπορούν να νομίζουν ορισμένοι εκεί ότι μπορούν να κάνουν ό,τι τους κατέβει.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Αλλά κάνατε κάτι, κύριε Παππά, που κατά την άποψή μου, σας χαρακτηρίζει ως επικίνδυνους λαϊκιστές. Και εξηγούμαι. Μιλήσατε για την ασφάλεια των πτήσεων. Σας είπα στην Επιτροπή συγκεκριμένα ότι η ασφάλεια των πτήσεων είχε ζήτημα για τα είκοσι τρία αεροδρόμια. Έχω εδώ, και τα καταθέτω τώρα στη Βουλή, όλα τα έγγραφα της EASA, που μιλάνε για υποβιβασμό των είκοσι τριών αεροδρομίων. Πάρτε τα, να τα έχετε, να τα μελετήσετε καλά, για να δείτε ότι το ψέμα έχει κοντά ποδάρια.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θέλετε να μας εξηγήσετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ δεν διέκοψα κανέναν. Να τα δείτε. Το έχω υπογραμμίσει κιόλας «downgrade».

Πριν πάω στην AEGEAN να σας πω για την ασφάλεια των πτήσεων. Απαράδεκτο αυτό που κάνετε, κατά την προσωπική μου εκτίμηση. Και θα σας πω και κάτι άλλο που δείχνει το «θεάρεστο έργο» σας.

Κύριε Παππά, γνωρίζετε ότι υπάρχει Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Πτήσεων;

Ο ΣΥΡΙΖΑ που κόπτεται για την ασφάλεια των πτήσεων αφού πήγαμε να υποβιβαστούμε σε θέματα ασφάλειας από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης -τόσο φοβερή ήταν η διαπραγματευτική τους δεινότητα!- ακούστε τι έκαναν, αγαπητοί συνάδελφοι: πόσες υποθέσεις δεν έχουν διερευνηθεί επί ΣΥΡΙΖΑ για τα ατυχήματα; Ξέρετε πόσες είναι στο συρτάρι και περιμένουν; Είναι πενήντα έξι! Με προκαλείτε και τα λέω αυτά.

Και επειδή δεν μπορούσαμε να αλλάξουμε την επιτροπή και τη διοίκησή της, κύριε Πρόεδρε, γι' αυτόν τον λόγο ζήτησα την παραίτησή τους. Τόσο θεάρεστο έργο έκανε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και η επιτροπή, που πενήντα έξι περιπτώσεις που έπρεπε να διερευνηθούν δεν είχαν διερευνηθεί ποτέ! Και είχαμε παρατηρήσεις από πολλούς φορείς και από τον ICAO, ο οποίος έλεγε «τι γίνεται με αυτές τις υποθέσεις;». Και παραιτήθηκαν αμέσως, διότι αλλιώς θα είχαμε άλλες εξελίξεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Εσείς κάνατε έναν νόμο τον οποίο ποτέ δεν εφαρμόσατε. Το κάνατε στα χαρτιά, για να κοροϊδέσετε την τρόικα, να πάρετε τη δόση και να κλείσετε το μάτι στους συνδικαλιστές. Ξέρουμε τι κάνατε. Το ξέρουν πλέον και οι πέτρες σε αυτήν την Αίθουσα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Δεν έχει...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τα μάρμαρα, κύριε Παππά. Έχετε απόλυτο δίκιο.

Εμείς λοιπόν, αυτό που λέμε είναι ότι το συμβούλιο το εκτελεστικό προτείνεται από τον Υπουργό και μετά περνάει από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Αυτό το κάνουμε σε αυτήν την φάση και για λόγους ταχύτητας.

Καταλαβαίνω τον προβληματισμό σας. Είναι κάτι το οποίο μπορούμε να δούμε, αλλά θεωρώ ότι από τη στιγμή που έχουμε την έγκριση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας από τη Βουλή, αυτό δημιουργεί, αν θέλετε, μία ασφαλιστική δικλείδα, διότι έρχεται αυτό το συμβούλιο και πλέον εγκρίνεται από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας.

Αυτά τα λίγα ήθελα να πω, για να απαντήσω στα ερωτήματά σας και ελπίζω να σας κάλυψα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Η ΥΠΑ και η ΑΠΑ, ο τομέας των αερομεταφορών, αγαπητοί συνάδελφοι, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς για κάθε χώρα. Για την Ελλάδα είναι ακόμα σημαντικότερος, γιατί είμαστε νησιωτική χώρα, γιατί είμαστε ένας λαός που ζει σε όλο τον πλανήτη και γιατί η λειτουργία του αγγίζει και επηρεάζει κρίσιμα θέματα, κρίσιμα εθνικά θέματα.

Κάποια στιγμή, κύριε Υπουργέ, οφείλετε να μας πείτε πώς προχωρήσατε, αν προχωρήσατε τις συμφωνίες για την αεροναυτιλία, τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, το FIR με τη Βόρεια Μακεδονία, τις συμφωνίες που βασίστηκαν σε εκείνη την «προδοτική», όπως λέγατε με τους ακροδεξιούς συμπαραστάτες σας, Συμφωνία των Πρεσπών. Να μας πείτε τι έχετε κάνει. Τα προχωρήσατε; Όχι; Συμφέρει τη χώρα; Δεν τη συμφέρει; Γιατί δεν τα προχωρήσατε, αν δεν τα προχωρήσατε; Και το αναφέρω, γιατί πρέπει να γίνει κατανοητή η επιρροή της λειτουργίας της ΥΠΑ και της ΑΠΑ στο σύνολο των εθνικών θεμάτων, όχι μόνο σε σχέση με την Τουρκία, αλλά και με τα βόρεια σύνορά μας, με την Κύπρο με τις χώρες της Μέσης Ανατολής, την Αίγυπτο -πολύ σημαντικό- αλλά ακόμη και την Ιταλία.

Προφανώς, η επιμέλεια της Νέας Δημοκρατίας και του επιτελικού κράτους Μητσοτάκη, για να κατηγορήσει τον ΣΥΡΙΖΑ, δεν σας έχει αφήσει να ασχοληθείτε με τέτοια θέματα. Είναι, όμως, κρίσιμο να γνωρίζει το Ελληνικό Κοινοβούλιο ότι η ιταλική ΥΠΑ και η ομάδα χωρών που συνεργάζεται είχε συγκεκριμένο σχέδιο,

συγκεκριμένη στρατηγική για τη διαχείριση του ελληνικού εναέριου χώρου πριν το 2015. Εμείς το βρήκαμε σε εξέλιξη λόγω των προβλημάτων που υπήρχαν. Και ελπίζουμε να μην αφήσετε να επανέλθει με νομοθετήματα σαν το σημερινό ξανά το σχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Καραμανλή, δεν σας λέω «φίλε Κώστα», για να κρατάμε τους τύπους στην Αίθουσα, αλλά θα σας μιλήσω και φιλικά αλλά και σκληρά. Είναι πραγματικά λυπηρό ο Υπουργός Μεταφορών της Ελλάδας να λέει τα εξής -και θα διαβάσω από τα αδιόρθωτα πρακτικά της επιτροπής στις 24/11- τα οποία και θα καταθέσω. Έχω έναν πάκο εδώ που θα σας δώσω στο τέλος. Και θα ζητήσω στο τέλος από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ να μη με ξαναβάλει σε νομοσχέδιο του κ. Καραμανλή. Θα φάω όλο το μισθό μου σε φωτοτυπίες, για να τις καταθέτω.

Διαβάζω, λοιπόν, από τα αδιόρθωτα πρακτικά της επιτροπής στις 24/11: «Δεύτερον, βελτιώνουμε το θέμα του safety, της ασφάλειας. Σας θυμίζω και επαναλαμβάνω ότι ένας από τους λόγους που ήθελε να υποβιβάσει την Ελλάδα η EASA ήταν ζητήματα ασφαλείας, επειδή δεν είχε γίνει ο διαχωρισμός.»

Το λέτε και σε άλλο σημείο. Το είπατε και στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που το επικαλούνται. Λέτε ψέματα, κύριε Καραμανλή. Σας προκαλώ να καταθέσετε στη Βουλή μία επιστολή της EASA, μέχρι τον Ιούλιο του 2019 ή και μετά, που θέτει θέμα ασφάλειας των ελληνικών αεροδρομίων και της λειτουργίας της ΥΠΑ. Μία!

Τα έχετε μπερδέψει, ελπίζω όχι σκόπιμα. Είναι άλλο η παραχώρηση των δεκαεσσάρων αεροδρομίων και πολλά χρόνια πριν η παραχώρηση του «Ελευθέριος Βενιζέλος» με συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου και άλλο ο διαχωρισμός της ΥΠΑ. Από πού βγάλατε το συμπέρασμα ότι, αν είχαν παραμείνει όλα τα αεροδρόμια της ΥΠΑ δημόσια, στην ΥΠΑ, δεν έπρεπε να γίνει διαχωρισμός; Δηλαδή, η ίδια υπηρεσία που λειτουργούσε τα αεροδρόμια, ακόμη και αν ήταν όλα κρατικά, η ίδια έπρεπε να εποπτεύει αν κάνει σωστά τη δουλειά της; Ποιος σας τα είπε αυτά; Η παράταξή σας αυτά τα έκανε για δεκαετίες και τυραννάει τη χώρα σε πολλούς τομείς.

Καταθέσατε και έγγραφα. Πουθενά δεν λέει στα έγγραφα που καταθέσατε -γι' αυτό ζήτησα, κύριε Πρόεδρε, να τα στείλετε, κυρίως στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας- για την ασφάλεια ούτε για υποβάθμιση των ελληνικών αεροδρομίων, αλλά για σύγκρουση συμφερόντων που προφανώς υπάρχει. Όταν ένας πάροχος έχει τέτοιες αρμοδιότητες, μιλάει για την πιστοποίηση.

Και το χειρότερο σε σχέση με αυτά που καταθέσατε, είναι το εξής, κύριε Καραμανλή, είναι ότι τα έγγραφα που καταθέσατε είναι συνοδευτικά εμπιστευτικής επιστολής που σας στάλθηκε από το γενικό διευθυντή της ΥΠΑ και σας καλώ να την καταθέσετε στο Κοινοβούλιο τώρα! Γιατί προσπαθείτε να καλύψετε τις ευθύνες σας, που δεν κάνατε ενάμιση χρόνο τίποτα για την ενεργοποίηση του νόμου και έρχεστε εδώ και μας

εγκαλείτε κιόλας.

Και δεν είναι το μόνο η εμπιστευτική επιστολή.

Εγώ θα σας καταθέσω και μερικές σελίδες από την επιστολή του Διοικητή της ΥΠΑ την 1^η Αυγούστου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Όλα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όλα θα τα καταθέσω. Είναι διακόσιες εβδομήντα μία σελίδες, αγαπητοί συνάδελφοι.

Λέει στην επιστολή του στον κ. Καραμανλή ότι μένει μία υπουργική απόφαση, για να εφαρμοστεί πλήρως ο νόμος. Η μία υπουργική απόφαση έχει να κάνει με την τοποθέτηση σε συγκεκριμένες οργανικές θέσεις των υπαλλήλων που είχαν μπει ήδη στην ΥΠΑ και στην ΑΠΑ με όλους τους πίνακες μέχρι και με φωτογραφίες από τα γραφεία της ΑΠΑ. Γιατί δεν υπογράψαμε εμείς αυτή την κοινή υπουργική απόφαση; Γιατί αν την υπογράφαμε, αγαπητοί συνάδελφοι, προεκλογικά στις ευρωεκλογές ή στις εθνικές εκλογές, θα γινόταν χαμός από τη Νέα Δημοκρατία ότι κάνουμε ρουσφέτια και τοποθετήσεις υπαλλήλων εκεί που θέλουμε, ρουσφετολογικά. Είχαμε, λοιπόν, τη δημοκρατική ευαισθησία αυτή η απόφαση να πάει μετά τις εκλογές.

Μας εγκαλείτε γιατί τον Οκτώβριο του 2016 ψηφίστηκε ένας νόμος που βάλαμε πολλή προσπάθεια και διαπραγμάτευση και με τους θεσμούς και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να μην ιδιωτικοποιηθεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Στη συζήτηση του νομοσχεδίου το 2016 το παραδέχεται ο ίδιος ο κ. Καραμανλής. Θα καταθέσω και αυτό για τα Πρακτικά. Και έρχεστε και μας λέτε τι; Ότι αργήσαμε να βγάλουμε δεκοκτώ-δεκαενιά μήνες δύο προεδρικά διατάγματα τόσο ειδικά, όταν ο μέσος όρος έκδοσης ενός προεδρικού διατάγματος είναι τουλάχιστον δεκαπέντε μήνες;

Φαντάζομαι, κύριε Καραμανλή, εκτός από το να αναστέλλετε τα προεδρικά διατάγματα που βγάλαμε με κόπο, να βγάλετε κανένα. Είστε ήδη δεκαπέντε μήνες κυβέρνηση. Δεν έχετε βγάλει κανένα.

Για πάμε, όμως παρακάτω. Ποιο είναι το χειρότερο, κύριε Καραμανλή; Δεν είναι ότι λέτε ψέματα για την ασφάλεια των ελληνικών αεροδρομίων. Είναι ότι δεν έχετε συναίσθηση για το κακό που μπορείτε να κάνετε στη χώρα, όταν ως Υπουργός Μεταφορών λέτε ότι ο λόγος που η EASA ήταν να υποβιβάσει τα ελληνικά αεροδρόμια ήταν ζητήματα ασφαλείας. Θα σας παρακαλούσα να μάθετε από ποιους μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτή σας η διατύπωση -που την είπαν και πολλοί Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας σήμερα- και ποιες συνέπειες μπορεί να έχει και να τη διορθώσετε στα Πρακτικά.

Εγώ δήλωσα και δηλώνω ότι ουδέποτε υπήρχε θέμα ασφάλειας των ελληνικών αεροδρομίων και της λειτουργίας της ΥΠΑ όχι μόνο για την τετραετία 2015-2019, αλλά ουδέποτε. Οφείλετε, λοιπόν, να μετράτε τα λόγια σας όταν υπηρετείτε σε τέτοιες θέσεις, τουλάχιστον σε τέτοια θέματα.

Ρωτήστε την κ. Κεφαλογιάννη που παρακολουθεί ως Υπουργό Τουρισμού τι συνέπειες μπορεί να έχει. Ρώτησε τον κ. Σταμάτη που έχει υπηρετήσει Διοικητής της ΥΠΑ τι συνέπειες μπορεί να έχει.

Ξέρετε, είναι πολύ εύκολο κάποιος να κάνει ανεπανόρθωτη ζημιά. Εμείς, όμως, δεν βάζουμε τα εθνικά συμφέροντα πάνω από τα κομματικά και θα σας το αποδείξω στη συνέχεια.

Η ΥΠΑ και η ΑΠΑ, κύριε Καραμανλή, δεν έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ. Το θέμα του διαχωρισμού δεν προέκυψε το 2015. Οφείλατε να το έχετε κάνει τόσες δεκαετίες που κυβερνούσατε τη χώρα. Διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά στις 23 Νοεμβρίου. Γεώργιος Δριτσάκος -εσείς τον βάλατε στην ΥΠΑ: «Θα ξεκινήσω με μία αναφορά για την εθνική εποπτική αρχή αεροναυτιλίας η οποία είναι προοίμιο της ΑΠΑ. Αρχικά η εθνική εποπτική αρχή ενσωματώνεται στο εθνικό πλαίσιο με τον νόμο τάδε του 2006 και στη συνέχεια με δύο προεδρικά διατάγματα, όπου διασαφηνίζεται η λειτουργική ανεξαρτησία της αρχής από τον πάροχο. Επακολούθησαν δύο νόμοι το 2011 και το 2013». Πολύ κομψές οι διατυπώσεις του κ. Δριτσάκου. Είδατε; Αλλά αντί να κάνετε τον διαχωρισμό το 2006, το 2011 ή το 2013, προβλέψατε διεύθυνση μέσα στην ΥΠΑ και όχι τον διαχωρισμό.

Αφού, λοιπόν, είχατε κάνει εσείς τον διαχωρισμό, όπως λέτε, με την ίδρυση της Διεύθυνσης Αεροναυτιλίας, και ήταν όλα καλά, πώς ήρθε η EASA και είπε «θα υποβαθμίσουμε»; Ένα από τα δύο υπάρχει. Ή εσείς διατηρούσατε έναν παλαιοκομματισμό άλλου είδος και λέγατε ψέματα ή λέτε σήμερα ψέματα.

Κύριε Καραμανλή, εσείς ο ίδιος στον ν. 4427 τον Οκτώβριο του 2016 -δεν φτάνει που κρύβετε τις ευθύνες σας δεκαπέντε μήνες- και διαβάζω πάλι από τα Πρακτικά και θα τα καταθέσω και αυτά, τα οποία δεν διορθώνονται, όπως τα προηγούμενα των

Επιτροπών, λέτε: «Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Είναι αναγκαία η σύσταση μιας ολόκληρης ανεξάρτητης διοικητικής αρχής, αποκλειστικά και μόνο επιφορτισμένη με αυτό το θέμα; Η απάντηση είναι, μάλλον όχι. Υπάρχει πουθενά αλλού στην Ευρώπη ένα τέτοιο μοντέλο; Η απάντηση είναι και πάλι, όχι. Είναι μήπως, όπως μας έχει πει ο Υπουργός, υποχρέωση της ελληνικής πλευράς που πηγάζει από τη συμφωνία παραχώρησης των δεκατεσσάρων αεροδρομίων; Αυτή τη φορά η απάντηση είναι, όχι.». Εσείς τα λέγατε. Είναι, όχι, και αφήστε το «διεύθυνση». Η σύσταση της Ανεξάρτητης Αρχής, μία λύση που επαναλαμβάνω δεν είναι απαίτηση της FRAPORT - τι λέγατε-, ούτε υπήρξε προαπαιτούμενο στη σύμβαση που έχει υπογράψει η Νέα Δημοκρατία. Εσείς τα λέγατε. Διαβάστε τα Πρακτικά. Θα τα καταθέσω.

Σήμερα μας γίνατε υπέρμαχοι του διαχωρισμού, χωρίς να έχετε κάνει δεκαπέντε μήνες τίποτα. Και για να δείτε πόσο αντικρουόμενα είναι αυτά που λέτε και πόσα ψέματα είναι αυτά που λέτε με το σχέδιο νόμου που θα ψηφίσετε σήμερα, σας ρωτήσαμε για τη μείωση της δομής ΑΠΑ που προβλέπετε πού θα βάλετε τους μηχανικούς της ΑΠΑ, την τεχνική υπηρεσία και απαντήσατε -διαβάζω πάλι από τα αδιόρθωτα Πρακτικά που θα σας καταθέσω- «Ακούστηκαν κάποια πράγματα ότι καταργούμε τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών. Οι ρυθμιστικές αρμοδιότητες της Διεύθυνσης αυτής παραμένουν, κυρία Πέρκα, στην ΥΠΑ.»

Κύριε Καραμανλή, από βαθιά άγνοια -δεν θέλω να πω σκοπιμότητα- όσων συνέταξαν το σχέδιο νόμου, ακούστε τι απαντήσατε επί της ουσίας: «Την αδειοδότηση των αεροδρομίων θα την κάνει ο πάροχος των αεροδρομίων που λέγεται ΥΠΑ. Τα έργα της FRAPORT, ας πούμε, θα τα αδειοδοτεί η ΥΠΑ, όχι η ΑΠΑ. Ο άλλος πάροχος, ο ανταγωνιστής. Για την έγκριση των master plan των περιφερειακών αεροδρομίων, θα την κάνει ένας διαχειριστής αεροδρομίων, που λέγεται ΥΠΑ. Την έγκριση, την αδειοδότηση των έργων ανάπτυξης της FRAPORT, του «Ελευθέριος Βενιζέλος», του Καστελίου, θα τις κάνει η ΥΠΑ -ανταγωνιστής. Το πολεοδομικό γραφείο θα το διαχειρίζεται ένας διαχειριστής αεροδρομίων, η ΥΠΑ και τα αρχεία των παραχωρημένων αεροδρομίων θα τα διαχειρίζεται ένας ανταγωνιστής διαχειριστής.»

Πώς, λοιπόν, ένας πάροχος -εν προκειμένω η ΥΠΑ- θα έχει αδειοδοτικές αρμοδιότητες για άλλους παρόχους ανταγωνιστές, αφού είσατε υπέρμαχοι του διαχωρισμού; Εκτός και αν δεν είναι θέμα άγνοιας, αλλά σκοπιμότητας οι αρμοδιότητες ακόμη και της αδειοδότησης των αεροδρομίων να πάνε στους ιδιώτες ή να πάνε στους παρόχους ιδιώτες. Αν αυτή είναι η πολιτική σας, να το πείτε καθαρά.

Όταν βρήκαμε τη σύμβαση, εμείς κάναμε τρεις αλλαγές στη σύμβαση που βρήκαμε. Δεν μας άφησαν οι θεσμοί παραπάνω. Η μία ήταν για την πιστοποίηση που έπρεπε η χώρα να πληρώσει 650 εκατομμύρια. Η δεύτερη ήταν για τους εργαζόμενους.

Και ρωτάμε. Σε σχέση με το σημαντικότερο ζήτημα, αυτό της κατάργησης των αεροπορικών αρχών, είπαν όλοι από όλες τις πτέρυγες τι σημαίνει, τι μπάχαλο θα

γίνει. Αλλά θέλω να μου πείτε κάτι. Τι θα τους κάνετε αυτούς τους ανθρώπους; Θα πούμε μερικά νούμερα. Θα σας καταθέσω και έναν πίνακα.

Θεσσαλονίκη ενενήντα υπάλληλοι. Ακούστε, κύριε Λοβέρδο. Ηράκλειο εξήντα εννιά. Ρόδος σαράντα. Βγαίνουν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και λένε να μην ανησυχούν. Αφού τους καταργείτε. Τι να μην ανησυχούν;

Ή θα ακολουθήσετε πάλι το μοντέλο Χατζηδάκη; Ποιο είναι το μοντέλο Χατζηδάκη όταν πούλησε την Ολυμπιακή; Φόρτωσε τους πιλότους που δεν ήθελε ο Βγενόπουλος στην ΥΠΑ. Δεν έκαναν τίποτα όλες αυτές τις δεκαετίες. Δεκαπέντε από αυτούς τους βρήκαμε να δουλεύουν σε ξένες αεροπορικές εταιρείες -τα κατορθώματά σας, κύριε Καραμανλή- και ταυτόχρονα να παίρνουν και τον μισθό της ΥΠΑ. Και μιλάτε; Θέλετε να τα φορτώσετε στον ΣΥΡΙΖΑ. Δεν είπατε ότι φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ για την Ολυμπιακή!

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, τελειώνω. Είναι από τα Πρακτικά. Τα μισά από αυτά που λέω, είναι αυτά που λέει ο κ. Καραμανλής, από τα Πρακτικά. Τον διαφημίζω σε αυτά που λέει.

Διαβάζω, λοιπόν: Το ερώτημα που προκύπτει αφορά πού πηγαίνουν τα λεφτά του EUROCONTROL. Αυτό είπατε ως αντιπολίτευση. Θέλετε να το συζητήσουμε τώρα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μιλήστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θέλετε να συζητήσουμε για τον «Αίολο», θέλετε να συζητήσουμε για το ομόλογο, για το σπατόσημο, για την DG COM και πολλά άλλα;

Ακούστε, δεν ανοίγουμε εμείς τέτοια θέματα, γιατί δεν είμαστε σαν κι εσάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κλείστε τώρα, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εκτίθεται, κύριε Πρόεδρε, για τη «FRAPORT».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, ναι, ναι!

Δεν θα πανηγυρίσουμε, όμως και δεν θα στηρίξουμε ούτε την ιδιωτικοποίηση από το παράθυρο, ούτε την ασύδοτη λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών, ούτε την ασύδοτη λειτουργία των παρόχων αεροδρομίων. Και εύχομαι να διαψευστούμε.

Τα υπόλοιπα στη δευτερολογία μου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επειδή είχα διατελέσει κάποια χρόνια και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος τότε στην αξιωματική αντιπολίτευση, να μου επιτρέψετε μία, δύο παρατηρήσεις όσον αφορά και τη διαδικασία. Προφανώς και ο Κανονισμός επιτρέπει ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος να κάνει μία κριτική και αναφορά στην καθημερινότητα, αλλά βεβαίως είδαμε σήμερα, για παράδειγμα, Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους να μην αναφέρονται καν στο νομοσχέδιο το οποίο συζητείται και επίσης και Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους οι οποίοι στην ουσία αναφέρθηκαν πάρα πολύ λίγο και άλλοι αναφέρθηκαν σε ζητήματα τα οποία δεν είχαν καμία σχέση με το σημερινό νομοσχέδιο.

Είναι σε όλους μας γνωστή -αν θέλετε- η ανάγκη για τη σύσταση μιας Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, μίας Αρχής η οποία είναι επιφορτισμένη με την πιστοποίηση και την εποπτεία των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας και η λειτουργία της οποίας υπαγορεύεται τόσο από διεθνείς πρακτικές όσο και από ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Βεβαίως, το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου δεν είναι το πρώτο που έρχεται να καλύψει αυτή την ανάγκη. Αναφέρθηκε πολλάκις σε αυτή την Αίθουσα, υπάρχει ο ν. 4427/2016, ο οποίος ψηφίστηκε από την τότε κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξαρτήτων Ελλήνων, ο οποίος επιχείρησε να υλοποιήσει αυτόν τον επιβαλλόμενο διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων της ΥΠΑ από εκείνον της ΑΠΑ, ο οποίος, όμως, νόμος στην ουσία δεν απέκτησε ποτέ εφαρμογή. Και ουσιαστική εφαρμογή σημαίνει ότι ο νόμος έχει ένα αντίκρισμα στην κοινωνική πραγματικότητα και ότι είναι ένας αποτελεσματικός νόμος και βεβαίως, δεν μένει ένα κενό γράμμα, ένα θνησιγενές κείμενο.

Βεβαίως, εδώ θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι ο συγκεκριμένος νόμος, ο ν. 4427, δεν ήταν ο μοναδικός νόμος ο οποίος τουλάχιστον σε επίπεδο της προηγούμενης κυβέρνησης έμεινε ανεφάρμοστος και αφορά τον τομέα των υποδομών και των μεταφορών.

Θα θυμίσω ότι μια σειρά από νομοθετήματα, ενώ ψηφίστηκαν, δεν εφαρμόστηκαν ποτέ, όπως για παράδειγμα οι άδειες οδήγησης, που ο τότε νόμος είχε οδηγήσει σε δέκα μήνες περίπου να μην γίνονται εξετάσεις και εκατόν πενήντα χιλιάδες συμπολιτών μας να περιμένουν να δώσουν τις εξετάσεις και να μην έχουν τοδίπλωμα, ή ακόμα το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο με πολλαπλές επιστολές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου στην ουσία μας προειδοποιούσαν με κυρώσεις, από τη στιγμή που υπήρχε μία καθυστέρηση άνω των δύο ετών και δεν είχε ψηφιστεί, ή ακόμα και ο νόμος για τα υδατοδρόμια, ο οποίος επίσης ήταν ένας νόμος ο οποίος έμεινε ανεφάρμοστος.

Και πολλές φορές μπορεί να υπάρχουν οι καλύτερες των προθέσεων. Εγώ δεν θα κάνω εδώ πέρα δίκη προθέσεων για τους νόμους. Είχαν πράγματι ένα καλό πρόσημο, αλλά όταν ένας νόμος παραμένει ανεφάρμοστος, στην ουσία δεν υπηρετεί τον ρόλο τον οποίο και η εκάστοτε κυβέρνηση θέλει, αλλά βεβαίως και το νομοθετικό σώμα.

Τέσσερα χρόνια μετά την ψήφιση του ν. 4427, πλήρης διαχωρισμός των εποπτικών αρμοδιοτήτων και της πιστοποίησης των υπηρεσιών που παρέχουν οι αερομεταφορείς δεν έχει υπάρξει. Και αυτό είναι μια πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ακόμα και αυτοί που σήμερα αντιδρούν γνωρίζουν καλά ότι ο νόμος δεν συντάχθηκε με κύριο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αερομεταφορών και τη ρύθμιση αυτών, αλλά, δυστυχώς, για τον συγκεκριμένο επιμέρους συμφερόντων συντεχνιακού χαρακτήρα -για να μην πω αλλιώς- για την εξυπηρέτηση προσωπικών επαγγελματικών φιλοδοξιών.

Και για να το πω ίσως και πιο απλά, ο προηγούμενος νόμος κινήθηκε σε μια λογική «πόσους θέλουμε να βολέψουμε; Τόσους, αυτός θα είναι ο αριθμός, άρα, αυτή θα είναι και η Αρχή», αντί του ορθού, του «πώς θα πρέπει να είναι μια σωστά και ορθά στελεχωμένη διοίκηση;» και βάσει αυτού να δούμε ποιοι θα στελεχώσουν και αυτή την Αρχή.

Διότι δυστυχώς, άμα ακολουθήσουμε την πρώτη τακτική, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν πάμε πουθενά. Αν ο στόχος του νομοθετικού σώματος είναι μόνο ποιους θα βολέψουμε σε επίπεδο συντεχνιακό και προκειμένου να εξυπηρετήσουμε κάποιες -επαναλαμβάνω- επαγγελματικές προσωπικές φιλοδοξίες, τότε, δυστυχώς, καταλήγουμε σε ανεφάρμοστους νόμους και αυτή ήταν και η τακτική η οποία ακολουθήθηκε, δυστυχώς, πολλές φορές στο παρελθόν από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Με το παρόν σχέδιο νόμου αποσκοπούμε στην εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου, του συνόλου δηλαδή της ελληνικής κοινωνίας, που θέλουμε να επωφεληθεί από βελτιωμένες, πιο οικονομικές και βεβαίως, ασφαλέστερες εναέριες μεταφορές. Και για να συμβεί αυτό, πρέπει να διαθέτεις μία Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία θα

εποπτεύει σωστά τις παρεχόμενες υπηρεσίες, μία Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας με ευέλικτη και αποτελεσματική δομή, σωστά στελεχωμένη, για την οποία οι πάροχοι των αερομεταφορών θα αισθάνονται ότι επιτελεί σωστά το καθήκον της σε θέματα ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ερωτήσεις κάναμε, αλλά απαντήσεις δεν πήραμε. Υπάρχουν δύο μείζονα ζητήματα τα οποία θα σας έλεγα ότι τα ανέδειξαν όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Μιλώ για τη μείωση προσωπικού. Μας είπατε: «Θα τα πούμε μετά και θα τα πούμε». Όμως, μίλησαν οι Βουλευτές σας, μίλησε ο Υφυπουργός σας, αλλά απάντηση δεν πήραμε. Περιμένουμε έστω μια τεκμηρίωση στην καταληκτική σας ομιλία για τη μείωση προσωπικού.

Μην προσπαθήσετε να μας πείτε ότι αυτή η Ανεξάρτητη Αρχή είναι αντίστοιχη του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης πάλι και μπορεί να κάνει τη δουλειά της από έναν υπολογιστή στην Αθήνα. Δεν αντέχει στη δημόσια κριτική αυτό το επιχείρημα, κατά τη γνώμη μου. Δεν σας τιμά να το χρησιμοποιείτε. Απευθυνόμαστε σε ανθρώπους νοήμονες. Όταν ταξιδεύει ο κόσμος προκύπτουν εκατό προβλήματα. Θα τα λύνει ένας υπάλληλος της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας από έναν υπολογιστή στο κέντρο της Αθήνας;

Νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Συγγνώμη, αλλά πάλι δεν ακούσαμε τίποτα. Σας λέγαμε ότι έχουμε ανησυχίες και μας λέγατε ότι δεν είναι αυτό που νομίζουμε. Πώς, λοιπόν, δεν είναι αυτό που νομίζουμε όταν δεν υπάρχει τεκμηρίωση ούτε στην αιτιολογική έκθεση, ούτε βέβαια στις τοποθετήσεις σας; Κι έρχεστε εδώ και μας λέτε κατηγορίες απέναντι στον ΣΥΡΙΖΑ για τις καθυστερήσεις, το οποίο είναι μια εύκολη πολιτική διαφυγή, αλλά να προσέχετε τι καταθέτετε στα Πρακτικά, διότι καταθέσατε έγγραφο το οποίο τεκμηριώνει ότι η Κομισιόν σας λέει ότι χάσατε οκτώ προθεσμίες για να γίνουν τα δεκαπέντε αεροδρόμια συμβατά με τις προϋποθέσεις. Χάσατε οκτώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι πάρα πολύ σύντομος για να βοηθήσουμε και τους Βουλευτές όλων των παρατάξεων και κυρίως της Νέας Δημοκρατίας.

Καταρχάς καταθέτω -και θα ήθελα να σταλεί ό,τι καταθέτω- τη μετάφραση των επιστολών και των εγγράφων που κατέθεσε ο κ. Καραμανλής. Αν δεν ξέρει κάποιος καλά αγγλικά μπορεί να δει ότι δεν έχει καμία απολύτως αναφορά στην ασφάλεια των αεροδρομίων και σε όλα τα άλλα που είπε. Έχεις τη σύγκρουση συμφερόντων, έχεις την πιστοποίηση που για να γινόταν πιστοποίηση έπρεπε να υπάρχει ΑΠΑ, μια υπουργική απόφαση έπρεπε να βγάλει τον Αύγουστο του 2019 όχι του 2020.

Δεύτερον, καταθέτω τον ορισμό του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων. Πότε αλλάξαμε, κύριε Καραμανλή; Επειδή είπατε μερικά πράγματα και εγώ δεν ξέρω τι γινόταν σε αυτήν την Επιτροπή. Εμείς αλλάξαμε, κύριε

Καραμανλή, όπως θα δείτε στο ΦΕΚ, 15 Φεβρουαρίου του 2019 την Επιτροπή Διερεύνησης. Ήταν η προηγούμενη διοίκηση η δική σας, γιατί εμείς σεβόμαστε τις ανεξάρτητες αρχές. Σε αντίθεση με εσάς που στο άρθρο 74 την Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων την καταργείτε τώρα για να βάλετε δικού σας κομματικούς για να μην πούμε και ποιους.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Σπίρτζης, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τρίτον, είναι αυτά που μας λέγατε για τους διαγωνισμούς. Τα είπε και ο Κρίτωναας ο Αρσένης πριν, απλά έχω ετοιμάσει έναν πίνακα για να δούμε ποιους φωτογραφίζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μιας που κλείνει σήμερα η συζήτηση για το νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου να προβώ σε κάποιες συμπερασματικές παρατηρήσεις πάνω σε όσα ακούστηκαν μετά από τέσσερις συνεδριάσεις στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και μετά από τη σημερινή, όπως είπατε και εσείς, κύριε Πρόεδρε, πολύωρη συζήτηση που είχαμε στην Ολομέλεια που έρχεται σε πλήρη αντίθεση, κύριε Παππά, με τη διαδικασία του κατεπείγοντος με την οποία εσείς νομοθετούσατε συνήθως, αλλά και στη συγκεκριμένη περίπτωση, για το διαχωρισμό της ΥΠΑ και της ΑΠΑ το 2016, όταν ήσασταν με την πλάτη στον τοίχο, υποτίθεται, όταν σας πίεζε η τρόικα και ψηφίζατε βέβαια αυτά που ψηφίζατε, τα οποία μετά δεν εφαρμόζατε, γιατί εσείς έτσι αντιλαμβάνεστε προφανώς την πολιτική.

Πρώτον, είναι τελικά λειτουργικός ο διαχωρισμός αυτός που κάνουμε; Ασφαλώς και είναι. Και μάλιστα, η χώρα μας έχει καθυστερήσει δραματικά στην υλοποίηση της δέσμευσής της, με ευθύνη ολοκληρωτικά στον ΣΥΡΙΖΑ, για μια Αρχή που θα ασκεί αντικειμενικό και αμερόληπτο έλεγχο στους τομείς των αερομεταφορών και της αεροναυτιλίας.

Με τον ν.4427 -θα το επαναλάβω- δεν διαφωνούσαμε επί της ουσίας, αφού απλά υιοθετούσε το απαραίτητο και επιτυχημένο μοντέλο που έχει δοθεί σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό στην ουσία θεσπίζεται σήμερα. Το πρόβλημα του νόμου αυτού ήταν ότι αυτός ο νόμος ήταν δυσλειτουργικός, γι' αυτό εξάλλου ποτέ δεν εφαρμόστηκε.

Η μη υλοποίηση, λοιπόν, του διαχωρισμού επί τρία και πλέον έτη είχε οδηγήσει τον EASA, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να ξεκινήσει τη διαδικασία για τον υποβιβασμό όλων των είκοσι τριών αεροδρομίων που ήταν στη διαδικασία και στον έλεγχο της ΥΠΑ. Το ότι η χώρα μας

επί ΣΥΡΙΖΑ είχε οδηγήσει την EASA να ξεκινήσει τη διαδικασία υποβαθμίσεων των ελληνικών αεροδρομίων είναι γεγονός και έχω καταθέσει όλες τις επιστολές, στην αρχή μάλιστα της συνεδρίασης, για να έχετε όλοι πλήρη εικόνα.

Επιτρέψτε μου σ' αυτό το σημείο να εξηγήσω κάποια πράγματα για να γίνουν αντιληπτά όχι μόνο σε εσάς, αλλά και σε όσους μας ακούνε. Τι είναι ο EASA; Ο EASA είναι ο επίσημος ευρωπαϊκός οργανισμός για τα θέματα ασφαλείας. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Όταν ο EASA δημοσιοποιήσει ένα εύρημα, ότι τα αεροδρόμια της χώρας «χ» δεν πληρούν κάποιες προϋποθέσεις πιστοποίησης ή ασφαλείας, καμία αεροπορική εταιρεία δεν θα πάρει την ευθύνη να πετάξει στα αεροδρόμια αυτά.

Στη χώρα μας ποιο ήταν το θέμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Επειδή δεν είχε δημιουργηθεί ΑΠΑ, με ευθύνη του ΣΥΡΙΖΑ, δεν μπορούσε να πιστοποιηθεί η ασφάλεια των διαδρόμων των απογειώσεων των είκοσι τριών αεροδρομίων των ΥΠΑ, γιατί δεν ήταν δυνατόν η ΥΠΑ να αξιολογήσει την ΥΠΑ. Ο EASA λοιπόν ετοιμαζόταν να ανακοινώσει επισήμως ότι δεν εγγυάται για την ασφάλεια των πτήσεων στα αεροδρόμια αυτά.

Αυτό είναι μια πραγματικότητα. Μπορεί ο ΣΥΡΙΖΑ να μην τη δέχεται και το καταλαβαίνω αυτό, αλλά τα στοιχεία είναι ξεκάθαρα. Αντιλαμβανόμαστε τι θα σήμαινε αυτό για τα είκοσι τρία αεροδρόμια; Αντιλαμβανόμαστε τις ολέθριες συνέπειες που θα είχε στον τουρισμό;

Και επειδή κάποιοι στο ΣΥΡΙΖΑ αμφιβάλλουν γι' αυτά που λέω, κατέθεσα όπως σας είπα και θα καταθέσω ξανά όλες τις επιστολές της EASA. Θα μου δώσετε εδώ την ευκαιρία να σας πω ότι λυπάμαι, αλλά νομίζω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ και ο κ. Σπίρτζης δεν έχει καταλάβει ή κάνει πως δεν καταλαβαίνει. Κι εξηγούμαι.

Πάμε λοιπόν από την αρχή να τα πούμε όλα εδώ πέρα καθαρά. Την 1η Οκτωβρίου η EASA έστειλε στον εκλεκτό σας, τον κ. Λιντζεράκο, την επιστολή την οποία κατέθεσα στα Πρακτικά. Η επιστολή αυτή κοινοποιήθηκε στην Κομισιόν. Από αυτά που αναγράφονται στην επιστολή, τι δεν καταλάβατε ακριβώς;

Σας λέει ότι για τουλάχιστον δεκαπέντε αεροδρόμια δεν τηρούσατε κανένα χρονοδιάγραμμα, δεν εκτελούσατε καμία προθεσμία παράτασης και ότι τα ευρήματα πήγαιναν στην κατηγορία D, δηλαδή στην κατηγορία πριν τον υποβιβασμό. Γνωρίζουμε λοιπόν ότι η κατηγορία D σημαίνει ότι, αν δεν υπάρχει συμμόρφωση, ως εκ τούτου δημιουργούνται προβλήματα πιστοποίησης, τυποποίησης και ασφαλείας πτήσεων.

Αυτά τα είπαμε στην Επιτροπή τέσσερις φορές. Τα ξαναλέμε. Θα καταθέσουμε και τα ντοκουμέντα. Εδώ είναι να τα διαβάσετε και να δείτε αν τα χαρτιά που καταθέτουμε εμείς με αυτά τα οποία καταθέτει ο κ. Σπίρτζης έχουν κάποια σχέση. Είναι απλά τα

πράγματα.

Τι άλλο έλεγε στην επιστολή του ο EASA; Ότι στέλνει την επιστολή του στην Κομισιόν για το αν θα ενεργοποιηθεί το άρθρο 22 του Κανονισμού 628. Τι άλλο δηλαδή θα θέλατε να σας πει για να μας κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου; Σας λέει «ενημερώνω την Επιτροπή, ώστε να κινήσει τις διαδικασίες» υποβιβασμού. Αυτό έλεγε.

Λάβαμε την επιστολή αυτή από την EASA και την Κομισιόν, γιατί -ακούστε!- ο εκλεκτός, ο κ. Λιντζεράκος δεν μας την είχε δώσει! Όταν λάβαμε την επιστολή, δεν μας έμεινε άλλη επιλογή από το να συναντηθούμε με τους εκπροσώπους της EASA και να βρούμε μία λύση για να σώσουμε όλα αυτά τα οποία δεν καταφέρατε εσείς να κάνετε.

Τι κάναμε λοιπόν εμείς; Ακούστηκε κι αυτό. «Τι κάνατε τόσο καιρό;». Οι διαδικασίες αυτές πήραν τουλάχιστον δέκα μήνες. Ζητήσαμε παράταση από τη DG-MOVE και την EASA, έτσι ώστε να καταφέρουμε να κάνουμε το MOU, το οποίο είχε υπογράψει η προηγούμενη κυβέρνηση αλλά ποτέ δεν είχε εφαρμόσει, να συσταθεί επιτροπή για να φτάσουμε στο αποτέλεσμα που φτάνουμε σήμερα, εντός των προθεσμιών που μας έδωσε η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επομένως, δεν υπάρχει κανένα ζήτημα καθυστέρησης.

Το δεύτερο θέμα που τέθηκε και το απάντησα στην Επιτροπή, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να το απαντήσω και εδώ. Λέει, την Αρχή την πηγαίνουμε από τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο. Κατ' αρχήν να κάνω μια διευκρίνιση, κύριε Παππά και νομίζω ότι θα συμφωνήσετε μαζί μου. Δεν πηγαίνουμε την Αρχή από τετρακόσια ογδόντα επτά άτομα στα εκατόν εβδομήντα δύο. Πηγαίνουμε την Αρχή από το μηδέν στα εκατόν εβδομήντα δύο, διότι επί των ημερών σας δεν είχατε εφαρμόσει τον νόμο. Δεν υπήρχε Επιτροπή, δεν υπήρχε ΑΠΑ, για να ξέρουμε τι λέμε και να μη λέμε εξυπνάδες σε αυτή την Αίθουσα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κι εσείς να μην λέτε ψέματα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Εμείς λοιπόν πιστεύουμε -και εδώ είναι η διαφωνία μας και μπορούμε να έχουμε μια τέτοια διαφωνία- σε μία λειτουργική, ευέλικτη και αποτελεσματική Αρχή. Εσείς πιστεύετε στο κράτος «πατερούλη» και σε έναν υδροκέφαλο οργανισμό. Δικαίωμά σας είναι. Ας κρίνουν οι πολίτες ποια είναι η σωστή πολιτική επιλογή, η οποία θα κριθεί μάλιστα και εν τοις πράγμασι.

Κατόπιν λοιπόν της αξιολόγησης, κρίθηκε ότι η στελέχωση αυτής της νέας Αρχής, με ένα προσωπικό της τάξεως των εκατόν εβδομήντα δύο ατόμων, είναι απολύτως επαρκής. Σε αντίθεση, λοιπόν, με την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, εμείς δεν θέλαμε να

εξυπηρετήσουμε μικροκομματικά και συνδικαλιστικά συμφέροντα υπαλλήλων που πληρώνονται δύο και τρεις φορές παραπάνω από το μέσο όρο των υπαλλήλων που πληρώνονται σε άλλους τομείς του δημοσίου.

Αλήθεια, πού ζούμε; Ζούμε στη δεκαετία του 1960; Φτάσαμε στο 2020. Ζούμε σε μία ηλεκτρονική εποχή. Αυτή τη στιγμή γίνεται διεθνώς συζήτηση για πύργους ελέγχου που θα λειτουργούν εξ αποστάσεως. Και εσείς μας μιλάτε για την ανάγκη ύπαρξης μιας γιγαντιαίας αρχής;

Έχετε, λοιπόν, εμμονή με την εξυπηρέτηση των φίλων σας συνδικαλιστών, όπου όλα αυτά τα ζητήματα ξεκινούν και καταλήγουν στις απολαβές τους.

Σας το επαναλαμβάνω, για να μην δημιουργηθεί καμία παρεξήγηση. Καλώς παίρνουν οι υπάλληλοι της ΥΠΑ -και θα παίρνουν και οι υπάλληλοι της ΑΠΑ- τα επιδόματα από τη EUROCONTROL, σε αντίθεση με ό,τι ισχύει στο υπόλοιπο δημόσιο.

Εμείς, μάλιστα, κάναμε και ένα βήμα παραπέρα. Για πρώτη φορά τους είπαμε ότι θα τους δώσουμε παραπάνω χρήματα και συνδέσαμε την απόδοσή τους για να τους δώσουμε ένα πριμ παραγωγικότητας της τάξεως των 9 εκατομμυρίων.

Δεν θα θυσιάσουμε όμως, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, την εξέλιξη της χώρας στο θέμα των αερομεταφορών για χάρη μικροσυμφερόντων. Γιατί, ξέρετε, εδώ είναι η ειδοποιός διαφορά. Πελάτες μας στην παράταξή μας δεν είναι οι συνδικαλιστές. Πελάτες μας είναι οι επιβάτες.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Είναι τα συμφέροντα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Κύριε Παππά, τα συμφέροντα είναι δικοί σας πελάτες και εσείς ειδικά μην μιλάτε για συμφέροντα. Εσείς μην μιλάτε. Μην προκαλείτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θα μου πεις εσύ να μην μιλάω;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Επομένως, εμείς είπαμε ότι βλέπουμε το δημόσιο συμφέρον, το καλό της αεροναυτιλίας, το καλό των επιβατών και το καλό της ελληνικής οικονομίας.

Επειδή ο κ. Πάππας -και πολύ σωστά- μου είπε σε κάποια φάση «πού στηρίχτηκε αυτή σας η μελέτη;», καταθέτω στα Πρακτικά την έκθεση ομάδας εργασίας με όλους τους συνοδευτικούς πίνακες.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, θα ήθελα, αφού είναι εδώ ο κ. Σπίρτζης και του αρέσει τόσο πολύ να καταθέτει και αυτός στα Πρακτικά, να μας δώσετε κι εσείς τη δική σας μελέτη όπου είχατε καταλήξει ότι δεν πρέπει να πάει στα τετρακόσια ογδόντα άτομα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως, με χαρά. Αν μου το ζητούσατε νωρίτερα, θα το φέρναμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν υπάρχει, κύριε Σπίρτζη, δυστυχώς.

Αμα θέλετε, για να μην πληρώνετε φωτοτυπίες, θα έρθω να το πάρω εγώ. Απ' ό,τι ξέρω, οι φωτοτυπίες στο Κοινοβούλιο είναι δωρεάν, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Τα φωτοτυπούμε στο γραφείο μας για να μην επιβαρύνουμε τον προϋπολογισμό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Α, μπράβο.

Τώρα, θα σταθώ σε κάτι άλλο που δείχνει για άλλη μια φορά την απόπειρα εξαπάτησης, που με πολύ μεγάλη μαεστρία κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ. Μας είπατε για το τι ισχύει στη Γαλλία. Σωστά; Ωραία!

Μας λέει, λοιπόν, ο κ. Σπίρτζης και ο ΣΥΡΙΖΑ ότι «ο διαχωρισμός που κάναμε εμείς ως Ελληνική Δημοκρατία με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2016 ακολούθησε το παράδειγμα της Γαλλίας». Αυτό είναι το επιχείρημα. Τι άλλο θα ακούσουμε, πραγματικά;

Ακούστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αφού, λοιπόν, μιλάμε για τη Γαλλία, πάμε να δούμε τι ισχύει στη Γαλλία και θα καταθέσω στα Πρακτικά τα επίσημα έγγραφα του πώς λειτουργεί αυτό το σύστημα στη Γαλλία.

Ξέρετε πόσες αεροπορικές μονάδες έχει η Γαλλία; Εμείς έχουμε εκατό εξήντα. Η Γαλλία έχει χίλιες εφτακόσιες τριάντα έξι μονάδες. Οκτακόσια τριάντα ένα δημόσια και ιδιωτικά αεροδρόμια συν εννιακόσια πέντε ελικοδρόμια. Σας καταθέτω στα Πρακτικά από την επίσημη έκθεση της γαλλικής ΑΠΑ, για να τη διαβάσετε κι αυτή, κύριε Σπίρτζη, να μην βγάζετε φωτοτυπίες.

Ξέρετε τι πεδίο ευθύνης έχουν; Αν νομίζετε ότι το πεδίο ευθύνης τους είναι μόνο η Γαλλία, κάνετε λάθος. Έχουν και τα υπεράκτια εδάφη, Γαλλική Πολυνησία, Νέα

Καληδονία.

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές -και αναφέρομαι και σε σας, κύριε Αρσένη, γιατί το αναφέρατε πολλές φορές αυτό ως επιχείρημα- τι προσωπικό έχει η γαλλική ΑΠΑ; Χίλια πενήντα άτομα για χίλιες επτακόσιες τριάντα έξι μονάδες. Και πόσα άτομα έχει η γαλλική ΑΠΑ για την επίβλεψη στα αεροδρόμια, δηλαδή αερολιμενικούς; Το 8%, δηλαδή ογδόντα τέσσερα άτομα. Ολόκληρη η ΑΠΑ Γαλλίας λειτουργεί με ογδόντα τέσσερις αερολιμενικούς στα αεροδρόμια. Αυτό είναι το μοντέλο της Γαλλίας, κ. Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν ισχύει αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Διαβάστε το. Αν κάνω λάθος, πολύ ευχαρίστως να ανακαλέσω.

Τα ανέφερα αυτά, για να καταλάβουμε όλοι πόσο εύκολα και -επιτρέψτε μου να πω- πόσο κωμικά είναι καμιά φορά τα επιχειρήματα αυτά.

Μιας που μιλάμε για αερολιμενικούς, πάμε στο τρίτο θέμα, το θέμα της ασφάλειας. Το είπα και στην επιτροπή. Θεωρώ αδιανόητο να καθόμαστε μέσα στο Κοινοβούλιο και να προσπαθούμε να δημιουργήσουμε φοβίες εκεί που δεν υπάρχουν, όταν είναι γνωστό και το αποδεικνύουν περίτρανα τα έγγραφα και όλη η αλληλογραφία ότι θα είχαμε θέματα ασφαλείας, εάν δεν γινόταν ο διαχωρισμός.

Μας είπανε μερικοί συνάδελφοι της αντιπολίτευσης -ευτυχώς ο ΣΥΡΙΖΑ το ψέλλισε, αλλά το πήρε πίσω- ότι πάμε να ιδιωτικοποιήσουμε το FIR, ότι πάμε να ιδιωτικοποιήσουμε την ΑΠΑ, γιατί είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.

Σας είπα στην επιτροπή για ποιον λόγο κάνουμε την ΑΠΑ νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Κάνουμε την ΑΠΑ για λόγους διαφάνειας, για να έχει ισολογισμούς.

Να σας ρωτήσω κάτι; Να φανταστώ ότι με αυτά που λέτε, δηλαδή ότι η ΑΠΑ είναι ΝΠΔΔ, κινδυνεύει να την ιδιωτικοποιήσουμε. Τότε, κινδυνεύει και η Ακαδημία Αθηνών, που είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ, ο ΕΟΦ, τα ΕΚΑΒ, τα πανεπιστημιακά ιδρύματα και τα νοσοκομεία της χώρας.

Αυτό μας λέτε; Συγγνώμη, αλλά αυτό δεν στέκει με καμιά, μα καμιά, λογική, το να υπάρχουν αερολιμενικοί σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Σας εξηγήσαμε για ποιον λόγο δεν χρειάζεται να υπάρξει και από ένας αερολιμενικός σε κάθε αεροδρόμιο.

Σας ενημερώνω και με ένα άλλο επιχείρημα ότι ο έλεγχος της αεροναυτιλίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης γίνεται, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, από δύο φορείς: τη EUROCONTROL, για τον έλεγχο της καταβολής των τελών και την EASA, για θέματα ασφαλείας. Και αυτό το κάνουν απομακρυσμένα, η πρώτη από τις Βρυξέλλες και η

δεύτερη από την Κολωνία.

Συνεπώς, με βάση τα επιχειρήματα που ακούστηκαν, επειδή δεν έχουν εκπροσώπηση στα αεροδρόμια όλης της χώρας, θα έπρεπε να έχει καταρρεύσει η αεροναυτιλία στην Ευρώπη.

Για να κλείνουμε την κουβέντα μία και καλή, ζητήματα ασφαλείας δεν υπάρχουν ούτε στο FIR. Δεν τίθενται τέτοια ζητήματα.

Πάω και στο τέταρτο θέμα αυτών των δήθεν «φωτογραφικών» διατάξεων. Μάλιστα, ακούστηκε από τα χείλη κάποιου Βουλευτού του ΣΥΡΙΖΑ, που ψέλλισε και κάτι για ΕΡΕ και για παλινόρθωση της Δεξιάς.

Βλέπετε, όταν δεν έχουμε επιχειρήματα τι κάνουμε; Καταφεύγουμε στο παρελθόν και δημιουργούμε «δαίμονες». Αυτό έκανε μία ζωή ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό κάνει και τώρα.

Πραγματικά, «στο σπίτι του κρεμασμένου μιλάμε για σκοινί»; Για ποια «φωτογραφική» διάταξη μιλάτε, εσείς που είχατε επιλέξει να κάνετε τον διοικητή της ΥΠΑ διοικητή της ΑΠΑ; Που μπλοκάρατε τη διαδικασία για τον διοικητή της ΥΠΑ, ώστε να ολοκληρωθεί πρώτα η διαδικασία της ΑΠΑ; Που δεν προβλέψατε καν γνώση ξένης γλώσσας, γιατί ο αρεστός σας δεν ήξερε; Είναι λίγο νομίζω υπερβολή να μιλάμε για «φωτογραφικές» διατάξεις.

Μάλιστα, ο κ. Σπίρτζης έκανε και ένα άλλο ατόπημα, που δείχνει ότι αν και θήτευσε Υπουργός, δεν ξέρει πολύ καλά διάφορα ζητήματα. Ακούστε τι μας είπε στην επιτροπή ο κ. Σπίρτζης, να πάμε, λέει, στον εισαγγελέα για να κινηθούμε νομικά και πειθαρχικά κατά της επιτροπής που εφάρμοσε, ως όφειλε, το άρθρο 7 του Προεδρικού Διατάγματος 84. Πώς είναι δυνατόν να το κάνουμε αυτό, αφού ψηφίστηκε;

Η αντιπαράθεση για την κρατική στήριξη στην Aegean Airlines

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Πάμε παρακάτω. Θα έχουμε την ευκαιρία να τα ξαναπούμε. Θα μιλήσει λεπτομερώς και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο κ. Σπίρτζης, ο οποίος ήταν Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών. Θέλω στο υπόλοιπο της τοποθέτησής μου να επικεντρωθώ στο μείζον ζήτημα της κρατικής ενίσχυσης της εταιρείας Aegean. Για να δούμε τι πάτε να κάνετε εκεί.

Η Ελλάδα έχει δεκατέσσερις αεροπορικές εταιρείες. Η συγκεκριμένη εταιρεία έχει το 95% της κίνησης εσωτερικού και περίπου 40%-50% της κίνησης που σχετίζεται με πτήσεις εξωτερικού. Θυμόμαστε δε πολλούς υπέρμαχους της ιδιωτικοποίησης να λένε ότι το πρόβλημα είναι ότι έχουμε κρατικό μονοπώλιο. Αντιλαμβάνεστε τώρα ότι έχουμε ιδιωτικό μονοπώλιο. Οι ακραιφνείς νεοφιλελεύθεροι της παράταξής σας

έλεγαν ότι θα ξεπεράσουμε το πρόβλημα του ότι η «Ολυμπιακή» στοίχιζε στον Έλληνα φορολογούμενο. Βεβαίως στοίχιζε, έτσι όπως την είχατε κάνει να λειτουργεί. Τώρα θα μας στοιχίζει το ιδιωτικό μονοπώλιο και θα μας στοιχίζει και χωρίς αντάλλαγμα, από ό,τι μαθαίνουμε. Και μη μου πείτε για τα warrants. Έρχομαι σιγά σιγά και σε ένα-ένα.

Παίρνει βοήθεια η Lufthansa από το γερμανικό κράτος; Παίρνει. Μάλιστα. Συμφωνούμε. Δίνει μετοχές στο γερμανικό κράτος; Δίνει. Το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της Lufthansa, λοιπόν, έχει περάσει στο γερμανικό δημόσιο. Και όχι μόνο αυτό. Το γερμανικό δημόσιο πήρε μετατρέψιμα ομόλογα και άλλα δικαιώματα. Αυστριακές αερογραμμές. Παρομοίως. Brussels Airlines το ίδιο, καθώς και οι φινλανδικές αερογραμμές.

Πάμε τώρα στην Aegean. Τι έχει πάρει η Aegean; Εκατόν πενήντα εκατομμύρια μέχρι στιγμής από το εγγυοδοτικό πρόγραμμα του Covid. Μάλιστα. Δεν είναι κακό αυτό. Έχει πάρει και τη μερίδα του λέοντος από τα 115 εκατομμύρια που πήραν συνολικά οι εταιρείες των αερομεταφορών και έχουν να κάνουν με το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ» και άλλες φοροαπαλλαγές που προβλέπονταν γενικώς. Μάλιστα. Για να εξηγηθούμε, τα 150 εκατομμύρια που πήρε από το πρόγραμμα του Covid τα στερούνται μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Δεν φτιάξατε ειδικό πρόγραμμα κρατικών εγγυήσεων για μια τόσο κρίσιμη οικονομική και κοινωνική λειτουργία, όπως η αερομεταφορά, ειδικά σε μία χώρα η οποία έχει και τη νησιωτικότητα.

Έρχεται τώρα η Κυβέρνηση να ανακοινώσει ότι θα δώσει και άλλα 120 εκατομμύρια. Μάλιστα. Ρωτάμε τι θα πάρει το δημόσιο πίσω. Μας λέτε ότι θα βάλουν και οι ιδιώτες επενδυτές. Για μισό λεπτό. Δεν πήραν 150 εκατομμύρια δάνειο πριν από λίγο καιρό; Πήραν. Και τώρα έρχονται και λένε ότι θα βάλουν 60 εκατομμύρια για να γίνει ένας «κουβάς» ενίσχυσης. Τι παίρνει για τα 120 εκατομμύρια ευρώ το δημόσιο; Τι μας λέτε ότι θα πάρει; Μας λέτε ότι θα πάρει warrants, δηλαδή δικαιώματα αγοράς μετοχών. Πάρα πολύ ωραία συμφωνία. Δηλαδή, τους δίνουμε λεφτά με οποιονδήποτε δυνατό τρόπο και ως αντιχάρισμα παίρνουμε ως ελληνικό δημόσιο το δικαίωμά μας να τους ξαναδώσουμε λεφτά! Καμία θέση στο εποπτικό συμβούλιο, καμία θέση στο διοικητικό συμβούλιο. Τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου, δηλαδή, θα τα διαχειρίζονται κατά τις δικές τους προτεραιότητες οι οποίες κατά τεκμήριο δεν είναι συμβατές με το δημόσιο συμφέρον. Οι ίδιοι το παραδέχονται ζητώντας κρατική βοήθεια.

Προσέξτε εδώ για να μην παρεξηγηθούμε. Θα σας προλάβω και σας καλώ να μην το κάνετε αυτό διότι θα πάρετε πάρα πολύ ισχυρή απάντηση. Εμείς είμαστε εδώ για να υπερασπιστούμε το πτητικό έργο και τις θέσεις εργασίας, όχι τις ιδιοκτησίες. Το Καστελόριζο, η Κάρπαθος, η Κάσος, η Ρόδος πρέπει να έχουν πτήση. Εδώ θα είμαστε απολύτως σαφείς. Δεν έχει όμως την υποχρέωση ο Έλληνας φορολογούμενος να υπερασπίζεται ιδιοκτησίες. Η πολιτεία έχει υποχρέωση να εγγυηθεί ότι η

συνδεσιμότητα θα παραμείνει παρ' όλη την πανδημία. Υπάρχουν μεριές της πατρίδας μας όπου όλοι οι υπόλοιποι θα επιδοτούμε την πτήση η οποία πρέπει να πάει εκεί διότι δικαιούνται και οι κάτοικοι αυτών των νησιών να έχουν συνδεσιμότητα. Δεν κατάλαβα ποιο είναι το πρόβλημα. Γιατί δεν ζητάτε μετοχές από την Aegean; Τι είναι οι Γερμανοί; Κομμουνιστές; Να ζητήσετε, λοιπόν, μετοχικό κεφάλαιο.

Θα σας πω κάτι, κύριε Καραμανλή. Οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων διασφαλίζουν τα συμφέροντα του δημοσίου με τον εξής τρόπο. Λένε ότι αν μία εταιρεία ενισχυθεί, αν δεν επιστρέψει τα χρήματα εγκαίρως, θα τα επιστρέψει προσαυξημένα. Εσείς τι κάνετε εδώ; Έχετε καταλάβει τι κάνετε; Δίνετε τα λεφτά στην Aegean και κρατάει όλο το ρίσκο το δημόσιο. Διότι το μόνο πράγμα που έχει είναι δικαιώματα αγοράς μετοχών. Πότε θα αυξηθεί, λοιπόν, η τιμή της μετοχής τόσο ώστε να μπορεί το δημόσιο να πάρει πίσω τα λεφτά του και μάλιστα με την προσαύξηση που προβλέπουν οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων; Δεν καταλαβαίνω τον λόγο γιατί δεν ζητάτε να υπάρξουν τέτοιες προβλέψεις, να πάρει το δημόσιο μετοχές.

Πάμε τώρα σε κάτι το οποίο νομίζω ότι είναι απολύτως μεμπτό και από τη δική σας μεριά και από τη μεριά της εταιρείας. Θέλουμε σαφείς απαντήσεις εδώ διότι φαίνεται ότι όταν κλείστηκε η συμφωνία δεν υπήρχε πιθανότητα ζημίας αλλά βεβαιότητα ζημίας, την οποία είχε βεβαιώσει και η ίδια εταιρεία. Στις 28 Σεπτεμβρίου ερωτάται ο κ. Βασιλάκης αν θα χρειαστεί για το τέταρτο τρίμηνο να καλύψουν ζημιές από παράγωγα. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι είχαν κάνει συμβόλαια για πετρέλαιο, προφανώς, τα οποία ήταν ασύμφορα λόγω της πτώσης της τιμής του πετρελαίου. Πόσες ζημιές είχαμε στο πρώτο εξάμηνο από αυτήν τη διαδικασία; Εβδομήντα εκατομμύρια. Τι απαντά ο κ. Βασιλάκης; Ότι αν το πτητικό έργο είναι κοντά στο 20% θα έχουμε ζημιές. Και η εκτίμηση της ίδιας της εταιρείας όταν ανακοινώνει τα οικονομικά αποτελέσματα είναι ότι το πτητικό έργο θα κινηθεί εκεί. Εδώ έχω τις ανακοινώσεις. Και η εκτίμηση της IATA είναι ίδια.

Άρα τι έχουμε εδώ; Το δημόσιο μπαίνει σε μία συμφωνία, ενισχύει μια εταιρεία η οποία παραδέχεται ότι έχει και άλλες ζημιές να καλύψει και βεβαίως να καλύψει και το τίμημα των νέων αεροπλάνων που πήρε. Πρέπει να δούμε πότε θα παραληφθούν, με ποιο τρόπο θα πληρωθούν. Πάει, λοιπόν, το ελληνικό δημόσιο και ενισχύει μία εταιρεία η οποία σε όλους τους τόνους έχει να πει «εγώ πάω για μεγάλες χασούρες». Και ποιες είναι οι διασφαλίσεις; Ότι θα ανέβει η μετοχή. Πότε; Το 2021 που και η εταιρεία και η IATA λένε ότι θα έχουμε 20% του πτητικού έργου του 2019 και μάλιστα μπαίνει και ως όριο αυτό;

Συμπερασματικά, -προσέξτε- σας είπαμε και στις επιτροπές ότι οι καιροί των μεγάλων κρίσεων δεν είναι καιροί για νεοφιλελεύθερους πειραματισμούς. Τη δε συμφωνία με την Aegean σάς υποσχόμαστε ότι θα τη βρείτε μπροστά σας. Διότι

άμεση ενίσχυση χωρίς να παίρνει το δημόσιο συμμετοχή και χωρίς να εξασφαλίζεται ελέγχεται πολλαπλώς και δεν ελέγχεται μόνο πολιτικά, κύριε Καραμανλή.

Και να ξέρετε ότι τα λόγια μου τα μετράω προσωπικώς και τα λόγια μας εμείς στον ΣΥΡΙΖΑ τα μετράμε. Προσέξτε πάρα πολύ καλά. Και δεν θα κινηθούμε μόνο σε επίπεδο ελληνικού Κοινοβουλίου. Τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου πρέπει να δείξετε ότι τα σέβεστε. Το 40% των μετοχών της AEGEAN είναι 120 εκατομμύρια αυτήν τη στιγμή και εσείς παίρνετε μηδέν. Μην μας πείτε ότι δεν σας προειδοποιήσαμε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ο κ. Παππάς κάνει κάτι πάρα πολύ έξυπνο. Θαυμάζω τη δήθεν ριζοσπαστική Αριστερά για αυτό. Διαστρέφετε την αλήθεια. Τι λέει; Ακούστε, λέει, «πήρατε μετοχές στην AEGEAN; Δεν πήρατε μετοχές». Αυτό δεν λέτε;

Τα warrants ξέρετε τι σημαίνει; Τα warrants σημαίνει δικαίωμα εξαγοράς που σημαίνει, κύριε Παππά, ότι προστατεύεις το ρίσκο σου. Προφανώς, κύριε Παππά, δεν φημίζεται η Αριστερά για τη διαπραγματευτική της δεινότητα σε θέματα οικονομίας. Το αποδείξατε περίτρανα. Να σας φέρω ένα λεξικό οικονομικών να το δούμε, να το ανοίξουμε. Επειδή έχετε διδάξει και στην Αγγλία, υποθέτω ότι θα έπρεπε να τα ξέρετε αυτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι σε εμένα αυτά. Κάτι ξέρουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):Ε, λοιπόν, για να ξέρουμε τώρα τι λέμε, και κλείνω με αυτό, τι κάνει τώρα αυτή η Κυβέρνηση; Κάνει αυτό που δεν έγινε πουθενά στην Ευρώπη παρά μόνο στην Αυστρία, δηλαδή μέρος κρατική ενίσχυση και μέρος αύξηση κεφαλαίου. Ζητάει από τον ιδιώτη να βάλει λεφτά από την τσέπη του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Δεν βάζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μα, πώς δεν βάζει; Βάζει 60 εκατομμύρια.

Και μετά λέει ότι «έχω το δικαίωμα όταν θα κρίνω εγώ ότι με συμφέρει να αγοράσω τις μετοχές. Γιατί άμα πάρω τώρα τις μετοχές παίρνω μεγάλο ρίσκο». Δεν τα καταλαβαίνετε αυτά με τα ρίσκα, κύριε Παππά, γιατί εσείς θα καταργούσατε το μνημόνιο με ένα άρθρο και με έναν νόμο! Πού να τα καταλάβετε αυτά;

Η AEGEAN έχει όλα τα χαρακτηριστικά του εθνικού αερομεταφορέα. Και δεν στηρίξαμε μόνο την AEGEAN, κύριε Παππά. Στηρίξαμε και τη SKY EXPRESS, στηρίξαμε και άλλες αεροπορικές εταιρείες. Στηρίξαμε και την FRAPORT και τον AIA. Εκτός αν θέλετε να καταρρεύσει το σύστημα αερομεταφορών στην Ελλάδα.

Προφανώς δεν θέλετε. Είστε σοβαρός, έχετε θητεύσει σε Υπουργείο και το καταλαβαίνετε αυτό.

Επομένως τι λέμε εδώ; Συγκρίνετε τι κάνει η Ελλάδα με την Πορτογαλία. Η Πορτογαλία έδωσε 1,2 δισεκατομμύρια. Έχουν δοθεί πάρα πολλά χρήματα, 32 δισεκατομμύρια σε όλη την Ευρώπη σε ζητήματα στήριξης του κλάδου των αερομεταφορών.

Εμείς, λοιπόν, κάναμε αυτό που έπρεπε να κάνουμε εξασφαλίζοντας το δημόσιο συμφέρον. Θεωρώ ότι αυτά τα οποία λέτε δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Δυστυχώς ο ΣΥΡΙΖΑ επιστρέφει, αγαπητοί συνάδελφοι, στον ανισόρροπο ακτιβισμό του 2012-2015. Αυτό κάνετε. Κατηγορείτε τους πάντες για τα πάντα και έχετε μία τεράστια αλλεργία με τα πραγματικά γεγονότα. Για όλα αυτά, λοιπόν, που λέτε θα παίρνετε την απάντησή σας με στοιχεία τα οποία θα καταθέτουμε. Και ο κάθε κατεργάρης στον πάγκο του!

Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Πάμε λίγο στο θέμα της Aegean. Θέλω να το έχετε φρέσκο πριν ανέβετε στο Βήμα. Σας εξήγησα ότι υπάρχει μια πάρα πολύ ύποπτη αλληλουχία γεγονότων, διότι η συγκεκριμένη εταιρεία στο τέλος του Σεπτεμβρη παραδέχεται ότι εάν το πτητικό έργο είναι κοντά στο 20% θα έχει κι άλλες ζημιές από τα παράγωγα. Όταν, λοιπόν, ανακοινώνεται η συμφωνία με το Δημόσιο, είναι πέραν του βέβαιου και δια της παραδοχής της εταιρείας και διά των ανακοινώσεων της IATA ότι θα έχουμε και το τέταρτο τρίμηνο πάρα πολύ χαμηλό πτητικό έργο -ήρθε το δεύτερο lockdown- και το 2021. Υπάρχει, λοιπόν, η βεβαιότητα ζημιάς.

Και καλείτε τον Έλληνα φορολογούμενο να εγγυηθεί το δάνειο το οποίο θα χρησιμοποιήσουν για να μπουν υποτίθεται με «δικά τους» λεφτά, διότι δεν είναι δικά τους, είναι λεφτά τα οποία προέκυψαν από το εγγυημένο δάνειο από το κράτος και άλλα 120 εκατομμύρια που θα βάλει ο Έλληνας φορολογούμενος. Και θα πάρει τι; Το δικαίωμα να ξαναδώσει λεφτά στο μέλλον. Να σας κάνω μια απλή ερώτηση: Εάν συνεχίσει να παίρνει επισφαλείς επιλογές ή επιλογές υψηλού ρίσκου αυτή η Διοίκηση ποιος θα απολογηθεί;

Θα σας πω το εξής απλό, και με αυτό ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για τα λίγα δευτερόλεπτα παράτασης. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αποφάσισαν το 2019 να δώσουν στον εαυτό τους 2,5 εκατομμύρια αμοιβές. Θα έχουμε δώσει δηλαδή εμείς 120 εκατομμύρια και μπορεί οι κύριοι αυτοί να αποφασίσουμε να ανταμείψουν τον εαυτό τους για το καλό έργο και για το έγκαιρον της αντίδρασης απέναντι στο φαινόμενο του κορωνοϊού.

Η Lufthansa, λοιπόν, σας λέω και επαναλαμβάνω -και κλείνω και κατεβαίνω από το

Βήμα- έχει αυτήν τη στιγμή 20% κρατική δημόσια συμμετοχή στο μετοχικό της κεφάλαιο διότι στηρίχτηκε από τον Γερμανό φορολογούμενο. Δεν καταλαβαίνω τι είμαστε εδώ, να θυμόμαστε τον φορολογούμενο κάθε φορά που χρειάζεται βοήθεια και να εγγυώμεθα συλλογικά τα κέρδη και την εκμετάλλευση μιας τόσο ζωτικής για τη χώρα μας, θα σας έλεγα στα όρια δημόσιας υπηρεσίας, η οποία κατά παραχώρηση ασκείται.

Παρακαλώ πάρα πολύ να το εξετάσετε το θέμα. Επαναλαμβάνω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν θα μείνει στις διαμαρτυρίες στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Θα πέσετε πάνω και στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς κρατικών ενισχύσεων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Καταρχάς η Μέρκελ και ο Σόιμπλε πρέπει να είναι δογματικοί κομμουνιστές που πήρανε μετοχές από τη «Lufthansa» και καλό είναι να πάτε να τους συνεντεύξετε στο λαϊκό κόμμα, αλλά να το ξεπεράσουμε αυτό.

Οφείλετε σαν παράταξη, κύριε Καραμανλή είτε μόνος σας τώρα στην τοποθέτησή σας είτε με τον κ. Χατζηδάκη να μας πείτε τον απολογισμό, το ταμείο δηλαδή από την ιδιωτικοποίηση, από το χάρισμα για την ακρίβεια της «Ολυμπιακής» στον μακαρίτη τον Βγενόπουλο. Και δεν λέω για τα 40 εκατομμύρια που του κάνατε δώρο από τις άγονες γραμμές. Παραδείγματος χάριν είχατε την άγονη γραμμή Αθήνα – Πάρος 4,5 εκατομμύρια το χρόνο, το συνεχίσατε και με την με την «Ολυμπιακή» της «Aegean» μετά.

Αλλά τι μας έδωσε; Μας έδωσε καλύτερες διεθνείς συνδέσεις, ιδιωτικοποίηση απευθείας από την Αθήνα σε όλο τον πλανήτη η ιδιωτικοποίηση της «Ολυμπιακής» όπου υπάρχει τουλάχιστον μεγάλος αριθμός των Ελλήνων της διασποράς; Έδωσε χαμηλότερες τιμές στις πτήσεις εξωτερικού και εσωτερικού για τους Έλληνες; Έδωσε αυτό που πιστεύετε εσείς ότι η αγορά και ο ανταγωνισμός τα ρυθμίζει όλα;

Θα μας πείτε τι κόστισαν στον ελληνικό λαό οι εργαζόμενοι της «Ολυμπιακής» που φορτώθηκαν στην ΥΠΑ; Θα μας πείτε τι κόστισε στον ελληνικό λαό η περιουσία της «Ολυμπιακής», όπως το στέγαστρο στο Ελευθέριος Βενιζέλος και πού είναι, τι πληρώνουνε χρόνια τώρα οι πολίτες σε ένα μονοπώλιο με πολύ υψηλά αεροπορικά εισιτήρια; Θα μας πείτε για τις επιτυχίες αυτής της πολιτικής σας για να συνεννοηθούμε κάποια στιγμή και να καταλάβουν και οι πολίτες που το πάτε και με αυτό το νομοσχέδιο.

Εύχομαι και πάλι να διαψευστούμε μέσα από την καρδιά μου, γιατί αν επιβεβαιωθούμε και εμείς και τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης θα είναι οδυνηρές οι συνέπειες για τη χώρα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με το θέμα της AEGEAN, διότι απασχόλησε πάρα πολύ το ζήτημα αυτό και την επιτροπή και την Ολομέλεια.

Πράγματι, τη στηρίζουμε την AEGEAN με 120 εκατομμύρια.

Βλέπετε, εμείς δεν είμαστε πολιτικοί απατεώνες, να λέμε ότι με πόνο ψυχής υπογράφουμε την παραχώρηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων στη FRAPORT και να καθυστερήσουμε δύο χρόνια, αφού κάνουμε την επαναστατική μας γυμναστική.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Έλα τώρα... Για την «ταμπακιέρα» τώρα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Ποια «ταμπακιέρα»; Σας ενοχλεί;

Ξέρετε, κύριε Παππά, σε αυτή την Αίθουσα μπορεί να μην σας αρέσουν αυτά που λέω, αλλά θα τα ακούσετε. Εγώ σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και δεν διέκοψα κανέναν.

Πράγματι, λοιπόν, στηρίζουμε με ένα ποσό πολύ χαμηλότερο των 32 δισεκατομμυρίων που θα λάβουν αθροιστικά όλες οι άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες. Και μάλιστα, το είπαμε και στην Επιτροπή κι έχει γραφτεί, προβλέπουμε και ιδιωτική συμμετοχή κατά το ήμισυ, δηλαδή 60 εκατομμύρια, πράγμα το οποίο δεν έχει γίνει πουθενά αλλού στην Ευρώπη, πλην της Αυστρίας όπου βέβαια μέτοχος είναι η Lufthansa και το κράτος της Γερμανίας δίνει τα χρήματα.

Εδώ, λοιπόν, μας λέτε «πώς εξασφαλίζετε τα συμφέροντα του Δημοσίου». Αυτό είναι ένα ερώτημα; Σωστά; Ωραία. Στηρίζουμε μια μεγάλη εταιρεία, αλλά ξεκαθαρίζουμε πρώτον ότι η απόφασή μας είναι να στηρίξουμε συνολικά αυτόν τον κρίσιμο για την εθνική οικονομία κλάδο. Και δεν στηρίζουμε μόνο την Aegean. Στηρίζουμε και τις άλλες εταιρείες, όπως τη Sky Express, η οποία προσφάτως κι αυτή έκανε μια σημαντική επένδυση στον χώρο, στηρίζουμε και τη Fraport, στηρίζουμε και τον AIA και στηρίζουμε τον κλάδο των αερομεταφορών στο σύνολό του.

Με άλλα λόγια, στηρίζουμε δώδεκα χιλιάδες εργαζόμενους, στηρίζουμε τη μεγαλύτερη βιομηχανία στον τόπο μας που είναι τουρισμός. Τι θέλετε να κάνουμε; Να τους παρατήσουμε στην τύχη τους; Δεν νομίζω ότι κάτι τέτοιο εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Θα ήθελα, επίσης, να μιλήσω λίγο -είναι ένα τεχνικό ζήτημα- για το θέμα των warrants, γιατί νομίζω ότι πρέπει να γίνει κατανοητό. Εδώ έχει ο κ. Παππάς μια άλλη προσέγγιση. Και θα προσπαθήσω όσο πιο απλά μπορώ να εξηγήσω τι ακριβώς κάνει η Κυβέρνηση.

Τα warrants είναι ένα παράγωγο το οποίο δίνει το δικαίωμα στον κάτοχό του, δηλαδή στο ελληνικό δημόσιο, να αγοράσει ή να πουλήσει το μετοχικό κεφάλαιο σε συγκεκριμένη τιμή πριν από τη λήξη. Με άλλα λόγια, τα warrants δίνουν στον κάτοχο τη δυνατότητα να ασκήσει όποτε αυτός αποφασίσει, έναντι ενός χρονικού

διαστήματος, το δικαίωμά του επί των μετοχών, όταν, δηλαδή, η τιμή της μετοχής θα έχει αυξηθεί. Και δεν παίρνει το ρίσκο να συμμετάσχει άμεσα παίρνοντας μετοχές.

Σας εξήγησα, λοιπόν, ότι με αυτόν τον τρόπο μειώνει το ρίσκο το ελληνικό δημόσιο. Σας είπα και χαρακτηριστικά παραδείγματα, η Πορτογαλία είναι πιο κοντά, αν θέλετε, με την ελληνική πραγματικότητα, όπου μία εταιρεία πήρε 1,1 δισεκατομμύρια. Έκανα λάθος πριν. Είπα 1,3 δισεκατομμύρια. Οι πορτογαλικές αεροπορικές γραμμές πήραν 1,1 δισεκατομμύριο από το πορτογαλικό δημόσιο.

Εδώ πέρα, λοιπόν, κάνουμε μέρος κρατική ενίσχυση, μέρος αύξηση κεφαλαίου. Δηλαδή, τι λέμε; Λέμε να έρθουν ιδιώτες και να βάλουν το χέρι στην τσέπη, να βάλουν 60 εκατομμύρια. Αυτό είναι και συμβατή κρατική ενίσχυση, διότι είναι η πιο ελαφριά μορφή κρατικής ενίσχυσης που δόθηκε.

Κλείνω με ένα γενικό σχόλιο, κύριε Πρόεδρε, και λέω ότι πολλές φορές, όταν βρίσκομαι σε αυτήν την Αίθουσα, βλέπω ότι εγκλωβίζεται η πολιτική μας ζωή πραγματικά σε ανούσιες πολιτικές αντιπαραθέσεις, σε μια προσπάθεια να επιδείξουν, ειδικά τα κόμματα της Αριστεράς, έναν εικονικό σπαραγμό, ότι όλα ιδιωτικοποιούνται και τα πάντα βρίσκονται στο κόκκινο.

Επενδύετε στη φονική πανδημία, παραδείγματος χάρη, ως Αντιπολίτευση. Κάνετε, κατά την άποψή μου, ό,τι πιο επικίνδυνο για το πολιτικό σύστημα. Σπεκουλάρετε στην επιδείνωση της πανδημίας και σε περισσότερους νεκρούς -το λένε ακόμα και στελέχη σας- την ώρα που όλη η Ευρώπη προσπαθεί να αντιμετωπίσει αυτή την πρωτοφανή πανδημία.

Χρωματίζετε διάφορα ζητήματα τα οποία δεν πρέπει να χρωματίσετε πολιτικά και τελικά, δεν συναινείτε σε συγκεκριμένες πολιτικές για τις οποίες, όπως το παρόν νομοσχέδιο, θα έπρεπε να συναινέσετε, όπως σας είπα, τουλάχιστον επί της αρχής. Διότι στην ουσία εφαρμόζουμε αυτό που εσείς ψηφίσατε, αλλά ποτέ δεν εφαρμόζετε.

Κλείνοντας, θέλω να πω και κάτι άλλο. Η Νέα Δημοκρατία σέβεται απολύτως τον εποπτικό ρόλο που πρέπει να έχει το κράτος. Μην μιλάτε σε εμάς για νεοφιλελευθερισμό. Μην μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ ο οποίος δήμευσε όλη την περιουσία του Δημοσίου για ενενήντα εννέα χρόνια στο υπερταμείο. Μην μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ που ιδιωτικοποίησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως την ιδιωτικοποίησε. Μην μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ για ιδιωτικοποιήσεις, όταν σας πήρε δύο χρόνια, με πόνο ψυχής, να κάνετε αυτό που έπρεπε να κάνετε από το 2015.

Εμείς αυτά που λέμε τα πιστεύουμε. Εσείς αυτό που κάνετε είναι πολιτικές πιρουέτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.