



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου
Τηλέφωνο: 2106508120
Τηλεομοιότυπο: 2106508299
Δ/ση ηλεκτρον. ταχυδρ.: tkvel@yme.gov.gr

Παπάγου, 07.08.2020

Αρ. Πρωτ. : **B – 225**

Προς
τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων & ΑΚΕ

Κοινοποίηση
1. Ομάδα Βουλευτών, όπως Πίνακας Αποδεκτών
2. Υπουργείο Οικονομικών
Δια της Βουλής των Ελλήνων

Θέμα: «Με σκανδαλώδη σύμβαση και χωρίς διαγωνισμό η Κυβέρνηση της Ν.Δ., αυξάνει το δώρο των 250 εκ. ευρώ των ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, προς την Ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σε 750 εκ. ευρώ»

ΣΧΕΤ: Η **Ερώτηση & ΑΚΕ 4800_236/10.03.2020** Ομάδας Βουλευτών ΚΙΝΑΛ

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης & Αίτησης Κατάθεσης Εγγράφων, αναφορικά με την υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας του Ελληνικού Δημοσίου με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία (ΑΕ) και τον βασικό της μέτοχο, τη Ferrovie dello Stato Italiane, παρακαλούμε όπως ενημερώσετε τους κ.κ. Βουλευτές για τα ακόλουθα:

1. Στις 29 Νοεμβρίου 2019 υπογράφηκε Μνημόνιο Συναντίληψης (MoU) κι όχι Σύμβαση, ανάμεσα στο Υπουργείο και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ. Όπως γνωρίζετε, η προηγούμενη Κυβέρνηση στις 22 Οκτωβρίου 2018 είχε γνωστοποιήσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πρόθεσή της για την απευθείας ανάθεση των υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών για χρονικό διάστημα 180 μηνών (χωρίς προαίρεση), με την υπ' αριθμόν «2018/S 205 - 468959 - Προκαταρκτική προκήρυξη για σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας», η οποία δημοσιεύθηκε στις 24.10.2018 στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), περιλαμβάνοντας όλες τις πληροφορίες που τάσσει το άρθρο 7 του Κανονισμού 1370/2007.

Από τότε, μέχρι και την υπογραφή του MoU, δεν εκφράστηκε ενδιαφέρον για την συγκεκριμένη ανάθεση από καμία άλλη εταιρία πλην της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ.

Εύλογα, λοιπόν, το Υπουργείο προχώρησε με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης αντί του διαγωνισμού, καθώς δεν υπήρξε ενδιαφέρον από περισσότερους παρόχους. Σε κάθε περίπτωση κι ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών φρόντισε να αξιοποιήσει τις προβλέψεις του Κανονισμού της ΕΕ, ώστε να διασφαλίσει τις καλύτερες δυνατές συνθήκες παροχής των επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Παράλληλα, και μέσα από τη διαδικασία διαπραγμάτευσης που βρίσκεται σε εξέλιξη, διεκδικεί όσο το δυνατόν περισσότερα οφέλη, τα οποία εστιάζουν κυρίως στην αναβάθμιση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, αλλά και του σιδηροδρομικού τομέα γενικότερα.

Εξάλλου, η απευθείας ανάθεση, η οποία – σημειωτέων – δεν έχει ακόμα πραγματοποιηθεί, προβλέπεται από τις διαδικασίες του Κανονισμού 1370/2007, ενώ υπογραμμίζεται, επίσης, ότι υπάρχει σημαντική ευρωπαϊκή εμπειρία, αναφορικά με το εν λόγω καθεστώς ανάθεσης.

2. Προφανώς, για την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων, αλλά και για την επίλυση του συνόλου των ζητημάτων που αναδύονται στην προσπάθεια να διορθωθούν όλες οι στρεβλώσεις που εντοπίστηκαν κατά την εκτέλεση της παλαιάς Σύμβασης, καθώς και να ενσωματωθούν σημαντικές τεχνικές βελτιώσεις που θα διασφαλίζουν την ορθή εκτέλεση της σύμβασης, απαιτείται χρόνος. Ορθώς λοιπόν, οι προπαρασκευαστικές διαδικασίες εκκινήθηκαν έγκαιρα, ώστε να μην υπάρξουν λανθασμένες αποφάσεις, λόγω της πίεσης του χρόνου. Έτσι και αλλιώς, ανεξάρτητα από την ημερομηνία υπογραφής της νέας σύμβασης «Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)», η έναρξη ισχύος της, θα είναι από την 01.01.2021.
3. Σε καμία απολύτως περίπτωση η διασφάλιση του μεταφορικού έργου των «άγονων γραμμών» δεν επηρεάζει την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στον σιδηρόδρομο. Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο της νέας σύμβασης βελτιστοποιούνται οι μηχανισμοί ένταξης και εξαίρεσης «συνδέσεων/ γραμμών» από τις ΥΔΥ, γεγονός που θα συμβάλει στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού στις περιπτώσεις με εμπορικό ενδιαφέρον. Επίσης, δεν υφίσταται καμία «αποκλειστική παραχώρηση», ώστε να εμποδίζεται ο ανταγωνισμός, με αποτέλεσμα οποιοσδήποτε το επιθυμεί να δύναται – μέσα από τις σχετικές διαδικασίες – να παρέχει σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο εθνικό και το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.
4. Όπως πολύ καλά γνωρίζετε, στην παρούσα φάση εξελίσσονται οι διαπραγματεύσεις για το οριστικό σχέδιο Συμφωνίας (Σύμβασης) και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατό να δημοσιοποιούνται όλες οι λεπτομέρειες. Παρά ταύτα, όμως, τα κυριότερα σημεία του

ΜοΥ στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα αναμενόμενα οφέλη προς την Εθνική Οικονομία γνωστοποιήθηκαν, μέσω του σχετικού Δελτίου Τύπου του Υπουργείου, αλλά και μέσω των απαντήσεων που δόθηκαν στις ερωτήσεις των διαπιστευμένων δημοσιογράφων, κατά την υπογραφή του ΜοΥ.

5. Πρέπει να καταστεί σαφές ότι το ποσό των 50 εκ. € αποτελεί τη μέγιστη δυνατή ετήσια αποζημίωση που μπορεί να λάβει ο Πάροχος για την εκτέλεση των άγονων και μη βιώσιμων σιδηροδρομικών συνδέσεων. Δηλαδή, το ύψος της ετήσιας αποζημίωσης διαμορφώνεται, κάθε φορά, σε συνάρτηση με το παρεχόμενο μεταφορικό έργο και το κόστος αυτού.
6. Εφόσον λοιπόν, μελλοντικά, υπάρξουν οι οποιεσδήποτε αλλαγές, βελτιώσεις και αναβαθμίσεις που θα έχουν αποτέλεσμα τη μείωση της ζημιάς από την εκτέλεση των άγονων δρομολογίων, αυτομάτως, θα μειωθεί και η σχετική αποζημίωση προς τον Πάροχο.

Αναφορικά με τα ζητούμενα προς κατάθεση στοιχεία, όπως σημειώθηκε και παραπάνω, επειδή βρισκόμαστε στο στάδιο της διαπραγμάτευσης για την οριστικοποίηση της τελικής συμφωνίας, δεν θα ήταν προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος να δημοσιοποιηθούν, την παρούσα χρονική στιγμή, περαιτέρω στοιχεία πέραν αυτών που ήδη γνωστοποιήθηκαν.

Ο Υπουργός

Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής

Ακριβές Αντίγραφο
Αρετή Κονταρίνη

Εσωτερική διανομή:

Ιδιαίτερο Γραφείο Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών

Πίνακας Αποδεκτών

1. Βουλευτής κ. Χρήστος Γκόκας
2. Βουλευτής κ. Βασίλης Κεγκέρογλου
3. Βουλευτής κ. Γιώργος Αρβανιτίδης
4. Βουλευτής κ. Μιχάλης Κατρίνης
5. Βουλευτής κ. Απόστολος Πάνας
6. Βουλευτής κ. Κώστας Σκανδαλίδης