

Εισερχόμαστε στη συζήτηση της πρώτης με αριθμό **454/19-2-2021** **επίκαιρης ερώτησης** του δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Επικρατείας της Ελληνικής Λύσης κ. Βασιλείου Βιλιάρδου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: **«Διακοπή λειτουργίας του Αυτοκινητόδρομου «Νέα Οδός» κατά την κακοκαιρία «Μήδεια», της 15-16 Φεβρουαρίου 2021».**

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Βιλιάρδου θα απαντήσει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

Κύριε Βιλιάρδο, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ πολύ για την παρουσία σας, κύριε Υπουργέ. Ελπίζω, πάντως, εσείς να μην έχετε θέμα με τον Πρόεδρο της Ελληνικής Λύσης, όπως ο συμπαθέστατος Υπουργός Ανάπτυξης, κάτι που διαπίστωσα επανειλημμένα και χθες και σήμερα. Η ζηλοφθονία, πάντως, δεν είναι καλός σύμβουλος.

Στο θέμα μας τώρα. Στις 15 και 16 Φεβρουαρίου του 2021 κατά τη διάρκεια της κακοκαιρίας «Μήδεια» διακόπηκε η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου «Νέα Οδός». Το γεγονός αυτό αποτελεί ευθεία παράβαση του ν.4663/2020 και το άρθρο 65, με το οποίο απαγορεύεται η διακοπή λειτουργίας σε οποιοδήποτε τμήμα του εθνικού ή δευτερεύοντος οδικού δικτύου με πρόστιμο, όπως γνωρίζεται, από 5.000 έως 1.000.000 ευρώ. Είναι

η δεύτερη φορά που συμβαίνει με τον εν λόγω αυτοκινητόδρομο, αφού είχε προηγηθεί ανάλογη διακοπή σε κακοκαιρία στα τέλη Δεκεμβρίου του 2019.

Για τη διακοπή της 30^{ης} Δεκεμβρίου του 2019 σας υποβάλαμε ερώτηση για τη διευκρίνιση των αιτίων. Στην απάντησή σας -σημειώνω πως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά όλα όσα τεκμηριώνουν τις θέσεις μας- αναφέρατε τα εξής: Πρώτον, είχε συσταθεί επιτροπή διερεύνησης των πραγματικών περιστατικών που οδήγησαν σε διακοπή της κυκλοφορίας και, δεύτερον, ο παραχωρησιούχος υπέβαλε σχέδιο αποχιονισμού, ενώ οι προβλέψεις του εξοπλισμού και των εφοδίων είχαν κριθεί επαρκείς, για παράδειγμα δώδεκα εκχιονιστικά μηχανήματα στον σταθμό αποχιονισμού Μαλακάσας. Βασική προϋπόθεση, όμως, του σχεδίου αποχιονισμού ήταν η τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και συγκεκριμένα, η χρήση αντιολισθητικών αλυσίδων στον αυτοκινητόδρομο και η μη κατάληψη της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης. Η χρήση αλυσίδων δεν είχε τηρηθεί, με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση του έργου του αποχιονισμού, οπότε τον αποκλεισμό της Οδού από τα χιόνια.

Δεν μας έπεισε, βέβαια, επειδή θα έπρεπε η «Νέα Οδός» είτε να μην επιτρέψει την είσοδο, είτε να λάβει μέτρα για να σταματήσει τα αυτοκίνητα χωρίς αλυσίδες. Γνωρίζετε πως στο εξωτερικό δεν κυκλοφορούν τα οχήματα με αλυσίδες ακόμη και με λίγο χιόνι στους δρόμους, αφού περνάει εκχιονιστικό με αλατιέρα.

Σε κάθε περίπτωση, εσείς νομοθετήσατε, απαγορεύοντας τη διακοπή της λειτουργίας, οπότε θα έπρεπε να τηρηθεί. Εάν ο παραχωρησιούχος δεν είχε λάβει μέτρα ασφαλείας, τότε κλείνει η Κυβέρνηση την Οδό, έτσι ώστε αφενός μεν να επιβάλλει το πρόστιμο, αφετέρου να μην υποχρεωθεί στην καταβολή αποζημίωσης με την επίκληση πως η ίδια την έκλεισε.

Γνωρίζετε, προφανώς, πως είναι καίριας σημασίας η λειτουργία ενός πανάκριβου αυτοκινητοδρόμου, που έχει πληρωθεί με χρήματα του Δημοσίου. Υπάρχουν άνθρωποι που πρέπει να μετακινηθούν για λόγους υγείας ή για άλλες προσωπικές και επιχειρηματικές υποθέσεις και εμπορεύματα που πρέπει να παραδοθούν και ενδεχομένως καταστρέφονται.

Οι ερωτήσεις μας εδώ είναι οι εξής:

Πρώτον, πώς λήφθηκε η απόφαση για τη διακοπή και γιατί; Έγινε σε συνεννόηση με τη «Νέα Οδό»; Ποια ήταν η προετοιμασία του παραχωρησιούχου για τον αποχιονισμό; Ελέγχεται για ό,τι δηλώνει όσον αφορά τις δυνατότητές του;

Και δεύτερον, εάν εγερθούν αιτήματα διακοπής λειτουργίας από την Κυβέρνηση, θα ικανοποιηθούν; Από ποιον θα αποζημιωθούν οι χρήστες για τη διακοπή; Πώς θα εξασφαλίσετε τη διατήρηση της κυκλοφορίας στους

μεγάλους αυτοκινητόδρομους της χώρας και την εφαρμογή του νόμου που εσείς νομοθετήσατε;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ, κύριε Βιλιάρδο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

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

Κύριε συνάδελφε, κύριε Βιλιάρδο, να σας θυμίσω ότι την περασμένη εβδομάδα ήρθα εγώ ο ίδιος στη Βουλή -ήσασταν και εσείς στην Επιτροπή- σε δύο, μάλιστα, συνεδριάσεις και ενημέρωσα το Κοινοβούλιο τότε επί του συγκεκριμένου θέματος. Σε κάθε περίπτωση, χαίρομαι που επανέρχεστε, διότι νομίζω ότι σε αυτήν τη φάση πρέπει να βάλουμε τα πράγματα στη σωστή τους διάσταση.

Πρώτον, επικαλείστε το άρθρο 65 του ν.4663. Αυτό το άρθρο, αυτήν τη τροπολογία, αυτό τον νόμο, δηλαδή, εμείς τον ψηφίσαμε, κύριε Βιλιάρδο, εμείς τον κάναμε. Και το είπατε και το αναγνωρίσατε όχι, τουλάχιστον, στη γραπτή σας ερώτηση, αλλά στην προφορική σας τοποθέτηση. Γιατί το κάναμε αυτό; Σας θυμίζω ότι μέχρι το Δεκέμβριο του 2019 δεν προβλεπόταν καμία -

επαναλαμβάνω, καμία- διαδικασία η οποία είχε κυρώσεις στους παραχωρησιούχους για πράξεις ή παραλείψεις, γιατί απλούστατα δεν υπήρχε το θεσμικό πλαίσιο. Αυτό το πλαίσιο εμείς ως Κυβέρνηση το δημιουργήσαμε, όχι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, η οποία το 2015 ήταν εναντίον των παραχωρήσεων και μετά τους έδωσε πανωπρόικια 750 εκατομμύρια για να τελειώσουν τα έργα και δεν θεσμοθέτησε διαδικασίες σαν και αυτή που σας ανέφερα.

Πάμε να δούμε τώρα τι ακριβώς συνέβη στην τελευταία κακοκαιρία.

Πριν την έναρξη των καιρικών φαινομένων οι εταιρείες παραχώρησης, στων οποίων -όπως είπατε και εσείς- την αρμοδιότητά είναι η λειτουργία και η συντήρηση των οδικών αξόνων, είχαν τεθεί σε ετοιμότητα. Θυμίζω ότι είχαν συκληθεί όλα τα συντονιστικά όργανα και υπό τον γενικό συντονισμό της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας. Αυτό άλλωστε -και εδώ είναι η διαφορά μας- προβλέπεται στο Γενικό Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών και Άμεσης-Βραχείας Διαχείρισης των Συνεπειών από την Εκδήλωση Χιονοπτώσεων. Τα σχέδια αποχιονισμού της «Νέας Οδού», τα οποία τελούν υπό την έγκριση της Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής, του Υπουργείου μας και της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, υποβλήθηκαν στις αρμόδιες υπηρεσίες την 1^η Οκτωβρίου του 2020, πολύ νωρίτερα, δηλαδή, από την έναρξη της κακοκαιρίας.

Τι έκανε το Υπουργείο μας, κύριε Βιλιάρδο; Μέσω της αρμόδιας υπηρεσίας επόπτευσε την τήρηση αυτών των υποχρεώσεων. Έτσι διαπιστώθηκε ότι για τα τμήματα της «Νέας Οδού Μεταμόρφωσης - Σκάρφεια - Ραχές» ο παραχωρησιούχος είχε εξήντα οκτώ εκχιονιστικά μηχανήματα, τριάντα δύο λοιπά μηχανήματα και τέσσερις τόνους αλάτι. Τα αντίστοιχα νούμερα για το «Ξυνιάδα - Τρίκαλα» ήταν είκοσι πέντε μηχανήματα και χίλιοι εκατό τόνοι αλάτι.

Επομένως, εμείς ελέγξαμε και διαπιστώσαμε ότι οι παραχωρησιούχοι πληρούσαν τις προδιαγραφές και είχαν τον εξοπλισμό για να αντιμετωπίσουν τα ακραία καιρικά φαινόμενα.

Η απόφαση, λοιπόν, για το κλείσιμο του συγκεκριμένου οδικού άξονα δεν οφείλεται στην αδυναμία του παραχωρησιούχου να διατηρήσει τον οδικό αυτό άξονα ανοιχτό, αλλά σε απόφαση της Ελληνικής Αστυνομίας για λόγους ασφαλείας.

Αυτό, δηλαδή, που φοβόταν η Ελληνική Αστυνομία -και το έχει εξηγήσει, νομίζω, όσο πιο αναλυτικά γίνεται και ο αρμόδιος Υπουργός- δεν ήταν η κατάσταση του δρόμου, κύριε Βιλιάρδο, αλλά η αδυναμία των οδηγών να οδηγούν κάτω από τέτοιες επικίνδυνες συνθήκες.

Και θυμίζω ότι πριν από μερικά χρόνια, το 2017, πάλι ήταν ανοιχτός ο δρόμος, είχαν, όμως, διπλώσει τρία οχήματα –μία νταλικά και δύο λεωφορεία– με αποτέλεσμα να εγκλωβιστούν τότε για πάνω από δέκα ή δώδεκα ώρες χιλιάδες συμπολίτες μας και να απεγκλωβιστούν μετά με έναν τρόπο ο οποίος δεν θύμιζε σε τίποτα χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτό, λοιπόν, που εμείς κάναμε –τι κάναμε ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών;– ήταν ότι όταν ο δρόμος άνοιξε για κάποιες ώρες, πήγαμε στον παραχωρησιούχο και απαιτήσαμε να μην επιβληθούν διόδια σε όσους κινούνται στο οδικό δίκτυο, έτσι ώστε όλοι οι οδηγοί και κυρίως, όπως πολύ σωστά αναφέρατε, οι μεταφορείς εμπορευμάτων να εξυπηρετηθούν. Αυτά ήταν, λοιπόν, τα οποία κάναμε.

Στη δευτερολογία μου θα σας απαντήσω και για τη διαδικασία αποζημιώσεων στην οποία αναφέρεστε και για την οποία νομίζω ότι έχετε κάνει μία υπέρβαση νοητική –και θα σας εξηγήσω τι εννοώ-. Επίσης, θα σας εξηγήσω και σε ποιες περιπτώσεις έρχεται το ελληνικό δημόσιο βάσει της σύμβασης παραχώρησης και αποζημιώνει ή δεν αποζημιώνει τον παραχωρησιούχο και πότε έρχεται το ελληνικό δημόσιο και χτυπάει την πλάτη του παραχωρησιούχου και του ζητάει να πληρώσει, όταν και εκεί που πρέπει.

Αυτό, όμως, κύριε Πρόεδρε, που κλείνοντας θέλω να σας πω είναι ότι βλέπω από το κόμμα σας –και μου κάνει εντύπωση για ένα κόμμα το οποίο

ανήκει στην ευρύτερη δεξιά παράταξη- μια απέχθεια προς την ιδιωτική πρωτοβουλία. Μήπως έχετε μπερδευτεί σε ποια σειρά του Κοινοβουλίου κάθεστε; Σε όλη την Ευρώπη, σε όλο τον κόσμο έχουμε ιδιώτες οι οποίοι έρχονται, κάνουν τα έργα και μετά αναλαμβάνουν και τη συντήρηση και τη λειτουργία.

Επομένως, θα μου ήταν εξαιρετικά χρήσιμο να καταλάβω γιατί βλέπω από την πλευρά της Ελληνικής Λύσης σε κάθε ζήτημα που συζητάμε -είτε αυτό είναι των λαϊκών αγορών- μία απέχθεια προς αυτό που λέγεται «υγιής ιδιωτική πρωτοβουλία με ένα κράτος που έχει εποπτικό ρόλο».

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Ορίστε, κύριε Βιλιάρδο, παρακαλώ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κάπου κάνετε λάθος ή κάτι δεν καταλαβαίνετε. Φυσικά, είμαστε υπέρ του ιδιωτικού τομέα, έχουμε πει ξεκάθαρα ότι αυτό που μας απασχολεί είναι να είναι οι κοινωνοφελείς και οι στρατηγικές επιχειρήσεις στο δημόσιο, ενώ όλες οι άλλες στον ιδιωτικό τομέα, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να παρέχονται ιδιαίτερα προνόμια σε

ορισμένες επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα. Εγώ σας απάντησα, εσείς –από ό,τι καταλαβαίνω- δεν ακούσατε, αλλά εγώ έκανα την υποχρέωσή μου.

Όσον αφορά τώρα τη συζήτηση που έγινε στην προηγούμενη Επιτροπή, έθεσα τα ίδια ακριβώς ερωτήματα, δεν πήρα απάντηση, για αυτό τον λόγο ήρθα σήμερα για να τα επαναλάβω.

Πάντως, νόμους έχει η Ελλάδα, ανέφερα ότι είναι δικός σας νόμος, αλλά το σημείο στο οποίο υποφέρει η Ελλάδα είναι το ότι δεν εφαρμόζονται οι νόμοι.

Για τον ιδιωτικό τομέα απάντησα, κύριε Υπουργέ, δεν ακούσατε, αλλά δεν πειράζει.

Τώρα, όσον αφορά τα επόμενα, για εμάς έχει ιδιαίτερη σημασία να ερευνήσουμε την παρούσα υπόθεση, επειδή η TERNΑ έχει αναδειχθεί τα τελευταία χρόνια σε κομβικό επιχειρηματικό παράγοντα, όσον αφορά έργα υποδομών και ενέργειας στη χώρα. Θεμιτό, φυσικά, δεν έχουμε τίποτα εναντίον της εταιρείας, απλά πρέπει να προσέχουμε και εμείς από τη δική μας πλευρά. Μας ενδιαφέρει εάν είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της σε αυτούς τους πολύ σημαντικούς τομείς με επαρκείς ίδιους πόρους, χωρίς πολιτικές διευκολύνσεις από την όποια κυβέρνηση. Αυτή είναι η άποψή μας για τον ιδιωτικό τομέα γενικότερα.

Η ΤΕΡΝΑ έχει αναλάβει πολλά έργα στην Ελλάδα, όπως πρόσφατα το τελευταίο τμήμα του πανάκριβου Ε65 απευθείας με έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με 442 εκατομμύρια ευρώ και με 38 εκατομμύρια ευρώ επιχορήγηση διοδίων, με συνοπτικές διαδικασίες, αφού πλέον η σχετική προετοιμασία για τα ΕΣΠΑ δρομολογείται από το ΤΑΙΠΕΔ του «Υπερταμείου» των ξένων.

Εκτός αυτού, η ΤΕΡΝΑ δρομολογεί μαζικά έργα ΑΠΕ ύψους 1,7 δισεκατομμυρίων ευρώ συνολικά, ενώ ανέλαβε επιπλέον τη σύνδεση Κρήτης-Αττικής που εξελίσσεται κανονικά, για να εξυπηρετήσει και τα δικά της αιολικά στην Κρήτη.

Επίσης, για το Αεροδρόμιο Καστελίου έχουμε καταθέσει ήδη ερώτηση, σημειώνοντας πως είναι προβληματικό, ειδικά στις παρούσες συνθήκες, με αβέβαιη επιτυχία και κατά την άποψή μας, αχρείαστο. Θα ήταν προτιμότερος ο ΒΟΑΚ. Πρόσφατα, μάλιστα, καταβάλατε 80 εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή του, όταν έχουμε τόσες ελλείψεις αλλού, όπως έχουμε πει προηγουμένως, σε ΜΕΘ, ενώ συμμετέχει, επίσης, στο Καζίνο του Ελληνικού.

Τέλος, η ΤΕΡΝΑ πήρε μέρος από τα 40 εκατομμύρια ευρώ που δόθηκαν λόγω του κλειδώματος - το πρώτο κλείδωμα εννοώ- ενώ εισπράττει μία σταθερή αποζημίωση, επειδή δεν έγιναν τα διόδια στη «Βαρυμπόμπη-Διόνυσο» της Νέας Οδού, ύψους 11 εκατομμυρίων ευρώ, όπου δεν γνωρίζουμε τον τρόπο υπολογισμού της.

Οι ερωτήσεις μας εδώ -γνωρίζοντας ότι δεν απαντήσατε στις προηγούμενες, άρα, θα απαντήσετε στη δευτερολογία σας- είναι οι εξής: Ποιος είναι υπεύθυνος για το κόστος αποχιονισμού και συντήρησης στο αστικό τμήμα «Κηφισιά-Αφίδνες»; Εάν είναι η Νέα Οδός, θα αφαιρεθεί το κόστος αποχιονισμού που εξοικονομήθηκε λόγω της διακοπής από τυχόν αποζημίωση για τη μη λειτουργία των διοδίων «Βαρυμπόμπης» και «Διονύσου» που καταβάλλονται συνεχώς; Πότε και πώς θα λυθεί το πρόβλημα που καθιστά όμηρο -το γνωρίζετε πολύ καλά- ολόκληρη την περιοχή των βορείων προαστίων;

Δεύτερον, θα μπορούσε να επιστρέψει το τμήμα «Κηφισιά-Διόδια Αφιδνών» στο κράτος, έτσι ώστε να σταματήσει η σύγκρουση αρμοδιοτήτων και συμφερόντων σε αυτό το καθαρό αστικό τμήμα της Νέας Οδού, που είναι σημαντικό για τη λειτουργία του Λεκανοπεδίου και που χρειάζονται παρεμβάσεις εκτόνωσης;

Ελπίζω, όπως είπα, να απαντήσετε στις προηγούμενες ερωτήσεις, στις οποίες δεν απαντήσατε, και σε αυτές.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Βιλιάρδο.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ, κύριε Βιλιάρδο –το ξέρετε- όχι απλά απαντάω στις ερωτήσεις, αλλά ακόμα και όταν δεν προλαβαίνω και σε εσάς και σε άλλους συναδέλφους απαντάω γραπτώς. Επομένως, θα σας παρακαλέσω να το αναγνωρίσετε αυτό.

Πάμε, λοιπόν, να απαντήσουμε σε όλα αυτά που είπατε και να κάνω ένα σχόλιο, διότι βλέπω μία εμμονή με την εν λόγω εταιρεία. Δεν είναι μόνο η εν λόγω εταιρεία η οποία είναι παραχωρησιούχος, είναι και άλλες εταιρείες. Είναι πέντε οι αυτοκινητόδρομοι, είναι και ξένες εταιρείες, είναι και ελληνικές εταιρείες. Επομένως, νομίζω ότι είναι λίγο άδικη η κριτική σας, όταν αναφέρεστε σε έναν συγκεκριμένο παραχωρησιούχο.

Να πω, όμως, το εξής: Οι παραχωρησιούχοι, όχι μόνο στη Νέα Οδό, αλλά και σε άλλες παραχωρήσεις ενήργησαν σωστά και πέτυχαν να παραμείνουν οι αυτοκινητόδρομοί τους και στη συγκεκριμένη περίπτωση -και στην περίπτωση Μαλακάσας- απόλυτα λειτουργικοί καθ' όλη τη διάρκεια των χιονοπτώσεων. Ως εκ τούτου, δεν τίθεται θέμα αποζημίωσης.

Δεύτερον, με δεδομένο ότι η απόφαση του «κλεισίματος» -εντός εισαγωγικών- προέκυψε ως ανάγκη για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας και της ασφάλειας, ο παραχωρησιούχος, κύριε Βιλιάρδο, δεν δύναται να

προβεί -και δεν έχει προβεί μέχρι σήμερα- σε αίτημα αποζημίωσης που να αφορά σε απώλεια εσόδων, επειδή το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και η Ελληνική Αστυνομία αποφάσισαν το κλείσιμο του εν λόγω αυτοκινητοδρόμου.

Να απαντήσω και να σας πω ότι εδώ πέρα βλέπω ότι έχουμε μία ιδεολογική διαφορά. Εμείς θεωρούμε ως Νέα Δημοκρατία, ως η μεγάλη κεντροδεξιά παράταξη, ότι μπορεί ο ιδιωτικός τομέας να παίξει έναν πολύ σημαντικό και κομβικό ρόλο στα μεγάλα έργα υποδομών, έργα υποδομών τα οποία σχεδιάζουμε και θα δείτε να ξεδιπλώνεται ένα πρόγραμμα που ξεπερνάει τα 13 δισεκατομμύρια ευρώ την επόμενη περίοδο, στους επόμενους μήνες. Είναι έργα τα οποία έχουν να σχεδιαστούν και να προγραμματιστούν -ένα τόσο μεγάλο εύρος έργων- από την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Εκεί χρειαζόμαστε και τη συνδρομή του ιδιωτικού τομέα.

Μην ξεχνάτε ότι η δική μας Κυβέρνηση το 2004-2009 ήταν αυτή που ξεκίνησε τη διαδικασία των συμβάσεων παραχώρησης. Ο Γιώργος Σουφλιάς ήταν ο τότε Υπουργός που σχεδίασε και οραματίστηκε αυτό το καινούργιο χρηματοδοτικό εργαλείο. Πιστεύουμε ακράδαντα ότι οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν αυτούς τους δρόμους, όπως γίνεται και σε πολλές άλλες χώρες της Ευρώπης -θα μου πείτε πλην της Γερμανίας, γιατί έχετε εμπειρία

από τη Γερμανία- πληρώνουν διόδια για τις υπηρεσίες που λαμβάνουν. Και όπως πολύ σωστά είπατε ότι υποχρέωση των παραχωρησιούχων είναι να κρατάνε τους δρόμους ανοιχτούς.

Για πρώτη φορά ήρθε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και θεσμοθέτησε ειδική διαδικασία για να μπορούμε να επιβάλλουμε πρόστιμα σε περίπτωση που αυτό δεν γίνεται. Δεν το έκανε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αυτό, αλλά η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Διότι το 2019, όπως πολύ σωστά είπατε, όταν συντάξαμε αυτήν την επιτροπή και πήγαμε να δούμε τι είχε γίνει, διαπιστώσαμε, επειδή δεν υπήρχε θεσμικό πλαίσιο, υπήρχε έλλειμμα θεσμικού πλαισίου, ότι δεν μπορούσαμε να επιβάλλουμε πρόστιμα. Επίσης, ακόμα κι αν επιβάλαμε ένα πρόστιμο για λόγους επικοινωνιακούς, δεν θα μπορούσε ποτέ αυτό να επιβληθεί και θα γινόμασταν, για να το πω απλά, ρεζίλι, διότι θα επιβάλαμε ένα πρόστιμο το οποίο στην ουσία δεν θα μπορούσαμε ποτέ να προχωρήσουμε.

Επομένως, ναι, κύριε Βιλιάρδο, υπάρχει η διαδικασία και είναι ξεκάθαρη, υπάρχει θεσμικό πλαίσιο. Αυτή η Κυβέρνηση και ο ομίλων το θεσμοθέτησε. Και να είστε σίγουρος ότι όταν υπάρχει η παραμικρή διαδικασία όπου ο παραχωρησιούχος, δηλαδή ο ιδιώτης, δεν κάνει σωστά τη δουλειά του, δεν λειτουργεί και δεν συντηρεί τους οδικούς άξονες, εκεί υπάρχει το

πλαίσιο και η πολιτική βούληση για να έρθουμε και να επιβάλλουμε τα πρόστιμα που προβλέπει ο νόμος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.