(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ΄

Τρίτη 8 Οκτωβρίου 2019 (πρωί)

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ   
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.   
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 5ο Γενικό Λύκειο Αχαρνών και το Stanislas College, σελ.   
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.   
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ.   
   
Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ   
Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, της τροπολογίας και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.  
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:  
ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.  
ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ Ι. , σελ.  
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ.  
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μ. , σελ.  
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ.  
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ.  
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ.  
  
Β. Επί προσωπικού θέματος:  
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ.  
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ.  
  
Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:  
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ.  
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ.  
ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ Γ. , σελ.  
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ.  
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.  
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. , σελ.  
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ.  
ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ.  
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.  
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ.  
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ.  
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ.  
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.  
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ.  
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ.  
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.  
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μ. , σελ.  
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ.  
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ.  
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ.  
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ΄

Τρίτη 8 Οκτωβρίου 2019 (πρωί)

Αθήνα, σήμερα στις 8 Οκτωβρίου 2019, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.10΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΝΙΚΗΤΑ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

Στη Διάσκεψη των Προέδρων, στις 4 Οκτωβρίου 2019, αποφασίστηκε η συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση, ενιαία, επί της αρχής, των άρθρων και της τροπολογίας.

Υπουργική τροπολογία δεν υπάρχει. Υπάρχει, όμως, μία βουλευτική τροπολογία συναδέλφων από το Κίνημα Αλλαγής, για την οποία θα πει ο Υπουργός αν τη δέχεται ή όχι.

Επομένως νομίζω ότι επί της διαδικασίας συμφωνούμε.

Ο κύριος Υπουργός έχει κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις να καταθέσει. Γι’ αυτό θα του δώσουμε τον λόγο για να τις καταθέσει, ώστε οι εισηγητές και όσοι συνάδελφοι θελήσουν να μιλήσουν, να τις έχουν υπ’ όψιν τους.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Θα καταθέσω τρεις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Όσον αφορά την πρώτη, στην παράγραφο 5 του άρθρου 26 ο αριθμός 71 αντικαθίσταται από τον αριθμό 70.

Η δεύτερη νομοτεχνική βελτίωση αφορά την περίοδο δ΄ της παραγράφου 6 του άρθρου 61. Συγκεκριμένα, μετά τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» η λέξη «ασφάλειας» διαγράφεται.

Η τρίτη νομοτεχνική βελτίωση αφορά το εδάφιο 31 της παραγράφου 2 του σημείου Β του άρθρου 82, όπου διαγράφεται η φράση που είναι εντός παρενθέσεως, ήτοι η φράση «(δηλαδή, καθήκοντα διαχειριστή υποδομής)». Τις καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπει η σελ. 4)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν δώσω τον λόγο στον πρώτο εισηγητή, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία σαράντα έξι μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 5ο Γενικό Λύκειο Αχαρνών.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ’ όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα εγγραφών για όσους συναδέλφους θέλουν να εγγραφούν. Το σύστημα θα κλείσει όταν κατέβει από το Βήμα η κ. Πέρκα, η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Βασίλειος Γιόγιακας, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας και εισηγητής της.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επισημαίνω και από αυτό το Βήμα, ότι η ενσωμάτωση των οδηγιών που συζητούμε στο εθνικό μας δίκαιο γίνεται με καθυστέρηση, αφού η προηγούμενη κυβέρνηση δεν ανταποκρίθηκε στις προθεσμίες, με αποτέλεσμα να έρθουμε σε δύσκολη θέση απέναντι στην Κομισιόν.

Οι τρεις οδηγίες είναι μέρος μιας ευρύτερης νομοθετικής πρωτοβουλίας, με σκοπό την ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, της ενιαίας, δηλαδή, εσωτερικής αγοράς στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Οι οδηγίες 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων περιλαμβάνονται στον τεχνικό πυλώνα μίας δέσμης νομοθετικών πρωτοβουλιών σε κοινοτικό επίπεδο, που ονομάζεται «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο».

Στον πυλώνα της αγοράς του πακέτου αυτού περιλαμβάνεται η οδηγία 2016/2370 για το άνοιγμα των εγχώριων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με τρένα και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Με τις οδηγίες του τεχνικού πυλώνα επιχειρείται να τονωθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών, μειώνοντας οικονομικά και διοικητικά βάρη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που θέλουν να λειτουργήσουν στην Ευρώπη, μειώνοντας τον όγκο των εθνικών ρυθμίσεων που μπορεί να δυσκολεύουν τη δραστηριοποίηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Για τη διευκόλυνση των επιχειρήσεων αυτών καθιερώνονται από τη μία κοινοί κανόνες λειτουργίας και ασφάλειας και από την άλλη νέες και απλούστερες διαδικασίες αδειοδότησης. Μεταβιβάζονται αρμοδιότητες από τις εθνικές αρχές προς τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχουν να κάνουν με την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας και με την έγκριση οχημάτων και συστημάτων του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας σιδηροδρόμων.

Με την οδηγία 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα εισάγεται για πρώτη φορά μία διττή διαδικασία έγκρισης σιδηροδρομικών οχημάτων. Οχήματα που προορίζονται για διασυνοριακές δραστηριότητες, εγκρίνονται από Υπηρεσία Μίας Στάσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού, ενώ για οχήματα που θα εκτελούν μόνο εγχώριες μετακινήσεις η αίτηση έγκρισης μπορεί να υποβληθεί είτε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό είτε στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

Στην ίδια λογική, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός εκδίδει πιστοποιητικά ασφαλείας για τις επιχειρήσεις που κάνουν σιδηροδρομικές μεταφορές σε διαφορετικές χώρες, ενώ οι εγχώριοι μεταφορείς μπορούν για την έκδοση του πιστοποιητικού να επιλέξουν μεταξύ του Οργανισμού και της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας.

Με την οδηγία 2016/2370 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου επιχειρούνται ορισμένες βελτιώσεις στο σύστημα διαχείρισης της υποδομής και στην απελευθέρωση της εγχώριας αγοράς επιβατικών μεταφορών μέσω σιδηροδρόμου.

Θα ήθελα να τονίσω εδώ δύο στοιχεία που αφορούν τον ΟΣΕ ως διαχειριστή υποδομής:

Το πρώτο είναι ότι διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του σε σχέση με τις επιχειρήσεις που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες. Ο ΟΣΕ μπορεί να δίνει πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να διαχειρίζεται τον προγραμματισμό της κυκλοφορίας και της συντήρησης με αμεροληψία και αυτονομία, προκειμένου να λειτουργεί σωστά ο ανταγωνισμός μεταξύ διαφορετικών παρόχων.

Το δεύτερο, που ξεκαθάρισε και ο κύριος Υπουργός στην αρμόδια επιτροπή, είναι ότι ο ΟΣΕ παραμένει ο κύριος διαχειριστής της υποδομής και, επομένως, η υποδομή παραμένει κάτω από τον έλεγχο του ελληνικού δημοσίου.

Σημαντικό είναι, επίσης, ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών μπορεί να δίνει αποκλειστικά δικαιώματα σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή, ακόμη, να περιορίζει τη δυνατότητα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων άλλων κρατών-μελών να προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς, να προσφέρουν -εφόσον είναι δυνατόν- το καλύτερο δυνατό στο επιβατικό κοινό και εφόσον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι απειλείται η εκτέλεση και χρηματοδότηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ακόμα, ενισχύεται η δικαιοδοσία της ρυθμιστικής αρχής, ιδιαίτερα στα ευαίσθητα πεδία των παραβιάσεων της νομοθεσίας και του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως φάνηκε από τη συζήτηση στην Επιτροπή οι περισσότεροι συμφωνούμε ότι η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας είναι αναγκαία, προκειμένου αυτές να αποκτήσουν ουσιαστικό ρόλο στην Εθνική Στρατηγική Συνδυασμένων Μεταφορών. Εμείς βλέπουμε το νέο θεσμικό πλαίσιο ως μέρος μιας σειράς προτεραιοτήτων, όπως η βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών, η διασύνδεση του δικτύου με λιμάνια της χώρας μας, οι επενδύσεις στα εμπορευματικά κέντρα. Πιστεύουμε, με λίγα λόγια, στην προοπτική να γίνει η χώρα μας ένα ακόμα πιο ισχυρό διαμετακομιστικό κέντρο στον μεγάλο εμπορικό δρόμο που ενώνει τη Νοτιοανατολική Ασία με την Ευρώπη.

Σε αυτή τη δυνατότητα, θεωρούμε ότι μπορεί να συμβάλει και η περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς και η μεταφορά ευρωπαϊκής τεχνογνωσίας, στόχοι που αναμφίβολα προωθούνται με αυτές τις τρεις Οδηγίες, τις οποίες και υπερψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Καλώ στο Βήμα τη γενική εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ κ. Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Καλημέρα και από μένα, αγαπητοί συνάδελφοι. Βλέπω ότι μάλλον θα μιλήσω λίγο περισσότερο από τον προηγούμενο εισηγητή.

Δέχθηκα και μια κριτική στην επιτροπή, γιατί είπα, «η χαρά μου δεν κρύβεται». Γιατί όμως; Γιατί πραγματικά εμείς σκεφτόμαστε σιδηροδρομικά. Οτιδήποτε ενισχύει τον σιδηρόδρομο και προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές, θα μας βρίσκει σύμφωνους και θα έχετε και τη θετική μας ψήφο. Θα αλλάξουμε, δηλαδή, το παραδοσιακό μοντέλο μεταφορών, που βασίζεται στον κατακερματισμό των υποδομών και στην κατά προτεραιότητα ανάπτυξη των οδικών αξόνων, σε αυτό που λέμε «μονοδιάστατη μεταφορά», με ένα άλλο μοντέλο, το οποίο είναι φιλικό στο περιβάλλον. Το νέο αυτό μοντέλο έχει τη διαχείριση ενός πολύπλοκου, ολοκληρωμένου και τεχνολογικά διασυνδεδεμένου συστήματος.

Δεν θα αναφερθώ πολύ ιδιαίτερα στις οδηγίες. Να πούμε κατ’ αρχάς για τον τεχνικό πυλώνα, ο οποίος αφορά στη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Εδώ θα ήθελα να επισημάνω μερικά σημεία, όπως το ενδιαφέρον που έχει η διαλειτουργικότητα. Ξέρετε, πολλές χώρες έχουν διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, όπως είναι η σηματοδότηση ή το εύρος των σιδηροτροχών. Επομένωςη διαλειτουργικότητα είναι πολύ σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη οικονομικής αποτελεσματικότητας και περιβαλλοντικά βιώσιμης κινητικότητας.

Το άλλο σημείο, που θα ήθελα να επισημάνω, είναι η μείωση του κόστους και του χρόνου έγκρισης οχημάτων και των συστημάτων ERTMS, που είναι το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Εδώ να πούμε ότι τα δύο στοιχεία που είναι η επικοινωνία, δηλαδή το GMS, και η σηματοδότηση, δηλαδή το ETCS, έχουν προχωρήσει παγκοσμίως. Το τρίτο σύστημα, που είναι η διαχείριση του στόλου, είναι η πρόκληση για την επόμενη εποχή.

Το τρίτο σημείο είναι ότι ορίζεται η Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

Πάμε, όμως, καλύτερα στο λεγόμενο «πολιτικό πακέτο», που σηκώνει περισσότερη συζήτηση. Αυτό έχει να κάνει με το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και είναι συνεχεία του κανονισμού του 2016/2338.

Εδώ θα σταθώ σε μερικά σημεία από τα θετικά:

Το πρώτο είναι ότι γίνεται μια απελευθέρωση με κανόνες, η οποία ελπίζουμε να κάνει τις σιδηροδρομικές μεταφορές πιο ανταγωνιστικές και ποιοτικές.

Δεύτερον, διατηρείται ο κοινωνικός χαρακτήρας του σιδηροδρόμου μέσω των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπου προβλέπεται και η δυνατότητα περιορισμού πρόσβασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, εάν αυτές θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των συμβάσεων.

Ενισχύονται, βεβαίως, και οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Εδώ θα κάνω και μία παρατήρηση: Η ΡΑΣ αναλαμβάνει κρίσιμους ρόλους, όπως είναι η γνωμάτευση σε μια σειρά κρίσιμων ζητημάτων και γενικού ελέγχου στο σύνολο της σιδηροδρομικής λειτουργίας και επιπλέον αναλαμβάνει τον ρόλο της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας. Επομένως πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τη στελέχωσή της, γιατί απ’ όσο ξέρουμε είναι ελλιπής.

Προβλέπονται, βέβαια, και κάποιες εξαιρέσεις, που αφορούν αστικές, περιαστικές, προαστιακές μεταφορές, μετρό, τραμ κ.λπ..

Αναγνωρίζεται, επίσης, ένα σύστημα υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων μη δεσμευτικά. Είναι το κοινό σύστημα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου.

Βεβαίως -το λέω τελευταίο, αλλά ίσως είναι το πιο κρίσιμο- επιχειρείται μια σημαντική μεταρρύθμιση της διακυβέρνησης των διαχειριστών υποδομής, με στόχο την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις υποδομές και στις υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Επίσης, διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής. Εδώ απαιτούνται πρόσθετες εγγυήσεις και απαιτήσεις αμεροληψίας, που οφείλει να εφαρμόζει και να τεκμηριώνει. Σε αυτό το σημείο, στην επιτροπή, ήδη έχει κάνει μια διόρθωση ο κύριος Υπουργός. Είχαμε διατυπώσει μία παρατήρηση σε ό,τι αφορά τις αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής. Αναφερόταν ότι μπορούσαν μέσω ΣΔΙΤ να δοθούν τα καθήκοντα του διαχειριστή και σε άλλες επιχειρήσεις, χωρίς καν να ρυθμίζεται αυτή η σχέση. Πιστεύουμε ότι πρέπει να απαλειφθεί. Το βρήκαμε και στο άρθρο 82 παράγραφος 4 περίπτωση 7γ. Πιστεύουμε, δηλαδή, ότι πρέπει να απαλειφθεί η δυνατότητα αυτή και να είναι σαφές ότι διαχειριστής υποδομής είναι ο ΟΣΕ.

Σε αυτό το σημείο, θέλω να δώσω κάποιες εξηγήσεις, γιατί κατάλαβα από τη συζήτηση στην επιτροπή, ότι δεν έχουν γίνει κατανοητά μερικά πράγματα.

Πρώτον, η υποδομή συνεχίζει να είναι δημόσια. Αυτές οι οδηγίες δεν έχουν καθόλου να κάνουν με το θέμα της υποδομής. Όταν μιλάμε για απελευθέρωση, λοιπόν, μιλάμε για μεταφορικό έργο. Και το λέω αυτό γιατί ακούστηκαν κουβέντες για το «σύστημα Θάτσερ». Για την ιστορία, η Θάτσερ είχε ξεκινήσει μία μερική ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων, ενώ το 1993 ο Μέιτζορ ιδιωτικοποίησε πλήρως τον σιδηρόδρομο -υποδομή και μεταφορικό έργο- με συνέπεια την αύξηση των ατυχημάτων λόγω υλικού συντήρησης και τη μεγάλη επιδείνωση της κατάστασης του δικτύου και της ποιότητας εξυπηρέτησης.

Αν ήταν αυτή η πολιτική του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, να είστε βέβαιοι ότι θα διαφωνούσαμε κάθετα. Στη χώρα μας, όμως, σήμερα έχουμε τη συμμετοχή μόνο της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στις επιβατικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Έχουμε, δηλαδή, να κάνουμε με ένα εγχώριο μονοπώλιο, την ιταλική «FERROVIE». Πρέπει αυτό να προστατέψουμε; Αυτή είναι η ερώτηση.

Επίσης, δεν μπορώ να καταλάβω την αντίρρηση, σε ό,τι αφορά τα τεχνικά, τον τεχνικό πυλώνα, ο οποίος εστιάζει στην επίλυση τεχνικών και ρυθμιστικών εμποδίων, δηλαδή να έχουμε ενιαία και διαλειτουργική σιδηροδρομική μεταφορά σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα μου επιτρέψετε να κάνω και μία μικρή αναφορά, για να προλάβω, ίσως, κάποιες ανακρίβειες που μπορεί να ακουστούν. Ο ΟΣΕ από το 1970 έως το 2005 ήταν διαχειριστής υποδομής και ο μοναδικός πάροχος μεταφορικού έργου. Με την κακοδιαχείριση, διαχρονικά, των κυβερνήσεων τότε, έφτασε να χρωστάει 14,6 δισεκατομμύρια, χωρίς συγχρόνως να έχουμε ποτέ ποιοτικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Διαγράφηκε το χρέος στον κρατικό προϋπολογισμό και καταλαβαίνετε τι έχει γίνει. Το 2005 ξεκίνησε η απόσχιση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Το 2006 πραγματικά αυτό ολοκληρώθηκε, έγινε ξεχωριστός όμιλος, χωρίς βάρη.

Από το 2007 έως το 2011 η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» χρεώθηκε πάλι 800.000 ευρώ, τα οποία ήταν απαιτητά από την «DGCom» ως κρατικές ενισχύσεις. Όταν εμείς αναλάβαμε, είχαμε να αντιμετωπίσουμε το εξής πρόβλημα: Αν δεν ιδιωτικοποιούταν η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», θα έπρεπε να επιστρέψουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση 800.000 ευρώ, οι οποίες ήταν οι κρατικές ενισχύσεις που είχαν καταλογιστεί. Αυτά έτσι για την ιστορία.

Με δεδομένο ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές -επανέρχομαι- αποτελούν μακράν το πιο βιώσιμο είδος μεταφορών, ελπίζουμε η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους να καταστήσει το μεταφορικό αυτό μέσο πιο ελκυστικό για τους επιβάτες και να συμβάλει στη στροφή σε λιγότερο ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς. Αυτός είναι, άλλωστε, και ο στόχος σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η απαλλαγή από ανθρακούχες εκπομπές, κάτι που σήμερα είναι ακόμα πιο ουσιώδες λόγω της κλιματικής αλλαγής.

Χαιρετίζουμε, λοιπόν, τα νέα δεδομένα που θέτει το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο και ελπίζουμε να αποτελέσει ένα ακόμα βήμα για την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου, η οποία ξεκίνησε πριν πέντε χρόνια, όταν βρεθήκαμε σε μια οριακή κατάσταση με τους σιδηρόδρομους στη χώρα, με χαρακτηριστική την αποεπένδυση συγκριτικά με ό,τι συνέβαινε στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Τελικά το τρένο από την απαξίωση πήρε και πάλι ζωή, για να μπορούμε πλέον να μιλάμε για έναν σύγχρονο ηλεκτροδοτούμενο σιδηρόδρομο, με ασφάλεια και υψηλές ταχύτητες στη μεταφορά επιβατών και αγαθών. Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, η άφιξη του τρένου στο Αίγιο, αλλά και οι διεθνείς διασυνδέσεις με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, είναι μερικές από τις παρεμβάσεις της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, οι οποίες αποδεικνύουν ότι η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν για μας προτεραιότητα, με περαιτέρω στόχο την ανάπτυξη ενός ισχυρού βαλκανικού cluster στο νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης.

Εδώ θα κάνω και μια μικρή αναφορά. Προσφάτως εγκρίθηκε από το CEF η χρηματοδότηση μελέτης και κατασκευής του έργου Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, διότι πραγματικά ως κυβέρνηση χρησιμοποιήσαμε όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που υπήρχαν. Αναμένουμε να εγκριθούν και άλλα έργα από το CEF.

Όλα αυτά, όμως, δεν ήταν αποσπασματικές πολιτικές. Υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο ενός εθνικού στρατηγικού σχεδίου μεταφορών με τελικό ορίζοντα το 2037. Με βάση το συγκεκριμένο σχέδιο, για πρώτη φορά τα έργα δεν σχεδιάζονται με βάση προσωπικά και πολιτικά κριτήρια, αλλά με κριτήρια εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, περιβαλλοντικά και κοινωνικά.

Στο σχέδιο αυτό, επίσης, κάθε μέσο λειτουργεί συμπληρωματικά κι όχι ανταγωνιστικά με το άλλο, με στόχο τη δημιουργία ενιαίου μεταφορικού δικτύου, όπου θα διευκολύνονται οι συνδυασμένες μεταφορές.

Ελπίζω ότι η σημερινή Κυβέρνηση, όπως συνέχισε το έργο μας στο 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, να συνεχίσει και τον προγραμματισμό των έργων με βάση αυτό το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, για να διαψευστούν και οι αμφιβολίες μας και οι ανησυχίες μας για εγκατάλειψή του.

Θα είμαστε εδώ, θα παρακολουθούμε το έργο της Κυβέρνησης και να είστε σίγουροι πως όταν έρχονται σχέδια νόμου προς την κατεύθυνση ενός ολοκληρωμένου διατροπικού μεταφορικού συστήματος, όπου θα ευνοούνται οι αξιόπιστες, αποδοτικές και φιλικές στο περιβάλλον μεταφορές, βεβαίως θα δίνουμε τη θετική μας ψήφο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Καλείται στο Βήμα ο ειδικός αγορητής από το Κίνημα Αλλαγής, ο συνάδελφος κ. Χρήστος Γκόκας.

Κύριε Γκόκα, αν θέλετε, τελειώνοντας την εισήγησή σας να υποστηρίξετε και την τροπολογία του κόμματός σας, μπορείτε να το κάνετε, ώστε να μπορεί να απαντήσει ο Υπουργός όταν πάρει τον λόγο.

Να κλείσει παρακαλώ το σύστημα εγγραφών.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω με την τροπολογία, εφόσον μου δώσατε τη δυνατότητα να αναφερθώ σε αυτή στην ομιλία μου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε καταθέσει -Βουλευτές του Κινήματος Αλλαγής- εμπρόθεσμα τροπολογία για την παράταση των προθεσμιών για τη ρύθμιση των εκατόν είκοσι δόσεων προς τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης και τη φορολογική διοίκηση. Θεωρούμε ότι η παράταση αυτή είναι επιβεβλημένη, δεδομένου ότι το χρονικό διάστημα ήταν μικρό και τα προβλήματα, ειδικά στους φορείς κοινωνικής ασφάλισης, λόγω αδυναμίας προσδιορισμού των δόσεων, οδήγησαν ήδη σε παράταση για τα εμπρόθεσμα αιτήματα μέχρι 31 Δεκεμβρίου.

Ήδη χθες το σύστημα έκλεισε και επικράτησε χάος στην προσπάθεια των λογιστών και των πολιτών να ενταχθούν στη ρύθμιση. Υπάρχουν πολλές δυσκολίες και προβλήματα σε επαγγελματίες και επιχειρήσεις και ιδιαίτερα σε νομικά πρόσωπα να προετοιμαστούν για την έγκαιρη ένταξη στη ρύθμιση. Πιστεύουμε ότι η παράταση θα είναι σε όφελος των εσόδων και για το δημόσιο και για τους ασφαλιστικούς φορείς, θα δώσει ανάσα στην αγορά, στους επαγγελματίες, στις επιχειρήσεις -όλοι οι φορείς το ζητούν- και θα δώσει τη δυνατότητα στους οφειλέτες να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους.

Η κατάσταση στην πραγματική οικονομία δεν έχει αλλάξει. Όλα εξακολουθούν να κινούνται μεταξύ φθοράς και αφθαρσίας. Οτιδήποτε δίνει οξυγόνο, δεν πρέπει να το στερήσουμε για κανέναν που θέλει και προσπαθεί να επιβιώσει στις σκληρές συνθήκες που παραμένουν.

Παρακαλούμε, λοιπόν, να ενημερωθεί ο αρμόδιος Υπουργός και η τροπολογία να γίνει αποδεκτή, ούτως ώστε μέχρι 31 Δεκεμβρίου να μπορούν να ενταχθούν στις ευνοϊκές αυτές ρυθμίσεις όλοι όσοι το επιθυμούν και το έχουν ανάγκη.

Πιστεύουμε ότι δεν έχει κανένα νόημα η ακαμψία σε αυτή την περίπτωση. Και θέλω με την ευκαιρία να θέσω και μια επιπλέον πρόταση προς σκέψη ή και συζήτηση, για την οποία θα επανέλθουμε σε επόμενη τροπολογία εάν δεν υπάρξει κάποια εξέλιξη.

Θα θέλαμε να δει ειδικά ο κύριος Υπουργός των Οικονομικών τη δυνατότητα πάγιας ρύθμισης δώδεκα ή είκοσι τεσσάρων δόσεων, όπως και στη φορολογική διοίκηση και για τις τρέχουσες ασφαλιστικές εισφορές, ούτως ώστε να μπορεί να υποστηριχθεί η ρύθμιση των εκατόν είκοσι δόσεων, δίνοντας τη δυνατότητα στους οφειλέτες να ανταποκριθούν παράλληλα και στις δύο υποχρεώσεις -δηλαδή παλιές και τρέχουσες οφειλές- και να οργανώσουν έτσι την προσπάθεια ανάκαμψης των δραστηριοτήτων τους προς όφελος όλων: και των ταμείων και των επαγγελματιών και των επιχειρήσεων και, βέβαια, υπέρ της συνολικής στήριξης της ανάκαμψης της οικονομίας.

Διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο κρίσιμο θέμα της ανάπτυξης δεν υπάρχει μέχρι στιγμής κάποια ετοιμότητα ορατή. Στην οικονομία, επί της ουσίας, βλέπουμε τη συνέχεια της πολιτικής ΣΥΡΙΖΑ, με τα υπερπλεονάσματα του 3,5% να παραμένουν, με τις ίδιες φοροασφαλιστικές εισφορές και τον ασφαλιστικό νόμο του κ. Κατρούγκαλου για τις συντάξεις να κρατεί καλά, χωρίς ουσιαστική μέριμνα για την προστασία της πρώτης κατοικίας, με αδυναμία χρηματοδότησης της οικονομίας από τις τράπεζες και το άλυτο πρόβλημα με τα δάνεια.

Δεν αρκούν, κύριε Υπουργέ, μόνο κάποιες μεγάλες επενδύσεις -αν και εφόσον έρθουν- για να δώσουν ώθηση στην οικονομία.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα έρθω τώρα στο νομοσχέδιο.

Συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που ενσωματώνει οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ελληνική νομοθεσία και συγκεκριμένα στο νομοθετικό πλαίσιο που αφορά στα σιδηροδρομικά δίκτυα και στη σιδηροδρομική αγορά.

Η χώρα μας μετά τη δεκαετή πλέον κρίση, πράγματι, όπως είπα και πριν, έχει ανάγκη από πρωτοβουλίες και δράσεις που στηρίζουν την προσπάθεια για ανάπτυξη. Ο τομέας των σιδηροδρομικών δικτύων είναι σημαντικός και, εφόσον εφαρμοστούν οι κατάλληλες πολιτικές, μπορεί να ενισχύσει και να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας στον τομέα των μεταφορών με τη διασύνδεση με τα άλλα δίκτυα, όπως τα λιμάνια, οι αυτοκινητόδρομοι, τα αεροδρόμια αλλά και τα ολοκληρωμένα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η Ελλάδα μπορεί να καθιερωθεί ως εμπορικός και μεταφορικός κόμβος της Ευρώπης με τις ασιατικές χώρες, ενισχύοντας, ταυτόχρονα, τη γεωπολιτική της θέση. Η ενοποίηση κανόνων διαλειτουργικότητας και ασφάλειας, η δημιουργία προϋποθέσεων οικονομίας κλίμακας και οι απλοποιήσεις στις εγκρίσεις έχουν σαν αποτέλεσμα τη συνεργασία συστημάτων και υποσυστημάτων και τη βελτίωση των διασυνδέσεων των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων. Η βελτίωση των μεταφορών εντός Ευρώπης και με τρίτες χώρες αποτελεί παράγοντα ανάπτυξης και αφορά πολλούς τομείς για κάθε χώρα: τη στήριξη του εμπορίου, της παραγωγής, των εξαγωγών, την εφοδιαστική αλυσίδα, την ενέργεια, το τροχαίο υλικό, τα συστήματα σηματοδότησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για τα σιδηροδρομικά δίκτυα, που σχετίζεται και με το σημερινό νομοσχέδιο της ενσωμάτωσης των τριών οδηγιών, άρχισε στην Ευρωπαϊκή Ένωση πριν είκοσι χρόνια περίπου.

Το 2010 η τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, με πρωτοπορία και πρωτοβουλίες, είχε φέρει τον ν.3891, όπου μαζί με το σχέδιο αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης του ΟΣΕ, συμπεριέλαβε πολλά τμήματα από το πλαίσιο ενοποίησης, ιδρύοντας και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Το 2012 διαχειριστήκαμε και ολοκληρώσαμε τη σχετική οδηγία, η οποία έπρεπε να ενσωματωθεί στο τέλος του 2014. Η οδηγία αυτή, η 2012/34, ενσωματώθηκε το 2016. Είχε προετοιμαστεί, όπως είπα, από το 2012 με συμμετοχή της ελληνικής κυβέρνησης σε επίπεδο Συμβουλίου Υπουργών και ενσωματώθηκε χωρίς καμμιά τροποποίηση παρά τις προηγούμενες αντιδράσεις του ΣΥΡΙΖΑ ως αντιπολίτευση.

Οι οδηγίες 797 και 798 προβλέπουν ανάληψη νέων καθηκόντων από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους τομείς διαλειτουργικότητα, έγκριση οχημάτων, προέγκριση συστημάτων του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ρύθμισης κυκλοφορίας, το γνωστό ERTMS, που αφορά το παρατρόχιο υλικό, αλλά και της ασφάλειας σιδηροδρόμων με την έκδοση των πιστοποιητικών ασφάλειας. Συγκεκριμένα προβλέπεται το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας. Αυτές είναι οι αρμοδιότητες που είχαν οι ανεξάρτητες αρχές των κρατών-μελών ΡΑΣ για την Ελλάδα, αλλά από ένα επίπεδο και πάνω περνάνε στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η οδηγία 2016/2370 αφορά την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με άλλα μέσα, την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρόμων και τη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά με διαφάνεια.

Η πρώτη οδηγία είναι εξέλιξη της οδηγίας 2008/57 που είχε ενσωματωθεί παλαιότερα επί κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ. Η δεύτερη και τρίτη οδηγία αποτελούν εξέλιξη των οδηγιών του 2014 και πιο συγκεκριμένα με τον ν.4313/2014 ενσωματώθηκε η οδηγία για τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων που αποτελεί πρόδρομο της δεύτερης σημερινής οδηγίας. Στην οδηγία του 2014 συγκροτήθηκε η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η ΕΔΙΣΑΣ, είναι μία ανεξάρτητη ειδική αρχή και για αυτή την αρχή υπήρχαν τότε αντιδράσεις όταν είχε έρθει προς συζήτηση. Ο ΣΥΡΙΖΑ τότε θεωρούσε ότι οι ανεξάρτητες αρχές στη χώρα μας δεν έχουν λειτουργήσει ούτε ανεξάρτητα ούτε υπέρ του δημοσίου συμφέροντος και, βεβαίως, αμφισβητούσε ότι θα λειτουργήσει και διαφωνούσε ριζικά με αυτή την επιλογή, δηλαδή για τη σύσταση αυτής της ανεξάρτητης διοικητικής αρχής.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην τωρινή οδηγία, όπως κατατέθηκε, η ΕΔΙΣΑΣ, υπάρχει και λειτουργεί ακριβώς όπως και τότε. Κατ’ επέκταση, οι τρεις αυτές οδηγίες που είχαν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Υπουργείου από τις 21 Ιουνίου, έχοντας τη σφραγίδα του ΣΥΡΙΖΑ, που ήταν τότε κυβέρνηση, διαδέχονται και στον τύπο -για παράδειγμα η λειτουργία της ΕΔΙΣΑΣ- και στην ουσία τις οδηγίες που πριν ως αντιπολίτευση κατήγγειλε και μάλιστα πολλές φορές με σφοδρότητα.

Τώρα, σε αυτή τη συζήτηση, στη συζήτηση στην επιτροπή, αντιδραστικοί φανήκαμε εμείς. Φανήκαμε εμείς ως Κίνημα Αλλαγής γιατί ζητήσαμε την ακρόαση φορέων για να συζητήσουμε με έμπειρα στελέχη και εκπροσώπους φορέων, οργανισμών και εργαζομένων τα μείζονα θέματα που αναφύονται και τις υποχρεώσεις της χώρας μας από την εφαρμογή των οδηγιών αυτών.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάναμε την πρόταση για την ακρόαση φορέων γιατί θεωρούμε ότι μπορούμε να διαμορφώσουμε καλύτερη, ξεκάθαρη και επικαιροποιημένη άποψη για όλα αυτά τα ζητήματα που αφορούν το πλαίσιο λειτουργίας των μεταφορών και ειδικά των σιδηροδρομικών δικτύων. Η Κυβέρνηση και η Αξιωματική Αντιπολίτευση σε αυτό το νομοσχέδιο, αντίθετα με τους υδρογονάνθρακες, εύκολα συμφώνησαν.

Όμως, σε τι συμφώνησαν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Αναφέρομαι στο αναρτηθέν στην επίσημη σελίδα του Υπουργείου ενημερωτικό σημείωμα για το νομοσχέδιο με ημερομηνία 21 Ιουνίου 2019, στο οποίο τονίζουμε μεταξύ άλλων μερικές προτάσεις και φράσεις, όπως: Η υιοθέτηση τα τελευταία είκοσι χρόνια πολιτικών απελευθέρωσης της εθνικής αγοράς επέφερε ανυπολόγιστο πλήγμα στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης, σε αντίθεση με την ανυπαρξία σχεδιασμού των προηγούμενων κυβερνήσεων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει εκπονήσει και καταθέσει ολοκληρωμένο σχέδιο έτοιμο για εισαγωγή προς συζήτηση, που αποτελεί ενσωμάτωση τριών οδηγιών στο Εθνικό Δίκαιο και το οποίο είναι ευρύτερα γνωστό ως τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Άλλη αναφορά: Το συγκεκριμένο σχέδιο δεν είναι μία διεκπεραιωτική νομική υποχρέωση. Επίσης «σημειώνουμε ότι η χώρα μας σε επίπεδο θέσεων υπήρξε συνδιαμορφωτής του τέταρτου σιδηροδρομικού πακέτου και για πρώτη φορά πέτυχε να απαλειφθούν λογικές πλήρους απελευθέρωσης και να μπουν κανόνες στο μοντέλο διακυβέρνησης της σιδηροδρομικής υποδομής. Ακόμη, «θέλουμε να τονίσουμε ότι η τελική διαμόρφωση έγινε κατόπιν πολύμηνης διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς» -προφανώς στο Υπουργείο. Δηλαδή, η Βουλή δεν έχει το δικαίωμα για διάλογο και ακρόαση φορέων; Κάτι, βέβαια, που έγινε και στο νομοσχέδιο με τους υδρογονάνθρακες από την πλευρά της κυβέρνησης.

Σε αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο συμφώνησε η Νέα Δημοκρατία για να φανεί πανέτοιμη. Σύμφωνα με την ανάρτηση, οι οδηγίες αυτές έγιναν με κανόνες. Δηλαδή οι προηγούμενες οδηγίες δεν έγιναν με κανόνες; Τότε πώς ψηφίστηκαν το 2016 από το ΣΥΡΙΖΑ, όπως ήταν ήδη έτοιμες;

Στο νομοσχέδιο, λοιπόν, αυτό συμφωνούν προφανώς και οι δύο ότι το χάος, την ακυβερνησία και την οπισθοδρόμηση την έλυσε ο ΣΥΡΙΖΑ και έσωσε τη χώρα από την αχαλίνωτη απελευθέρωση της αγοράς του σιδηροδρόμου, κύριε Υπουργέ, και όλα αυτά μαζί με επιτυχημένη διαβούλευση. Τώρα, προφανώς, υπάρχουν κάθε φορά διαφορετικοί λόγοι για να συμφωνούμε και μάλιστα σε αυτή την περίπτωση έχουμε μία συμφωνία με μεγάλη αβρότητα.

Όμως, εμείς, κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε την απάντησή σας γιατί δεν απαντήσατε στην επιτροπή. Ελπίζω σήμερα να μας δώσετε απαντήσεις σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με την πορεία της υλοποίησης της ενσωμάτωσης αυτών των οδηγιών.

Ποια η ετοιμότητα της πολιτικής ηγεσίας και των εμπλεκόμενων φορέων για την εφαρμογή των οδηγιών; Υπάρχει γενικό πλάνο προσαρμογής με εξειδικευμένες δράσεις; Ποιο το κόστος εκσυγχρονισμού απαιτούμενων δομών και υποδομών, τόσο σε υλικό όσο και σε ανθρώπινο κεφάλαιο και πώς θα καλυφθούν οι απαραίτητες επενδύσεις; Θα υπάρξουν απώλειες σε έσοδα των ελληνικών φορέων σιδηροδρόμων από το άνοιγμα της αγοράς και, αν ναι, πώς θα ανασχεθούν ή θα περιοριστούν; Υπάρχουν επιπτώσεις στους εμπλεκόμενους οργανισμούς και πώς τις διαχειριζόμαστε; Έχουμε επενδύσεις από τις νέες ιδιωτικές εταιρείες που μπήκαν στην αγορά για εκσυγχρονισμό των συστημάτων και τροχαίου υλικού; Αλλάζει η εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου;

Επίσης, ο σιδηρόδρομος είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο. Με την ενίσχυση δε της ηλεκτροκίνησης βελτιώνεται κατά πολύ το περιβαλλοντικό του αποτύπωμα. Εκφράσατε, κύριε Υπουργέ, στην ομιλία σας στην επιτροπή την ισχυρή σας βούληση για χρήση ευρωπαϊκών κονδυλίων και κεφαλαίων προς ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης των σιδηροδρόμων. Έχετε να μας πείτε ένα αδρομερές έστω και συνοπτικό σχέδιο, μιας και η χώρα, όπως είπατε, έχει μείνει πολύ πίσω στον τομέα της ηλεκτροκίνησης των σιδηροδρόμων;

Τέλος, επιπροσθέτως, μας διαβεβαιώσατε στην ομιλία σας στην επιτροπή ότι θα παραμείνει η υποδομή του ΟΣΕ στα χέρια και στον έλεγχο του κράτους και δεσμευτήκατε να συζητήσουμε στην Ολομέλεια, αφού ενημερωθείτε αναλυτικά από τις αρμόδιες υπηρεσίες, το θέμα κυριότητας της υποδομής σε συνδυασμό με την υλοποίηση συμπράξεων με ιδιώτες, τα γνωστά ΣΔΙΤ, στους τομείς της συντήρησης και των κατασκευών.

Θα παρακαλούσαμε, λοιπόν, να μας ενημερώσετε και γι’ αυτό το ζήτημα, γιατί είναι νωπές οι μνήμες από το ξεπούλημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από τον ΣΥΡΙΖΑ με 45 εκατομμύρια ευρώ, όταν βέβαια τα 300 εκατομμύρια ευρώ φαίνονταν λίγα στον ΣΥΡΙΖΑ όταν ήταν αντιπολίτευση.

Όμως, εκτός από όλα αυτά, για το παρόν νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε και πάμε να ψηφίσουμε με αυτόν τον τρόπο συζήτησης, όπως έγινε, υπάρχουν κι άλλοι λόγοι. Παραδείγματος χάριν, έχουμε σήμερα τα τρένα με το χειρόφρενο στο "on", άσχετα αν τα δικαστήρια ακύρωσαν την απεργία, όχι γιατί απεργούν οι λίγοι σε βάρος των πολλών, όπως εύκολα λέτε, κύριε Υπουργέ. Ταλαιπωρούνται μεν οι πολλοί, αλλά δεν απεργούν οι λίγοι σε βάρος των πολλών. Ταλαιπωρούνται γιατί συνεχίζετε την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ που κορόιδευε τους εργαζομένους όταν από τον περασμένο Μάρτιο δεν έχει προχωρήσει η συλλογική τους σύμβαση.

Αυτή την ώρα σάς καλούμε να μιλήσετε με τους φορείς και τις εμπλεκόμενες αρχές να αναλύσετε τα κενά και τους κινδύνους, να συνδιαμορφώσετε με τη βοήθεια και τη δέσμευση των εμπλεκομένων μια ομαλή μετάβαση στις νέες οδηγίες που ενσωματώνουμε και σε αυτή την κατεύθυνση εμείς θα είμαστε θετικοί να συμμετέχουμε και να συμβάλλουμε και θα είμαστε μαζί σας γενικότερα στη βάση των προτάσεων που ως Κίνημα Αλλαγής έχουμε για τον κρίσιμο τομέα των μεταφορών και ειδικότερα…

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε πρόεδρε, θα πάρω ένα-δύο λεπτά, γιατί χρησιμοποίησα αρκετό χρόνο για την τροπολογία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Συνεχίστε, συνεχίστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ειδικότερα -αυτά είναι στοιχεία των προτάσεών μας- για τις σιδηροδρομικές μεταφορές: Επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, με στόχο την εξοικονόμηση πόρων. Εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της σύνδεσης με άλλες μεταφορικές υποδομές και κυρίως με τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και Ηγουμενίτσα ως προοπτική. Κρίσιμης σημασίας είναι η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της λειτουργικής διασύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων με τα λιμάνια αυτά.

Και δύο ερωτήματα και ζητήματα για συζήτηση: Κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε να μας πείτε σε ποιο σημείο βρίσκεται η ολοκλήρωση του δικτύου μέχρι την Πάτρα; Επίσης, θα ήθελα να θέσω και σήμερα στην Ολομέλεια -το έθεσα και στην επιτροπή- το ζήτημα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηπείρου με την ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα των τμημάτων Πάτρα - Αγρίνιο - Άρτα - Γιάννενα, αλλά και της σύνδεσης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με τον Βόλο και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρόκειται για τμήματα που είχαν ενταχθεί πριν το 2004 στα διευρωπαϊκά δίκτυα και στη συνέχεια είχαν απενταχθεί.

Ο σχεδιασμός αυτός, κύριε Υπουργέ, πρέπει να προχωρήσει γιατί δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο, συνδυασμένο δίκτυο με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, την Εγνατία Οδό και την Ιόνια Οδό, με σημαντικές, θετικές επιπτώσεις στην παραγωγή, το εμπόριο και τις μεταφορές και, επίσης, στην τοπική, περιφερειακή και εθνική οικονομία.

Η επίτευξη των στόχων αυτών προφανώς απαιτεί συγκεκριμένες δεσμεύσεις και απαντήσεις που ελπίζω να μας δώσετε σήμερα, κύριε Υπουργέ, μιας και στην επιτροπή αποφύγατε να απαντήσετε.

Τέλος, εμείς ψηφίζουμε αυτό το νομοσχέδιο που αφορά στην ενσωμάτωση των τριών οδηγιών και τις άλλες διατάξεις. Όμως, τα προβλήματα είναι μπροστά μας για τα εσωτερικά δίκτυα, τα μέσα και τις τεχνολογίες που απαιτούνται, για τα ατυχήματα που δυστυχώς είναι πολλά και σοβαρά. Και όλα αυτά πρέπει να αντιμετωπιστούν με ολοκληρωμένο σχεδιασμό και με την υλοποίηση των απαραίτητων έργων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας κ. Χρήστος Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βέβαια, η Βουλή έχει συζητήσει πολλές φορές και έχει αποφασίσει την ενσωμάτωση πλήθους οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υπηρετούν τη διαμόρφωση αυτών των νέων πεδίων κερδοφορίας για τους μονοπωλιακούς ομίλους και στο πεδίο των μεταφορών. Τις τελευταίες δεκαετίες σε ολόκληρο τον καπιταλιστικό κόσμο εμφανίζεται αυτή η τάση της σταδιακής διάλυσης των όποιων κρατικών μονοπωλιακών επιχειρήσεων, όπως στην ενέργεια, στις επικοινωνίες, στις μεταφορές και αλλού, με ιδιωτικοποίηση των όποιων επιχειρήσεων.

Αυτό ήρθε σαν αποτέλεσμα της τεράστιας υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου και της ανάγκης να βρεθούν νέες κερδοφόρες διέξοδοι για το κεφάλαιο. Η βασική στόχευση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για τους σιδηροδρόμους είναι αυτή της πλήρους απελευθέρωσης μέσα από τη σωρεία των οδηγιών για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία βέβαια να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε αυτή την επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της αστικής τάξης της χώρας μας, όλες οι κυβερνήσεις έρχονται να συμβάλουν στη διευκόλυνση της πολύπλευρης καπιταλιστικής ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών, μεταξύ αυτών και των σιδηροδρόμων, που αποτελεί τον βασικό συντελεστή της δημιουργίας του μοντέλου Ελλάδα - διαμετακομιστικό κέντρο.

Τι έρχεται να λύσει η ενσωμάτωση των τριών οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Μήπως έρχεται να διευκολύνει την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και των σιδηροδρομικών μεταφορών, ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του λαού μας; Στόχος είναι η κατάργηση των όποιων εμποδίων για την πλήρη παραχώρηση των σιδηροδρομικών μεταφορών με τους όρους και τους κανόνες των μονοπωλιακών ομίλων. Η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών προωθήθηκε με μια μεγάλη δέσμη ευρωπαϊκών οδηγιών και πακέτων σιδηροδρομικής πολιτικής που είχαν ως στόχο τον βαθμιαίο διαχωρισμό υποδομής και χρήσης και τη βαθμιαία άρση όλων των φραγμών για την υλοποίηση της ενιαίας σιδηροδρομικής αγοράς.

Αρχικά προωθήθηκε η οδηγία 440/1991, όπως είπαμε και στην επιτροπή, που έκανε λόγο για τον λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ της υποδομής και της εκμετάλλευσης, διαχωρισμός στον οποίον σε αρχικό επίπεδο στηρίχθηκε ο βασικός στόχος της απελευθέρωσης.

Επόμενο ουσιαστικό βήμα ήταν οι οδηγίες, γνωστές ως το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απελευθέρωσε τις διασυνοριακές μεταφορές φορτίων σε ένα τμήμα του δικτύου μεταφοράς, γνωστό ως διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφοράς φορτίων, το οποίο συνιστά το 50% των σιδηροδρομικών δικτύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 80% της συνολικής κίνησης.

Ακολουθεί ένα σύνολο οδηγιών, γνωστές ως το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο εισάγει την πλήρη απελευθέρωση όλων των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τις αρχές του 2007.

Επόμενο βήμα, το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο, όπου εισάγεται η απελευθέρωση των διεθνών επιβατικών μεταφορών από το 2010.

Τώρα έχουμε το τέταρτο πακέτο. Είναι οι οδηγίες που αφορούν τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, που ουσιαστικά ενοποιούν όλες τις προηγούμενες οδηγίες. Προβλέπονται οι όροι διαλειτουργικότητας, η τεχνική εναρμόνιση, με κάποιες εξαιρέσεις, γενικά η συμμόρφωση με τις εν λόγω οδηγίες.

Η πολιτική της απελευθέρωσης συνιστά τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης οι σιδηρόδρομοι ελέγχονται από μια μικρή ομάδα μονοπωλιακών ομίλων. Ανάμεσα σ’ αυτούς κυρίαρχη θέση καταλαμβάνουν τα πρώην κρατικά μονοπώλια της Γερμανίας και της Γαλλίας, που μετά την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο στις ευρωπαϊκές μεταφορές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι μύθος ότι η απελευθέρωση δημιουργεί μεγάλα πλεονεκτήματα για το επιβατικό κοινό και για τον λαϊκό καταναλωτή. Η εξέλιξη των τιμολογίων των σιδηροδρομικών μεταφορών σε διάφορες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τη θέση για δήθεν μείωση των τιμών της εισιτηρίων λόγω ανταγωνισμού σε μια απελευθερωμένη αγορά, είναι τελείως αντίθετη. Οι αυξήσεις των τιμολογίων σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι από 15% έως και 40%. Αυτή η εξέλιξη αποτυπώνει με σαφήνεια την απόλυτη αδυναμία του συστήματος να ικανοποιήσει τις λαϊκές ανάγκες.

Ως ΚΚΕ έχουμε αναδείξει ότι και οι κρατικές επιχειρήσεις, ακόμα κι όταν λειτουργούν σε καθεστώς μονοπωλίου, δεν προσφέρουν υπηρεσίες σε χαμηλή τιμή, γιατί στην πραγματικότητα υπάρχουν για να διασφαλίζουν ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων. Εξάλλου με κρατική ιδιοκτησία τσακίστηκαν μισθοί και δικαιώματα των εργαζομένων, αυξήθηκαν υπέρογκα τα εισιτήρια. Και, βέβαια, η κατάσταση θα επιδεινωθεί περαιτέρω με την πλήρη απελευθέρωση που νομοθετείτε. Τα όσα εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους, που έχουν απομείνει, μπαίνουν στον Προκρούστη του ανταγωνισμού, στη διασφάλιση των κερδών των επιχειρηματικών ομίλων, με μεγάλη μείωση της τιμής της εργατικής δύναμης.

Ρωτήσαμε επανειλημμένως τον Υπουργό για το ποια είναι η θέση του για την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης των εργαζομένων και απάντηση δεν πήραμε -ούτε τώρα βέβαια, μιλάει στο τηλέφωνο- όπως επίσης απάντηση δεν πήραμε και για τη δικαίωση των εργαζομένων που συνταξιοδοτήθηκαν από το 2011 έως το 2014, παρά τις δικαστικές αποφάσεις, στους οποίους δεν καταβλήθηκε το ποσό της αποζημίωσης, το οποίο από το 2014 και πάλι καταβάλλεται κανονικά. Αυτό, βέβαια, το ζήτημα ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ το έκανε δεκτό.

Η πολιτική της απελευθέρωσης των μεταφορών, η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι κοινή και για τη Νέα Δημοκρατία και για τον ΣΥΡΙΖΑ και για το ΠΑΣΟΚ και τις άλλες δυνάμεις που είναι με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ναι, κύριοι, θέλετε να κρυφτείτε αλλά η χαρά δεν σας αφήνει! Γιατί έχετε μια κοινή στρατηγική, αυτή την καπιταλιστική ανάπτυξη, που την επενδύετε όλοι με πολύ καλό τρόπο. Εξάλλου γι’ αυτό και παίρνετε τα εύσημα.

Αποτελεί πραγματικό σκάνδαλο η παραχώρηση στο μονοπωλιακό κεφάλαιο για εκμετάλλευση αυτών των κολοσσιαίων επενδύσεων που πληρώθηκαν από τον ελληνικό λαό, είτε μέσω άμεσων δημόσιων δαπανών είτε μέσω της εκποίησης της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, που σε τελευταία ανάλυση είναι λαϊκή περιουσία.

Οι οδηγίες προωθούν τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και της άρχουσας τάξης της χώρας μας για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Με αυτές αυξάνεται η λειτουργική δυνατότητα επιχειρήσεων να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και μειώνεται το κόστος για αυτές, όπως τα ενιαία πρότυπα, οι πιστοποιήσεις και άλλα.

Στόχος είναι οι προσοδοφόρες γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων στον άξονα Πάτρας – Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης. Αυτές θα γίνουν αντικείμενο ανταγωνισμών για μεγάλους ομίλους, για να προωθήσει η ενιαία αγορά το ενιαίο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το δίκτυο που κατασκευάζεται με πόρους του ελληνικού λαού θα χρησιμοποιείται και θα σχεδιάζεται κατά βάση για τις προσοδοφόρες εμπορευματικές μετακινήσεις από τα λιμάνια προς την Ευρώπη. Γι’ αυτό, εξάλλου, ο ΟΣΕ παραμένει στο δημόσιο, για να καλύπτει αυτές τις ανάγκες. Το δίκτυο, δηλαδή, που θα συντηρείται και θα επεκτείνεται, θα το αξιοποιούν, θα το χρησιμοποιούν οι επιχειρηματικοί όμιλοι.

Ως προς το τροχαίο υλικό διευκολύνεται και πάλι η χρήση του που θα χρησιμοποιείται και σε άλλα δίκτυα εκτός των εθνικών, για να διευκολύνονται έτσι οι όμιλοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατακερματίζεται το μεταφορικό έργο σε πολλές διαφορετικές εταιρείες στις προσοδοφόρες γραμμές.

Καμμία βελτίωση για τον λαό από την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων δεν θα υπάρξει. Παντού θα έχουμε αύξηση των εισιτηρίων και, βέβαια, στις ώρες μη αιχμής θα έχουμε μια μείωση των δρομολογίων, γιατί πάνω απ’ όλα θα είναι το κέρδος.

Όπως είπαμε και στην επιτροπή, ακόμα και στο μετρό, παρά τη δέσμευση ότι θα είναι ανά τέσσερα λεπτά, παρατηρούμε στις ώρες μη αιχμής να είναι οκτώ, εννέα και δέκα λεπτά ακόμα.

Κερδισμένοι από την ενσωμάτωση αυτών των οδηγιών θα είναι οι όμιλοι που θα επενδύσουν στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι μεταφορικές αλυσίδες και, βέβαια, όλοι αυτοί που θέλουν την Ελλάδα κόμβο των μεταφορών. Ζημιωμένοι θα είναι οι εργαζόμενοι στον κλάδο και ο ελληνικός λαός που θα δει την αύξηση των τιμών στα εισιτήρια. Η συνδυασμένη ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών των εργαζομένων δεν μπορεί να συμβαδίζει με τη διασφάλιση του καπιταλιστικού κέρδους και τον ευρωμονόδρομο που υπηρετείται, όπως η ίδια η άρχουσα τάξη έχει επιλέξει. Στον καπιταλισμό οι γρήγορες συγκοινωνίες επιβαρύνουν τον εργαζόμενο ως επιβάτη και ως φορολογούμενο. Βασίζονται στην ένταση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων και λειτουργούν συχνά μόνο όπου συμφέρει τα μονοπώλια.

Το ΚΚΕ στην πρότασή του σημειώνει ότι η κάλυψη των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών για καθολικές, φθηνές, ποιοτικές, ασφαλείς μετακινήσεις και μεταφορές προϋποθέτει υποδομές και μέσα που να λειτουργούν συνολικά με κοινωνική ιδιοκτησία, με κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο.

Οι μεταφορές μπορούν να λειτουργήσουν συνολικά με αυτόν τον χαρακτήρα μόνο με την παράλληλη κυριαρχία της κοινωνικής ιδιοκτησίας του κεντρικού σχεδιασμού και του εργατικού ελέγχου στο σύνολο των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής. Ο κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας, την οποία στηρίζει το ΚΚΕ, δίνει προτεραιότητα στις μαζικές μεταφορές, σε σχέση με τις ατομικές, στις χερσαίες σταθερής τροχιάς για το ηπειρωτικό τμήμα της χώρας. Σχεδιάζει τις μεταφορές με κριτήριο τη συνδυασμένη και συμπληρωματική δράση όλων των μορφών μεταφοράς, με στόχο τη γρήγορη και φθηνή μετακίνηση προσώπων και προϊόντων, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος, τη σχεδιασμένη ανάπτυξη για εξάλειψη της περιφερειακής ανισομετρίας, τον πλήρη έλεγχο της άμυνας και ασφάλειας του ίδιου του κράτους.

Προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των στόχων στην ανάπτυξη των μεταφορών είναι ο σχεδιασμός των ανάλογων υποδομών -λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, οδικοί άξονες- και των βιομηχανιών παραγωγής μεταφορικών μέσων. Μόνο έτσι μπορεί να επιτευχθεί η ικανοποίηση των ολοένα διευρυνόμενων κοινωνικών αναγκών και η απελευθέρωση των παραγωγικών δυνάμεων της κοινωνίας, που τώρα στενάζουν κάτω από αυτές τις σχέσεις παραγωγής ,που πάνω απ’ όλα είναι το κέρδος του επιχειρηματικού ομίλου.

Το ΚΚΕ επισημαίνει ότι το ζήτημα δεν είναι μόνο οικονομικό αλλά και κοινωνικοπολιτικό. Προϋποθέτει, δηλαδή, ρήξη και ανατροπή στο επίπεδο της εξουσίας, για να επιβληθεί η κατάργηση των μονοπωλίων και της μεγάλης καπιταλιστικής ιδιοκτησίας.

Και σε αυτό το νομοσχέδιο αναδεικνύονται οι δύο στρατηγικές -εξάλλου, εδώ φάνηκε η πλήρης συμφωνία με το νομοσχέδιο των υπόλοιπων δυνάμεων- η μία του ΚΚΕ, όπως την παρουσιάσαμε συνοπτικά, που στοχεύει στην ικανοποίηση των αναγκών του λαού μας για γρήγορες, ασφαλείς, φθηνές μεταφορές, με πλήρη δικαιώματα των εργαζομένων και από την άλλη είναι η καπιταλιστική ανάπτυξη, αυτή η κοινή σας στρατηγική, που σας συνδέει όλους, παρά τις όποιες επιμέρους διαφορές, που είναι δηλαδή το κέρδος των επιχειρηματικών ομίλων.

Εμείς ψηφίζουμε κατά στο νομοσχέδιο και επί της αρχής και επί των άρθρων.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Συνεχίζουμε με τον ειδικό αγορητή από την Ελληνική Λύση, τον συνάδερφο Βασίλειο Βιλιάρδο.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο στόχος της Ελληνικής Λύσης στη Βουλή δεν είναι να κατακρίνει την Κυβέρνηση, την Αντιπολίτευση ή τα υπόλοιπα κόμματα. Ο στόχος της είναι να προσφέρει τις υπηρεσίες της στους πολίτες της χώρας, προστατεύοντας όσο καλύτερα μπορεί τα συμφέροντά τους. Γνώμονας όλων μας δεν είναι άλλος από την κοινή λογική και σε καμμία περίπτωση οι συγκρούσεις με στόχο την προβολή μας ή την ψηφοθηρία.

Γνωρίζουμε, βέβαια, πως τα σχέδια νόμου που κατατίθενται συζητούνται μόνο προσχηματικά στις επιτροπές και στην Ολομέλεια, αφού συνήθως πρόκειται για έξωθεν εντολές που απλά επικυρώνονται ως έχουν από τη Βουλή, χωρίς να αλλάζει ούτε μία φράση. Πόσω μάλλον όταν η Κυβέρνηση με τις εκατόν πενήντα οκτώ έδρες, που διαθέτει, είναι σε θέση να ψηφίζει ό,τι θέλει, χωρίς να ρωτάει κανέναν. Εν τούτοις, είναι υποχρέωσή μας να τοποθετούμαστε υπεύθυνα σε αυτά, όσο κι αν δεν δίνετε σημασία στις απόψεις, στις παρατηρήσεις και στις προτάσεις μας.

Οι τρεις ευρωπαϊκές οδηγίες τώρα, που ήρθαν σήμερα προς επικύρωση στη Βουλή, αποτελούν μέρος της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, με στόχο την άρση των εμποδίων για την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Ο θεωρητικός σκοπός τους είναι να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες και διαλειτουργικές, δηλαδή συμβατές μεταξύ τους σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, με κοινούς κανόνες, ποιότητα υπηρεσιών και ασφάλεια για όλες τις χώρες.

Μεταθέτουν, λοιπόν, τις ευθύνες της λειτουργίας των σιδηροδρόμων από τα εθνικά κράτη στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο όσον αφορά τον τομέα της διαλειτουργικότητας, δηλαδή την έγκριση οχημάτων και τα συστήματα ελέγχου της κυκλοφορίας των τρένων -γνωστά ως ERTMS- όσο και της ασφάλειας με την έκδοση πιστοποιητικών.

Οι οδηγίες, όμως, εισάγουν επιπλέον δύο βασικές αλλαγές, οι οποίες είναι οι εξής: Πρώτον, απελευθερώνεται η αγορά επιβατικών μεταφορών, γεγονός που σημαίνει πως δεν θα αποτελεί πλέον μονοπώλιο. Το τι σημαίνει αυτό για τις μικρές χώρες με αδύναμες επιχειρήσεις δεν είναι δύσκολο να το καταλάβουμε. Δεύτερον, διασφαλίζεται η ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή και τοποθετούνται κανόνες για τη διακυβέρνηση των υποδομών, με στόχο δήθεν την εδραίωση ενός ισχυρού ανταγωνισμού στον τομέα.

Στην Επιτροπή Εμπορίου αναλύσαμε όσο περισσότερα άρθρα μπορέσαμε, υποβάλλοντας ερωτήσεις στον αρμόδιο Υπουργό. Επομένως δεν υπάρχει λόγος να τις επαναλάβουμε, πόσω μάλλον όταν είμαστε σίγουροι πως δεν θα πάρουμε απάντηση, ενώ δεν πρόκειται να αλλάξει ούτε ένα κόμμα, αφού δεν ερωτώνται ποτέ ο αποικίες από τις μητροπόλεις τους.

Ως εκ τούτου θα αναφερθούμε εδώ στη δομή της ελληνικής αγοράς, όσον αφορά τους σιδηροδρόμους, η οποία άλλαξε με την έλευση των μνημονίων εις βάρος μας, όπως σχεδόν τα πάντα στη χώρα μας. Με απλά λόγια, τα μνημόνια που θα συνεχίσουν να υπάρχουν έως ότου αλλάξει το ιδιοκτησιακό καθεστώς της Ελλάδας, μας επιβάλλουν συνήθως την κατάτμηση των δημοσίων επιχειρήσεων και στη συνέχεια το ξεπούλημά τους σε εξευτελιστικές τιμές.

Θεωρούμε δε εμπαιγμό τη χρησιμοποίηση της λέξης «ιδιωτικοποίηση» με την επίκληση της δήθεν φιλελεύθερης ιδεολογίας, αφού αυτό που συμβαίνει κυρίως στην Ελλάδα είναι η κρατικοποίηση των δημοσίων επιχειρήσεων από άλλα κράτη. Παράδειγμα είναι ο ΟΤΕ που εξαγοράστηκε από τη κρατική γερμανική «TELEKOM», τα δεκατέσσερα κερδοφόρα αεροδρόμια από την επίσης κρατική γερμανική «FRAPORT» με μία απίστευτα σκανδαλώδη αποικιοκρατική σύμβαση, το λιμάνι του Πειραιά από την κρατική κινέζικη «COSCO» και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από την ιταλική κρατική «FSI».

Ξεκινώντας από τη ΡΑΣ, όσον αφορά στη δομή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα, ιδρύθηκε το 2010 με το ΦΕΚ από 4-10-2010 περί αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του ομίλου ΟΣΕ και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όταν ξεκίνησαν δηλαδή, τα μνημόνια. Δεν υπόκεινται πλέον σε έλεγχο από την κυβέρνηση ή από κάποια άλλη ελληνική διοικητική αρχή αλλά από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Καταθέτω τις τέσσερις πρώτες σελίδες του ΦΕΚ στα Πρακτικά.

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

Οι εταιρείες που απετέλεσαν αντικείμενο της ρύθμισης του ΦΕΚ ήταν ο ΟΣΕ και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Ο ΟΣΕ δε, δηλαδή ο διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής μαζί με τις εξής θυγατρικές του: Πρώτον, με την «ΓΑΙΟΣΕ» που κατέχει τα πάγια και το τροχαίο υλικό, ενώ πέρασε στο δημόσιο κι από εκεί στο Υπερταμείο. Δεύτερον, με την «ΕΡΓΟΣΕ» που διαχειρίζεται τα κατασκευαστικά έργα και, τρίτον, με την ΕΔΙΣΥ, δηλαδή με τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής. Περαιτέρω, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που νοικιάζει χίλιες εκατόν εξήντα μονάδες τροχαίου υλικού, δηλαδή μηχανές, βαγόνια, πλατφόρμες κ.λπ. από τη «ΓΑΙΑΟΣΕ», πληρώνοντάς της ετήσια περί τα 4 δισεκατομμύρια ευρώ, ξεπουλήθηκε στους σιδηροδρόμους του ιταλικού κράτους, τη «FSI», τον Σεπτέμβριο 2017 έναντι 45 εκατομμυρίων ευρώ.

Στην ουσία η Ελλάδα υποχρεώθηκε να ξεπουλήσει την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για να κλείσει η έρευνα της ευρωπαϊκής επιτροπής για κρατικές ενισχύσεις που ξεκίνησε το 2011, επί μνημονίων δηλαδή.

Η έρευνα αφορούσε στο χρέος της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» προς τον ΟΣΕ ύψους 692 εκατομμύριων ευρώ, που θεωρήθηκε κρατική ενίσχυση. Για να πουληθεί, λοιπόν, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» διαγράφηκε η απαίτηση του ΟΣΕ απέναντί της επιβαρύνοντας τα ίδια κεφάλαια του ΟΣΕ, άρα τους Έλληνες φορολογούμενους και προστιθέμενη στα ίδια κεφάλαια της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ως ειδικό αποθεματικό. Καταθέτω την επιβεβαίωση στα Πρακτικά.

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

Περαιτέρω, το 2013 ιδρύθηκε η Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, η ΕΕΣΣΤΥ, με ιδιοκτήτη το Υπερταμείο. Η εταιρεία αυτή, η οποία είναι ο μοναδικός πιστοποιημένος φορέας από τη ΡΑΣ για έργα συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού με έντεκα επισκευαστικές βάσεις, πουλήθηκε τον Απρίλιο του 2019 στην ιταλική πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» έναντι 22 εκατομμύριων ευρώ με την έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Το πώς είναι δυνατόν η Επιτροπή Ανταγωνισμού να εγκρίνει ένα μονοπώλιο, είναι κάτι που δεν μπορούμε να απαντήσουμε.

Ζητάμε συγγνώμη για την παραπάνω πολυπλοκότητα, αλλά τη θεωρήσαμε απαραίτητη για να καταλάβει κάποιος πώς ο ΟΣΕ, όπως η «Ολυμπιακή» παλαιότερα ή η ΔΕΗ πρόσφατα, έχει διαλυθεί εις τα εξ ων συνετέθη, προφανώς για να λεηλατηθεί απ’ αυτούς που ισχυρίζονται πως μας διέσωσαν υφαρπάζοντας ό,τι έχουμε και δεν έχουμε. Μια ιταλική κρατική εταιρεία, λοιπόν, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», έχοντας επιδοτηθεί ουσιαστικά με τα 692 εκατομμύρια ευρώ που όφειλε στον ΟΣΕ και διαγράφηκαν έναντι μόλις 45 εκατομμύριων ευρώ, που έδωσε για την εξαγορά, έχει το μονοπώλιο της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα με τις ευχές της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Εκτός αυτού επιδοτείται με 50 εκατομμύρια ετησίως από το δημόσιο για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών, όταν κάτι ανάλογο δεν εγκρίθηκε ποτέ στην Ελλάδα, αλλά αντίθετα κατηγορήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση για κρατική ενίσχυση του ΟΣΕ. Τα 50 αυτά εκατομμύρια δίνονται σε μια «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που καλύπτει ένα πολύ μικρότερο σιδηροδρομικό δίκτυο, δηλαδή χωρίς το δίκτυο Πελοποννήσου που είναι ανενεργό τα τελευταία χρόνια. Για να γίνει η σύγκριση, ο πολύ μεγαλύτερος ΟΣΕ έπρεπε να καλύπτει ένα μεγαλύτερο δίκτυο χωρίς επιχορηγήσεις αλλά με ζημίες, η κάλυψη των οποίων από το κράτος θεωρήθηκε από τους Ευρωπαίους φίλους και εταίρους μας ως κολάσιμη επιδότηση, ενώ τα 50 εκατομμύρια ευρώ στους Ιταλούς όχι.

Εύλογα, λοιπόν, η ιταλική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» λειτούργησε από την αρχή, από το 2017 δηλαδή, με καθαρά κέρδη 3,3 εκατομμύρια ευρώ και με ίδια κεφάλαια 656,51 εκατομμύρια ευρώ, που της κόστισαν μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ. Πλήρωσε, δηλαδή, για το 1 ευρώ που πήρε 15 σεντς κερδίζοντας από την πρώτη μέρα, προφανώς εις υγείαν των κορόιδων, όπως θα έλεγε απλοϊκά κάποιος, πόσω μάλλον όταν οι υπηρεσίες που παρέχουν σήμερα οι Ιταλοί είναι ακόμα χειρότερες. Καταθέτω την επιβεβαίωση στα Πρακτικά.

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

Είμαστε δε σίγουροι πως οι όποιες μελλοντικές επενδύσεις τους θα διενεργηθούν με τα ευρωπαϊκά πακέτα που δικαιούται η Ελλάδα, όπως συμβαίνει με τη «FRAPORT» όσον αφορά στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

Σχετικά με το τι συμβαίνει διεθνώς τώρα, στην Αγγλία οι κρατικοί σιδηρόδρομοι κατατμήθηκαν στο παρελθόν μετά την υιοθέτηση του ακραίου νεοφιλελευθερισμού και στη συνέχεια πουλήθηκαν. Η «RAIL TRACK», όμως, η αντίστοιχη της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», χρεοκόπησε και επανακρατικοποιήθηκε. Κατακρίθηκε δε για την ασφάλεια που παρείχε ή μάλλον που δεν παρείχε. Σε ανακοίνωσή της το 2001 ζητούσε συγγνώμη για ατυχήματα που είχαν κοστίσει τη ζωή πενήντα δύο ανθρώπων μεταξύ 1997 και 2001. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Πλέον η υποδομή στην Αγγλία μεταφέρθηκε σε μια κρατική εταιρεία, στη «NETWORK RAIL», πελάτες της οποίας είναι οι διάφορες επιβατικές ιδιωτικές εταιρείες. Σε πλήρη αντίθεση, όμως, ο κ. Καραμανλής στην Επιτροπή Εμπορίου της περασμένης εβδομάδας αναφέρθηκε σε ΣΔΙΤ, δηλαδή σε συνεργασία του ιδιωτικού με τον δημόσιο τομέα, στην υποδομή. Δηλαδή στο να επηρεάζουν οι ιδιώτες την υποδομή, ενώ με τις άλλες ήδη προβληματικές ρυθμίσεις που αναφέραμε δίνεται νόμιμα η ευκαιρία στον διαχειριστή, ο οποίος είναι ανεξάρτητος από το κράτος, με δική του ευθύνη να αποφασίζει -άρθρο 21, παράγραφος 8- για την καταλληλόλητα του δομικού υποσυστήματος -άρθρο 16- να χρεώνει το κριτήριο το τι αντέχει η αγορά στο άρθρο 82 -ποια αγορά αλήθεια; Η μονοπωλιακή;- να επιβάλλει πολύ χαμηλά πρόστιμα, άρθρο 79 της οδηγίας 2016/798- κ.ο.κ..

Ελπίζουμε να μη βγούμε αληθινοί αλλά όλα αυτά ακούγονται σαν η κατάλληλη συνταγή για μια μελλοντική τραγωδία.

Στην Αμερική τώρα, η κυριότερη εταιρεία, η «AMTRACK», είναι δημόσια, ενώ οι ιδιωτικές δραστηριοποιούνται σε επιμέρους διαδρομές σε περιορισμένη κι αποσπασματική κλίμακα.

Κρατικοί είναι όλοι οι προηγμένοι σιδηρόδρομοι ανά τον κόσμο, όπως η πολύ καλή γαλλική «SNCF», η ιταλική «FSI», η γερμανική «DEUTSCHE BAHN», η ιαπωνική «JAPAN RAILWAYS GROUP» κι όλες οι υπόλοιπες.

Στο δε Λουξεμβούργο, στην πρωτεύουσα της φοροδιαφυγής, οι σιδηρόδρομοι είναι δωρεάν, οπότε δεν υπάρχει θέμα ιδιωτικοποίησης. Εύλογα απορούμε, λοιπόν, από πού παίρνουν μαθήματα οι διάφοροι κατ’ επίφαση μεταρρυθμιστές στην Ελλάδα.

Τέλος, δεν βλέπουμε γιατί να επενδύσει στις μεταφορές η «FSI» και να εξυπηρετήσει κινεζικές εταιρείες στην Ελλάδα και όχι στο δικό της λιμάνι της Τεργέστης όπου επίσης είναι παρούσα η «COSCO».

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Κλείνουμε τις εισηγήσεις με τον συνάδελφο κ. Γεώργιο Λογιάδη από το κόμμα ΜέΡΑ25.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για ποια τρένα μιλάμε στην Ελλάδα; Για τα τρένα που περνάνε και φεύγουν; Για τα τρένα που δεν μπορούμε να ανέβουμε πάνω; Για όλες αυτές τις ευκαιρίες που μας δίνονται και τις χάνουμε;

Ποια δίκτυα να συγκρίνουμε; Τα ελληνικά δίκτυα με το «TGV» ή με τα μαγνητικά τρένα που αναπτύσσουν μέχρι και πεντακόσια χιλιόμετρα ταχύτητα;

Διερωτώμαι, άραγε, πόσοι από εμάς εδώ μέσα στην Αίθουσα έχουμε χρησιμοποιήσει τρένο στην Ελλάδα, ενώ όταν πάμε στο εξωτερικό είναι το πιο εύκολο, το πιο άμεσο, το πιο φιλικό στο περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις μέχρι σήμερα, δυστυχώς, απαξίωσαν και ξεπούλησαν στο τέλος στον πτωχευμένο ιταλικό οργανισμό σιδηροδρόμων την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για μόλις 43 εκατομμύρια ευρώ, που ούτε οι ράγες δεν αξίζουν.

Εμείς εδώ στην Ελλάδα κατασκευάσαμε μία γέφυρα στο Ρίο - Αντίρριο με σκοπό να ενώσουμε τη δυτική Ελλάδα. Γιατί δεν προβλέψαμε, άραγε, και μία σιδηροδρομική γραμμή -μιας και το λιμάνι της Πάτρας είναι δίπλα- που θα βοηθούσε πάρα πολύ στην περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομίας της δυτικής Ελλάδος και στη διαλειτουργικότητα που συζητάμε σήμερα και στη διασυνδεσιμότητα και όλα αυτά;

Ας μιλήσουμε, όμως, σήμερα για τον νόμο αυτόν που καλούμεθα να ενσωματώσουμε στην ελληνική νομοθεσία, ο οποίος περιλαμβάνει τέσσερα μέρη, όπως γνωρίζουμε πλέον, που αφορούν τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια, το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών και το τέταρτο μέρος άλλες γενικές διατάξεις.

Θα ήθελα, όμως, πρώτα να δούμε ιστορικά την εξέλιξη της απορρύθμισης των σιδηροδρόμων και την ιδιωτικοποίησή τους, για να δούμε πού τελικά στοχεύει αυτή η εναρμόνιση που λέμε και για την οποία σήμερα καλούμαστε να αποφασίσουμε:

Το 1991 είχαμε το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο, που ήταν το σπάσιμο των εθνικών σιδηροδρόμων σε επιμέρους τμήματα. Το 2004 είχαμε το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο, που ήταν τα βήματα για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και το 2010 ήταν το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο, που ουσιαστικά εισήγαγε το άνοιγμα των διεθνών αγορών στον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένου και του ανοίγματος των εσωτερικών μεταφορών εντός μιας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις διεθνείς γραμμές.

Το 2016 το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, η οδηγία που καλούμαστε σήμερα να εντάξουμε στο Ελληνικό Δίκαιο, τα βασικά σημεία που φέρνει είναι δύο:

Πρώτο σημείο, η δημιουργία ενός κεντρικού φορέα που θα είναι ο άμεσος ρυθμιστής εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αναβάθμιση του οργανισμού αυτού σε άμεσο ρυθμιστή των τεχνικών προδιαγραφών και των προδιαγραφών ασφαλείας σε κάθε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δύο καθήκοντα που μέχρι σήμερα ασκούσαν οι εθνικές υπηρεσίες των κρατών. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ευρωπαϊκής Ένωσης καλείται να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και υλικού.

Ως ΜέΡΑ25 μας προκαλούν εντύπωση οι λόγοι που αναφέρονται και καθιστούν αναγκαία τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτοί διατυπώνονται στην οδηγία, το άνοιγμα της αγοράς και τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Εμείς, ως ΜέΡΑ25, στεκόμαστε στο γεγονός πως η διαλειτουργικότητα και η ασφάλεια των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων είναι ένα θετικό βήμα στον αγώνα μας για την ένωση της Ευρώπης και των Ευρωπαίων.

Με το δεύτερο σημείο, το άνοιγμα της εμπορικής εκμετάλλευσης της υποδομής και σε άλλες εταιρείες, η αγορά πλέον απελευθερώνεται και θα μπορούν και άλλες εταιρείες από την Ευρωπαϊκή Ένωση να εκμεταλλεύονται εμπορικά το δίκτυο σε οποιαδήποτε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τονίζουμε εδώ ότι η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει τη δυνατότητα κάθετου ή οριζόντιου μοντέλου, με το πρώτο να σημαίνει πως η εταιρεία που θα διαχειρίζεται την υποδομή, θα έχει την εκμετάλλευση, ενώ το δεύτερο αναφέρεται σε διακριτές εταιρείες.

Η ελληνική Κυβέρνηση προτείνει στο σχέδιο νόμου το οριζόντιο μοντέλο, υποστηρίζοντας τους ιδιώτες. Η διεθνής εμπειρία, όμως, έχει καταδείξει -στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην Αυστραλία, στην Αμερική, ακόμη και στο Βέλγιο- τις καταστροφικές συνέπειες για τους σιδηροδρόμους και για την κοινωνία όταν αυτοί ιδιωτικοποιηθούν.

Βλέπουμε, λοιπόν, στην ιστορική αυτή εξέλιξη ότι η αρχή που διέπει διαχρονικά τις οδηγίες αυτές κυρίως δεν είναι η περαιτέρω ενοποιήσεις που θα επιφέρει ένα λειτουργικό πανευρωπαϊκό δίκτυο, ούτε η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της ενίσχυσης των σιδηροδρόμων, είναι κυρίως η παράδοση των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στους ιδιώτες.

Εμείς ως ΜέΡΑ25, DiΕΜ25, ως αναπόσπαστο κομμάτι του πρώτου ευρωπαϊκού κινήματος DiΕΜ25, έχουμε καταθέσει στον δημόσιο διάλογο και φυσικά προγραμματικά στις πρόσφατες ευρωεκλογές τη νέα πράσινη συμφωνία για την Ευρώπη. Αυτό μας διακρίνει από όλες τις άλλες παρατάξεις εδώ μέσα.

Μία από τις κύριες πολιτικές, που προτάσσει η νέα πράσινη συμφωνία για την Ευρώπη, είναι το επενδυτικό πρόγραμμα στην πράσινη μετάβαση, ύψους 500 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως για πέντε χρόνια. Το εν λόγω επενδυτικό πρόγραμμα θα χρηματοδοτήσει την πράσινη μετάβαση στην ενέργεια, τις μεταφορές, τη βιομηχανία, τη γεωργία και ,εν προκειμένω, μιας και το θέμα μας είναι η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, η πανευρωπαϊκή μας πρόταση για πράσινη μετάβαση στις μεταφορές συμπεριλαμβάνει την αναβάθμιση των σιδηροδρόμων σε μέσο αιχμής.

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα από τα πιο ασφαλή, οικονομικά και κυρίως φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Το συνολικό κοινωνικό όφελος από τη λειτουργία των σιδηροδρόμων είναι πολύ μεγαλύτερο από το όποιο λειτουργικό κόστος, καθώς ο σιδηρόδρομος είναι ένα κατ’ εξοχήν μέσο μεταφοράς που διαχέει εξωτερικές οικονομίες στο σύνολο της κοινωνίας.

Εμείς θεωρούμε πως πρέπει να πραγματοποιηθούν επενδύσεις ευρείας κλίμακας πάνω στο σιδηροδρομικό δίκτυο και υλικό, αλλά όχι με δηλωμένο σκοπό το άνοιγμα στην αγορά, δηλαδή στην εμπορευματοποίησή του, που θα εξαλείψει τις εξωτερικές οικονομίες ενσωματώνοντάς τες στα κέρδη των ιδιωτικών επιχειρήσεων, όπως είναι ακριβώς το πνεύμα, η αρχή δηλαδή, αυτής της οδηγίας που καλούμεθα σήμερα να ψηφίσουμε.

Επομένως, εμείς, ως ΜέΡΑ25, ως DiΕΜ25, καταψηφίζουμε επί της αρχής, αλλά τασσόμαστε θετικά στα μέρη που αφορούν τη διαλειτουργικότητα και τους κανόνες κοινής ασφάλειας, έστω και αν γίνονται για λάθος λόγους.

Επί της αρχής, λοιπόν, λέμε: «όχι». Στα άρθρα 1 έως 52 λέμε «ναι», στα άρθρα 53 έως 81 λέμε «ναι», στο τρίτο μέρος του άρθρου 82 λέμε «όχι» βεβαίως και στο άρθρο 83 λέμε «ναι».

Θα ήθελα εδώ να τονίσω, μιας και είναι εδώ το Υπουργείο Μεταφορών, ότι εγώ ως Κρητικός θα ήθελα να είχα στην Κρήτη και έναν σιδηρόδρομο, που, όπως έχουν δείξει παλιές μελέτες, θα βοηθούσε πάρα πολύ στην ανάπτυξη του νησιού μου.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ευχαριστούμε.

Λοιπόν, η διαδικασία θα πάει ως εξής: Θα δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό για να πει για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις και να τις καταθέσει. Μετά έχει ζητήσει τον λόγο ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Βελόπουλος.

Κύριε Βαρουφάκη, θέλετε κι εσείς τον λόγο;

**ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜέΡΑ25):** Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Θέλετε μετά τον κ. Βελόπουλο ή να μιλήσουν οι τέσσερις Βουλευτές και να μιλήσετε μετά;

**ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜέΡΑ25):** Μετά τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Εντάξει. Στο τέλος επομένως.

Οπότε θα πάμε μετά στους τέσσερις συναδέλφους -είναι ο κ. Σιμόπουλος, ο κ. Φάμελλος, ο κ. Αρσένης και ο κ. Κωτσός-, μετά θα μιλήσει ο Υπουργός και μπαίνουμε στον κύκλο των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων με παρέμβαση και του Υφυπουργού κ. Κεφαλογιάννη.

Λοιπόν, κύριε Καραμανλή, έχετε τον λόγο για τις νομοτεχνικές.

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

Μετά από την ορθή παρατήρηση της κ. Πέρκα κάνουμε μία νομοτεχνική βελτίωση: Στο σημείο Β, στην παράγραφο 4 του άρθρου 82, στην εσωτερική παράγραφο 2 του εσωτερικού άρθρου 7γ, αντικαθίσταται η φράση: «διαφορετικούς διαχειριστές υποδομή, συμπεριλαμβανομένων συμβαλλομένων μερών» από τη φράση: «συμβαλλόμενα μέρη».

Νομίζω ότι με αυτόν τον τρόπο, κυρία Πέρκα -και εμείς θα συμφωνήσουμε- γίνεται απόλυτα σαφές ότι η υποδομή παραμένει, ο ΟΣΕ δηλαδή, κάτω από τον κρατικό έλεγχο.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπει η σελ. 57)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Βελόπουλος.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ξέρετε, το πρωί βρισκόμουν με συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας στο αεροδρόμιο και πετούσαμε με το αεροπλάνο. Προσπαθούσα να τους εξηγήσω ότι τελικά οι ιδιωτικοποιήσεις δεν είναι διά πάσαν νόσον και πάσαν μαλακίαν.

Έχουν κάνει τη μεταρρυθμιστική τους πολιτική, ιδιωτικοποιήσεις. Κάνατε ένα μεγάλο λάθος, γιατί ως επιχειρηματίας ξέρω πολύ καλά ότι η ιδιωτικοποίηση δεν θεραπεύει το πρόβλημα. Το πρόβλημα των ελληνικών σιδηροδρόμων δεν είναι στενά ελληνικό πρόβλημα και αυτό που με προβληματίζει, κύριοι Υπουργοί, είναι που δεν το βλέπετε ως ένα ευρύτερο πρόβλημα.

Ο εμπορικός πόλεμος και ο οικονομικός πόλεμος γίνεται για τον έλεγχο των μεταφορών. Και γι’ αυτόν. Ξεχνάτε ότι μιλάτε για τον σιδηρόδρομο στη χώρα μας, όταν ξεχνάτε τον «δρόμο του μεταξιού», παραδείγματος χάριν, ο οποίος είναι μεταφορικώς σιδηροδρομικός δρόμος εμπορευμάτων προς την Ελλάδα. Είμαστε μία πύλη. Όταν παραδίδεις, λοιπόν, τα κλειδιά των σιδηροδρόμων στους Ιταλούς, σημαίνει ότι χάνεις ένα συντριπτικό γεωστρατηγικό, γεωοικονομικό πλεονέκτημα.

Και, βέβαια, επειδή εγώ πάντοτε προσπαθώ με επιχειρήματα να μιλήσω, κάποια στιγμή στο ελληνικό Κοινοβούλιο πρέπει να μάθουμε να λέμε τι πραγματικά συνέβη τα τελευταία εκατό χρόνια. Από την εποχή του Τρικούπη, δυστυχώς, ο ελληνικός σιδηρόδρομος παρέμενε ίδιος. Γιατί παρέμενε ίδιος; Μακάρι να είχα έναν προτζέκτορα να αποδείξω στη Νέα Δημοκρατία για ποιον λόγο παρέμενε ίδιος. Διότι η απόσταση από το Σουέζ για να φέρουμε τα εμπορεύματα με το καράβι στο Αμβούργο ή στο Ρότερνταμ ήταν περίπου είκοσι μία μέρες κατά το παρελθόν. Η απόσταση από τον Πειραιά ή τη Θεσσαλονίκη είναι μία μέρα. Αυτό έπρεπε να κάνει τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ που κυβέρνησαν τριάντα χρόνια, να καταλάβουν ότι ο σιδηρόδρομος και τα εμπορικά μεταφορικά μέσα έπρεπε να είναι το υπ’ αριθμόν 1 όπλο της Ελλάδος από την πύλη του εμπορίου, την Κίνα.

Ποιος δεν μας το επέτρεψε; Γιατί δεν λέτε την αλήθεια; Μα, όταν κερδίζουν 200 και 300 δισεκατομμύρια από τα εμπορευματοκιβώτια και τα κοντέινερ οι Γερμανοί και οι Ολλανδοί, σιγά μην άφηναν την Ελλάδα να κάνει σιδηρόδρομο. Αυτό είναι το πρόβλημά σας, ότι δεν καταλαβαίνετε για ποιον λόγο γίνονται αυτά τα πράγματα.

Κι επειδή εγώ τουλάχιστον είμαι ξεκάθαρος στο τι λέω, θα πω κάτι πολύ απλό. Ρωτήστε έναν εφοπλιστή -που τα πάτε καλά εσείς με τους εφοπλιστές εδώ πέρα, έχετε και τον κ. Μαρινάκη τον φίλο σας- πόση είναι η διαδρομή από το Σουέζ για το Ρότερνταμ, πόσο καιρό κάνει. Τώρα είναι πιο γρήγορα τα σκάφη. Κατά το παρελθόν ήταν πολύ πιο αργά. Φανταστείτε, λοιπόν, η Ελλάδα να ήλεγχε το λιμάνι του Πειραιά, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και να έρχονταν και να κούμπωναν τα σκάφη, τα πλοία και τα μεταφορικά και να πηγαίναμε τα εμπορεύματα με το τρένο σε δέκα ώρες στο Μόναχο, στο Βερολίνο, στην Κεντρική Ευρώπη, στην Ανατολική Ευρώπη.

Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, ότι δεν έχετε αντιληφθεί ότι χρεοκοπήσατε ακόμη και αυτό το μεγάλο μας όπλο. Είναι πολύ μεγάλο, τεράστιο όπλο οι μεταφορές στην παγκόσμια οικονομία.

Και ξεκινάω έτσι, διότι ο απαρχαιωμένος σιδηρόδρομος δείχνει κάτι. Δείχνει ότι υπήρχε δόλος. Κατά την άποψή μου, δεν μπορεί εγώ να το ξέρω, άλλοι να το ξέρουν και να μην το ξέρετε εσείς ή το ΠΑΣΟΚ ή οι υπόλοιποι που κυβέρνησαν ότι υπήρχε δόλος να είναι απαρχαιωμένος ο σιδηρόδρομος, ώστε κάποια στιγμή, αφού πτωχεύσει -με άλλον τρόπο, θα σας πω πώς πτώχευσε- ο ΟΣΕ να πουληθεί έναντι πινακίου φακής στους Ιταλούς.

Και το χειρότερο ποιο είναι; Πολύ εύστοχα το ΚΚΕ, όπως και ο δικός μας ο εισηγητής, σας είπαν το πολύ απλό: Όλες οι σοβαρές χώρες έχουν κρατικές εταιρείες μεταφορών. Όλες! Ακόμα και η αυστριακή εταιρεία, που παραδώσατε το εμπόριο των σιδηροδρόμων από το Θριάσιο Πεδίο, είναι κρατική εταιρεία. Τι έρχεστε εδώ και λέτε ότι το κράτος δεν μπορεί να είναι επιχειρηματίας; Ποιος σας είπε ότι το κράτος δεν μπορεί να επιχειρηματίας; Έμμεσα ή άμεσα, μπορεί να είναι, αρκεί να υπάρχουν μυαλά κι όχι πολιτική και πολιτικές που είναι δουλικές απέναντι σε εντολές. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Το να θέλουμε να εξυπηρετήσουμε τους Γερμανούς, τους Ιταλούς, τους Γάλλους, να μας το πείτε. Να μας πείτε ότι εξυπηρετούμε τα διεθνή συμφέροντα κι όχι τα συμφέροντα του Έλληνα πολίτη. Να το συζητήσουμε κι αυτό.

Όσον αφορά το πώς χρεώθηκε ο ΟΣΕ, να μιλήσουμε λίγο για τα αυτονόητα. Το 70% των 11 δισεκατομμυρίων ήταν χρέη που είχαν δημιουργήσει οι ίδιες οι ελληνικές κυβερνήσεις. Ακούστε, λοιπόν, τα νούμερα που είναι αμείλικτα. Τα πήρα από τις εκθέσεις του ΟΣΕ, όχι από πουθενά αλλού. Ψάξτε και βρείτε τα! Για δεκαετίες δεν κατέβαλε το κράτος - δηλαδή εσείς, που κυβερνούσατε το κράτος, το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία- τα χρήματα που ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλουν και αφορούσαν: Όταν γίνονταν εκλογές, τρέχατε τον κοσμάκη με τα αεροπλάνα και τα τρένα για να ψηφίσουν. Ποτέ, όμως, δεν πλήρωσε το κράτος ή το κόμμα σας αυτά τα τρένα που χρησιμοποιήσατε για να μεταφέρουν τους επιβάτες, τους οπαδούς σας.

Και δεν είναι μόνο αυτό. Χρήματα στη βάση συμφωνιών με την Ευρωπαϊκή Ένωση, συγχρηματοδότηση του εκσυγχρονισμού και των υποδομών του ΟΣΕ, δεν δόθηκαν ποτέ. Στη «FRAPORT» αμέσως τα δώσατε όμως. Στη Θεσσαλονίκη η «FRAPORT» σήμερα χτίζει είτε από τα υπερκέρδη που έχει βγάλει είτε από τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν μπορούσε η Ελλάδα να το κάνει αυτό; Δεν μπορούσαμε να το κάνουμε εμείς αυτό ως χώρα; Δεν έχουμε τους κατάλληλους τεχνοκράτες; Τον οποιοδήποτε να βάλετε, αν του δώσεις 10 ευρώ μπορεί να φτιάξει ένα αεροδρόμιο. Κι ακούω τους νεοδημοκράτες στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης να λένε: «α, τι ωραίο που το έκανε η «FRAPORT»». Δεν το έκανε η «FRAPORT», κύριοι. Εσείς το κάνατε, με την αστοχία σας χρεοκοπήσατε ουσιαστικά τα αεροδρόμια και πουλήσατε πλασματικά. Και ο ΣΥΡΙΖΑ το έκανε. Αυτή είναι η αλήθεια.

Χρήματα για επενδύσεις για τροχαίο υλικό για τον ΟΣΕ, για τα οποία είχαν υπογράψει προγραμματικές συμφωνίες, δεν δόθηκαν ποτέ! Το λέει η έκθεση του ΟΣΕ. Χρήματα που οφείλονταν στο πλαίσιο των υποχρεώσεων προκύπτουν για μια δημόσια υπηρεσία, δηλαδή την επιδότηση άγονων γραμμών, μειωμένα ή δωρεάν εισιτήρια για συγκεκριμένες κατηγορίες πολιτών, δεν δόθηκαν ποτέ.

Να σας δώσω ένα παράδειγμα. Έλεγε ο καλός συνάδελφος από το ΜέΡΑ25 για τη σύνδεση από τη δυτική Πελοπόννησο προς την Ήπειρο. Δηλαδή, τι πιο απλό απ’ αυτό; Κάνατε ένα έργο το Ρίο-Αντίρριο, το δώσατε σε γαλλική εταιρεία, -Γάλλοι το εκμεταλλεύονται, 1 δισεκατομμύριο και πλέον κέρδη έχουν οι άνθρωποι τόσα χρόνια που το χρησιμοποιούν- και δεν κάνατε έναν σιδηρόδρομο. Δεν μπορώ να καταλάβω τη λογική σας.

Ξέρετε, το είχαν κάνει και οι Αβδιρήτες αυτό, αν πάτε λίγο στην ιστορία, με τα νερά που μετέφεραν, αλλά δεν είχαν τις βρύσες. Στο τέλος έκαναν τις βρύσες, δεν είχαν το νερό. Κάνατε, δηλαδή, μια γέφυρα και δεν κάνατε σιδηρόδρομο. Για να μην πω για τη Φλώρινα, τη Μακεδονία μας, τη Μακεδονία μας, τη Θράκη, που δεν έχουν σοβαρό σιδηρόδρομο. Αυτή είναι η πραγματικότητα και είναι δεκαετίες αυτή η ιστορία.

Οι ιταλικοί κρατικοί σιδηρόδρομοι, λοιπόν, SPΙ, κρατική εταιρεία συμμετοχών που διαχειρίζεται τις υποδομές και υπηρεσίες στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν μπορούσαμε να κάνουμε μια εταιρεία κρατική Ν.Δ.-ΣΥΡΙΖΑ -δεν ξέρω, όλα μαζί- για να διαχειριστεί τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Δηλαδή, είναι πιο έξυπνοι οι Ιταλοί; Πιο έξυπνοι είναι οι Γερμανοί; Πιο έξυπνοι είναι οι Αυστριακοί; Πιο έξυπνοι είναι όλοι αυτοί; Ε, δεν είναι! Απλά έπρεπε να πτωχεύσει ο ΟΣΕ, να έρθουν οι Κινέζοι στο λιμάνι, στον Πειραιά, να έρθουν οι Ιταλοί, να έρθουν οι Αυστριακοί και όλο το υπερκέρδος να το καρπώνονται αυτοί και όχι το ελληνικό δημόσιο. Αυτό είναι το έγκλημά σας. Θεωρείτε, δηλαδή, πως ό,τι ιδιωτικοποιείται είναι καλό. Δεν είναι έτσι! Δεν μπορεί να είναι έτσι! Δεν μπορεί όλοι οι άλλοι να έχουν κρατικές εταιρείες κι εμείς να μην έχουμε κρατικές εταιρείες. Δεν γίνεται!

Εμπορευματικά κιβώτια: «RAIL CARGO LOGISTICS», «GOLD AIR». Κοινοπραξία ελληνικής «GOLD AIR» με κρατική εταιρεία της Αυστρίας. Μιλάω γι’ αυτή με τα εμπορευματικά κιβώτια στο Θριάσιο Πεδίο. Κρατική αυστριακή εταιρεία είναι. Παραδώσατε τα κλειδιά των μεταφορών σε μία κρατική αυστριακή εταιρεία. Αυτά είναι απίστευτα πράγματα από μία Κυβέρνηση που θέλει να κερδίζει χρήματα προς όφελος του ελληνικού λαού.

Δεν θα πω και το άλλο το σχέδιο. Δύο ρουμανικές εταιρείες, έμμεσα χρηματοδοτούμενες από το κράτος της Ρουμανίας, θέλουν να πάρουν κομμάτια από την Ελλάδα. Οι Ρουμάνοι, ρε παιδιά! Συνάδελφοι, οι Ρουμάνοι, το καταλαβαίνετε; Η Ρουμανία που πριν είκοσι πέντε χρόνια είχαν Τσαουσέσκου και πείνα, φτώχεια και δεν ξέρω τι άλλο. Και τώρα ξαφνικά φτάσαμε στο σημείο να εξαγοράζουν εμμέσως κρατικές ρουμανικές εταιρείες τον ελληνικό σιδηρόδρομο. Και δεν ντρεπόμαστε!

Και δεν είναι μόνο αυτό. Είναι και η «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά. Ξέρετε γιατί ήρθε η «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά; Το έχει πει κανείς εδώ μέσα για ποιον λόγο ήρθε εδώ; Γιατί τους πέταξαν οι Ιταλοί από εκεί! Γιατί τότε αντέδρασαν όλες οι επώνυμες εταιρείες των ιταλικών προϊόντων, που έχουν μία βαριά βιομηχανία.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Γι’ αυτό έγινε;

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Ναι, και γι’ αυτό έγινε. Παρενέβη εισαγγελέας. Έχω τη δικογραφία στα χέρια μου, κύριε Ρουσόπουλε. Θα σας τη φέρω στο γραφείο σας. Υπάρχει δικογραφία. Απώλεια δισεκατομμυρίων εσόδων από τα λαθραία εμπορεύματα.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Διεκδικούσαν τρεις εταιρείες.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Άλλο σας λέω. Αντιδρούσαν οι Ιταλοί.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τους παρακάλαγαν οι Ιταλοί να πάνε.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Ναι, ναι, ξέρω. Γονυπετείς.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Μην κάντε διάλογο, σας παρακαλώ.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Ακούστε λίγο. Δεν ξέρω αν παρακαλούσαν οι Ιταλοί, αλλά σήμερα οι Ιταλοί αγοράζουν μέσω κρατικής εταιρείας τον δικό μας ΟΣΕ που πτώχευσε. Εγώ να συμφωνήσω ότι οι Ιταλοί τους παρακαλούσαν γονυπετείς, γονυκλινείς, έκαναν ικεσίες στην Παναγία τη Μεγαλόχαρη. Τότε γιατί πουλάτε στους Ιταλούς, στο κράτος της Ιταλίας, τον δικά μας ΟΣΕ; Για ποιον λόγο; Πείτε μου να καταλάβω κι εγώ. Ποιος πτώχευσε τον ΟΣΕ; Θα το πείτε εδώ μέσα; Συμφωνώ ότι δεν μπορεί ο ΟΣΕ. Πτώχευσε ο ΟΣΕ. Ποιος κυβερνούσε την Ελλάδα δεκαετίες τώρα; Κυβερνούσαν Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ. Αυτή είναι η αλήθεια!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Αυτή είναι η αλήθεια. Τον πτωχεύσατε και τον ξεπουλάτε τώρα! Αυτό μου λέτε. Να το αποδεχθώ αυτό που λέτε. Έχετε δίκιο. Οι Ιταλοί παρακαλούσαν. Οι Ιταλοί, όμως, έχουν βαριά βιομηχανία και παίρνουν και κρατικές επιχορηγήσεις και δεν κλείνουν εταιρείες τους, όπως τα «Ναυπηγεία Σκαραμαγκά».

Έτσι γίνεται, κύριοι Υπουργοί. Όταν επιχορηγείς κρατική επιχείρηση που είναι στρατηγικού χαρακτήρα, κάνεις τα πάντα για να μη στην πάρουν οι ξένοι. Εμείς τα δώσαμε όλα. Οι Ιταλοί παίρνουν έμμεσα κρατική επιχορήγηση, όπως και οι Γερμανοί με την «THOMAS COOK», κράτησαν την «CONDOR». Ποιος θα πληρώσει τα λεφτά; Απ’ ό,τι μαθαίνουμε θα τα πληρώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Είχε η εφημερίδα «HANDELSBLATT» ολόκληρο άρθρο ότι έμμεσα θα πάρουν κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να πληρώσουμε την κρατική εταιρεία τη δική τους. Εσείς δεν τολμάτε να το κάνετε αυτό. Μόλις σας πιέσουν λίγο, κατευθείαν λέτε: πουλάμε. Γιατί να πουλήσουμε;

Πάμε στα υπόλοιπα.

Πέντε εκατομμύρια κοντέινερ ετησίως μετακινούνται από την Ελλάδα. Πέντε εκατομμύρια κοντέινερ! Ξέρετε πόσα χρήματα είναι; Δεκαπέντε δισεκατομμύρια ευρώ. Ποιος θα τα πάρει; Όχι η Ελλάδα. Ο Ιταλός, ο Αυστριακός, το κράτος τους. Όχι εμείς! Δεκαπέντε δισεκατομμύρια ευρώ! Συντηρητική ανάλυση έκθεσης από ειδικούς, οι οποίοι την έκαναν και την παρέδωσαν σε εμάς. Δεκαπέντε δισεκατομμύρια είναι. Πόσα θα πάρουμε με αυτά που κάνατε; Κανείς δεν ξέρει. Δεν ξέρουμε πόσα θα πάρουμε -μπορεί να μην πάρουμε και τίποτα- και τους δίνουμε και 15 δισεκατομμύρια από τον πρώτο χρόνο.

Τι επιχειρηματικό δαιμόνιο είναι αυτό! Φοβερό επιχειρηματικό δαιμόνιο στη Νέα Δημοκρατία, στο ΠΑΣΟΚ και στους υπόλοιπους. Αν είχατε δικές σας επιχειρήσεις, θα τις είχατε κλείσει από την πρώτη ημέρα. Λουκέτο θα βαρούσαν.

Μείωση εμπορευματικού έργου Θεσσαλονίκης - Ειδομένης. Ακούστε το άλλο αίτημα που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ. Επί δύο μήνες, κύριε Υπουργέ, κάποιοι από αυτούς που θέλετε να μεταφέρετε εσείς στην ηπειρωτική Ελλάδα -οι λαθροεισβολείς- είχαν κλείσει τον σιδηρόδρομο στη βόρεια Ελλάδα. Ξέρετε τι ζημιά έπαθε και έπεσε κάθετα η μεταφορά των εμπορευμάτων;

Φανταστείτε ξαφνικά, λοιπόν, επειδή τους μεταφέρετε στο Κιλκίς, τους μεταφέρετε στους Ευζώνους, στη Λάρισα να κλείσουν οδικούς άξονες, σιδηροδρόμους οι λαθροεισβολείς, που τόσο πολύ αγαπάτε, γιατί είστε πολυπολιτισμικοί, όπως λέει και ο Πρωθυπουργός της χώρας, είστε εναντίον του νατιβισμού, της αυτοκτονίας, δηλαδή, των Ελλήνων, κύριε Σιμόπουλε, που θέλετε να μιλήσετε μετά. Έτσι είπε ο Πρωθυπουργός εδώ σε ομιλία του, ότι είναι εναντίον του νατιβισμού. Μπορώ να σας προσκομίσω και την ομιλία του. Αν κλείσουν, λοιπόν, τις μεταφορές, τι απώλεια εσόδων θα έχουμε; Τεράστια. Είναι κάποια ζητήματα, λοιπόν, που πρέπει να δούμε λίγο σοβαρά.

Πάμε στο νομοσχέδιο τώρα, το οποίο είναι επί χάρτου. Είναι μία κοινοτική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Φοβόμαστε μη μας τιμωρήσουν οι Ευρωπαίοι φίλοι μας. Μας αγαπούν τόσο πολύ, που όταν θέλουν να πάρουν κάτι, λένε «θα σας τιμωρήσουμε, θα σας πάρουμε το κεφάλι». Και εδώ ξαφνικά, αντί να μας πάρουν μόνο το κεφάλι, μας παίρνουν και το σώμα μαζί.

Ακούστε: Κατοχυρώνεται το δικαίωμα σιδηροδρομικής εταιρείας με έδρα κράτος-μέλος να προσφέρει υπηρεσίες οπουδήποτε στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πλήρης απελευθέρωση εμπορευματικών μεταφορών. Εδώ θέλω να ρωτήσω κάτι όλους σας: Αν εγώ, το κράτος της Αυστρίας ή της Κίνας ή της Ιταλίας ελέγχω τα εμπορευματοκιβώτια, ένα άλλο κράτος ελέγχει το λιμάνι -εκεί είναι και ο Μαρινάκης Δήμαρχος, μάλλον υποκαθιστά, δεν είναι τυχαία η παρουσία του εκεί- είναι η «COSCO» κρατική, ποιος μου λέει εμένα ότι όλη αυτή η διαδρομή δεν είναι εις βάρος των εθνικών μου συμφερόντων; Ποιος μου λέει εμένα ότι δεν χάνω λεφτά; Πώς ελέγχουμε όλο το εμπόριο που έρχεται ή φεύγει;

Δεν ελέγχεται. Εξ ου και τα «μαϊμού» προϊόντα που βρίσκει η Κυβέρνηση τελευταία και πολύ καλά κάνει το Υπουργείο και τους μαζεύει όλους, για να τελειώσει αυτή η ιστορία. Όμως, κάνετε ένα λάθος. Εσείς, πονάει το δόντι, κόβω το κεφάλι! Αντί να πάτε στην πηγή, στο λιμάνι, Υπουργέ μου, να ανοίξετε τα κοντέινερ, γιατί δεν έχετε υπαλλήλους εκεί, να δείτε τι λαθρεμπόριο και εμπόριο γίνεται εκεί μέσα, τι κάνετε; Πιάνετε τον κακομοίρη τον έγχρωμο που είναι εκεί στον δρόμο και πουλάει τα παπούτσια -κακώς τα πουλάει- αντί να πάτε στην πηγή, στον μεγάλο λαθρέμπορο, να χτυπήσετε τα κοντέινερ. Τα δεκαπέντε δισεκατομμύρια ευρώ από το παρεμπόριο από εκεί πηγάζουν, όχι από τον έναν ή τους δύο ή τους πέντε που συλλαμβάνετε. Αυτό πρέπει να κάνετε, αν θέλετε να χτυπήσετε το πρόβλημα στη ρίζα του.

Επίσης, λέει το νομοσχέδιο ότι μπορούν όμιλοι να επενδύουν. Ας πούμε, κύριε Υπουργέ, ότι το ακούει από την Πρώτη Σερρών ένας συγχωριανός σας και λέει: «Όμιλοι! Α, επενδύσεις!». Μα, δεν είναι επενδύσεις, είναι κρατικοί όμιλοι. Είναι η Γερμανία, είναι η Γαλλία, είναι η Ιταλία, κρατικά μονοπώλια. Κρατικά μονοπώλια! Δεν μπορεί η Ελλάδα να έχει κρατικό μονοπώλιο. Δεν γίνεται. Το μόνο μονοπώλιο που μπορεί να έχει η Ελλάδα, κύριε Υπουργέ, είναι να έχει Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ επί πενήντα χρόνια. Είναι μονοπωλιακού χαρακτήρα η διακυβέρνηση της χώρας. Δυστυχώς, δεν φταίτε εσείς, φταίνε αυτοί που σας ψηφίζουν. Τι να κάνουμε, όμως;

Προσοδοφόρες γραμμές εμπορευμάτων σε Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη. Αντικείμενο, λέει, ανταγωνισμού για μεγάλους ομίλους. Στο άρθρο 7.1.ε΄ ουσιαστικά μας λέτε ότι πρέπει να ρωτήσουμε την Ευρωπαϊκή Ένωση για να κάνουμε δίκτυο Πελοποννήσου ή νέα σύνδεση Ηπείρου ή Κρήτης. Δηλαδή, να ρωτάω εγώ την Ευρωπαϊκή Ένωση αν μου επιτρέπει στην Πελοπόννησο να κάνω δίκτυο ή αν θα δρομολογηθεί ξανά, για παράδειγμα, η σύνδεση λιμανιού του Βόλου. Τι είναι αυτά τα πράγματα; Το γράφει το 7.1.ε΄. Μπορούν να μπλοκάρουν τα σχέδια, κύριε Υπουργέ;

Να σας πω και κάτι, κύριε Υπουργέ, για να συνδέσω και το πρώτο που είχα πει, ότι δεν το κάνατε τυχαία όλο αυτό; Χρεοκοπήσατε τον ΟΣΕ για να χάσουμε ένα όπλο. Πείτε μου ένα λιμάνι παγκοσμίως -επειδή αντέδρασε ο κ. Ρουσσόπουλος, τον οποίο εκτιμώ πάρα πολύ- που δεν είχε σιδηρόδρομο, όπως στο λιμάνι του Πειραιά. Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας δεν είχε ποτέ σιδηρόδρομο, δεν είχε σύνδεση με σιδηρόδρομο. Και αυτό τυχαίο ήταν ε; Το μεγαλύτερο λιμάνι! Γιατί δεν πρέπει να ξυπνήσουν οι Έλληνες. Στην Αφρική κάθε λιμάνι έχει και σύνδεση με σιδηρόδρομο. Εμείς δεν είχαμε ποτέ στον Πειραιά, στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας! Αυτό ήταν αστοχία -ξέρω εγώ, εγκεφαλική;- κάποιων που κυβέρνησαν επί εκατό χρόνια. Δεν κατάλαβαν ποτέ ότι ο σιδηρόδρομος πρέπει να πηγαίνει μέχρι το πλοίο. Δεν το καταλάβαιναν. Ευτυχώς ήρθατε εσείς, η Νέα Δημοκρατία, και κάνατε το έργο στο Θριάσειο Πεδίο, όπως το κάνατε, τσαπατσούλικα δηλαδή.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Προέδρου της Ελληνικής Λύσης)

Κύριε Πρόεδρε, ζητώ λίγο χρόνο παραπάνω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Όχι απεριόριστο χρόνο. Σας δίνω δύο λεπτά.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Περνάω τώρα σε δηλώσεις Ελλήνων πολιτικών από τις Ηνωμένες Πολιτείες Ελλήνων. Δηλώσεις Παππά στη Νέα Υόρκη το 2016. Δηλώσεις Μηταράκη τον επόμενο χρόνο. Μιλούν για μεγάλες επενδύσεις από τις Ηνωμένες Πολιτείες: «Έρχονται τα λεφτά». Άδωνις Γεωργιάδης: «Έρχονται πολλές επενδύσεις από τις ΗΠΑ το 2019». Ούτε μία, όμως, δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα, γιατί όλες οι επενδύσεις της Αμερικής βουλιάζουν στον Ατλαντικό! Μέχρι να έρθουν, βουλιάζουν! Ούτε 1 ευρώ, ούτε 1 δολάριο.

Το χειρότερο ποιο είναι; Η μόνη επένδυση που έγινε -και το λέω εδώ- ήταν η μυστική συνάντηση Υπουργού της Νέας Δημοκρατίας για τα δύο καζίνο που πήραν αμερικανικές εταιρείες. Και αυτό δεν είναι επένδυση, κύριοι. Τα καζίνο δεν είναι επένδυση στην Ελλάδα. Σας το λέω αυτό, γιατί ήρθε ο Πομπέο εδώ και μας βλέπω αποδιοπομπαίους τράγους εμάς τους κατοίκους της Ελλάδος.

Κύριε Ρουσόπουλε, γελάτε.

Φάνηκε την επόμενη ημέρα. Μπαίνουν οι Τούρκοι στη Συρία. Θα εισβάλουν στη Συρία. Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα της χώρας μας. Δεν έχουμε καταλάβει τι παιχνίδια παίζονται. Είμαστε εκτός τόπου και χρόνου. Περιμένουμε από την Αμερική να μας λύσει το Κυπριακό, από τους Γερμανούς να μας λύσουν το προσφυγικό, από τους Αμερικανούς να προστατεύσουν το Αιγαίο. Τότε, τι κυβερνάτε, κύριοι; Αφήστε τα κλειδιά της Κυβέρνησης σε Αμερική και Γερμανία και να τελειώνει η ιστορία. Δεν γίνεται να συνεχιστεί αυτή η ιστορία.

Όσο για τους Γερμανούς φίλους σας, επενδύει η «BMW» ένα δισεκατομμύριο δολάρια τον προηγούμενο μήνα και η «AIRBUS» άλλα 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια. Αν περιμένετε, λοιπόν, από Γερμανούς, Γάλλους, Άγγλους, Πορτογάλους να σας σώσουν, φοβάμαι ότι μπορεί μερικοί από εσάς να σωθείτε φεύγοντας με ελικόπτερα ή αεροπλάνα στο Παρίσι και το Λονδίνο, όπως έκαναν κατά το παρελθόν οι περισσότεροι, αλλά εμείς που θα μείνουμε εδώ να πολεμήσουμε, θα σφαγούμε σαν τα αρνιά. Γι’ αυτό λέω να ξυπνήσουμε, να δούμε τι έρχεται, γιατί έρχονται δύσκολες μέρες και το ξέρετε όλοι σας. Το σκέφτεστε, φοβάστε, αλλά δεν δράττε, δεν λειτουργείτε. Δεν υπάρχει δράση.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Μπαίνουμε στους τέσσερις συναδέλφουςομιλητές.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πρωί ήμουν στο αεροπλάνο με κάποιον πολιτικό Αρχηγό. Δεν χρειάζεται να πω το όνομά του. Όταν σταμάτησε η συζήτησή μας μέσα στο αεροπλάνο, σκέφτηκα ότι δεν του ανέφερα ότι από τη στιγμή που οι εκλογές ξεκίνησαν να γίνονται με καθολική ψηφοφορία, το όνειρο της επικράτησης, σύμφωνα με τη μαρξιστική θεωρία, προς την οποία βλέπω να τείνει, της λαϊκής επανάστασης, έσβησε οριστικά. Γιατί βλέπω ότι με ένα καταιγισμό, ουσιαστικά, εναντίον της ελεύθερης οικονομίας και του τρόπου με τον οποίον κινείται εδώ και δεκαετίες η οικονομία σε όλο τον πλανήτη, προσπαθεί να δημιουργεί εντυπώσεις κυρίως εναντίον της Νέας Δημοκρατίας.

Έρχομαι τώρα στο κυρίως θέμα. Η εποχή που παλαιότερα είχαμε ως προτεραιότητά μας τη γεωργία πέρασε. Περάσαμε στον τουρισμό. Μετά ήρθε η ενέργεια, τα ενεργειακά μας αποθέματα και οι ήπιες μορφές ενέργειας. Και τώρα είναι η ώρα να περάσουμε στις συνδυασμένες μεταφορές.

Και οι τέσσερις προηγούμενοι τομείς που σας ανέφερα, έχουν να κάνουν με τη θέση της χώρας μας, έχουν να κάνουν με αυτό που συνηθίσαμε να ονομάζουμε «το καλύτερο οικόπεδο στη γη». Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε λίγο πριν από το 2004 με την Εγνατία Οδό κυρίως. Από το 2004 και μετά, εντατικά, συνέχισε με τους οδικούς άξονες, με τα λιμάνια μας, με τα αεροδρόμια, με έργα εξαιρετικά σημαντικά, με έργα τα οποία λόγω της οικονομικής κρίσης σταματούσαν και επανεκκινούσαν, με έργα τα οποία με τον έναν ή με τον άλλον τρόπο έχουν ολοκληρωθεί.

Μαζί με αυτά κύριο ρόλο παίζει φυσικά και ιδιωτικοποίηση, η παραχώρηση των λιμανιών στην «COSCO» και βέβαια της Θεσσαλονίκης, όπου γνωρίζουμε τις αντιδράσεις των τότε αντιπολιτεύσεων.

Ήρθε η ώρα, πράγματι, να περάσουμε στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Πράγματι, όπως ελέχθη και πριν στην Αίθουσα αυτή, μείναμε πάρα πολύ πίσω. Το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης που τρέχει τώρα και σίγουρα και το επόμενο ευρωπαϊκό αντίστοιχο πρόγραμμα, θα περιλαμβάνουν τη δυνατότητα για ένταξη πολλών σιδηροδρομικών έργων. Προσπάθεια γίνεται. Και αυτή η προσπάθεια αφορά τη σύνδεση των λιμανιών μας και είναι προσπάθεια η οποία θα φέρει σε λίγο καιρό έργα για τη σύνδεση, παραδείγματος χάριν, του εμπορικού λιμανιού της Καβάλας με τους Τοξότες, του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, προφανώς, με τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη και πολλά άλλα αντίστοιχα έργα. Αν δεν απελευθερώσουμε, όμως, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, δεν θα μπορέσουμε σε καμμία περίπτωση να εκμεταλλευτούμε όλο αυτό το πλαίσιο το οποίο ευτυχώς έχουμε δημιουργήσει, παρά τις αβελτηρίες, διακομματικά, τα τελευταία χρόνια, όλες οι κυβερνήσεις.

Παράλληλα, πρέπει γρήγορα να εκσυγχρονίσουμε ακόμη περισσότερο το πλαίσιό μας για τις συνδυασμένες μεταφορές. Η χώρα μας με την απελευθέρωση και των σιδηροδρομικών μεταφορών αλλά και με ένα απολύτως σύγχρονο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, των περίφημων logistics, μπορεί να δημιουργήσει δεκάδες χιλιάδες καλές νέες θέσεις εργασίας.

Όσον αφορά στη βόρειο Ελλάδα, ο ρόλος της μπορεί να είναι πιο σημαντικός και από όλη την Ελλάδα. Η βόρειος Ελλάς μπορεί να παίξει τον ρόλο για τη νοτιοανατολική Ευρώπη που παίζει η Ολλανδία για τη βορειοδυτική. Με τα λιμάνια της, τους κάθετους άξονες της Εγνατίας και με την Εγνατία μπορεί να φέρει εμπορεύματα ακόμη και μέχρι τη Βαλτική. Δεν υπάρχει άλλη λύση πέρα από το να απελευθερώσουμε τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτό κάνει το σημερινό νομοσχέδιο. Χρειάζονται και άλλα βήματα. Είμαι σίγουρος ότι η σημερινή Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη θα προχωρήσει σε αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Τον λόγο έχει ο συνάδελφος από τον ΣΥΡΙΖΑ κ. Σωκράτης Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, το θέμα των συνδυασμένων μεταφορών και των μέσων σταθερής τροχιάς είναι γεγονός ότι έχει πάνω από είκοσι χρόνια που απασχολεί την ευρωπαϊκή πολιτική, αλλά και την αλλαγή των οικονομικών και κοινωνικών λειτουργιών. Βέβαια, στη χώρα μας -το είπαν και οι προηγούμενοι ομιλητές- τα θέματα των μέσων σταθερής τροχιάς και του σιδηροδρόμου υποβαθμίστηκαν. Και, μάλιστα, είναι περίεργο, κύριε Υπουργέ, πώς οι οπαδοί του συνθήματος «Μένουμε Ευρώπη», στα θέματα των σιδηροδρόμων, ακολούθησαν απολύτως αντιευρωπαϊκή πολιτική και διέλυσαν τους σιδηροδρόμους. Γιατί η χώρα μάλλον έβγαζε γραμμές σιδηροδρόμων τα χρόνια κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ, παρά έβαζε. Κι αυτό είναι μία πραγματικότητα και πρέπει να την παραδεχτείτε και να την πείτε κάποια στιγμή και στους Έλληνες πολίτες. Μάλιστα, το ενδιαφέρον είναι ότι οι σιδηρόδρομοι και τα μέσα σταθερής τροχιάς υποβαθμίστηκαν πριν από το μνημόνιο, έτσι ώστε όταν ήρθε και το μνημόνιο και η χρεοκοπία που δημιουργήσατε εσείς, τότε δεν έμεινε τίποτα όρθιο.

Η πραγματικότητα, όμως, δεν έχει να κάνει μόνο με την ευρωπαϊκή, αν θέλετε, κανονικότητα, αλλά έχει να κάνει και με τις μεγάλες ανάγκες που δημιουργεί πλέον η κλιματική αλλαγή στα ζητήματα της ζωής μας, που επιτρέψτε μου να σας πω ότι η Κυβέρνηση είναι καλή για συνθήματα –απολιγνιτοποίηση- από τη Νέα Υόρκη, αλλά δεν ακούμε τίποτα στην πράξη της πολιτικής. Και αυτό εγώ υποχρεούμαι να το βάλω και στη σημερινή συζήτηση.

Η κλιματική αλλαγή, λοιπόν, και η μεγάλη αλλαγή που πρέπει να κάνουμε στα θέματα ενέργειας, μας υποχρεώνουν να οδηγηθούμε σε τέτοιες μεγάλες αλλαγές για την αύξηση, δηλαδή, του μεταφορικού έργου, του συγκοινωνιακού και εμπορευματικού έργου, μέσω μέσων σταθερής τροχιάς, μέσω ηλεκτροκίνησης και μέσω σιδηροδρόμων.

Η πρόταση, λοιπόν, του ΣΥΡΙΖΑ και η πρόταση της προηγούμενης κυβέρνησης ήταν ένας σχεδόν τριπλασιασμός του μεταφορικού έργου από τα μέσα σταθερής τροχιάς, που αντιστοιχούσε στο εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα, σε μία αύξηση από τα διακόσια ενενήντα εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα που είχαμε το 2015 σε περίπου εξακόσια δεκαέξι εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα έργου σταθερής τροχιάς. Και αυτό είχε και την ενίσχυση των αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και του σιδηροδρόμου και στο μεταφορικό συγκοινωνιακό αλλά και στο μεταφορικό εμπορευματικό έργο.

Καταλαβαίνετε ότι αυτές οι αλλαγές τροποποιούν το ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας, βελτιώνουν ιδιαίτερα τα θέματα κλιματικών εκπομπών, ενώ ταυτόχρονα δίνουν και έναν πολύ μεγάλο συντελεστή εξυπηρέτησης και κοινωνικής και εμπορικής λειτουργίας.

Εμείς, από τη μεριά μας, είχαμε κάνει μεγάλες αλλαγές στον τομέα, όπως η επέκταση του προαστιακού, όπως η ηλεκτροκίνηση της γραμμής Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Ειδομένη.

Βέβαια, αυτό που πρέπει να δούμε είναι τι κάνουμε από εδώ και μπρος. Γι’ αυτό πήρα και τον λόγο.

Στη δική σας, λοιπόν, διακυβέρνηση, κύριε Υπουργέ, βλέπουμε ότι σε αντίθεση και με την κλιματική ανάγκη και την περιβαλλοντική, αλλά και με την ανάγκη παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας μας, έχουν διακοπεί τα σχέδια των μέσων σταθερής τροχιάς και δεν ακούμε τίποτα. Ούτε από τον Πρωθυπουργό ακούσαμε τίποτα στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης. Και αυτό αποτελεί ένα μεγάλο ερώτημα της Θεσσαλονίκης και της βορείου Ελλάδας και της Μακεδονίας. Τι έγινε, παραδείγματος χάριν, το σχέδιο των βαλκανικών συνδέσεων της βορείου Ελλάδας; Ακούμε πάρα πολλά, τα οποία δεν τα καταλαβαίνουμε ακριβώς. Θα προχωρήσει -και πρέπει να το πείτε ρητά, εδώ στην Αίθουσα- το σχέδιο της σιδηροδρομικής Εγνατίας; Θα συνδεθούν η Θεσσαλονίκη, η Καβάλα και η Αλεξανδρούπολη με τα λιμάνια μέχρι τον Δούναβη; Υπάρχει αυτό το σχέδιο στη δική σας ατζέντα; Θα προχωρήσουν οι βαλκανικές συνδέσεις, που αν δεν κάνω λάθος είχε ξεκινήσει και ωρίμαζε με τη δική μας κυβέρνηση; Γιατί και από τη δυτική Μακεδονία τίθεται το ερώτημα τι γίνεται με τις βαλκανικές συνδέσεις και θέλουμε απαντήσεις.

Ταυτόχρονα, θέλουμε να μας απαντήσετε για το αν θα είναι η Ελλάδα κόμβος και για την ενέργεια και για τις μεταφορές και για το εμπόριο. Διότι η μονομερής εξωτερική πολιτική, την οποία κακώς έχετε αναλάβει την πρωτοβουλία να υλοποιήσετε, τροποποιεί τις γεωπολιτικές συμμαχίες της χώρας και αδυνατίζει τη χώρα και στα θέματα τα ενεργειακά και στα θέματα των μεταφορών. Θα είναι η Ελλάδα κόμβος στον δρόμο του μεταξιού; Τι τοποθέτηση λαμβάνετε απέναντι στις αρνητικές τοποθετήσεις του κ. Πομπέο, που έκανε εδώ στην Ελλάδα και στα Βαλκάνια γι’ αυτό το ζήτημα έναντι του κινεζικού εμπορίου; Πρέπει να πάρετε θέση. Και η θέση αυτή δεν μπορεί να είναι μονομερής. Γιατί, πράγματι, κι εγώ συνηγορώ ότι η μονομερής τοποθέτηση της χώρας μας ανοίγει μέτωπο όχι μόνο στη Συρία, ανοίγει και στο Αιγαίο, ανοίγει και στη Μεσόγειο. Και αυτά είναι σημαντικά θέματα. Και παίζετε, διότι ο κατευνασμός δεν πρέπει να είναι στοιχείο της εξωτερικής πολιτικής.

Όμως η Θεσσαλονίκη έχει και ένα άλλο ερώτημα όσον αφορά τις μεταφορές: Τι θα γίνει με τις συνδυασμένες μεταφορές και τα logistics; Ακούσαμε εκ του βήματος της Βουλής τον Πρωθυπουργό να λέει ότι στην περιοχή του Στρατοπέδου «Γκόνου» θα γίνει μία ζώνη ελεύθερου εμπορίου. Και εγώ ρωτάω τον αρμόδιο Υπουργό, που προΐσταται και στη «ΓΑΙΑΟΣΕ»: Θα προχωρήσει το κέντρο logistics, δηλαδή το κέντρο του εμπορευματικού διαμετακομιστικού εμπορίου στη Θεσσαλονίκη, που θα κάνει τη Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της κέντρο του εμπορίου των Βαλκανίων; Διότι αν εκεί γίνει μία ελεύθερη βιομηχανική ζώνη, τότε δεν θα γίνει το logistics, το οποίο ήδη έχει κάνει τον πρώτο διαγωνισμό, υπάρχει ήδη εκδήλωση ενδιαφέροντος και ήδη έχουν ετοιμαστεί μελέτες για τον οριστικό διαγωνισμό. Άρα προχωράτε τα θέματα συνδυασμένων μεταφορών ή βάζετε μια βόμβα και ανατινάζετε και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και το εμπόριο αλλά και τη βαλκανική διέξοδο της χώρας μας; Πρέπει να πάρετε θέση σε όλα αυτά.

Βέβαια, το σημαντικότερο ζήτημα στο οποίο πρέπει να πάρετε θέση είναι τι θα κάνετε τελικά με το μετρό. Αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να σας πω ότι στις αρχές Απριλίου του 2015 το δημοτικό συμβούλιο Θεσσαλονίκης, σε μία συνεδρίαση που είχαμε την τιμή να συμμετέχουμε αρκετοί Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, αποφάσισε να βγάλει τις λαμαρίνες από την Εγνατία Οδό, να ανοίξει το έργο του μετρό, να ξεκολλήσει ένα έργο που η προηγούμενη κυβέρνηση -είχε σημαντικές ευθύνες η κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου- είχε κλείσει τον Δεκέμβριο του 2014, γεμίζοντας λαμαρίνες τη Θεσσαλονίκη και σωρεύοντας απαιτήσεις των αναδόχων κατά της χώρας που υπερέβαιναν το ένα δισεκατομμύριο. Και αναφέρομαι σε ένα έργο που επί δέκα χρόνια υλοποιούταν και είχε φτάσει στο 30%. Από το 2006 μέχρι το 2015 το έργο είχε φτάσει στο 30% και μέσα σε δύο χρόνια, από το 2016 έως το 2018, το έργο έφτασε στο 75%, κατασκευάστηκαν οι δώδεκα από τους δεκατρείς σταθμούς και όλη η γραμμή προς την Καλαμαριά. Οι μετροπόντικες έφυγαν από τη Θεσσαλονίκη, γιατί τελείωσαν οι σήραγγες, αυτές που δεν κατόρθωσε να κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση, με πολλά στελέχη της Νέας Δημοκρατίας στην προηγούμενη κυβέρνηση, ενώ ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΑΚΤΩΡ» τον Φεβρουάριο του 2019 έλεγε ότι το έργο προχωράει κανονικά και δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα.

Και έρχεται εκ του βήματος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης ο Πρωθυπουργός, δηλώνοντας άγνοια για το θέμα, υπερβαίνει κάθε θεσμική διαδικασία και κάθε ευρωπαϊκή κανονικότητα, παραβιάζει τις λειτουργίες όλων των θεσμικών οργάνων, δίνοντας εντολή πολιτικού τύπου στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, στη διευθύνουσα υπηρεσία, στην προϊσταμένη αρχή, στους επιβλέποντες μηχανικούς να δηλώσουν αυτά που ο ίδιος είπε, που δεν συνηγορεί, όμως, η επιστήμη ούτε ο αρχαιολογικός νόμος με αυτά. Δηλαδή, θα πει στους μηχανικούς ο Πρωθυπουργός τι να υπογράψουν και όχι τι λέει η τεχνική επιστήμη, κάτι το οποίο ήταν καταληγμένο τα προηγούμενα χρόνια με τους κανόνες της Ευρώπης και της επιστήμης.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Έρχεται, λοιπόν, μία Κυβέρνηση που δηλώνει ευρωπαϊκή και φιλελεύθερη να αποδομήσει πλήρως την ευρωπαϊκή κανονικότητα και την τεχνική επιστήμη, δίνοντας εκ του Βήματος αντιθεσμικά εντολή ο Πρωθυπουργός στις υπηρεσίες να υλοποιήσουν πράγματα κατά του δημοσίου συμφέροντος. Και μάλιστα, είναι τραγικό το ολίσθημα του Πρωθυπουργού, διότι έδωσε δικαιώματα στην ανάδοχο εταιρεία να διεκδικήσει αποζημιώσεις, να διεκδικήσει αυξήσεις τιμών μονάδος, να διεκδικήσει έκτακτες εργασίες εις βάρος των συμφερόντων του δημοσίου. Δεν έχει κάνει ποτέ πολιτικό πρόσωπο τέτοιο μεγάλο ολίσθημα! Και αποτελεί σοβαρότατο πολιτικό πρόβλημα για τη Θεσσαλονίκη.

Και ενώ στην Αθήνα το Μοναστηράκι έγινε με καθυστέρηση για να σωθούν τα αρχαία, στη Θεσσαλονίκη ερχόμαστε να κατακερματίσουμε την ιστορική της μνήμη, να σηκώσουμε τα αρχαία ενώ το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο έχει πει ότι μπορούν να μείνουν -και έμεινε αντίστοιχο τμήμα και στην Αγίας Σοφίας- για να γίνει τι; Το γινάτι κάποιων ιδεοληπτικών στελεχών της Νέας Δημοκρατίας, μιας πιθανής αντιδικίας πρώην και σημερινού δημάρχου και πάνω από όλα τα συμφέροντα του αναδόχου. Γιατί αυτά τα συμφέροντα εξυπηρετούνται με αυτή τη μεγάλη αλλαγή που κάνατε, κύριε Υπουργέ.

Τι θα κάνουμε, λοιπόν, από εδώ και μπρος; Νέες μελέτες, νέα αρχαιολογική έρευνα, νέες καθυστερήσεις, νέα δικαστήρια, νέα αναβολή του έργου, νέες αποζημιώσεις, νέες τιμές αμοιβών. Και τελικά τι αποδεικνύεται; Ότι για αυτή την Κυβέρνηση τα συμφέροντα είναι πάνω από τους θεσμούς, πάνω από την επιστήμη, πάνω από την κοινωνική λειτουργία και πάνω απ’ όλα, είναι πάνω από το δημόσιο συμφέρον. Δεν είναι μόνο η Κυβέρνηση «ράβε-ξήλωνε», διότι καταδίκασε τη Θεσσαλονίκη δέκα χρόνια στο ράβε-ξήλωνε, γιατί αυτά τα στελέχη είχαν γεμίσει τη Θεσσαλονίκη λαμαρίνες, αλλά έρχονται τώρα να αποδομήσουν ξανά το κέντρο της Θεσσαλονίκης, να δυναμιτίσουν τον εμπορευματικό κόσμο και να δημιουργήσουν κόστος εις βάρος του δημοσίου. Σας θυμίζω ότι 1,2 δισεκατομμύρια ήταν οι αιτιάσεις του αναδόχου την προηγούμενη περίοδο. Και θα έχουμε πάλι τουλάχιστον τρία χρόνια ταλαιπωρίας. Δεν ξέρουμε τι θα βρει η αρχαιολογική έρευνα. Σας βεβαιώ ότι με τα δικαστήρια δεν θα προχωρήσει αυτή η διαδικασία. Θα έχουμε απώλεια τμήματος της ιστορίας της πόλης.

Προσέξτε, οι τάχατες μακεδονομάχοι θέλουν να αποδομήσουν, να κατακερματίσουν τη βυζαντινή ιστορία της Θεσσαλονίκης που είναι ένα ζωντανό μνημείο μέσα στη Θεσσαλονίκη. Αυτή είναι η αγάπη τους για τη Μακεδονία, η οποία ήταν πρακτικά μια μικροκομματική, εικονική εικονομαχία, την οποία έκαναν.

Ταυτόχρονα, υπάρχει και μια σοβαρή προσβολή στα αυτοδιοικητικά όργανα. Είναι δυνατόν, κύριε Πρόεδρε -επειδή είστε κι εσείς αυτοδιοικητικός, δεν το λέω προσωπικά, καταλαβαίνετε, μεταφορικά αναφέρομαι σε εσάς- να προσβάλλονται τα αυτοδιοικητικά όργανα και να καλούνται εκ των υστέρων να γνωμοδοτήσουν για κάτι που εξήγγειλε ο Πρωθυπουργός ως δεδομένο από το Βήμα της Βουλής; Είναι δυνατόν να έρχεται μία σειρά πολιτικών στελεχών και να παίζουν ένα θέατρο, υπερασπίζοντας αυτό που τόσα χρόνια δεν υπήρχε στην πολιτική ατζέντα -γιατί τέσσερα χρόνια αυτό δεν υπήρχε- μόνο και μόνο για να μη διαψευστεί ένας Πρωθυπουργός, που, υπερβαίνοντας τις θεσμικές διαδικασίες εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος, εξήγγειλε αλλαγή ενός έργου, για το οποίο δηλώνει και άγνοια; Αυτό είναι το αποκορύφωμα: Δηλώνει και άγνοια.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Έχει αλλάξει το Προεδρείο.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, η μόνη λύση η οποία μπορεί να προχωρήσει στη Θεσσαλονίκη τεχνικά, κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά είναι και μετρό και αρχαία. Οποιαδήποτε άλλη επιλογή ξέρετε ότι θα δυναμιτίσει το μέλλον της Θεσσαλονίκης, θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην οικονομία της πόλης.

Σας λέω, λοιπόν, ξεκάθαρα και συναδελφικά, γιατί έχουμε βρεθεί και σε πολλά φόρα και έχουμε μιλήσει και οι δύο μαζί, το εξής: Θα είστε προσωπικά υπεύθυνος. Και πέρα από το ζήτημα μιας πολιτικής επιλογής, θα είστε υπεύθυνοι -ως Κυβέρνηση- για απώλεια δημοσίου συμφέροντος και πόρων και συνδεδεμένοi με νέες λαμαρίνες στο κέντρο της Θεσσαλονίκης. Θα έχετε συνδέσει τη δική σας πολιτική ιστορία με μια αντιθεσμική απόφαση εις βάρος όλων των κανόνων της επιστήμης, αλλά εις βάρος και όλων των κανόνων περί περιφρούρησης του δημοσίου συμφέροντος και της ιστορικής μνήμης της Θεσσαλονίκης, της πρωτεύουσας της Μακεδονίας.

Θα σας κυνηγάει αυτή η απόφαση, κύριε Υπουργέ. Και πρέπει να πάρετε τώρα την απόφαση να συνεχίσει το έργο και η Θεσσαλονίκη να έχει στο τέλος του 2020 δώδεκα σταθμούς σε λειτουργία του μετρό και το 2021 να έχει τη γραμμή της Καλαμαριάς. Αυτή είναι η λύση για τη Θεσσαλονίκη. Γι’ αυτό δουλέψαμε. Και αυτό αξίζει η πόλη μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Φάμελλε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού για ένα λεπτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Για ένα λεπτό μόνο έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Σιμόπουλος επί προσωπικού.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το προσωπικό συνίσταται στο ότι…

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Τον Κανονισμό τον ξέρετε, κύριε Πρόεδρε; Δεν υπάρχει προσωπικό.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Δεν θέλετε πρώτα να ακούσετε σε τι συνίσταται το προσωπικό;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Μη μου φωνάζετε, «Τον Κανονισμό τον ξέρετε;». Δεν ήμουν εδώ για να ακούσω τι είπε. Μου ζήτησε τον λόγο για ένα λεπτό. Ένα λεπτό θα το δώσουμε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Να πω για το προσωπικό.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Περιφρουρήστε τη διαδικασία, κύριε Πρόεδρε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, με φωτογράφισε. Στην Αίθουσα αυτή στέλεχος της προηγούμενης κυβέρνησης ήμουν μόνο εγώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Μα, σας φωτογράφισε…

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Δεν χρειάζεται. Με φωτογράφισε. Αυτό συνίσταται, λοιπόν, ως προσωπικό θέμα.

Έρχομαι επί της ουσίας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας φωτογράφισε. Δεν είναι, όμως, επί προσωπικού.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Γιατί του δίνετε τον λόγο, κύριε Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχετε δίκιο. Δεν το άκουσα. Ζητώ συγγνώμη. Νόμιζα ότι αναφέρθηκε το όνομά του.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Έρχομαι τώρα επί της ουσίας.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Τώρα παίρνει τον λόγο επί της ουσίας;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας παρακαλώ πολύ. Γνωριζόμαστε. Ξέρετε ότι το κάνω από καλοσύνη. Να μην αρχίσω να ψάχνω τον Κανονισμό.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ξέρετε, κύριε Φάμελλε, γιατί επί τρία χρόνια δεν υπήρχε ένταση;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σιμόπουλε, δεν αναφέρθηκε στο όνομά σας, απ’ ό,τι καταλαβαίνω.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Μα, με φωτογράφησε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Λέτε και εσείς ότι σας φωτογράφισε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Δεν έχετε δίκιο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Θα είχε τελειώσει, κύριε Πρόεδρε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Θα είχα τελειώσει ήδη.

Σας παρακαλώ.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχετε δίκιο. Δεν ήμουν, όμως, στο Προεδρείο και δεν άκουσα. Ζητώ συγνώμη. Ο ίδιος λέει ότι τον φωτογραφίσατε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ανέφερε τη λέξη «συμφέροντα». Με φωτογράφισε. Τι λέτε; Για συμφέροντα μίλησε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σιμόπουλε, δεν είπε, όμως, το όνομά σας.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Είναι αυτό προσωπική προσβολή;

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Σας παρακαλώ για δύο λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δύο λεπτά μαλώνουμε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Επί τρία χρόνια δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα, γιατί όλοι πιστεύαμε ότι υπήρχε λύση.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ζητήσω και εγώ τον λόγο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Θα ζητήσουμε κι εμείς μετά τον λόγο, γιατί θα μας φωτογραφίσει!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχετε δίκιο. Πρέπει να το ισοφαρίσουμε.

Κύριε Σιμόπουλε, θα πάρετε τον λόγο για ένα λεπτό, αλλά θα δώσω τον λόγο για ένα λεπτό και στον κ. Φάμελλο. Έγινε πάνω στην αλλαγή.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ένα λεπτό. Ας μιλήσει μετά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Δεν μπορεί να συζητάνε για το μετρό Θεσσαλονίκης οι άνθρωποι που το βρήκαν στον αυτόματο πιλότο! Όλα τα προβλήματα του έργου λύθηκαν όταν ανέλαβε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ!

Δεύτερον, αν δεν υπήρχε η διαδικασία -και φρόντισε να υπάρχει η κυβέρνηση του Αντώνη Σαμαρά- για προσφυγή στη διαιτησία, πάλι δεν θα προχωρούσε το έργο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σιμόπουλε, ολοκληρώστε, γιατί αυτό δεν είναι επί προσωπικού.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Τρίτον και κυριότερο: Δεν μπορούν να μας μιλούν για έτοιμο έργο οι άνθρωποι που έκαναν εγκαίνια συνεχώς σε μουσαμάδες. Είναι ντροπή! Κοροϊδεύουν τον ελληνικό λαό. Το έργο δεν θα ήταν έτοιμο ούτε το 2023.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σιμόπουλε, σας παρακαλώ πολύ. Κύριε Φάμελλε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό, γιατί θα ήμουν άδικος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι καταλάβαμε όλοι σε αυτή την Αίθουσα ποια είναι η αγωνία των στελεχών της Νέας Δημοκρατίας. Χωρίς να υπάρχει προσωπική προσβολή, χωρίς να έχει θιχτεί κανένας έχουν την αγωνία να υπερασπιστούν το έργο τους. Ξέρετε ο κ. Σιμόπουλος ήταν, αν δεν κάνω λάθος, Γενικός Γραμματέας μιας κυβέρνησης, στην οποία πράγματι έκανα κριτική. Και την επαναλαμβάνω, κύριε Πρόεδρε.

Η Νέα Δημοκρατία και η κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου έφυγαν νύχτα το 2015, χρεοκοπώντας την Ελλάδα, αφήνοντας τη Θεσσαλονίκη γεμάτη λαμαρίνες και έργο επισήμως σταματημένο τον Δεκέμβριο του 2014. Δεν ξέρω ποιο πολιτικό στέλεχος μπορεί να χαίρεται και να τολμάει να παίρνει και τον λόγο γιατί άφησε την πόλη του με σταματημένο το έργο γεμάτη λαμαρίνες. Διότι είναι δεδομένο ότι το έργο σταμάτησε τον Δεκέμβριο του 2014 ενώ μάλιστα δεν είχαν προκηρυχθεί ακόμα εκλογές.

Άρα αυτοί οι οποίοι μας έφεραν στη χρεοκοπία και έφεραν και το μετρό σε χρεοκοπία, το μόνο που μπορούν να κάνουν είναι να ακολουθήσουν τον δρόμο της αρετής και για το μετρό για να συνεχιστεί ένα έργο το οποίο έχει τώρα διαδρομή, γιατί αλλιώς θα συνδέσουν το όνομά τους με μια δεύτερη χρεοκοπία και αυτό η πόλη δεν θα το συγχωρέσει ποτέ.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

**ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ:** Δεν υπάρχει άλλο προσωπικό, κύριε Πρόεδρε!

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Μα, με ανέφερε πάλι!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Σιμόπουλε. Δεν έχετε το δικαίωμα, δεν έχετε τον λόγο βάσει Κανονισμού.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Σε λίγο καιρό θα κρύβονται τα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη!

**ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ:** Έχετε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο! Για όνομα του Θεού!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ!

Τον λόγο έχει ο κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης από το ΜέΡΑ 25 για επτά λεπτά.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι αυτό που έχει ενοχλήσει πάρα πολύ είναι και οι αναφορές για το μετρό Θεσσαλονίκης που πραγματικά είναι ένα έγκλημα που πάει να κάνει η Κυβέρνηση και ένα τρομερό κατόρθωμα, να καθυστερήσεις ένα έργο σταματώντας τη διατήρηση των αρχαιοτήτων. Τόσο καιρό ήταν ότι τα αρχαία καθυστερούσαν το μετρό. Τώρα θα βγάλουμε τα αρχαία και θα καθυστερήσουμε ακόμα περισσότερο το μετρό. Είναι πραγματικά ένα επίτευγμα!

Παρ’ όλα αυτά να ξέρετε ότι δεν θα βρείτε αρχαιολόγους να κάνουν την απόσπαση και αυτά τα αρχαία θα δυσκολευτείτε πάρα πολύ να τα βγάλετε. Αυτή την ιστορία της Θεσσαλονίκης θα δυσκολευτείτε πάρα πολύ να την ξεριζώσετε.

Τώρα μιλάμε για τον ΟΣΕ, είναι θεωρητικά ενσωμάτωση τριών οδηγιών. Όμως, πρακτικά είναι μια πολιτική επιλογή. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δίνει επιλογή στις κυβερνήσεις να διαλέξουν την οριζόντια ή την κάθετη μεθοδολογία. Διαλέγουμε την οριζόντια που σημαίνει όχι έλεγχος από τον κρατικό ΟΣΕ, όχι δυνατότητα του κρατικού ΟΣΕ να παρέχει έργο άρα μόνο στους ιδιώτες στην πράξη η λειτουργία του δικτύου και του επιβατικού έργου. Και κακώς δεν έγινε διαβούλευση, δεν είναι απλώς ενσωμάτωση οδηγιών. Υπάρχει πολιτική επιλογή. Κακώς δεν κλήθηκαν οι φορείς, κακώς δεν συζητήθηκε ευρύτερα στην κοινωνία.

Όμως όλες αυτές οι ιδιωτικοποιήσεις –γιατί και αυτό στην ουσία αυτό αποτελεί- στηρίζονται στο πετυχημένο παράδειγμα του ΟΤΕ. Οποτεδήποτε κάποιος στην Ελλάδα πάει να συζητήσει το θέμα των ιδιωτικοποιήσεων αναφέρονται οι τηλεπικοινωνίες και ο ΟΤΕ. Αλήθεια, σχεδόν δέκα χρόνια μετά την ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ τι έχει γίνει; Πού είναι αυτές οι επενδύσεις που είχε δεσμευτεί ο ΟΤΕ ότι θα κάνει; Δεν θα σας μιλήσω για τις απολύσεις, για την ενοίκιαση εργαζομένων, για τους ελάχιστους μισθούς, για το 200% αύξηση των εργατικών ατυχημάτων και ούτω καθεξής γιατί αυτά θα τα θεωρήσετε απλώς αριστερά επιχειρήματα.

Πάμε λίγο στο κομμάτι των οικονομικών στοιχείων. Τι κάνει ο ΟΤΕ, τι κάνει η «DEUTSCHE TELEΚOM»; Πουλάει τα χρυσαφικά. Είναι 190 εκατομμύρια από την πώληση στην Βόρεια Μακεδονία των θυγατρικών επιχειρήσεων του ΟΤΕ, 380 εκατομμύρια από την πώληση θυγατρικών του ΟΤΕ στη Σερβία, 717 εκατομμύρια από την πώληση των θυγατρικών του ΟΤΕ στη Βουλγαρία, 208 εκατομμύρια από την πώληση του δορυφόρου ΕΛΣΤΑΤ. Η «DEUTSCHE TELEΚOM» έβγαλε 1,5 δισεκατομμύριο απλά πουλώντας τα χρυσαφικά και πού είναι οι επενδύσεις; Αυτό είναι το επιτυχημένο παράδειγμα του ΟΤΕ.

Όσον αφορά τον χώρο των τηλεπικοινωνιών, είναι σαφές ότι υπάρχει πλέον ένα trust. Όποιος πάει να μεταβεί από μια εταιρεία σε άλλη θα δει ότι οι τιμές πλέον είναι παντού ίδιες. Πού είναι ο ανταγωνισμός ακριβώς;

Ας δούμε όμως και το κομμάτι των αεροδρομίων. Τα αεροδρόμια, ακόμα και την περίοδο της κρίσης, μας έδιναν στον προϋπολογισμό 200 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, 150 άμεσα στον προϋπολογισμό και άλλα 50 από την επιδότηση των άγονων γραμμών. Αυτά πουλήθηκαν για 1,2 δισεκατομμύρια, δηλαδή σαν προπληρωμή έξι χρόνων και μετά για πάντα δικά τους! Συγγνώμη αλλά αυτό ούτε σε ενεχυροδανειστήρια δεν συμβαίνει. Είναι μία κατάσταση που θυμίζει μαύρη αγορά!

Αυτές είναι οι πρότυπες επενδύσεις; Αναφέρθηκαν και άλλοι συνάδελφοι. Είναι οι πρότυπες ιδιωτικοποιήσεις και επενδύσεις το να πουλάμε οτιδήποτε αποτελεί πάγιο και βασικό μοχλό της ανάπτυξης, δηλαδή τα δίκτυα της πύλης εισόδου της χώρας σε δημόσιες εταιρείες άλλων χωρών; Ποιο δημόσιο έχει τις εταιρείες; Και αυτό είναι σημαντικό, γιατί τόσο καιρό μας λέγατε ότι εσείς είστε εναντίον στο να είναι το δημόσιο επιχειρηματίας. Τα άλλα δημόσια μπορούν να είναι επιχειρηματίες; Το δικό μας δεν πρέπει να είναι μόνο;

Να μην πούμε για το αεροδρόμιο ότι η εξαγορά έγινε με δάνειο από τις ελληνικές τράπεζες με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.

Τώρα όσον αφορά την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» υποσχέθηκε η δημόσια εταιρεία που την ανέλαβε, η ιταλική «TRENITALIA», ότι θα κάνει επενδύσεις 500 εκατομμυρίων ευρώ οι οποίες ακόμα αναζητούνται. Το περιώνυμο τρένο που θα ερχόταν να κάνει τη γρήγορη γραμμή ακόμα το περιμένουμε. Περιμένουμε. Όπως ξέρουμε, είναι εικοσιπενταετίας. Αντικαθιστά βέβαια τρένα που είναι ακόμα παλαιότερα αλλά με τρένο εικοσιπενταετίας.

Γι’ αυτά και άλλα πολλά ο ΟΗΕ και ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ συγκεκριμένα –σας το αναφέρω επειδή μιλήσατε πάρα πολύ ως Κυβέρνηση για τη σημασία της ομιλίας του Πρωθυπουργού στον ΟΗΕ για το κλίμα, λοιπόν, στο ίδιο φόρουμ, ένα χρόνο πριν, ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ επεσήμανε με την έκθεση 73396 ότι πρέπει να μπει ένα φρένο στις ιδιωτικοποιήσεις γιατί στρέφονται ενάντια στους φτωχούς και μειώνουν τα δικαιώματα των αδυνάτων. Και αυτό επειδή έχουν φύγει εκτός ελέγχου παγκοσμίως.

Όμως υπάρχει κι ένα άλλο κίνημα, το κίνημα των επανακρατικοποιήσεων. Οκτακόσιες τριάντα πέντε περιπτώσεις σε χίλιες εξακόσιες πόλεις και σαράντα πέντε χώρες σε όλον τον κόσμο και αυξάνεται αυτό το νούμερο, επανήλθαν σε δημόσιο έλεγχο. Και από αυτά και σε συγκοινωνίες, είκοσι ιδιωτικοποιήσεις σε συγκοινωνίες στη Γαλλία, επανήλθαν στον δημόσιο έλεγχο, στο Ηνωμένο Βασίλειο επτά, στην Αυστρία τρεις, Γερμανία δύο, Πορτογαλία, Καναδάς, Τσεχία, Ινδία και Τουρκία. Και αυτό είναι που θα κάνουμε κι εμείς με την πρώτη ευκαιρία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Κώτσος από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχα την πεποίθηση πως η κρατικοδίαιτη αντίληψη της ανάπτυξης οικονομίας ανήκει στην αριστερή πτέρυγα. Σήμερα ανακάλυψα ότι και άλλοι προσχωρούν σε αυτή τη λογική. Και την ώρα που ο ΣΥΡΙΖΑ έχει προσαρμοστεί πλέον στην πολιτική πραγματικότητα, κάποιοι επιχειρούν να κάνουν το άλμα στο παρελθόν και στο βάθος ανακαλύπτοντας τις κρατικοποιήσεις.

Και ξέρετε, όταν ήμασταν φοιτητές είχαμε την πολυτέλεια να λέμε αλίμονο στην πραγματικότητα εάν δεν συμφωνεί μαζί μας. Σήμερα, όμως, κοιτώντας την πραγματικότητα κατάματα, είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε το άλμα πιο γρήγορο από τη φθορά, όπως λέει και ο Ελύτης. Και αυτό επιχειρεί η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Όσον αφορά το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, περιλαμβάνει τέσσερα μέρη επί της ουσίας: Το πρώτο αφορά τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το δεύτερο σχετίζεται με την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας αναφορικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Το τρίτο έχει να κάνει με το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και το τέταρτο έχει να κάνει με τα παράβολα για την πιστοποίηση της ασφάλειας και τα πιστοποιητικά αυτής.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο στοχεύει στο να γίνουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες και διαλειτουργικές, να παρέχουν υψηλού επιπέδου ασφάλεια στους επιβάτες και να αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου. Εμπλεκόμενες υπηρεσίες εδώ είναι ο ΟΣΕ, η «ΕΡΓΟΣΕ», η «ΓΑΙΟΣΕ» και όλοι οι εμπλεκόμενοι γύρω από αυτή τη διαδικασία, όπως είναι οι εργολάβοι σιδηροδρομικών έργων, κατασκευαστές σιδηροδρομικού και τροχαίου υλικού.

Επιβάλλεται, κατά την άποψή μου, να αναβαθμιστεί η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, ώστε να επιτευχθεί η ανταγωνιστικότητα της ενωσιακής σιδηροδρομικής βιομηχανίας και να προωθηθούν οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε σχέση με τρίτες χώρες.

Η οδηγία για την ασφάλεια περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την έγκριση των πιστοποιητικών ασφαλείας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε και να μειωθεί το κόστος και η διάρκεια έγκρισης των πιστοποιητικών ασφαλείας και να ενισχυθεί η οικονομία κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Και εδώ ξανά εμπλεκόμενοι είναι και ο ΟΣΕ και η «ΕΡΓΟΣΕ», αλλά και οι κατασκευαστικές και μεταφορικές εταιρείες αποστολής, παραλήπτες, υπεύθυνοι πλήρωσες κένωσης, φορτωτές, εκφορτωτές κ.λπ..

Το τρίτο μέρος έχει ως στόχο την ασφαλή και ποιοτική υπηρεσία προς τους πολίτες-χρήστες του σιδηροδρόμου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Πρέπει να ληφθούν υπ’ όψιν η καταλληλότητα των οχημάτων, οι υποδομές και οι κανόνες περί του χρόνου εργασίας οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών. Γενικά, καταργούνται τα εναπομείναντα εθνικά μονοπώλια στον τομέα των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών εσωτερικού και εξαλείφονται οι υφιστάμενοι τεχνικοί και διοικητικοί περιορισμοί.

Ο αυξημένος ανταγωνισμός θα βελτιώσει την ποιότητα και την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα τους, ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα και η ελκυστικότητα στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς. Βελτιώνοντας το θεσμικό πλαίσιο και απλουστεύοντας τις διοικητικές διαδικασίες και τη μείωση της γραφειοκρατίας για την έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας θα μπορέσει το ρυθμιστικό πλαίσιο να ενισχύσει την επιχειρηματικότητα και την ανταγωνιστικότητα και αυτή με τη σειρά της να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Ο κρατικός προϋπολογισμός δεν θα επιβαρυνθεί από τις αλλαγές. Αντίθετα, θα επηρεάσει θετικά τα φορολογικά του έσοδα και θα μειώσει τις κοινωνικές δαπάνες διότι θα απελευθερωθεί η αγορά και θα εισέλθουν νέες επιχειρήσεις σε συναφείς κλάδους και θα αυξηθεί η απασχόληση στον τομέα αυτό.

Στην εθνική οικονομία θα υπάρχουν επιπτώσεις αν βελτιωθεί η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων και προωθηθούν οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και σε τρίτες χώρες. Επίσης, θα υπάρχουν θετικές επιπτώσεις στον κλάδο της κατασκευής και της σιδηροδρομικής βιομηχανίας. Οι πολίτες και χρήστες του σιδηροδρόμου θα απολαμβάνουν τώρα υπηρεσίες μεταφοράς υψηλής απόδοσης, καλές υποδομές και θα έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση των εισιτηρίων. Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων είναι μέσα στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης, καθώς το τρένο είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να σας καλέσω, κύριε Υπουργέ, να επιταχυνθούν οι διαδικασίες ηλεκτροκίνησης των σιδηροδρομικών γραμμών Παλαιοφαρσάλου – Καλαμπάκας, που αφορά τη Θεσσαλία, αλλά και Λάρισας - Βόλου που έχει να κάνει με τη διασύνδεση του λιμανιού του Βόλου με το κεντροβαρές σημείο της Λάρισας που είναι και η πρωτεύουσα της περιφέρειάς μας.

Με την κατασκευή των συγκεκριμένων έργων, που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών, θα δημιουργηθεί ένα πλήρως ηλεκτροκινούμενο δίκτυο, που θα περιλαμβάνει σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών καθώς και αυτόματης προστασίας συρμών ETCS και θα οδηγήσουν στην αύξηση του επιπέδου ασφάλειας και άνεσης των μετακινούμενων κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, στην αύξηση της ταχύτητας της κίνησης και στην ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων, κάνοντας το σιδηροδρομικό τμήμα εφάμιλλο των υπόλοιπων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων.

Η ολοκλήρωση του έργου της ηλεκτροκίνησης σε όλο το θεσσαλικό δίκτυο θα αλλάξει τα δεδομένα και θα δημιουργήσει νέες υπηρεσίες ωφέλιμες για τους πολίτες την τουριστική ανάπτυξη και την τοπική οικονομία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Βαρεμένος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Κύριοι Βουλευτές, είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι υπήρξε μια διαχρονική έχθρα των κυβερνήσεων που διαφέντεψαν αυτόν τον τόπο για δεκαετίες προς τον σιδηρόδρομο και δεν επρόκειτο απλώς για μια ιστορική ανορθογραφία, μια αβελτηρία που συνόδευε το νεοελληνικό κράτος. Επρόκειτο για ένα έγκλημα εκ προμελέτης και μια αναντιστοιχία προς ό,τι συνέβαινε στην Ευρώπη και περαιτέρω στον τομέα αυτόν.

Κορυφαίο γεγονός –αναφέρθηκε εδώ- είναι ότι δεν προβλέφθηκε στην κατασκευή της γέφυρας του Ρίου Αντιρρίου –όχι δεν κατασκευάστηκε, αλλά δεν προβλέφθηκε ούτε καν αν στο μέλλον ήθελαν κάποιοι να αναθεωρήσουν- η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στη γέφυρα Ρίου Αντιρρίου. Γίνεται αντιληπτό; Όχι δεν κατασκευάστηκε. Δεν προβλέφθηκε –άρα αποκλείστηκε- η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής!

Και ξέρετε ποια είναι η ειρωνεία; Ότι η γέφυρα αυτή ονομάζεται «Χαρίλαος Τρικούπης». Αυτός που πρωτοκατασκεύασε σιδηρόδρομο στην Ελλάδα, φέρει το όνομά του η γέφυρα. Έκτοτε το δίκτυο έμεινε ασυντήρητο -από την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη- και αποκλείστηκε η κατασκευή.

Και να πω και κάτι άλλο για τους κυρίους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και του ΚΙΝΑΛ; Επί διακυβέρνησης του κ. Σημίτη δόθηκαν 15 εκατομμύρια ευρώ για την ανακατασκευή της γραμμής στην Αιτωλοακαρνανία. Δόθηκαν λοιπόν τα 15 εκατομμύρια, όταν ολοκληρώθηκε η ανακατασκευή βρέθηκε κάποιο βαγόνι, έφεραν τον τότε Πρωθυπουργό, πήγε μια βόλτα από το Αγρίνιο στο Μεσολόγγι και έκτοτε εγκαταλείφθηκε η γραμμή.

Με επανειλημμένες ερωτήσεις μου, εδώ, στη Βουλή πήρα κάποτε μια απάντηση –δεν θυμάμαι από ποιον Υπουργό της Νέας Δημοκρατίας- ότι υπάρχουν και αποτυχημένες επενδύσεις! Έτσι αποκάλεσαν τα 15 εκατομμύρια που τα πέταξαν σε ένα βάραθρο για να κατασκευάσουν μια γραμμή που κατέληξε παλιοσίδερα!

Και στην επιμονή μου για την επαναλειτουργία της γραμμής, κάποιοι μου ψιθύρισαν «Μην αναμειγνύεσαι σε αυτό. Υπάρχουν συγκεκριμένοι…» -το ΚΤΕΛ μου είπαν επί παραδείγματι- «… που αντιδρούν στη λειτουργία της γραμμής». Και είπα εγώ «Αν υπάρχουν κάποιοι που έχουν αυτούς τους ενδοιασμούς, να έρθουν και να μετάσχουν σε ένα σχήμα συνεκμετάλλευσης της γραμμής». Τίποτα λοιπόν επ’ αυτού.

Όμως, επειδή εμφανίζονται εδώ μέσα κάποιοι με ανέξοδες ρητορείες και γενικολογίες, πρέπει να πούμε ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ μέσα σε δύσκολες συνθήκες προσπάθησε και έβαλε σε μια εφαρμογή ένα οραματικό σχέδιο που έχει στην καρδιά του τη λειτουργία του σιδηρόδρομου. Υπάρχει η ηλεκτροκίνητη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Επίσης, το τρένο πήγε στο Αίγιο. Δεν ξέρω αν τελικά η σημερινή Κυβέρνηση θα κάνει κάτι –αν άκουσε κάτι- για την υπογειοποίηση της γραμμής στην Πάτρα και το εκεί λιμάνι. Ειλικρινά δεν ξέρω αν έχει ακούσει κάτι ή αν έχει προβλέψει να κάνει κάτι επ’ αυτού.

Εκπονήθηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών με ορόσημο το 2037. Ο ΣΥΡΙΖΑ στο πρόγραμμά του είχε όχι απλώς υπό εκπόνηση, αλλά επρόκειτο να βάλει σε τροχιά τη σιδηροδρομική Εγνατία, σε συνεργασία με τα γειτονικά κράτη. Σας λέει κάτι αυτό; Λέει κάτι αυτό στους δήθεν μακεδονομάχους; Τι όραμα έχουν για τη Μακεδονία; Άκουσαν κάτι; Σήμερα δεν πιστεύω να τους εμποδίζουν οι περικεφαλαίες! Τις βγάλατε τις περικεφαλαίες. Δεν ξέρω πού τις αποθέσατε. Όμως, ποιο είναι το πραγματικό σας σχέδιο για τη Θεσσαλονίκη και τη Μακεδονία, εσάς των μακεδονομάχων και όσων παρίσταναν τους μακεδονομάχους στα συλλαλητήρια; Τι έχουν να πουν επ’ αυτού; Ποιο είναι το όραμά τους για την Ελλάδα, για τη βόρεια Ελλάδα, για τη Μακεδονία στα Βαλκάνια και περαιτέρω;

Ο Ζόραν Ζάεφ, παρακαλώ, δήλωσε –και δεν ξέρω αν τον άκουσαν οι δήθεν μακεδονομάχοι- ότι η Ελλάδα πρέπει να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στα Βαλκάνια. Τον άκουσε κανείς; Έχει θέση επ’ αυτού η σημερινή Κυβέρνηση και ποια είναι; Απλώς να μανουβράρει τις εσωκομματικές αντιδράσεις γύρω από την ανώμαλη προσγείωση στην πραγματικότητα τη σημερινή;

Θέλω να ελπίζω ότι η Κυβέρνηση φέρνοντας για ψήφιση ό,τι είχε δρομολογήσει ο ΣΥΡΙΖΑ πάνω σε αυτό το θέμα, θα το κάνει όχι ως μια τυπική κοινοβουλευτική υποχρέωση, αλλά θεωρώντας ότι αυτό θα αποτελέσει αφορμή όχι απλώς για αναστοχασμό, αλλά και για αναπροσαρμογή στο θέμα του ρόλου που μπορεί να παίξει ο σιδηρόδρομος στις σημερινές διεθνείς μεταφορές. Αν γίνει αυτό από την πλευρά της σημερινής Κυβέρνησης, θα μπορούσε να το εκλάβει κανείς και ως μία ιστορική «συγγνώμη» για το τι συνέβη στον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Θα μπορούσε να το εκλάβει κανείς ως ιστορική «συγγνώμη».

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

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

Θα ήθελα να ξεκινήσω την ομιλία μου με την τροπολογία που έχει καταθέσει το ΚΙΝΑΛ. Πρέπει να πούμε ότι δεν θα την κάνουμε αποδεκτή, όπως είχαμε πει και στην επιτροπή, για δύο λόγους βασικά, έναν τυπικό και θα σας πω, άμα θέλετε, και τον ουσιαστικό. Ο τυπικός λόγος έχει να κάνει με το ότι δεν δεχόμαστε τροπολογίες σε τέτοιου είδους νομοσχέδια. Αυτό είναι μία πρακτική που θα προσπαθήσουμε να ακολουθήσουμε ως Κυβέρνηση και είναι και μια πρακτική που γινόταν γενικότερα στο Κοινοβούλιο τις περισσότερες φορές.

Όπως γνωρίζετε, η παράταση για τις εκατόν είκοσι δόσεις έληξε χθες το βράδυ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχω από τον Υφυπουργό Οικονομικών, έχουν ενταχθεί -επικυρωμένες και ανεπικύρωτες αιτήσεις- περίπου επτακόσιες χιλιάδες συμπολίτες μας, οι οποίοι εκμεταλλεύτηκαν αυτή την ευκαιρία. Είχαμε δώσει κι εμείς ήδη μία παράταση μίας εβδομάδος. Νομίζω θα συμφωνήσετε μαζί μας ότι δεν μπορούμε να λειτουργούμε από παράταση σε παράταση. Ήταν σαφέστατη η δέσμευση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών ότι αυτή είναι η τελευταία παράταση που δίνεται. Εξάλλου, ένα σοβαρό κράτος, κατά την άποψή μας, δεν μπορεί να παρατείνει καταστάσεις, διότι αυτό δημιουργεί στην αγορά τεράστια προβλήματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Δεν κάνατε, όμως, μία προσπάθεια να μπείτε στο σύστημα για να δείτε πώς λειτουργούσε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Μη διακόπτετε, σας παρακαλώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ σας απάντησα. Από εκεί και πέρα, νομίζω ότι για λόγους εντυπωσιασμού καταλαβαίνω την πολιτική που κάνετε, αλλά νομίζω ότι και ο εντυπωσιασμός στην πολιτική έχει ένα όριο.

Ας πάμε στα του νομοσχεδίου. Νομίζω ότι είχαμε μια εξαιρετική ανταλλαγή απόψεων και σήμερα και στην επιτροπή, με την οποία διαφάνηκε –θα τολμούσα να πω- μια σύμπνοια ως προς το παρόν νομοσχέδιο. Νομίζω ότι από τα περισσότερα κόμματα μέσα στο Κοινοβούλιο έγινε κατανοητό ότι το Εθνικό μας Δίκαιο έχει ανάγκη την ενσωμάτωση αυτών των πολύ σημαντικών οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για ευρωπαϊκές οδηγίες οι οποίες, κατά την άποψή μας, θα συμβάλουν πολύ θετικά στην οικοδομή ενός ενιαίου σιδηροδρομικού δικτύου στην Ευρώπη.

Πολύ σωστά ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας είπε ότι αυτές οι οδηγίες –μάλιστα, κάναμε δεκτές και τις παρατηρήσεις της εισηγήτριας του ΣΥΡΙΖΑ- θα έπρεπε να είχαν ξεκινήσει για διαβούλευση και να είχαν ψηφιστεί εδώ και αρκετό καιρό, από πέρυσι τον Δεκέμβριο. Η αλήθεια είναι ότι στο Υπουργείο δεχθήκαμε επανειλημμένες και δικαιολογημένες αυτή τη φορά οχλήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διότι πραγματικά ήταν μία καθυστέρηση χωρίς καμμία δικαιολογία.

Σήμερα, λοιπόν, βάζουμε τέρμα σε αυτή την καθυστέρηση και λειτουργούμε με έναν τρόπο γρήγορο και κάνοντας σαφές ότι δεν πρέπει καμμία κυβέρνηση να καθυστερήσει την ενσωμάτωση των ευρωπαϊκών οδηγιών, αλλά πρέπει να τις κάνει μέρος του δικού της δικαίου.

Εδώ, όμως, θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ και σε μερικά ζητήματα που έχουν να κάνουν με διάφορες παρανοήσεις που, δυστυχώς, ακούμε μέσα στην Αίθουσα.

Ο ΟΣΕ, για να είμαστε ξεκάθαροι, είναι υπό κρατικό έλεγχο. Ο ΟΣΕ είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της υποδομής. Δίνει πρόσβαση στο δίκτυο και είναι αυτός ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», την οποία ειρήσθω εν παρόδω εσείς ιδιωτικοποιήσατε με 45 εκατομμύρια ευρώ, όταν ως Αντιπολίτευση κουνούσατε το δάχτυλο στην τότε κυβέρνηση και λέγατε ότι θα έπρεπε να έχει πουληθεί τουλάχιστον με 300 εκατομμύρια ευρώ, σήμερα είναι ο πάροχος. Είναι αυτός, δηλαδή, ο οποίος κάνει, για να το καταλάβουμε όλοι απλά, το μεταφορικό έργο.

Σήμερα, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είναι ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Με αυτή την οδηγία, λοιπόν και με την ενσωμάτωση των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό στο οποίο νομίζω ότι θα συμφωνήσουν οι περισσότεροι σε αυτή την Αίθουσα είναι ότι πρέπει αυτό το μονοπώλιο να «σπάσει». Αυτή είναι η λογική, λοιπόν, με αυτό το νομοσχέδιο και με την ευρύτερη πολιτική. Και συμφωνώ, διότι ο ΣΥΡΙΖΑ έχει κάνει μια τεράστια μετατόπιση από αυτά που έλεγε πριν χρόνια. Και ακούμε σήμερα και την εισηγήτρια και άλλους αξιόλογους Βουλευτές να μιλάνε για τον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο. Εσείς, όμως, μιλούσατε για κρατικό σιδηρόδρομο, μέχρι που ήρθατε στην εξουσία και είδατε, με λίγα λόγια, ότι αυτό είναι κάτι εντελώς αναχρονιστικό.

Με αυτό το νομοσχέδιο, λοιπόν, το ζήτημα είναι αν φέρουμε κι άλλους παρόχους κι άλλες εταιρείες να χρησιμοποιήσουν την υποδομή είτε αυτό είναι στο cargo είτε αυτό είναι στο passenger, έτσι ώστε να αυξηθεί και το μεταφορικό έργο και τα έσοδα στον ΟΣΕ.

Να απαντήσω σε διάφορα που ακούστηκαν όσον αφορά στις απεργιακές κινητοποιήσεις που γίνονται στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Κατ’ αρχάς η απεργιακή κινητοποίηση που ακυρώθηκε χθες, ήταν μια απεργιακή κινητοποίηση η οποία είχε σχέση με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» επί της ουσίας. Δηλαδή, είχε να κάνει με το γεγονός ότι στην ΕΕΣΣΤΥ, η οποία έχει κι αυτή πουληθεί στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», θα πρέπει να γίνουν κάποιες διαπραγματεύσεις για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Όπως γνωρίζετε, η απεργία αυτή βγήκε καταχρηστική από το δικαστήριο και εκ των πραγμάτων σήμερα –και νομίζω πως αυτό είναι προς όφελος του επιβατικού κοινού- δεν έχουμε απεργίες στον σιδηρόδρομο, δεν έχουμε απεργίες και στον προαστιακό που θα επηρέαζαν ειδικά τη διαδρομή Δουκίσσης Πλακεντίας - Αεροδρόμιο, άρα θα επηρέαζαν και το μετρό.

Να δούμε όμως πού βρισκόμαστε εμείς, γιατί βλέπουμε ότι έρχεται ο ΣΥΡΙΖΑ και κουνάει το δάχτυλο στην Κυβέρνηση για τις συλλογικές συμβάσεις. Είναι ντροπή, για ένα κόμμα που θέλει να λέει ότι ανήκει στην Αριστερά, για ένα κόμμα το οποίο θέλει να πείσει τον ελληνικό λαό ότι θέλει να προστατεύει τα δικαιώματα των εργαζομένων τεσσερισήμισι χρόνια να έχετε κάνει τον πιο απίστευτο πολιτικό εμπαιγμό σε αυτούς που υποτίθεται ότι υποστηρίζετε.

Εξηγούμαι. Ενέκρινε ο προηγούμενος Υπουργός Μεταφορών τη συλλογική σύμβαση εργασίας. Αλλά ξεχάσατε να μας πείτε ότι, ενώ κάποιες απ’ αυτές τις ανεβάσατε στην «ΕΡΓΑΝΗ», ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών υπεύθυνος για το ΓΛΚ, δεν τις είχε υπογράψει και δεν τις είχε εγκρίνει. Ποιον κοροϊδεύουμε, λοιπόν, σε αυτή την Αίθουσα; Αυτό έγινε. Κι έμεινε η αίσθηση στους εργαζομένους -κι εδώ είναι ο εμπαιγμός- ότι τελικά είχαν υπογραφεί οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και ότι η Νέα Δημοκρατία κωλυσιεργεί που δεν τις προχωράει. Το πολιτικό ψεύδος έχει κι ένα όριο.

Να σας πούμε τι κάνουμε εμείς τρεις μήνες τώρα. Εμείς είμαστε σε μια συνεχή διαπραγμάτευση. Βρισκόμαστε σε ένα πολύ καλό δρόμο. Χθες μάλιστα υπήρξε διευρυμένη κυβερνητική σύσκεψη γι’ αυτό το θέμα και προσπαθούμε να κλείσουμε τις δικές σας τρύπες και τις δικές σας προβληματικές πολιτικές που δεν τιμούν τον πολιτικό κόσμο ευρύτερα, όχι μόνο τον δικό σας κόσμο.

Επομένως αυτό το οποίο θέλουμε να κάνουμε και θα κάνουμε είναι να μπούμε πολύ σύντομα σε μια διαπραγμάτευση για να λήξει αυτό το ζήτημα. Νομίζω ότι βρισκόμαστε σε πολύ καλό δρόμο από εδώ και στο εξής, από το 2020 και μετά, θα δούμε με ορθολογικό τρόπο και χωρίς να εμπαίζουμε, χωρίς να κοροϊδεύουμε τους εργαζόμενους. Εδώ μιλάμε για τον όμιλο του ΟΑΣΑ, μιλάμε για επτά χιλιάδες οκτακοσίους εργαζόμενους και μιλάμε για μη μισθολογικές παροχές που αυτή τη στιγμή αγγίζουν τα 8,3 εκατομμύρια ευρώ για το τρέχον έτος.

Ακούστηκαν αρκετά από διάφορους Βουλευτές και συναδέλφους. Καταλαβαίνω ότι αυτό το νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα να αναφερθούμε και σε ευρύτερες έννοιες.

Ακούω πολλές φορές από στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ να κουνάνε το δάχτυλο προς όλον τον πολιτικό κόσμο και να λένε «τι κάνατε εσείς για τον σιδηρόδρομο;», «τι θα κάνετε για τη σιδηροδρομική Εγνατία;».

Αυτό που εγώ έχω να πω είναι ότι εσείς τεσσερισήμισι χρόνια δημιουργήσατε μια εικονική πραγματικότητα. Κάνατε συμφωνίες χωρίς κανένα αντίκρισμα.

Εξηγούμαι. Κανένας δεν είναι εναντίον της σιδηροδρομικής Εγνατίας. Αλλά θα μου επιτρέψετε να πω ότι αυτό το οποίο έχει σημασία είναι η σιδηροδρομική Εγνατία στο κομμάτι που έχει να κάνει με την ανατολική σύνδεση, δηλαδή με τη σύνδεση των λιμένων της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Αυτή είναι η λογική. Γιατί η λογική λέει ότι για να βοηθήσεις τη βιομηχανία των logistics, πρέπει να συνδέσεις τον σιδηρόδρομο με το λιμάνι.

Είναι δε εξόχως ενδιαφέρον που όλες οι πτέρυγες της Αντιπολίτευσης σήμερα, που το 2008 ήσασταν όλοι στους δρόμους όταν ήρθε η επένδυση της «COSCO», κουνάτε το δάχτυλο στη μόνη παράταξη που έφερε πραγματικά μια από τις μεγαλύτερες ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα.

Και μάλιστα ενώ συρθήκατε σε αυτήν την επιλογή, τι έκανε το Υπουργείο Πολιτισμού μερικές μέρες πριν τις ευρωεκλογές για να ξυπνήσει τα αριστερά αντανακλαστικά των ψηφοφόρων σας; Λέτε και οι ψηφοφόροι σας δεν είχαν καταλάβει ότι είχατε κάνει μια μεγάλη στροφή προς μια άλλη πολιτική. Δημιουργήσατε προσκόμματα με την ΕΣΑΛ και πήγατε να κηρύξετε όλον τον Πειραιά ως αρχαιολογικό χώρο. Τελικά πήγατε να παγώσετε μια επένδυση πάνω από 1 δισεκατομμύριο, που τόσο έχει ανάγκη ο τόπος.

Επομένως έχω την εντύπωση ότι όσοι παρακολουθούν τα θέματα αυτά με μια σοβαρότητα, καταλαβαίνουν ότι αυτά τα πισωγυρίσματα που κάνατε όλα αυτά τα χρόνια οδήγησαν στο απόλυτο τέλμα. Εικονική πραγματικότητα παντού. Αυτό έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ.

Μας κουνάτε το δάχτυλο για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Είχαμε την ευκαιρία σε μια επίκαιρη ερώτηση που έγινε από έναν καλό συνάδελφο που ανήκει στον χώρο μας να κάνουμε έναν πολύ εποικοδομητικό διάλογο. Και νομίζω ότι πραγματικά αυτή η αντιπαράθεση δεν βοηθάει γενικότερα το έργο. Λέμε πράγματα σε αυτή την Αίθουσα που –λυπάμαι που θα το πω- δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Η πραγματικότητα είναι ότι όντως –κι εγώ το έχω παραδεχτεί αυτό και στην επιτροπή και μπροστά στον κ. Σπίρτζη- σε έναν βαθμό το μετρό της Θεσσαλονίκης προχώρησε με πολύ γρήγορα βήματα. Αυτό όμως, όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Σιμόπουλος, έγινε διότι έληξε η διαιτησία. Εσείς δώσατε τα 200 τόσα εκατομμύρια στους εργολάβους, επί δικών σας κυβερνήσεων και το έργο όντως ξεκόλλησε.

Το έργο είχε κολλήσει με προσφυγή που είχαν κάνει στο ΣτΕ το 2013. Λέτε πράγματα και καμμιά φορά απορώ αν γνωρίζετε τις διαδικασίες. Όταν πάει κάποιος και προσφεύγει στο ΣτΕ, το έργο κολλάει. Δυστυχώς στη συνταγματική Αναθεώρηση δεν συζητήσαμε αυτά τα ζητήματα. Συζητούσαμε για την αμεσοδημοκρατική διαδικασία εκλογής Προέδρου της Δημοκρατίας. Δεν συζητούσαμε ποιες πρέπει να είναι οι αρμοδιότητες του ΣτΕ. Δεν συζητούσαμε τα βασικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπίσουμε. Επομένως δημιουργήθηκε ένας απίστευτος μύθος.

Πάμε στον σταθμό «Βενιζέλος». Όντως το έργο στον υπόλοιπο σιδηρόδρομο της Θεσσαλονίκης προχώρησε με κάποια επιτυχία, διότι απλούστατα ξεκόλλησε η διαδικασία. Δεν κάνατε κάτι φοβερό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Το φοβερό το κάνετε εσείς τώρα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας πω τι κάνουμε. Μην ανησυχείτε. Εσείς ξέρετε τι κάνετε; Μιλάτε με την κλασική επιχειρηματολογία η οποία είναι η αποθέωση του λαϊκισμού. Διότι λέτε πράγματα που δεν ισχύουν. Πρώτον, ο διευθύνων σύμβουλος που έφυγε πριν από λίγες εβδομάδες και τον είχατε διορίσει εσείς, είχε ο ίδιος γυρίσει κι είχε πει ότι με τη λύση στον σταθμό «Βενιζέλος» –έχω καταθέσει στα Πρακτικά τη δήλωσή του- θα ήταν έτοιμο το μετρό το 2025. Ο ίδιος το είχε πει αυτό, δεν το είχε πει κάποιο στέλεχος. Δεν το είπε ο κ. Ταχιάος, δεν το είπε ο κ. Κουρέτας. Δεν το είπε ο κ. Κεφαλογιάννης. Ο ίδιος ο εργολάβος είπε ότι για τον σταθμό «Βενιζέλος» δεν έχετε δώσει ούτε μια μελέτη. Κι εγώ στην επιτροπή σάς είπα κάτι που δεν γίνεται να μην καταθέσουμε. Έχουμε ξοδέψει για αρχαιολογικές ανασκαφές στη Θεσσαλονίκη πάνω από 135 εκατομμύρια ευρώ. Το Μουσείο της Ακρόπολης στοίχισε λιγότερο.

Οι πολιτικοί, λοιπόν, πρέπει να βρίσκουν λύσεις. Και η λύση που προκρίνουμε είναι κατάλληλη για έναν απλό λόγο. Διότι θα είναι πιο φτηνή. Διότι τεχνικά για τη λύση που προτείνατε εσείς δεν έχετε ούτε μια μελέτη και είναι τεχνικά ανέφικτη, με κίνδυνο το έργο αν μην τελειώσει και να έρθει η Ευρωπαϊκή Ένωση που χρηματοδοτεί αυτά τα έργα και να ζητήσει όλα τα χρήματα πίσω.

Επομένως ερχόμαστε εμείς με την πλάτη στον τοίχο να πούμε κάτι το οποίο έχει εγκρίνει το ΚΑΣ το 2014. Υπάρχει απόφαση του ΚΑΣ, η οποία λέει ότι η απόσπαση και η επανατοποθέτηση δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα στην ανάδειξη των αρχαιοτήτων, διότι ούτως ή άλλως απόσπαση έγινε και στον σταθμό «Αγία Σοφία», εσείς κάνατε την απόσπαση των αρχαιοτήτων στον σταθμό «Αγία Σοφία» και βάσει όλων των ειδικών τα αρχαία στον σταθμό «Αγία Σοφία» έχουν ακόμα μεγαλύτερη αρχαιολογική σημασία από αυτά του σταθμού «Βενιζέλος» και να θυμίσω ότι όλο το μετρό στην Αθήνα έγινε με αυτή τη διαδικασία.

Έρχεστε εσείς, λοιπόν, τώρα και μας κουνάτε το δάχτυλο. Δεν θέλω να μπω σε μία τέτοια αντιπαράθεση, αλλά πολύ σωστά σας είπαν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας ότι είναι η πρώτη φορά στη χώρα μας που είδαμε να εγκαινιάζεται μέτρο με μουσαμάδες και με βαγόνια τα οποία δεν υπάρχουν.

Υπάρχει και ένα όριο στην πολιτική -άμα θέλετε- εξαπάτηση των ψηφοφόρων. Υπάρχει ένα όριο! Και νομίζω ότι έχετε καταλάβει πολύ καλά ότι κάποτε τα ψέματα τελειώνουν, διότι με τη δική σας πολιτική επιλογή θα είχαμε ένα μέτρο κολοβό, θα είχαμε ένα μέτρο χωρίς τον κεντρικό σταθμό, που είναι ο σταθμός «Βενιζέλος», και όταν και αν δινόταν ο σταθμός «Βενιζέλος» στη λειτουργία θα σταματούσαν τρεις κεντρικοί σταθμοί να λειτουργούν από οκτώ μέχρι δεκαέξι μήνες.

Στο ΣτΕ, και κλείνω με αυτό για το μετρό Θεσσαλονίκης, δεν δικαιώθηκε η προσφυγή του κ. Μπουτάρη, για να ξέρουμε τι λέμε. Το ΚΑΣ δε αυτό που έκανε το 2014 ήταν να πει ότι η λύση της απόσπασης και της επανατοποθέτησης ήταν αρχαιολογικά σύννομη.

Επομένως νομίζω ότι πρέπει να πέσουν λίγο οι τόνοι για το μετρό Θεσσαλονίκης. Για να πούμε την αλήθεια, να πούμε ότι στον σταθμό «Βενιζέλος» δεν παρουσιάσατε μία μελέτη. Δεν έχει ξεκινήσει απολύτως...

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Υπάρχουν μελέτες. Σας το έχουμε πει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υπάρχουν μελέτες, μην εκτίθεστε. Δεν υπάρχουν μελέτες και θα το δούμε αυτό. Αν θέλετε να μου κάνετε μία ερώτηση, να σας φέρω τα πάντα για να δείτε ότι μελέτες ποτέ δεν παρουσιάστηκαν και δεν υπήρξαν.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Θα ήθελα την ανοχή σας λίγο, κύριε Πρόεδρε, διότι τέθηκαν πολλά πράγματα.

Θα κλείσω λέγοντας το εξής: Επειδή τα ζητήματα αυτά, ειδικά τα σιδηροδρομικά και τα οδικά έργα, καταλαβαίνω ότι είναι ζητήματα τα οποία πρέπει να ξεφύγουν από την πολιτική αντιπαράθεση για έναν και μόνο λόγο, έχω την εντύπωση ότι πρέπει να ακολουθήσουμε την πεπατημένη στην Ευρώπη.

Τι γίνεται στην Ευρώπη; Αγαπητοί συνάδελφοι, στην Ευρώπη δεν αποφασίζει κάθε φορά ο Υπουργός ή οι πολιτικοί για το ποιο έργο πρέπει να γίνει ή δεν πρέπει. Αυτοί που το αποφασίζουν, ειδικά από το 2015 και μετά, είναι οι μελέτες σκοπιμότητας και βιωσιμότητας.

Μιλάμε για σιδηροδρομικά έργα και ακούμε απίστευτα πράγματα. Ακούμε: «Γιατί απεντάξατε αυτό το έργο; Γιατί δεν θα γίνει η υπογειοποίηση στην Πάτρα ή θα γίνει;» Την υπογειοποίηση στην Πάτρα τη συζητάμε είκοσι χρόνια. Δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα, δεν υπάρχει μελέτη. Ξέρετε γιατί; Γιατί εκ των πραγμάτων είναι ένα έργο το οποίο όλοι καταλαβαίνουμε ότι δεν θα βρει χρηματοδότηση.

Ο κ. Βελόπουλος ήρθε εδώ μέσα και είπε απίστευτα πράγματα. Είπε: «Γιατί η Ευρώπη πρέπει να μας επιτρέπει;» Η Ευρώπη δεν μας επιτρέπει. Η Ευρώπη μας λέει κάτι πάρα πολύ απλό, για να το καταλάβουμε: «Μετά το 2015, εάν θέλεις να πάρεις χρήματα για να κάνεις ένα μεγάλο εθνικό έργο από την Ευρώπη, αυτοί είναι οι κανόνες».

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Η θέση σας ποια είναι;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μη με διακόπτετε. Τις θέσεις μας σας λέω. Ξέρετε, πρέπει κάποτε ο πολιτικός λόγος να έχει αρχή, μέση και τέλος. Ακούστε με, λοιπόν, και η Κοινοβουλευτική σας Εκπρόσωπος μπορεί να απαντήσει.

Η Ευρώπη, λοιπόν, έρχεται και λέει: «Εάν θέλει ένα κράτος να χρηματοδοτήσω ένα έργο, πρέπει να δω μία μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας», το λεγόμενο «feasibility plan». Εσείς το κάνατε αυτό το 2015. Εσείς το δεχτήκατε ως κυβέρνηση και καλά κάνατε. Και ξέρετε τι λέει αυτό; Λέει ότι για να χρηματοδοτήσει το έργο, πρέπει η μελέτη αυτή να μη γίνει από το Υπουργείο, να μη γίνει από την «ΕΡΓΟΣΕ», αλλά πρέπει να γίνει από έναν ανεξάρτητο φορέα για να δούμε ποιες είναι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ποια θα είναι η επίπτωση του έργου στο τοπικό ΑΕΠ. Αυτά, λοιπόν, ποτέ δεν τα κάναμε και πετάγαμε λεφτά, η αλήθεια είναι, σε έναν κάδο όλα αυτά τα χρόνια.

Σήμερα, λοιπόν, εάν θέλουμε να έχουμε οποιοδήποτε εθνικό έργο, πρέπει να έχουμε τη σφραγίδα των Jaspers, οι οποίοι είναι οι τεχνικοί σύμβουλοι της Ευρώπης. Επομένως δεν αρκεί να έχουμε την επιθυμία, δεν αρκεί να έχουμε ώριμες μελέτες, δεν αρκεί να μπορούμε να δημοπρατήσουμε. Αυτό που είναι απαραίτητο είναι να έχουμε χρηματοδότηση, γιατί ακούω να λέτε: «Ώριμη είναι η μελέτη. Γιατί δεν έχει προχωρήσει;».

Από τη στιγμή που δεν χρηματοδοτούνται αυτά τα έργα από το ΠΔΕ, δηλαδή μόνο από εθνικούς πόρους, και έρχεστε και ζητάτε να κάνετε ΣΔΙΤ ή έρχεστε και ζητάτε να πάρετε χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ευρώπη, πρέπει να ακολουθήσεις τους κανόνες. Έτσι λειτουργεί η Ευρώπη. Θα σας πάρει λίγο καιρό να το καταλάβετε. Και το 2015 σας πήρε λίγο καιρό. Το καταλαβαίνω αυτό. Επειδή εμείς είμαστε οι πραγματικοί ευρωπαϊστές, θα σας τα λέμε και θα σας τα εξηγούμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε.

Περνάμε στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους και ξεκινάμε από τον κ. Καραθανασόπουλο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Κύριε Καραθανασόπουλε, έχετε δώδεκα λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ επίσης και την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ για την παραχώρηση της θέσης της.

Εάν υπήρχε μία ερώτηση: «Πέστε μας ένα παράδειγμα το οποίο αναδεικνύει την τεράστια υπεροχή του σοσιαλισμού απέναντι στον καπιταλισμό», θα σας έλεγα ότι οι μεταφορές είναι από τα καλύτερα παραδείγματα της τεράστιας υπεροχής του σοσιαλισμού που γνωρίσαμε και που οικοδομήθηκε εκείνη την εποχή, όχι σήμερα, με τα σημερινά δεδομένα.

Και αυτό ακριβώς αναδεικνύει το παράδειγμα των μεταφορών: Την τεράστια σημασία την οποία έχει η κοινωνική ιδιοκτησία και ο κεντρικός επιστημονικός σχεδιασμός στα μέσα παραγωγής, γιατί στον σοσιαλισμό οι υποδομές των μεταφορών και οι μεταφορές σχεδιάστηκαν με βάση την ικανοποίηση των αναγκών του λαού και των αναγκών της παραγωγικής διαδικασίας, δηλαδή της αγροτικής παραγωγής και της μεταποίησης.

Έτσι, λοιπόν, είχαμε στον σοσιαλισμό τον συνδυασμό των μεταφορών, όλων των μορφών είτε ήταν χερσαίες με σταθερό δίκτυο ή οδικό είτε ήταν εναέριες είτε ήταν θαλάσσιες. Ο καπιταλισμός τον όρο διασυνδεδεμένα δίκτυα στην Ευρωπαϊκή Ένωση τον έβαλε το 2000. Πόσες πολλές δεκαετίες μετά τον σοσιαλισμό φανταστείτε.

Έτσι, λοιπόν, είχαμε συνδυασμό όλων αυτών των διαφορετικών μορφών μεταφορών. Δεν είχαμε μόνο συνδυασμό, είχαμε κάνει και συμπληρωματικότητα. Δηλαδή δεν έκαναν δίκτυα και υποδομές που λειτουργούσαν ανταγωνιστικά. Εδώ πέρα τα διαφορετικά δίκτυα και οι υποδομές είναι τεράστια σπατάλη πόρων. Γι’ αυτό υπάρχουν και οι καθυστερήσεις. Γιατί να γίνει ο σιδηρόδρομος, ενώ θα προηγηθούν οι οδικοί άξονες; Για να κερδίσουν οι κατασκευαστές, οι εισαγωγείς των οχημάτων, οι αυτοκινητοβιομηχανίες, τα πετρέλαια και όλα τα υπόλοιπα, όπως γίνεται στον καπιταλισμό.

Από αυτή την άποψη, δεν είναι τυχαίο ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, όταν συζητούσε για τους σιδηροδρόμους, στο πρώτο πακέτο απελευθέρωσης, έβαζε τότε στην έκθεσή της ότι πρέπει –λέει- να πλησιάσουμε, για τις εμπορευματικές μεταφορές, το μοντέλο που είχε ο σοσιαλισμός -το 1997 το έλεγε αυτό- που πάνω από το 90% των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, γινόταν μέσω του σιδηροδρόμου, όσον αφορά τις χερσαίες μεταφορές. Πού αλλού στον καπιταλισμό υπήρχε αυτό;

Έτσι, λοιπόν, για να μη μακρηγορώ για την τεράστια υπεροχή του σοσιαλισμού, αυτός ο κεντρικός σχεδιασμός και η κοινωνική ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής επιτρέπει τη συνδυαστική ικανοποίηση του συνόλου των αναγκών, κάτι που ο καπιταλισμός ποτέ δεν πρόκειται να το πετύχει γιατί έχει την αναρχία, τον ανταγωνισμό και την ανταγωνιστικότητα στο DNA του.

Τι σημαίνει, λοιπόν, συνδυαστική ικανοποίηση αναγκών; Πρώτον, φθηνές και ασφαλείς μεταφορές. Δεύτερον, κάλυψη των αναγκών και αντιμετώπιση του μεγάλου ζητήματος των περιφερειακών ανισοτήτων, αλλά και της απελευθέρωσης της ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων.

Κι όταν μιλάμε για περιφερειακές ανισότητες, μίλησε πριν ο ειδικός αγορητής του ΚΙΝΑΛ και είπε ότι δεν υπάρχει σιδηρόδρομος στην Ήπειρο. Τριάντα χρόνια ήταν κυβέρνηση. Δεν έκαναν τίποτα. Κάτι έκαναν. Να τους το αναγνωρίσουμε ότι κάτι έκαναν. Διόρισαν σταθμάρχη στο Μεσολόγγι! Αυτό το έκανε το ΠΑΣΟΚ! Διόρισε σταθμάρχη στο Μεσολόγγι!

Μιλάμε για πλήρη αντιμετώπιση αυτών των αναγκών. Προστασία του περιβάλλοντος, εξοικονόμηση πόρων, οικονομικών αλλά και ενεργειακών, και βεβαίως, προστασία της άμυνας και της ασφάλειας του κράτους. Βάλτε τα όλα αυτά μαζί και πείτε μου αν μπορεί ο καπιταλισμός να τα ικανοποιήσει. Τι κάνει ο καπιταλισμός; Με τι λογική σχεδιάζει; Γιατί υπάρχει ένας γενικός σχεδιασμός, πέρα από την αναρχία. Σχεδιάζει με βάση τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τα μονοπώλια και οι πολυεθνικές, το μεγάλο κεφάλαιο.

Έτσι, λοιπόν, ας δούμε τη μεγάλη εικόνα, όσον αφορά τις μεταφορές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τι χρηματοδοτεί και σχεδιάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά τις ανατροπές του σοσιαλισμού; Χρηματοδοτεί και σχεδιάζει το ενιαίο δίκτυο μεταφορών, για να ενοποιηθεί η ευρωπαϊκή αγορά. Αυτός είναι ο καημός! Η ενοποίηση, με υποδομές και δίκτυα, της ευρωπαϊκής αγοράς για να γίνεται η ευκολότερη μεταφορά εμπορευμάτων -είτε εισαγωγών είτε εξαγωγών- των πολυεθνικών της. Έτσι, λοιπόν, χρηματοδοτεί τις υποδομές και τα δίκτυα στη βάση, ακριβώς, των διευρωπαϊκών δικτύων συνδυασμένων μεταφορών. Όσα έργα και υποδομές δεν εντάσσονται σε αυτά τα δίκτυα, τότε παραπέμπονται στις καλένδες. Οι υποδομές και τα δίκτυα γίνονται με αυτόν τον στόχο. Γίνονται υποδομές με γνώμονα το κέρδος του κατασκευαστή που θα διαχειριστεί το έργο.

Κι εδώ τρανό παράδειγμα είναι η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου «Χαρίλαου Τρικούπη», για την οποία το 1997 που άρχισε να κατασκευάζεται το «ECONOMIST» είχε γράψει: «Είναι ένα έργο το οποίο συνδέει το πουθενά με το απόλυτο πουθενά». Και βγαίνουν τώρα εδώ πέρα ο ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑΣΟΚ και άλλοι και λένε «μα, δεν προβλέφθηκε σιδηροδρομική χάραξη και διασύνδεση». Τι λέτε; Γιατί δεν λέτε την αλήθεια; Γιατί είσαι απολογητές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση το απαγόρευσε!

Γιατί στην ερώτηση που είχε καταθέσει το ΚΚΕ τότε, πριν γίνει η γέφυρα, να υπάρχει και σιδηροδρομική σύνδεση, τι είχε απαντήσει η Κομισιόν; «Δεν μπορεί να υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση. Δεν θα το χρηματοδοτήσουμε γιατί δεν υπάρχει δίκτυο στην Ήπειρο. Ακόμα κι αν υπήρχε, όμως, δίκτυο στην Ήπειρο,…» –ακούστε το αυτό- «…το μεταφορικό έργο είναι πάρα πολύ μικρό».

Να, λοιπόν, ποιος εμπόδισε να γίνει η σιδηροδρομική σύνδεση! Το εμπόδισε η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση, που δεν έχει αλλάξει τώρα τη λογική της. Από αυτή την άποψη, λοιπόν, έχουμε αυτή τη γέφυρα, η οποία συνέδεε τότε το πουθενά με το τίποτε, που ολοκληρώθηκε το 2004, ενώ οι οδικοί άξονες που συνέδεαν τη γέφυρα ολοκληρώθηκαν το 2018. Φανταστείτε τι κέρδη είχε η πολυεθνική κοινοπραξία που κατασκεύασε τη γέφυρα. Να, λοιπόν, γιατί έγινε!

Το τρίτο στοιχείο είναι ότι έχουμε πανάκριβες υποδομές. Είναι πανάκριβες οι υποδομές και στη διάρκεια της κατασκευής. Πόσο είπε Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο ότι υπερέβη το έργο «Ολύμπια Οδός»; Ήταν δέκα φορές πάνω από το αρχικό της κόστος και με την περικοπή του έργου στο μισό και κάτι λιγότερο. Έχουμε πανάκριβα έργα που τα πληρώνει ο ελληνικός λαός με τη φορολογία του -γιατί και η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι πάλι χρήματα του ελληνικού λαού- και θα εξακολουθεί να τα πληρώνει πανάκριβα λόγω των ακριβών διοδίων.

Και τι δεν κάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση; Δεν χρηματοδοτεί άλλου είδους υποδομές. Υπάρχουν υποδομές και μεταφορικά δίκτυα στην Ελλάδα που βρίσκονται υπό κατάρρευση. Πάρτε τους αγροτικούς δρόμους, τους γεωργικούς δρόμους, το επαρχιακό οδικό δίκτυο, το δευτερεύον εθνικό δίκτυο. Μιλάμε για το οδικό δίκτυο. Δεν μιλάμε για το σιδηρόδρομο που φτάσαμε το 2020 πλέον να μιλάμε για ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που είναι μικρότερο από την εποχή του Τρικούπη. Φανταστείτε τι πρόοδο έχει κάνει ο καπιταλισμός στην Ελλάδα! Τεράστια!

Γιατί γίνεται αυτό; Γιατί, βεβαίως, υπάρχει η λογική ότι τα έργα αυτά δεν γίνονται γιατί συγκρούονται, αλέθονται στις συμπληγάδες της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που η κυβέρνηση χαίρεται να την υπηρετεί. Το ίδιο κάνει και ο ΣΥΡΙΖΑ. Μόνο που δεν έβαλε τα κλάματα η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ για το πόσο ευχάριστο είναι ότι ψηφίζουμε τώρα δύο οδηγίες, με τις οποίες θα γίνουν μεγαλειώδη πράγματα.

Έτσι, λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση-συμπληγάδες τι λέει; Πρώτον, λέει για κέρδος. Ποιος θα κερδίσει από τις υποδομές; Δεύτερον, λέει για μεταφορικό έργο. Υπάρχει το κατάλληλο μεταφορικό έργο για να γίνει ο δρόμος, για να γίνει ο σιδηρόδρομος; Τρίτον, κόστος-όφελος. Αν από αυτό που θα γίνει και το κόστος που έχει θα υπάρχει όφελος, δηλαδή κέρδη για τα μονοπώλια. Έτσι, λοιπόν, οι επαρχιακοί οδικοί άξονες, το δευτερεύον οδικό δίκτυο δεν έχουν κανένα τέτοιο πράγμα.

Και βεβαίως, το δεύτερο σημείο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η απελευθέρωση των μεταφορών και η κατάργηση των κρατικών μονοπωλίων, για να μπορέσουν ακριβώς οι ευρωπαϊκές πολυεθνικές να μπουν σε αυτόν τον τομέα.

Επιτρέψτε μου μια παρένθεση πάνω σε αυτό που έλεγα πριν γιατί τα απαγορεύει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Το είπε ο Υπουργός και θέλω να το αναφέρω κι εγώ. Ποια έργα –λέει- θα γίνονται στην Ελλάδα; Όχι αυτά που έχει ανάγκη ο ελληνικός λαός και η παραγωγή, αλλά θα γίνονται τα έργα τα οποία αποφασίζουν οι Jaspers, δηλαδή οι τεχνικοί σύμβουλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τι να πεις γι’ αυτή τη λογική! Και μάλιστα, θα την υπερασπιζόμαστε με νύχια και με δόντια αυτή τη λογική. Γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν πρόκειται να υπάρξει σιδηρόδρομος στην Ήπειρο, γι’ αυτό και το τρένο θα φτάσει στην Πάτρα και θα γίνει η μεγάλη καταστροφή και μία σειρά άλλα πράγματα. Δεν μιλάμε για το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Από την άλλη μεριά, -και ολοκληρώνω με αυτό- έχουμε την υποκρισία των άλλων δυνάμεων. Στις οδηγίες πανηγυρίζουν. Επιτέλους, -λένε-, κύριε Υπουργέ, τα φέρατε και κάνουν κριτική σε επιμέρους ζητήματα. Συζητάνε για το μετρό της Θεσσαλονίκης και δεν ντρέπονται, όταν έχει γίνει χειρότερο από το γεφύρι της Άρτας. Μιλάμε για το 2020, όχι τότε που χτίστηκε το γεφύρι της Άρτας. Και τσακώνονται για το ποιος βάζει εμπόδια.

Έτσι, λοιπόν, η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ τι είπε; Ευχές στην υγιή απελευθέρωση. Μιλάμε με όρους οικονομίας και τους μετατρέπουμε σε όρους ιατρικούς. Τι σημαίνει υγιής απελευθέρωση; Δηλαδή, υπάρχει και ανθυγιεινή απελευθέρωση; Η απελευθέρωση είναι οικονομικός ταξικός όρος που εξυπηρετεί τις ανάγκες του κεφαλαίου. Υπάρχει καλή και κακή απελευθέρωση; Υγιής –λέει- απελευθέρωση, η οποία τι θα κάνει; Θα κάνει πιο ανταγωνιστικές τις επιχειρήσεις. Άρα είσαστε με την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Και γιατί το κρύβετε; Η ανταγωνιστικότητα που τσακίζει μισθούς, μεροκάματα, εργατικά δικαιώματα, που κάνει τα έργα πανάκριβα, το μεταφορικό έργο ακόμα πιο πανάκριβο, για να μπορούν να κερδίσουν τα μονοπώλια.

Και τι είπε; Ιδιωτικοποιείτε –λέει- μόνο το μεταφορικό έργο κι όχι υποδομές. Και μάλιστα, έφερε το παράδειγμα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Και τι θέλουν οι αντίθετοι σε αυτή την οδηγία; Θέλουν να υπερασπιστούν το ιταλικό μονοπώλιο; Μα καλά, δεν έχουν λίγη πολιτική εντροπία; Αυτοί ιδιωτικοποίησαν την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην ιταλική για τριάκοντα αργύρια και τώρα τι έρχονται και λένε; Θυμίζει αυτό που λέει ο λαός μας: Κάποιος σκότωσε τον πατέρα του και μετά ζητάει την επιείκεια του δικαστηρίου γιατί ήταν ορφανός. Αυτό κάνει η πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ. Τσακίζει τις ανάγκες των εργαζόμενων και του λαού και τώρα ζητάει την επιείκεια.

Για το ΠΑΣΟΚ είπαμε. Να πω μια κουβέντα και για την αντιφατικότητα του ΜέΡΑ25. Για τους υδρογονάνθρακες κατηγόρησε ψευδώς το ΚΚΕ ότι είναι υπέρ του κρατικού μονοπωλίου στην εξόρυξη των υδρογονανθράκων. Το ΚΚΕ δεν έχει τέτοια θέση. Κι εδώ σήμερα το ΜέΡΑ25 υπερασπίζεται το κρατικό μονοπώλιο στις μεταφορές.

Εμείς είμαστε αντίθετοι και στο κρατικό μονοπώλιο. Βεβαίως, είμαστε περισσότερο αντίθετοι στην απελευθέρωση της αγοράς, που καταργεί τα κρατικά μονοπώλια και όποια δημόσια επιχείρηση μένει και δραστηριοποιείται σε συνθήκες απελευθέρωσης μετατρέπεται και αυτή με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, άρα με σκοπό το κέρδος.

Γιατί εναντιωνόμαστε στην απελευθέρωση, χωρίς να υπερασπιζόμαστε το κρατικό μονοπώλιο; Γιατί κάνει ακόμα πιο επώδυνους τους όρους της εργατικής τάξης και της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Γι’ αυτό εναντιωνόμαστε.

Μάλιστα, όλα τα κόμματα -και η Ελληνική Λύση- έκαναν κάτι υπολογισμούς: Πόσα χάσαμε από δω, πόσα κερδίσαμε από κει, πόσα μας πήραν από την άλλη μεριά, από τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, τους σιδηροδρόμους.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ολοκληρώνω με αυτή τη φράση.

Ποιο είναι το πρόβλημα; Το πρόβλημα είναι να μετατρέψουμε την πολιτική σε λογιστική. Γιατί το κάνουν αυτό; Για να συγκαλύψουν επί της ουσίας τη συμφωνία, ότι λίγα πήρατε, χάσαμε περισσότερα, το δούναι και λαβείν. Αυτό οδηγεί στη συγκάλυψη της επί της ουσίας συμφωνίας τους στις ασκούμενες πολιτικές και στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων του κεφαλαίου και των επιπτώσεων που έχουν.

Τι δεν γνωρίζουν όλοι αυτοί ή μάλλον κάποιοι; Δηλαδή, το γνωρίζουν, αλλά το αποκρύπτουν. Ότι το αστικό κράτος ανέκαθεν -όχι μόνο το ελληνικό, όλα τα αστικά κράτη- από την πρώτη μέρα της ίδρυσής του δημιουργούσε και έκανε το παν που εξυπηρετούσε το μεγάλο κεφάλαιο.

Άρα στα ζητήματα της οικονομίας αγοράζει πανάκριβα από τους επιχειρηματικούς ομίλους και πουλάει τζάμπα σε αυτούς, γιατί έτσι διασφαλίζει την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων. Γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο ο σοσιαλισμός θα τσακίσει και το αστικό κράτος που σαπίζει, αλλά και τα αστικά κρατικά μονοπώλια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Ξενογιαννακοπούλου από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, στην τοποθέτησή σας αναφερθήκατε στην κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με υποτιμητικό τρόπο, αναρωτώμενος, μάλιστα, ποια είναι η ευρωπαϊκή εμπειρία και ποια είναι η ευρωπαϊκή σχέση του ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα εδώ να υπενθυμίσω ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είναι αυτή η οποία έκανε τη διαπραγμάτευση όσον αφορά τη χώρα μας και κατόρθωσε μέσα από συγκεκριμένες πρωτοβουλίες και δράσεις, με τις θυσίες φυσικά και τον κόπο του ελληνικού λαού, να φτάσει στην ευτυχή κατάληξη πριν από ένα χρόνο να βγει η χώρα μας από τα μνημόνια και να ρυθμιστεί το χρέος.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είναι αυτή η οποία πέτυχε για εννέα συνεχόμενα τρίμηνα -αυτό συνεχίζεται και κατά την περίοδο της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, αλλά φυσικά δεν μπορεί να καρπωθεί από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας- την αναπτυξιακή πορεία και την ανάκαμψη της οικονομίας και των πραγματικών μεγεθών των οικονομικών.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα, επίσης, να επισημάνω ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ -και το είπε πολύ καθαρά και η εισηγήτριά μας, η κ. Πέρκα- είναι αυτή η οποία έθεσε ξανά τα μέσα σταθερής τροχιάς, τον σιδηρόδρομο, στο κέντρο μιας στρατηγικής για τις μεταφορές, λαμβάνοντας υπ’ όψιν και τις νέες προκλήσεις και ανάγκες της κλιματικής αλλαγής και μίας βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης.

Αυτό είναι δεδομένο, γιατί υπάρχουν συγκεκριμένα έργα. Αυτά δεν είναι απλώς σχεδιασμοί επί χάρτου, όπως υπαινιχθήκατε, αφού αυτή τη στιγμή υπάρχει η ηλεκτροκίνηση της γραμμής από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, η επέκταση στο Αίγιο, η δυνατότητα, μέσα από τη συνολική πολιτική της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, για μία μεγαλύτερη διείσδυση και διασύνδεση όσον αφορά τη βαλκανική και φυσικά, τα πολύ μεγάλα ωφελήματα που θα δώσει μία τέτοια ανάπτυξη στον ευρύτερο χώρο της βαλκανικής, αλλά και τη σημασία που θα δώσει για τη χώρα μας είτε αυτό αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές είτε αφορά τον τουρισμό και την επιβατική μεταφορά μέσω του σιδηροδρόμου.

Όμως, ποια είναι η διαφορά μας; Και εκεί, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι η τοποθέτησή σας ήταν σαφής. Η διαφορά μας είναι ότι εμείς δεν περιμένουμε απλώς τους ευρωπαϊκούς σχεδιασμούς και εκεί αναλόγως να έρθουμε να αναλάβουμε δράση ή να υλοποιήσουμε. Γιατί είναι σαφές -το είπε η εισηγήτριά μας, το είπαν οι ομιλητές- ότι είμαστε θετικοί, ότι υποστηρίζουμε το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου και θεωρούμε ότι είναι σε θετική κατεύθυνση η ενσωμάτωση αυτών των οδηγιών. Όμως, αυτό από μόνο του δεν αρκεί.

Αναφερθήκατε στους Jaspers και στην ανάγκη να υπάρχει χρηματοδότηση. Σωστά όλα αυτά. Κανείς δεν το αρνείται. Όμως, το κρίσιμο θέμα είναι ότι δεν μπορεί η χώρα μας -και δεν πρέπει και η δική σας Κυβέρνηση- να επαφίεται απλώς σ’ ένα ευρωπαϊκό περιβάλλον των αγορών και των συμβούλων και να μην έχει το δικό της σχεδιασμό. Και αυτός ο σχεδιασμός πρέπει να είναι ένας ευρύτερος σχεδιασμός βιώσιμης, αειφόρου ανάπτυξης, με δίκαιη κοινωνική διάσταση, ο οποίος θα αντιμετωπίζει και την κλιματική αλλαγή, τη μεγάλη πρόκληση που έχουμε μπροστά μας, λαμβάνοντας υπ’ όψιν τις δικές μας ανάγκες, τις ανάγκες τις κοινωνικές, τις περιφερειακές και γεωγραφικές ιδιαιτερότητες και φυσικά, την προοπτική της δικής μας χώρας μέσα σε αυτό το ευρύτερο πλαίσιο, που αυτή τη στιγμή διαμορφώνεται, διασυνδέσεων, δικτύων μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη, αλλά, φυσικά, και των δυνατοτήτων που ανοίγονται.

Εκεί δεν ακούσαμε, κύριε Υπουργέ, κάτι και αναμένουμε. Είσαστε νέος Υπουργός, είναι μία Κυβέρνηση τριών μηνών. Αντί, όμως, να κουνάτε το δάχτυλο στην Αντιπολίτευση για συγκεκριμένα έργα που στο κάτω-κάτω προχώρησε και υλοποίησε, περιμένουμε από σας να δούμε ποιος είναι ο δικός σας σχεδιασμός, ποιο είναι το δικό σας σχέδιο όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές και ποιες πρωτοβουλίες και δράσεις θα πάρετε όσον αφορά ειδικότερα τους σιδηροδρόμους, αξιοποιώντας, φυσικά, και το νέο πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινείται πλέον η εθνική νομοθεσία, μετά την ενσωμάτωση των οδηγιών, που θα γίνει σήμερα με το τέταρτο ευρωπαϊκό πακέτο.

Είναι αλήθεια ότι σε αυτό το πακέτο εμείς αναγνωρίζουμε τα θετικά. Εξάλλου, επί της δικής μας κυβέρνησης είχε ξεκινήσει και ένας διάλογος το προηγούμενο διάστημα και με το δημόσιο και με τον ιδιωτικό τομέα. Και είναι σημαντικό ότι στο πλαίσιο της απελευθέρωσης των αγορών, όλων των αγορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο -και είναι κάτι για το οποίο έχουν γίνει και μάχες σε ευρωπαϊκό επίπεδο- κατοχυρώνεται και η δημόσια υπηρεσία, η δυνατότητα για την οποία εμείς επιμένουμε -και χαίρομαι που και εσείς το αναγνωρίζετε- δηλαδή ο ρόλος του ΟΣΕ όσον αφορά τον διαχειριστή του δικτύου.

Βέβαια, παρ’ ότι αναγνωρίζουμε την προσπάθεια που κάνετε με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, εμείς θα επιθυμούσαμε να είναι πιο σαφής αυτή η αναφορά στο άρθρο 82 παράγραφος 4. Πάντως, αναφερθήκατε. Κρατάμε αυτό που λέτε. Δεν ξέρω αν έχετε περιθώρια περαιτέρω βελτίωσης.

Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντική η αναγνώριση της κοινωνικής διάστασης των σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσα από την κατοχύρωση της δυνατότητας να ληφθούν υπ’ όψιν τα θέματα δημοσίου συμφέροντος και, φυσικά, η ανάγκη να υπάρχουν κανόνες που γίνονται σεβαστοί. Και εκεί πέρα θεωρούμε και θετική την ενίσχυση της ρυθμιστικής αρχής.

Άρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε ένα πλαίσιο το οποίο είναι κατ’ αρχάς θετικό. Πού, όμως, αυτό το πλαίσιο μπορεί να αποδώσει και πώς πρέπει να αποδώσει;

Νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε σε αυτή την Αίθουσα -το θέμα είναι πώς αυτό θα γίνει πράξη και θα υλοποιηθεί- ότι χρειάζεται σήμερα να βάλουμε μία νέα δυναμική, να γυρίσουμε μία νέα σελίδα, ξεπερνώντας πολλές φορές και εμμονές και ιδεοληψίες του παρελθόντος, όσον αφορά αυτό που λέμε «βιώσιμη ανάπτυξη» και «παραγωγικό μοντέλο της χώρας μας». Αυτό δεν είναι κάτι θεωρητικό, δεν είναι κάτι το οποίο είναι εύκολα λόγια. Είναι θέμα επιβίωσης. Είναι θέμα επιβίωσης της οικονομίας, της παραγωγής μας, είναι θέμα επιβίωσης συνολικά για όλη την ανθρωπότητα.

Περιμένουμε, λοιπόν, από σας ως Κυβέρνηση -και νομίζω ότι αυτό είναι και το κρίσιμο που πρέπει να βγει από αυτή τη συζήτηση- ότι ξεκινώντας από μία ευρωπαϊκή πολιτική, θα δείτε πώς μπορεί να αποτυπωθεί η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων σε μία μακροπρόθεσμη στρατηγική, η ανάπτυξη των δικτύων αυτών, σε μία συνολική αντίληψη η οποία, πραγματικά, να υπηρετεί αυτόν τον σκοπό. Φυσικά, εδώ εντάσσεται και η διαλειτουργικότητα και οι συνδυασμένες μεταφορές. Ακούστηκαν αντίστοιχες τοποθετήσεις και από τους συναδέλφους των άλλων κομμάτων.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να σταθώ σε δύο θέματα που θεωρώ ότι είναι άμεσα συνδεδεμένα με τη συζήτησή μας. Το ένα τέθηκε ήδη κατά κόρον και από τους συναδέλφους, τον κ. Φάμελλο και τον κ. Βαρεμένο, σχετικά με το μετρό της Θεσσαλονίκης, στο οποίο και απαντήσατε.

Κατ’ αρχάς, δεν έχουν έτσι τα πράγματα. Υπάρχει μελέτη, που ο Πρόεδρος του μετρό, ο κ. Μυλόπουλος, την έχει παρουσιάσει. Ενδεχομένως στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής να γίνει μια πιο εκτεταμένη συζήτηση γύρω από αυτό το θέμα. Πάντως, υπάρχει μελέτη. Δεν είναι αλήθεια ότι δεν υπάρχει μελέτη.

Αυτό που δημιουργεί αυτή τη στιγμή την αντίδραση είναι η δική σας πολιτική ως κυβέρνηση και η τελείως αδόκιμη και αντιδεοντολογική παρέμβαση του Πρωθυπουργού από το βήμα της ΔΕΘ, όπου παρενέβη, ως μη όφειλε, σε θέματα που έπρεπε οι αρμόδιες αρχές να κρίνουν, δίνοντας και τη λύση, χωρίς να περιμένει μελέτες. Αλήθεια, ο Πρωθυπουργός σε ποια μελέτη βασίστηκε, προκειμένου να κάνει αυτή τη δήλωση; Ο ιδιώτης επενδυτής τα προηγούμενα χρόνια δεν είχε δημιουργήσει αντιρρήσεις γύρω από αυτό το θέμα, αλλά όταν υπήρξε η δήλωση του Πρωθυπουργού φυσικά και ο ιδιώτης δεν έχει κανένα λόγο παρά να συμφωνήσει.

Πολύ περισσότερο διχάζετε μία ολόκληρη πόλη και τίθεται κι ένα θέμα: Στον σταθμό αυτό αποκαλύφθηκε η ιστορική συνέχεια αυτής της πόλης, της Θεσσαλονίκης, κάτι που νομίζω ότι θα έπρεπε μάλλον να μας συγκινεί και να μας ενώνει και να έρθουμε εδώ ως Εθνική Αντιπροσωπεία να σκεφτούμε -όχι για να κάνουμε πολιτική αντιπαράθεση μεταξύ μας- ποιος είναι ο προσφορότερος τρόπος να το διασφαλίσουμε, να το αναδείξουμε. Ξέρετε ότι στο μετρό στο Μοναστηράκι υπήρξαν αντίστοιχα προβλήματα και βρέθηκαν λύσεις. Θα σας θυμίσω, επίσης, πως όταν ήταν να γίνει η χάραξη της Αττικής Οδού, υπήρχαν πάρα πολλά μεγάλα προβλήματα. Ευτυχώς, όμως, επικράτησε στο τέλος η λύση με τα τούνελ, που διαφύλαξε, σε μεγάλο βαθμό, την αντίστοιχη φυσική κληρονομιά του Υμηττού.

Άρα, κύριε Υπουργέ, χωρίς καμμία διάθεση αντιπαράθεσης, εμείς τι περιμένουμε από εσάς, που είσαστε και Μακεδόνας κιόλας; Περιμένουμε να έρθετε εδώ και να πείτε ότι πρέπει να βρούμε μία λύση, πρέπει να σεβαστούμε μία κληρονομιά. Έχουμε μοναδικό προνόμιο. Είμαστε από τις λίγες χώρες -ίσως να είναι και η Ιταλία- που μπορεί να αποδείξει μέσα από την πολιτισμική και αρχαιολογική της κληρονομιά μία ιστορική συνέχεια και έναν πολιτισμό. Και αυτό πρέπει να το κάνουμε πραγματικά πλεονέκτημα μέσα στη λογική της βιώσιμης ανάπτυξης, που δεν είναι μόνο το περιβάλλον. «Βιώσιμη ανάπτυξη» είναι και η κληρονομιά μας, είναι και ο πολιτισμός μας, είναι και η παιδεία μας, η ποιότητα ζωής μας. Και όλα αυτά, τελικά, έχουν και μία θετική αντανάκλαση στην οικονομία.

Όσον αφορά στο επιχείρημα της καθυστέρησης για το ζήτημα του μετρό, θέλω να πω το εξής: Είναι προς τιμήν σας που παραδεχτήκατε ότι την περίοδο της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ υπήρχε πρόοδος. Εμείς, λοιπόν, θα περιμέναμε τώρα να μην προχωρήσετε μία διαδικασία, η οποία και διχάζει και πλήττει την πολιτισμική μας κληρονομιά και -όπως είπε χαρακτηριστικά και ο συνάδελφος, ο κ. Αρσένης- τελικά θα δημιουργήσει τεράστιες καθυστερήσεις, με νέες προσφυγές και με νέα προβλήματα.

Καταλήγοντας, εμείς είμαστε θετικοί για τις σημερινές οδηγίες και για την ενσωμάτωσή τους. Πιστεύουμε, όμως, ότι το κρίσιμο ζήτημα από δω και πέρα είναι το εξής: Ποιο θα είναι το σχέδιό σας την επόμενη μέρα; Πώς θα αξιοποιήσετε αυτό το πλαίσιο, με όλες τις πτυχές του, όσον αφορά και το δημόσιο συμφέρον, και τον ρόλο του ΟΣΕ σε σχέση με την διαχείριση του δικτύου και φυσικά μέσα σε έναν συνολικό σχεδιασμό, στη βιώσιμη ανάπτυξη, μέσα από βιώσιμες μεταφορές, συνδυασμένες, και την αντίστοιχη διασύνδεση στη Βαλκανική;

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε την κ. Ξενογιαννακοπούλου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, πενήντα τέσσερις Ολλανδοί μαθητές και μαθήτριες και πέντε συνοδοί τους από το Stanislas College.

Τούς καλωσορίζουμε.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Κατρίνης από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω την τοποθέτησή μου με δύο αποστροφές που ακούστηκαν εδώ στην Αίθουσα.

Επειδή κάποιος συνάδελφος μίλησε για κυβερνήσεις που έφυγαν νύχτα, θα ήθελα να του υπενθυμίσω ότι αν ακριβολογεί με αυτή την τοποθέτηση, νύχτα φεύγουν οι κυβερνήσεις οι οποίες προκηρύσσουν εκλογές στη μία μετά τα μεσάνυχτα, μετά από μία εκλογική συντριβή, όπως έγινε πριν από τρεισήμισι μήνες, μετά τις ευρωεκλογές του Μαΐου του 2019. Ίσως, λοιπόν, τον αφορά περισσότερο ως Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ αυτή η αποστροφή, παρά την προηγούμενη κυβέρνηση την οποία ήθελε να χαρακτηρίσει.

Επίσης, επειδή ο Υπουργός, όπως και στην Επιτροπή και σήμερα στην Ολομέλεια αναφέρθηκε στο 2008 και στην υπόθεση της «COSCO», καλό είναι που θυμάται και να ανακαλεί στη μνήμη του αυτή την περίοδο, όσον αφορά τη στάση της κυβέρνησης τότε του κ. Καραμανλή για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και την επένδυση της «COSCO» στη χώρα μας. Θα ήθελα να του θυμίσω ότι αυτή η περίοδος κυρίως χαρακτηρίζεται από μια οικονομία, η οποία το 2009 «έτρεχε» με αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης, έχοντας υπέρογκο εξωτερικό δανεισμό, το οποίο ήταν πρωτοφανές παγκοσμίως στα οικονομικά χρονικά, μια οικονομία που είχε δίδυμα ελλείμματα, που με πρωτογενές έλλειμα 15,6% οδήγησε την Ελλάδα στα βράχια και στην αναγκαιότητα των προγραμμάτων στήριξης.

Μιας και ο Υπουργός επέλεξε να ξεκινήσει την τοποθέτησή του, απαντώντας στην τροπολογία του Κινήματος Αλλαγής, θα ήθελα να πω ότι νομίζουμε και θεωρούμε πως είναι μία τροπολογία η οποία απηχεί την πραγματικότητα, τα ουσιαστικά προβλήματα και τις ανάγκες των φορολογουμένων, γιατί η ρύθμιση για τις εκατόν είκοσι δόσεις δεν απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Δεν ήταν δική μας επισήμανση ότι ήταν προβληματική. Ο Συνήγορος του Πολίτη έκανε έκθεση πριν από δεκαπέντε μέρες και έλεγε ότι δημιουργούνται πάρα πολλά προβλήματα,και για τη ρύθμιση στα ταμεία και για τη ρύθμιση στην εφορία και ζητούσε τότε αγωνιωδώς να υπάρχει παράταση σε αυτή τη ρύθμιση. Δόθηκε μια ολιγοήμερη παράταση. Εμείς θεωρούμε ότι θα πρέπει να δοθεί περαιτέρω, ώστε να μπορέσουν περισσότεροι συμπολίτες μας να τύχουν αυτής της δυνατότητας και να γλιτώσουν τις κατασχέσεις, όπως ακούμε, τις οποίες θα υποστούν αν και εφόσον δεν έχουν μπει στη ρύθμιση και χρωστάνε.

Βεβαίως, η Κυβέρνηση εμφανίζεται άτεγκτη σε αυτό το θέμα. Δεν ξέρω αν είχε την ίδια σκληρή στάση και στη συζήτηση με τους θεσμούς. Μαθαίνουμε από πληροφορίες ότι υπήρχε μεγάλη απόκλιση όσον αφορά την εκτίμηση του δημοσιονομικού κενού. Κάποιοι μιλούν για 1 δισεκατομμύριο, κάποιοι μιλούν για 1,5 δισεκατομμύριο. Η Κυβέρνηση, βεβαίως, εμφανίζεται καθησυχαστική και αυτό αποτυπώνεται και στο προσχέδιο του προϋπολογισμού: αύξηση αντικειμενικών αξιών και περαιτέρω έσοδα, πάνω από 150 εκατομμύρια ευρώ, από αυτή την επιβάρυνση. Και βεβαίως, παρά τις διαβεβαιώσεις κυβερνητικών παραγόντων ότι θα υπάρχει κι άλλη μείωση του ΕΝΦΙΑ όταν νομοτελειακά θα αυξηθούν οι αντικειμενικές αξίες, δεν λένε τίποτα για τους δέκα φόρους οι οποίοι θα συμπαρασύρουν τις αυξήσεις στις αντικειμενικές αξίες, όπως είναι οι φόροι μεταβίβασης κληρονομιάς, γονικής παροχής, δωρεάς, ανταλλαγής, συνένωσης, διανομής ακινήτων και πολλοί άλλοι φόροι, που θέλω αρκετό χρόνο μόνο και μόνο για να τους αναφέρω. Δεν λένε, λοιπόν, κάτι γι’ αυτό και δεν λένε κάτι και για τη θρυλούμενη άρνηση των θεσμών να επιτραπεί περαιτέρω μείωση του ΕΝΦΙΑ, όταν και εφόσον -επαναλαμβάνω- νομοτελειακά αυξηθούν οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων. Και αυτό, βεβαίως, με πολύ νωπή την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για δώδεκα περιοχές, που είναι υψηλής αξίας, που θεωρεί άκυρη την εκτίμηση και ζητάει αναθεώρηση, αναπροσαρμογή. Δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός, πέρα από κάποιες συσκέψεις που έγιναν μόλις προχθές, προφανώς λόγω του ότι ήταν εις γνώσιν του Υπουργού η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας, επίσης με απόφασή του που αφορά τον ασφαλιστικό νόμο Κατρούγκαλου, τον οποίο η προηγούμενη κυβέρνηση ήθελε να τον παρουσιάσει ως τομή στο ασφαλιστικό σύστημα της χώρας, κρίνει αντισυνταγματικές τις περικοπές στις επικουρικές συντάξεις, αντισυνταγματικές τις υψηλές εισφορές στους ελεύθερους επαγγελματίες.

Θυμάστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη χλεύη τής τότε κυβέρνησης για το «κίνημα της γραβάτας», που έβγαιναν οι νέοι επαγγελματίες διαμαρτυρόμενοι για τις εξοντωτικές εισφορές, τις οποίες το Συμβούλιο της Επικρατείας σήμερα κρίνει αντισυνταγματικές. Και, βεβαίως, αντισυνταγματικός ήταν και ο υπολογισμός των χαμηλών ποσοστών αναπλήρωσης, ιδιαίτερα για ασφαλισμένους με πάρα πολλά έτη ασφάλισης, με ένα κόστος το οποίο δεν μπορεί να υπολογιστεί. Κάποιοι μιλούν για 4 δισεκατομμύρια, πιθανόν, ετησίως, το οποίο, βεβαίως, δεν αποτυπώνεται στο προσχέδιο του προϋπολογισμού, ένα προσχέδιο το οποίο πολύ απλά υλοποιεί τις δεσμεύσεις και τους στόχους της προηγούμενης κυβέρνησης, με ένα υπέρογκο πρωτογενές πλεόνασμα 3,5% -κοντά στα 7 δισεκατομμύρια ευρώ- με καμμία αναφορά σε πρόθεση της Κυβέρνησης να αλλάξει το καθεστώς λειτουργίας τού υπερταμείου, στο οποίο έχει εκχωρηθεί η δημόσια περιουσία για ενενήντα εννέα χρόνια, ένα προσχέδιο προϋπολογισμού που βασίζεται στην εικασία ότι θα έχουμε ανάπτυξη 2,8% το 2020, εκτίμηση την οποία όχι το Κίνημα Αλλαγής, αλλά το Ελληνικό Δημοσιονομικό Συμβούλιο εκτιμά ως υπεραισιόδοξη. Και, βεβαίως, αυτή είναι μία εκτίμηση η οποία βασίζεται στην αύξηση των επενδύσεων και της ιδιωτικής κατανάλωσης.

Αύξηση, λοιπόν, της ιδιωτικής κατανάλωσης με ποιο τραπεζικό σύστημα να λειτουργεί κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την ίδια στιγμή που το σχέδιο «ΗΡΑΚΛΗΣ» για την ρύθμιση των κόκκινων δανείων φαίνεται να ναυαγεί; Δεν υπάρχει καμμία αναμόρφωση του πτωχευτικού δικτύου, δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός για τους δανειολήπτες και για να δοθεί στο τραπεζικό σύστημα η δυνατότητα να χρηματοδοτήσει εκ νέου την ελληνική οικονομία, για να υπάρξει -και εμείς το θέλουμε αυτό- όντως αύξηση της ανάπτυξης, αλλά και προσέλκυση επενδύσεων και αυτό να κατανεμηθεί σε όσο δικαιότερα μεγαλύτερο τμήμα των συμπολιτών μας.

Βεβαίως, συμφωνούμε όλοι εδώ σε αυτή την αίθουσα ότι προϋπόθεση ανάπτυξης είναι η βελτίωση των μεταφορών και των υποδομών και γι’ αυτό συμφωνούμε με τις τρεις οδηγίες που συζητάμε σήμερα. Νομίζω ότι αναφέρθηκε πολύ αναλυτικά και με λεπτομέρεια ο εισηγητής μας πάνω στις προτάσεις και τις θέσεις του Κινήματος Αλλαγής, πάνω στον κρίσιμο τομέα των μεταφορών, ζητώντας επέκταση του δικτύου υψηλών ταχυτήτων τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και των συνδυασμένων μεταφορών μέσω σύνδεσης με άλλες μεταφορικές υποδομές, έτσι ώστε να έχουμε ολοκληρωμένα διευρωπαϊκά δίκτυα, με στόχο η Ελλάδα να γίνει, επιτέλους, εμπορικός μεταφορικός κόμβος της Ευρώπης με τις ασιατικές χώρες.

Βεβαίως, υπάρχουν και κάποια ερωτήματα, τα οποία επαναφέρω. Τα είπε και ο συνάδελφός, ο Χρήστος Γκόκας. Τι γίνεται με την ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου, που είναι ο πλέον φιλικός τρόπος προς το περιβάλλον; Υπάρχει κάποιος σχεδιασμός; Έχουν διασφαλιστεί τα απαραίτητα κονδύλια; Και βεβαίως, σε ποιο σημείο βρίσκεται η ολοκλήρωση του δικτύου μέχρι την Πάτρα;

Και το λέω αυτό, Κύριε Υπουργέ, γιατί πρόσφατα ο νεοδιορισθείς Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ αναφέρθηκε -μάλλον με την ιδιότητά του ως Περιφερειακού Συμβούλου Δυτικής Ελλάδος- στο στρατηγικό σχέδιο που λέει ότι έχει για την επέκταση του δικτύου στο δρόμο από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο, χωρίς βεβαίως να μας πει αν υπάρχει master plan, αν υπάρχει εγκεκριμένο κονδύλι γι’ αυτόν τον σκοπό και βεβαίως, αν υπάρχει και μελέτη σκοπιμότητας.

Και αυτό το λέει ο κ. Σπηλιόπουλος την ίδια στιγμή που η Κυβέρνηση και το Υπουργείο σας -δεν είναι εδώ ο κ. Καραμανλής να απαντήσει- δεν έχει ακόμα ξεκαθαρίσει ποια είναι η τελική του πρόταση σε σχέση με τον οδικό άξονα Πάτρα - Πύργος. Υπήρχαν οι αρχικές διαρροές ότι θα πάτε με πρόταση να επανασχεδιαστεί το έργο ως μια εργολαβία. Ξέραμε πρόσφατα ότι υπήρχε συζήτηση σε υψηλό επίπεδο με αξιωματικούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Δεν ξέρω αν υποβάλατε τελικά αυτή την πρόταση ούτε γνωρίζω ποια ήταν η απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε αυτόν τον σχεδιασμό. Όμως, οφείλετε κάποια στιγμή να αποσαφηνίσετε στους πολίτες και της Ηλείας και της Αχαΐας, εδώ μέσα στην Εθνική Αντιπροσωπεία, ποια είναι η τελική σας πρόταση και ο σχεδιασμός σας γι’ αυτόν τον οδικό άξονα που είναι το σύγχρονο γεφύρι της Άρτας και για το οποίο, κύριε Υπουργέ -δεν ξέρω αν το γνωρίζετε- ήδη όλα τα δημοτικά συμβούλια του Νομού Ηλείας έχουν πάρει ομόφωνες αποφάσεις που ζητούν την επίσπευση της ολοκλήρωσης αυτού του έργου, το οποίο με συντριπτικές ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης, με μεγάλες καθυστερήσεις, αδικαιολόγητες, δήθεν στο όνομα των μικρών εργολάβων για να πάνε στον γνωστό εργολάβο, ο οποίος στη συνέχεια κηρύχθηκε έκπτωτος, έφτασε σήμερα να πελαγοδρομεί και ουσιαστικά να απειλείται και η δυνατότητα ολοκλήρωσης του.

Βεβαίως, ο Υπουργός ορθά αναφέρθηκε -το είπε και ο εισηγητής μας- στην αλλοπρόσαλλη τακτική του ΣΥΡΙΖΑ σε σχέση με το κομμάτι των σιδηροδρόμων. Είναι χαρακτηριστική, εμβληματική θα έλεγα η περίπτωση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όταν υπήρχαν καταγγελίες για το χαμηλό τίμημα της ιδιωτικοποίησης και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» πωλήθηκε αντί 45 εκατομμυρίων ευρώ, όταν τα 300 εκατομμύρια που ήταν η προηγούμενη πρόταση, τότε στα αυτιά των στελεχών και των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ φάνταζαν ως ξεπούλημα και εκποίηση. Γι’ αυτό ακόμα δεν έχουμε πάρει κάποια πειστική απάντηση ούτε έχει γίνει μια ειλικρινής αυτοκριτική.

Η συζήτηση μας, βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και ολοκληρώνω με αυτό την τοποθέτησή μου- δεν διεξάγεται σε ουδέτερο κλίμα και περιβάλλον. Όλοι παρακολουθούμε -όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά νομίζω και η παγκόσμια κοινότητα- με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αυτά που συμβαίνουν στην ευρύτερη περιοχή, τις πρωτοβουλίες, τις απειλές, τις εξορμήσεις της Τουρκίας και του Προέδρου Ερντογάν. Μόλις πριν από δύο μέρες έληξε το τελεσίγραφο προς τις Ηνωμένες Πολιτείες και ουσιαστικά χθες δόθηκε το πράσινο φως για επέμβαση στη βόρεια Συρία, κάτι που εξυπηρετεί τον στρατηγικό σχεδιασμό του Τούρκου Προέδρου για εποικισμό άνω του ενός εκατομμυρίου σουνιτών προσφύγων στην περιοχή αυτή, ώστε να μπορέσει να καταλάβει αυτή τη ζώνη, την ίδια στιγμή που με μια ελεγχόμενη ροή προσφύγων απειλεί την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση για να πάρει ανταλλάγματα και σε οικονομικό επίπεδο, αλλά απ’ ό,τι φάνηκε και σε γεωπολιτικό επίπεδο.

Και αυτή η επέμβαση στη βόρεια Συρία είναι πιθανό ότι θα προκαλέσει, ότι θα δημιουργήσει ένα νέο κύμα προσφύγων με βασική πύλη εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση τη χώρα μας. Και αυτό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει εγκαίρως να απασχολήσει την Κυβέρνηση και τους αρμόδιους Υπουργούς. Ορθώς η Κυβέρνηση κινείται σε ένα επίπεδο οικοδόμησης ευρύτερων συμμαχιών στην περιοχή της Νοτιανατολικής Μεσογείου. Όμως, θα πρέπει να διασφαλιστεί και το αρραγές εσωτερικό μέτωπο με συζητήσεις σε υψηλό πολιτικό επίπεδο. Και σίγουρα όλες αυτές οι εξελίξεις με έναν Τούρκο Πρόεδρο και μία χώρα η οποία κινείται ασύμμετρα και εκτοξεύει απειλές, που αφορούν και την Κύπρο και τη χώρα μας και την ευρύτερη περιοχή, δεν μπορούν να δικαιολογήσουν κλίμα πανηγυρισμού για την οποιαδήποτε επίσκεψη ξένου παράγοντα, όπως πρόσφατα του Υπουργού Εξωτερικών των Ηνωμένων Πολιτειών μετά ειδικά την τελευταία εξέλιξη που είδαμε ότι με μεγάλη ευκολία εγκαταλείπονται παραδοσιακές συμμαχίες.

Σε κάθε περίπτωση, είναι μία διασφάλιση σημαντική η συμμετοχή μας στο ΝΑΤΟ και την Ευρωπαϊκή Ένωση και θα πρέπει, επαναλαμβάνω, να υπάρχει ένα εσωτερικό μέτωπο αρραγές, ώστε να είμαστε προετοιμασμένοι όχι μόνο για τις προσφυγικές ροές που είναι σίγουρο ότι θα αυξηθούν, αλλά και για τις γεωπολιτικές και γεωστρατηγικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κλέων Γρηγοριάδης από το ΜέΡΑ25.

Να σας ενημερώσω ότι μετά θα μιλήσει ο κ. Χήτας από την Ελληνική Λύση και μετά θα έχουμε μία παρέμβαση του Υφυπουργού, του κ. Κεφαλογιάννη.

Ορίστε, κύριε Γρηγοριάδη, έχετε τον λόγο.

**ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επιτρέψτε μου πριν μπω στην ουσία όσων έχω να πω για την ενσωμάτωση της οδηγίας που καλούμαστε σήμερα να ενσωματώσουμε στο Εθνικό μας Δίκαιο, να πω ότι δεν μπορώ να κρατηθώ πραγματικά από τον πειρασμό να μιλήσω και εγώ για ένα, δύο μόνο λεπτά για τη θαυμάσια, υπέρλαμπρη αυτή οικονομική ανάπτυξη που βιώνουμε όλοι μας σε αυτόν τον τόπο, στην Ελλάδα.

Ακούω από το πρωί να ερίζουν οι εκπρόσωποι των δύο μεγάλων κομμάτων κυρίως για το ποιος έχει επιφέρει περισσότερη ανάπτυξη στον τόπο μας. Άκουσα μόλις πριν λίγο την συμπαθέστατη και αγαπημένη μου θα έλεγα, κ. Ξενογιαννακοπούλου, να λέει ότι ο ΣΥΡΙΖΑ επέτυχε επί εννέα συναπτά τρίμηνα πρωτοφανή ανάπτυξη για τον τόπο. Άκουσα άλλους ομιλητές από τον ΣΥΡΙΖΑ να υπαινίσσονται περίπου ότι η Νέα Δημοκρατία συνεχίζει αυτή την καλπάζουσα ανάπτυξη μόνο και μόνο από κεκτημένη ταχύτητα, από τα λαμπρά επιτεύγματα της προηγούμενης κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Ανταπάντησαν κάποιοι από τους εκπροσώπους του άλλου μεγάλου κόμματος ότι αντιθέτως ο ΣΥΡΙΖΑ καταπίεζε τη φοβερή θεωρία του ελατηρίου -την ξέρετε φαντάζομαι όλοι σας- και δεν εκτοξευόταν το ελατήριο προς τα πάνω σε μία ραγδαία ανάπτυξη, ακριβώς λόγω των ιδεολογικών και αριστερών εμμονών που τον χαρακτηρίζουν, ενώ τώρα, μόλις η Νέα Δημοκρατία ανέλαβε τα ηνία της χώρας και με την ψήφο εμπιστοσύνης, βεβαίως, που πήρε αυτή από τις αγορές, η ανάπτυξη θα έρθει με ραγδαίο και καλπάζοντα τρόπο.

Ειλικρινά -με συγχωρείτε για τον τρόπο- κοροϊδευόμαστε; Που τη βλέπετε, αγαπητοί συνάδελφοι, εσείς όλη αυτή την ανάπτυξη που εγώ δεν τη βλέπω πουθενά; Πραγματικά, παρακαλώ, αν κάποιος μπορεί, ας μου τη δείξει και μένα, για να τη δείξω και εγώ με τη σειρά μου στα εκατομμύρια των συμπατριωτών μας που πεινάνε και καταχειμάζονται, γιατί -ειλικρινά σας το λέω- δεν την έχουν αντιληφθεί. Είναι προφανώς κάπου γύρω, στην περιρρέουσα ατμόσφαιρα, αλλά δεν την έχουν δει οι καημένοι και είναι ακόμα απογοητευμένοι. Ας τους ξεαπογοητεύσουμε.

Τώρα, οι κοινοτικές οδηγίες που καλούμαστε σήμερα να ενσωματώσουμε στο Εθνικό μας Δίκαιο, είναι το τελευταίο κεφάλαιο μιας ιστορίας που ξεκίνησε πριν από είκοσι οκτώ συναπτά έτη, το 1991, με την οδηγία τότε 91/440 ή αλλιώς «Το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο».

Ο σκοπός αυτής της ιστορίας ήταν, υποτίθεται, η δημιουργία ενός λειτουργικού πανευρωπαϊκού δικτύου που τελικά θα ένωνε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής μας Ένωσης. Δυστυχώς, απ’ ό,τι φαίνεται τώρα πια, μετά από τέσσερα τέτοια σιδηροδρομικά πακέτα-οδηγίες και σχεδόν τριάντα χρόνια που έχουν παρέλθει εν τω μεταξύ, ο πραγματικός σκοπός τους ήταν και παραμένει ένας και μοναδικός και είναι η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων.

Ας παρακολουθήσουμε για λίγο όμως την αλληλουχία αυτών των πακέτων, που οδήγησαν στη σταδιακή απορρύθμιση των σιδηροδρόμων της ηπείρου μας και στην ιδιωτικοποίησή τους, την οποία με αυτό το τελευταίο πακέτο, το γραφειοκρατικό και παράνομο -εντελώς παράνομο- Διευθυντήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιχειρεί να ολοκληρώσει.

Το 1991, λοιπόν, το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο επέβαλε το σπάσιμο της σιδηροδρομικής εταιρείας της κάθε χώρας σε επιμέρους εταιρείες, κάθε μία εκ των οποίων κατέχει, ελέγχει, διαχειρίζεται ή αναλαμβάνει την εμπορική εκμετάλλευση της υποδομής, όπως, για παράδειγμα, στη χώρα μας όπου την εκμετάλλευση της υποδομής νέμεται η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», μια ωραιότατη εταιρεία, η οποία ανήκει σε πτωχευμένο ημικρατικό ιταλικό όμιλο. Και όταν λέω ημικρατικό, για όποιους έχουν απορίες, εννοώ ότι αυτή η εταιρεία, ενώ είναι κάπως σαν κρατική, έχει εκχωρήσει τους κρισιμότατους τομείς της διαχείρισης και της ανάπτυξής της σε ιδιώτες, άρα είναι μία ημικρατική εταιρεία.

Αυτή, λοιπόν, η πτωχευμένη εταιρεία απέκτησε την εκμετάλλευση του δικτύου μας καταβάλλοντας μόνο και μόνο 50 -δανεικά κιόλας- εκατομμύρια ευρώ, ποσό πολύ μικρότερο από όσο θα άξιζαν και μόνο οι ράγες του σιδηροδρόμου μας, αν αυτές πήγαιναν σε κάποιο διαλυτήριο.

Η πρώτη, λοιπόν, κιόλας οδηγία από το 1991 δεν μας αφήνει -λυπάμαι που το λέω- κανένα περιθώριο παρερμηνείας. Από την αρχή της κιόλας φαίνεται και αναφέρεται χαρακτηριστικά «για να γίνουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, τα κράτη-μέλη οφείλουν να δώσουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθεστώς ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα, που να τους επιτρέπει να συμπεριφέρονται σαν εμπορικοί φορείς» και να προσαρμόζονται δηλαδή στις ανάγκες της αγοράς.

Σημειώνουμε εδώ ότι μέχρι τότε οι σιδηρόδρομοι ήταν κρατικά μονοπώλια σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Η οδηγία, λοιπόν, αυτή πυροδότησε την απορρύθμιση των σιδηροδρόμων, ξεκινώντας και την ιδιωτικοποίησή τους.

Το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο-οδηγία -ας μη σας κουράζω με τους αριθμούς- του 2004 αφορούσε κάποιες κοινές τεχνικές προδιαγραφές, κοινούς κανόνες ασφαλείας και κριτηρίων έκδοσης πιστοποιητικών ασφαλείας και πλήρες άνοιγμα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με τον κανονισμό 881, αν δεν κάνω λάθος, στην ίδια οδηγία ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές και τα στάνταρ ασφαλείας.

Το τρίτο -και αυτό είναι αρκετά πιο κρίσιμο- σιδηροδρομικό πακέτο που άρχισε να ισχύει από το 2010 εισήγαγε νομοθεσία που είχε να κάνει με το άνοιγμα των διεθνών γραμμών στον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένου και του ανοίγματος των εσωτερικών μεταφορών εντός μιας χώρας, το γνωστό καμποτάζ. Τώρα πια, δηλαδή, μια εταιρεία της άλφα χώρας που εκτελούσε διεθνές δρομολόγιο το οποίο διερχόταν από τη βήτα χώρα αποκτούσε πια τη νομική δυνατότητα να μεταφέρει επιβάτες μεταξύ δύο ή περισσοτέρων σταθμών εντός της βήτα χώρας. Έτσι άρχισε το μερικό άνοιγμα της αγοράς στον διεθνή ανταγωνισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδηγία του 2016, δηλαδή το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο που καλούμαστε να εντάξουμε εμείς σήμερα στο Ελληνικό Δίκαιο, υποτίθεται ότι επιχειρεί να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα ολόκληρου του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και υλικού, δηλαδή την τεχνική εναρμόνιση δικτύου και οχημάτων.

Γιατί, όμως, άραγε είναι, σύμφωνα με τους συντάκτες της εν λόγω οδηγίας, αναγκαία η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Πάντως όχι -όπως εύλογα νομίζω θα περίμενε κανείς- για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των Ευρωπαίων πολιτών και των εμπορευμάτων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού κάτι τέτοιο δεν αναφέρεται πουθενά στις αιτίες, αλλά μόνο και μόνο -όπως ρητώς και κατ’ επανάληψη αναφέρεται- για το άνοιγμα της αγοράς και τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Βεβαίως, οι οικονομίες κλίμακας είναι κάτι παραπάνω από θεμιτές, ακριβώς επειδή με την εμφάνιση και τη διεύρυνσή τους καθιστούν το μοναδιαίο κόστος φθίνον, δηλαδή ουσιαστικά κατεβάζουν το κόστος της κάθε μονάδας.

Από την άλλη όμως πλευρά, δεν είναι τουλάχιστον οξύμωρο σε μία κοινοτική οδηγία που έχει υποτίθεται σαν στόχο το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό πανευρωπαϊκά εναντίον των επάρατων κρατικών μονοπωλίων, να φέρνει στους σιδηροδρόμους την οικονομία κλίμακας, μία κατ’ εξοχήν φάση λειτουργίας μιας μεγάλης οικονομικής μονάδας, όταν αυτή είναι αρκετά μεγάλη και καλύπτει την αγορά που δραστηριοποιείται, αν όχι μονοπωλιακά τουλάχιστον ολιγοπωλιακά; Και αν τα κρατικά μονοπώλια απέτυχαν να φέρουν την εύρυθμη λειτουργία των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη, με ποιο σκεπτικό πιστεύουμε ότι θα το καταφέρουν τα ιδιωτικά; Αν τα κρατικά μονοπώλια σκοτώνουν τον ανταγωνισμό -και γι’ αυτό δεν μπορούν να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες-, είναι λογικό άραγε να πιστεύουμε πως τα ιδιωτικά θα του δώσουν το φιλί της ζωής;

Τέλος, η ευρωπαϊκή οδηγία του 2016 προβλέπει τη δυνατότητα κάθετου ή οριζόντιου μοντέλου παραγωγής. Στην πρώτη περίπτωση η εταιρεία που διαχειρίζεται την υποδομή του σιδηροδρόμου θα ελέγχει και την εκμετάλλευσή του, ενώ στη δεύτερη η εκμετάλλευσή του θα ελέγχεται αναγκαστικά από άλλη ή άλλες εταιρείες.

Και εδώ, αγαπητοί συνάδελφοι, αρχίζουν τα ενδιαφέροντα ένοχα μυστικά σας. Η ελληνική Κυβέρνηση, η Κυβέρνησή σας, στο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα επιλέγει παραδόξως το οριζόντιο μοντέλο, αν και ξέρουμε καλά ότι οι πολυπόθητες οικονομίες κλίμακας, στην αγορά των σιδηροδρόμων, έρχονται κυρίως με το κάθετο μοντέλο παραγωγής. Έτσι τουλάχιστον δείχνουν σχεδόν όλες οι μελέτες που έχουν γίνει στον κόσμο. Υποπτευόμαστε, λοιπόν, εύλογα ότι η επιλογή του οριζόντιου μοντέλου από την Κυβέρνησή σας έχει σαν κύριο σκοπό να αποτρέψει το ενδεχόμενο να λειτουργήσει στο μέλλον ο κρατικός ΟΣΕ ανταγωνιστικά ως προς τους ιδιώτες. Όμως, ενώ με αυτόν τον τρόπο απαγορεύει στον ΟΣΕ να εισέλθει στον τομέα της εκμετάλλευσης, την ίδια στιγμή επιτρέπει σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή εταιρεία να μπει σε αυτόν τον τομέα.

Καθώς, λοιπόν, μετά την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου κάθε εταιρεία, εκτός από τον ΟΣΕ, θα έχει το δικαίωμα εισόδου στην εκμετάλλευση, δηλαδή στα δρομολόγια, αναρωτιόμαστε εάν η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η εταιρεία που αυτή τη στιγμή κατέχει την εκμετάλλευση κατ’ αποκλειστικότητα με βάση τη σύμβασή της με το ελληνικό κράτος, θα προβεί σε όποιες νόμιμες ενέργειες κρίνει για την υπεράσπιση των οικονομικών της συμφερόντων, ενεργοποιώντας ποινικές ρήτρες που ασφαλώς και υπάρχουν στο συμβόλαιο ή διεκδικώντας άλλες αποζημιώσεις μέσω της δικαστικής οδού.

Αναρωτιόμαστε, δηλαδή, αν τελικά οι Έλληνες πολίτες θα κληθούν να πληρώσουν και πάλι τον λογαριασμό της προστασίας που παρέχει η Νέα Δημοκρατία στους ιδιώτες από τον ανταγωνισμό που θα είχαν αυτοί με έναν καθετοποιημένο ΟΣΕ απέναντί τους και γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο επιλέγει την οριζόντια δομή.

Το ΜέΡΑ25 ως αναπόσπαστο κομμάτι του πρώτου πανευρωπαϊκού κινήματος DiEM25 έχει καταθέσει από καιρό στον δημόσιο διάλογο και προγραμματικά στις πρόσφατες ευρωεκλογές την πρότασή του που ονομάζεται «Νέα Πράσινη Συμφωνία για την Ευρώπη». Μία από τις κύριες πολιτικές που προτάσσει αυτή η νέα πράσινη συμφωνία για την Ευρώπη είναι το επενδυτικό πρόγραμμα για την πράσινη μετάβαση ύψους 500 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως για τα επόμενα πέντε χρόνια. Συνολικά, δηλαδή, μιλάμε για ένα πρόγραμμα 2,5 δισεκατομμυρίων σε βάθος πενταετίας, το οποίο θα χρηματοδοτήσει την πράσινη μετάβαση στους κρίσιμους τομείς της ενέργειας, μεταφοράς, βιομηχανίας και της γεωργίας, τερματίζοντας παράλληλα την απάνθρωπη λιτότητα στην ήπειρό μας και δημιουργώντας πολλές εκατοντάδες χιλιάδες ποιοτικές νέες θέσεις εργασίας.

Ακούω ήδη φωνές στα αυτιά μου να λένε: «Τα χρήματα, τα χρήματα. Ωραία όλα αυτά, καλά τα λέτε εσείς οι αριστεροί, πείτε μας πού θα βρεθούν τα χρήματα.». Τα χρήματα, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, όλα αυτά τα χρήματα, τα 2,5 δισεκατομμύρια, σε πέντε έτη θα βρεθούν πολύ απλά από ευρωομόλογα τα οποία θα εκδώσει και θα εγγυηθεί για αυτά, απλώς δηλώνοντας ότι θα παρέμβει αν χρειαστεί για να τα στηρίξει στις δευτερογενείς αγορές, η Ευρωπαϊκή μας Κεντρική Τράπεζα, χωρίς να επιβαρυνθούν έτσι ούτε με ένα ευρώ επιπλέον φορολόγησης οι Ευρωπαίοι πολίτες. Θα συμφωνείτε όλοι μαζί μου ότι έχουν επιβαρυνθεί ήδη αρκετά.

Εν προκειμένω, η πανευρωπαϊκή μας πρόταση για πράσινη μετάβαση στις μεταφορές συμπεριλαμβάνει την αναβάθμιση των σιδηροδρόμων σε μέσο αιχμής, καθώς αυτοί αποτελούν ένα από τα πιο ασφαλή, οικονομικά και, κυρίως, φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, ενώ ταυτοχρόνως είναι ένα κατ’ εξοχήν μέσο μεταφοράς που διαχέει εξωτερικές οικονομίες στο σύνολο της κοινωνίας, καθιστώντας έτσι το κοινωνικό όφελος από τη λειτουργία τους πολύ μεγαλύτερο από το όποιο λειτουργικό τους κόστος.

Γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο, εμείς θεωρούμε πως πρέπει να πραγματοποιηθούν επενδύσεις ευρύτατης κλίμακας στο σιδηροδρομικό μας δίκτυο και υλικό, ενώ προφανώς μιλάμε για μελλοντική μετάβαση σε πλήρη ηλεκτροκίνηση. Όμως, δεν μιλάμε για επενδύσεις με μοναδικό σκοπό το άνοιγμα στην αγορά, δηλαδή την εμπορευματοποίησή τους, που θα εξαλείψει τις εξωτερικές οικονομίες, ενσωματώνοντάς τες τελικά στα κέρδη των ιδιωτικών επιχειρήσεων, όπως είναι δηλαδή ακριβώς το πνεύμα και η αρχή αυτής της oδηγίας.

Γι’ αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε επί της αρχής, αλλά τασσόμαστε θετικά στα μέρη που αφορούν τη διαλειτουργικότητα και τους κοινούς κανόνες ασφαλείας, έστω κι αν ξέρουμε καλά πως όλα αυτά γίνονται για τους λάθος λόγους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Χήτας από την Ελληνική Λύση.

Έχει μόνο έξι λεπτά, αλλά είμαι σίγουρος ότι θα τα καταφέρει να πει αυτά που θέλει. Είναι ικανός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Άλλωστε, «ουκ εν τω πολλώ το ευ». Τα έξι λεπτά είναι υπεραρκετά.

Θα μου επιτρέψτε με όλον τον σεβασμό στους συναδέλφους, στο Κοινοβούλιο και στην Αίθουσα μέσα στην οποία βρισκόμαστε, να πω ότι δεν περιποιεί τιμή για κανέναν από μας αυτή η εικόνα της ελληνικής Βουλής σήμερα. Συμβαίνει, δυστυχώς, στις περισσότερες συνεδριάσεις της Ολομέλειας. Είναι μια πολύ δυσάρεστη εικόνα και ήθελα απλά να το θίξω για τον κόσμο που μας παρακολουθεί.

Επίσης, ήθελα να αναφέρω ότι δεν γνώριζα ότι ο τηλεοπτικός σταθμός της Βουλής έχει τόσο υψηλή τηλεθέαση, γιατί τα μηνύματα που δέχτηκα από αγανακτισμένους πολίτες της Θεσσαλονίκης στα μηνύματά μου, στο Messenger, στο Facebook, αλλά και στο γραφείο μου στη Θεσσαλονίκη είναι πάρα πολλά για την κοροϊδία που νιώθει ο κόσμος αυτός για την υπόθεση του μετρό. Άρα μας παρακολουθούν. Ευτυχώς οι τηλεθεατές είναι περισσότεροι από ό,τι είμαστε εμείς εδώ μέσα. Όμως, θα επανέλθω στα σοβαρά του μετρό λίγο αργότερα.

Θα ήθελα να κάνω ένα μικρό ξεκαθάρισμα, γιατί κάποιος κάπου είπε κάτι για μαρξιστικές θεωρίες και αναφέρθηκε στην Ελληνική Λύση. Δεν ήξερα ότι η Ιταλία, η Γερμανία, η Αυστρία, η Γαλλία, προσφάτως και η Αγγλία, η οποία παίρνει πίσω τα τρένα της, είναι μαρξιστικές χώρες. Μάθαμε σήμερα από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας ότι αυτές οι χώρες είναι μαρξιστικές. Το μάθαμε σήμερα.

Επίσης, θα ήθελα να πω στους αγαπητούς συναδέλφους ότι έχετε μπερδέψει τις ιδιωτικοποιήσεις με τις κρατικοποιήσεις άλλων κρατών. Άλλο η ιδιωτικοποίηση και άλλο η κρατικοποίηση, γιατί και η «TELEΚOM» είναι κρατική γερμανική εταιρεία και η «FRAPORT» είναι κρατική γερμανική εταιρεία και η «COSCO» είναι κρατική κινέζικη εταιρεία και η «FSI» προσφάτως τώρα είναι, κύριε Υπουργέ, ιταλική εταιρεία. Δεν λέω αν είναι καλές ή κακές αυτές οι ιδιωτικοποιήσεις. Άλλο είναι η ιδιωτικοποίηση και άλλο η κρατικοποίηση από άλλα κράτη.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι, μιλάμε για τον ΟΣΕ και για το πώς μπορούν να γίνουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές μας -ο ΟΣΕ μας, τα τρένα μας- καλύτερες, πιο ποιοτικές, πιο ασφαλείς, πιο ανταγωνιστικές. Θα μου επιτρέψετε, λοιπόν, να πω ότι ως Βουλευτής της Θεσσαλονίκης κρατάω σοβαρές επιφυλάξεις πάντα όταν μια κυβέρνηση αναφέρεται σε έργα τα οποία έχουνε ράγες. Εμείς ανατριχιάζουμε στις ράγες, ξέρετε. Υπάρχει μια δυσπιστία και από τη δική μου πλευρά, αλλά και από τους πολίτες της Θεσσαλονίκης, τους οποίους τις τελευταίες δεκαετίες τούς αντιμετωπίζετε ως πολίτες που ζουν σε μια άγονη γραμμή, κάπου στην άγρια Δύση. Κι εκεί στην άγρια Δύση που κάθονται υπομονετικά και περιμένουν, κοιτώντας φυσικά μέσα στα καθρεφτάκια που τους έχετε μοιράσει -πρόσφατα στη ΔΕΘ και σε όσες ΔΕΘ έχουν περάσει-, περιμένουν στωικά να έρθει το μεγάλο, το σιδερένιο άλογο που δεν είναι άλλο από το μετρό.

Εσείς οι λίγοι που είστε τώρα εδώ κι εσείς οι ακόμα πιο λίγοι αναλογικά -είστε τέσσερις και με τον Υπουργό μαζί πέντε- δεν υπήρχατε στη χώρα αυτή; Δηλαδή, το μετρό από ποιους ξεκίνησε; Ακούω τώρα ότι δεν φταίει κανείς, δεν φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ, δεν φταίτε εσείς, δεν φταίει το ΠΑΣΟΚ. Ε, φταίμε εμείς! Φταίει ο Βελόπουλος! Το παίρνουμε εμείς πάνω μας, παιδιά, ότι το μετρό καθυστέρησε εξαιτίας μας!

Εγώ ανέτρεξα τώρα και είδα ότι το 1986 πρώτη φορά μίλησε ο Κούβελας! Δεν είναι εδώ ο κ. Κούβελας, ο υιός. Μιλάμε για το 1986! Πέρασαν σχεδόν τριάντα οκτώ χρόνια από τότε! Το 1992 δημοπρατήθηκε το μετρό. Το 2003 αποφασίστηκε να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο και το 2006 ξεκίνησε η κατασκευή του. Είμαστε στο 2019 και ακόμα μαλώνετε μεταξύ σας, κοροϊδεύοντας έναν ολόκληρο λαό, πάνω από ένα εκατομμύριο κόσμο στη Θεσσαλονίκη. Δεν έχετε αναφέρει τίποτα για το πόσοι επιχειρηματίες καταστράφηκαν και έκλεισαν τα μαγαζιά τους, επειδή η Θεσσαλονίκη τα τελευταία δέκα χρόνια είναι ένα απέραντο εργοτάξιο. Κανένας σεβασμός στους βιοπαλαιστές, στους μικροεπιχειρηματίες που καταστράφηκαν αυτά τα χρόνια εξαιτίας του μετρό.

Δεν θα αναφερθώ στην κύρωση της συμφωνίας και στην ενσωμάτωση. Τα είπαν εξαιρετικά τόσο ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης, ο Κυριάκος Βελόπουλος, όσο και ο ειδικός αγορητής μας Βασίλης Βιλιάρδος.

Θα μου επιτρέψετε, πριν πάω στα πολύ πολύ σοβαρά, να κάνω μία μικρή αναφορά στην κ. Κεραμέως. Διαβάζω σήμερα με χαρά και με μεγάλη ικανοποίηση: «Γρήγορο internet σε όλα τα σχολεία». Και το διαφημίζει φυσικά το γρήγορο internet. Το ανέβασε στο Facebook, στο Twitter. Υπάρχουν και like από κάτω.

Αφού λύσαμε, λοιπόν, όλα τα προβλήματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα σχολεία μας, αφού μας είπε η κ. Κεραμέως -να ’ναι καλά το Συμβούλιο της Επικρατείας- τι θα γίνει με την επαναφορά των Θρησκευτικών, τι θα γίνει με την αναβάθμιση της Ιστορίας μας ή με το μάθημα των Αρχαίων Ελληνικών, που είναι ουσιώδη ζητήματα, μιλάμε για ένα γρήγορο internet στα σχολεία σήμερα και λησμονούμε ότι αυτό το γρήγορο internet θα έχουν τη δυνατότητα τα παιδιά να το χρησιμοποιούν μέσω ενός αρχαίου υπολογιστή, που αντιστοιχεί σε τρεις, τέσσερις μαθητές! Έχουμε όμως internet!

Λησμονούμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έβγαλε τους δεκαπεντάχρονους μαθητές μας, κυρία Κεραμέως, λειτουργικά αναλφάβητους! Αυτοί οι αναλφάβητοι, όμως, έχουν γρήγορο internet! Και μας μιλάτε για λειτουργικό και γρήγορο internet, όταν, κυρία Κεραμέως, στο 24ο Δημοτικό Σχολείο του Ευόσμου υπάρχουν παιδιά που κάνουν μάθημα τα τελευταία έντεκα χρόνια -όχι έντεκα μήνες, αλλά έντεκα χρόνια- σε ένα κλειστό γυμναστήριο, το οποίο είναι χωρισμένο στη μέση με μία κουρτίνα, το μισό είναι γυμναστήριο και το άλλο μισό είναι αίθουσα διδασκαλίας!

Ελάτε επάνω, κυρία Κεραμέως, βγείτε από τα γραφεία σας να δείτε τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν έξω και μετά βάλτε -φυσικά και χειροκροτούμε- και γρήγορο internet!

Θα χρειαστώ ένα, ενάμισι λεπτό παραπάνω από τον χρόνο μου, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ.

Θα αναφερθώ σε κάτι τελευταίο. Υπάρχουν σεμινάρια μάρκετινγκ και επιχειρηματικότητας σε ανέργους μετανάστες και πρόσφυγες. Δηλαδή, όσα καταγγέλλατε ως αντιπολίτευση, τώρα που έχετε την καρέκλα της εξουσίας τα κάνετε πράξη.

Και αναφέρομαι σε σας, τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Υπάρχουν δωρεάν σεμινάρια, κυρίες και κύριοι -ακούστε εκεί έξω- με τα λεφτά τα δικά μας, του ελληνικού λαού, σε λαθρομετανάστες που έρχονται ανενόχλητοι! Προφανώς είναι οι νέοι επενδυτές του κ. Μάρδα αυτοί που έρχονται εδώ πέρα. Δάσκαλε που δίδασκες και λόγο δεν εκράτεις!

Θέλω να κάνω τώρα ένα σχόλιο. Αντί να δώσετε κίνητρα στα δικά μας τα παιδιά, τις εξακόσιες χιλιάδες Ελληνόπουλα που βρίσκονται στο εξωτερικό γιατί εδώ πέρα δεν είδαν χαΐρι και να τα φέρετε πίσω, κάνετε σεμινάρια για τους λαθρομετανάστες.

Αντί να βρείτε, εν πάση περιπτώσει, μία αξιοπρεπή δουλειά στο ένα εκατομμύριο των Ελλήνων που είναι άνεργοι αυτή τη στιγμή στη χώρα τους, εμείς δίνουμε κίνητρα και σεμινάρια απασχόλησης στους λαθρομετανάστες, κυρίες και κύριοι! Έτσι τους λέτε κι εσείς πλέον, δηλαδή «λαθρομετανάστες». Η Νέα Δημοκρατία είναι σαν το ΚΚΕ παλιά, δηλαδή ΚΚΕ εσωτερικού και ΚΚΕ εξωτερικού. Έχουμε τη Νέα Δημοκρατία του εσωτερικού και τη Νέα Δημοκρατία του εξωτερικού. Η Νέα Δημοκρατία του εσωτερικού είναι αυτό το φιλοπατριωτικό κόμμα το οποίο υπερασπίζεται την πατρίδα, αλλά στο εξωτερικό ο κ. Μητσοτάκης είναι στις επιταγές της Ευρώπης και ό,τι πει η Γερμανία. Μας έχετε μπερδέψει! Είναι λαθρομετανάστες, κατά τον κ. Βορίδη και τον κ. Γεωργιάδη, ή είναι πρόσφυγες; Να αποφασίσετε τι θέλετε ακριβώς! Να μας πείτε. Πάντως, το «NATIONAL GEOGRAPHIC» τούς λέει «λαθρομετανάστες»!

Και τι κάνετε τώρα; Γεμίζετε τη χώρα με λαθρομετανάστες! Μαζική εισβολή είχαμε μόνο χθες, με εννιακόσια τριάντα επτά άτομα σε μιάμιση μέρα στο βόρειο Αιγαίο. Υπάρχει μία χθεσινή δήλωση του Προέδρου Αστυνομικών Υπαλλήλων Λέσβου, που βλέπει τις βάρκες να έρχονται.

Στη Μόρια δεκατρείς αστυνομικοί -ακούστε λίγο το νούμερο- αναλογούν σε δεκατρείς χιλιάδες λαθρομετανάστες! Δεκατρείς αστυνομικοί για δεκατρείς χιλιάδες μετανάστες! Στο Βαγιοχώρι, στη Β΄ Περιφέρεια Θεσσαλονίκης -φυσικά, αυτή είναι άγονη γραμμή για σας, δεν σας ενδιαφέρει-, τους ρωτήσατε τους ανθρώπους; Τους είπατε ότι θα φύγουν από εκεί. Δεν έφυγαν ακόμα οι λαθρομετανάστες. Γιατί δεν τους διώχνετε από εκεί; Στη λίμνη Βόλβη υπάρχουν άλλες δύο δομές, άλλα χίλια πεντακόσια άτομα!

Αποφασίστε τι θα κάνετε με το θέμα αυτό, που είναι πάρα πολύ σημαντικό. Με χαρά ακούω τον κ. Μητσοτάκη, ο οποίος ανέφερε προχθές την Παρασκευή το παράδειγμα της Αυστραλίας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Τελειώνω.

Είπε: «Βλέπετε εσείς, κύριε Βαρουφάκη, στην Αυστραλία να πλησιάζει καμμία βάρκα με λαθρομετανάστες;». Ευχαριστούμε, λοιπόν, που επιτέλους ακολουθείτε το πρόγραμμα της Ελληνικής Λύσης. Είμαστε ξεκάθαροι. Κλείστε σύνορα, ακολουθήστε μοντέλο Αυστραλίας, κλείστε τις ΜΚΟ. Και για να μην κρυφοκοιτάτε το πρόγραμμα της Ελληνικής Λύσης -καλά κάνετε- στο ισόγειο γραφείο 51, στείλτε κάποιον υπάλληλό σας να του δώσουμε ένα πρόγραμμά μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης για εννιά λεπτά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο είναι στην ουσία το δεύτερο νομοσχέδιο που εισάγει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε διάστημα δυόμισι μηνών. Νομίζω ότι είναι το καλύτερο παράδειγμα ότι δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση μια σειρά από ζητήματα δεν κατόρθωσε να τα επιλύσει, ακόμα κι όταν νομοθέτησε. Νομοθέτησε με τόσο πρόχειρο τρόπο, ώστε στην ουσία υπήρξαν ανεφάρμοστα νομοσχέδια.

Θυμίζω ότι το πρώτο νομοσχέδιο το οποίο ψηφίστηκε σ’ αυτή τη Βουλή αφορούσε στα διπλώματα, όταν, για περίπου δέκα μήνες, εκατόν πέντε χιλιάδες συμπολίτες μας δεν μπορούσαν να λάβουν την άδεια οδήγησης. Κι αυτό εδώ αποτελεί ένα δεύτερο παράδειγμα, όταν, για περίπου δυόμισι χρόνια, τρεις ευρωπαϊκές οδηγίες δεν μπορούσαν να ενσωματωθούν. Δεν είχε πάρει η κυβέρνηση την πρωτοβουλία για να ενσωματωθούν.

Θυμίζω ότι οι οδηγίες 2016/797 και 2016/798 θα έπρεπε να είχαν ενσωματωθεί στο Ελληνικό Δίκαιο ήδη από τις 16-6-2019, ενώ η οδηγία 2016/2370 θα έπρεπε να είχε ενσωματωθεί από τις 25-12-2018. Κι όχι μόνο αυτό. Ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε στείλει προειδοποιητική επιστολή λόγω μη κοινοποίησης των μέτρων μεταφοράς στο Εθνικό Δίκαιο των οδηγιών 2016/798. Ήταν η παράβαση 2019/190. Η χώρα μας δυστυχώς υπέπεσε σε δεύτερη παράβαση, λόγω της μη ενσωμάτωσης των οδηγιών 2019/194, λόγω ακριβώς της αβελτηρίας της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

Τρίτον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε εκδώσει μια αιτιολογημένη γνώμη, λόγω μη ανακοίνωσης των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκτυο της οδηγίας 2016/2370,η οποία συνιστούσε την παράβαση 2019/35. Πραγματικά κι εγώ αναρωτήθηκα για ποιον λόγο η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δυόμισι χρόνια τώρα δεν ενσωμάτωσε αυτές τις οδηγίες. Βεβαίως αυτά που ακούστηκαν στην επιτροπή και στην Ολομέλεια, περί δήθεν διαβούλευσης, δεν ισχύουν, γιατί το μόνο που υπήρξε, όπως πολύ σωστά ανέφερε και ο Υπουργός, ήταν απλώς μια ανάρτηση στο site του Υπουργείου.

Οι λόγοι, βεβαίως, που μπορεί να σκεφτεί κανείς είναι πολλοί. Αλλά αυτό το οποίο υπάρχει ως αποτέλεσμα και ο καθένας μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του είναι ότι αυτά τα δυόμισι χρόνια που δεν ενσωματώθηκαν αυτές οι δυο οδηγίες τελικά καταλήξαμε να έχουμε ένα μονοπώλιο μιας ιδιωτικής εταιρείας.

Θα πρέπει να αναφερθούμε και σε πιο τεχνικά ζητήματα. Θα συμπληρώσω στην πολύ καλή ανάλυση που έκανε και ο εισηγητής μας. Αναφέρεται, βεβαίως, στην ενσωμάτωση αυτών των τριών οδηγιών. Οι βασικές αλλαγές που εισάγονται είναι η απελευθέρωση των αγορών επιβατικών μεταφορών. Δίνεται η δυνατότητα των εκατό μελών να επιλέξουν μεταξύ οριζόντιας ή κάθετης διάρθρωσης για τη διακυβέρνηση της υποδομής. Βεβαίως, αναδιατυπώνεται το θεσμικό πλαίσιο στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και εκχωρούνται αρμοδιότητες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον ERA, αναφορικά με την έγκριση οχημάτων προέγκρισης συστημάτων ERDMS και έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Πιο συγκεκριμένα, με το πρώτο και δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου στην ουσία η διαλειτουργικότητα αποτελεί την τεχνική εναρμόνιση στον σιδηροδρομικό τομέα, προκειμένου να επιτευχθεί το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς. Βεβαίως οι απαραίτητες ρυθμίσεις γι’ αυτή περιλαμβάνονται σε αυτό το μέρος του νομοσχεδίου.

Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη οδηγία ρυθμίζει σημαντικά θέματα, όπως σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του οργανισμού και εθνικών αρχών ασφάλειας οχημάτων. Γίνεται αποσαφήνιση των διαδικασιών που ισχύουν, τόσο για την κοινοποίηση υφιστάμενων και νέων εθνικών κανόνων όσο και για την αξιολόγησή τους από τον οργανισμό. Αναφέρεται η διαδικασία κατάρτισης τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας, η διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία σταθερών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και διάθεσης στην αγορά των σιδηροδρομικών οχημάτων, ο καθορισμός των ευρωπαϊκών μητρώων και επάρκεια οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τους εθνικούς κανόνες.

Η δεύτερη οδηγία αποσαφηνίζει τον ρόλο και τις αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων, δηλαδή των κρατών-μελών του οργανισμού, των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο σιδηροδρομικό σύστημα. Αποσαφηνίζει τη διαδικασία πιστοποίησης και έγκρισης ασφάλειας, καθιερώνει νέο μηχανισμό για τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του οργανισμού και των κρατών-μελών μέσω των εθνικών αρχών ασφάλειας. Αποσαφηνίζει τον ρόλο της εθνικής αρχής ασφάλειας, που είναι η ΡΑΣ, και του φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων και διευκρινίζει τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για την κοινοποίηση των εθνικών κανόνων ασφαλείας καθώς και την αξιολόγηση που πραγματοποιεί ο οργανισμός.

Με την τρίτη οδηγία στην ουσία προχωράμε στο άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος στον τομέα των σιδηροδρομικών. Ο στόχος, βεβαίως, είναι η αποτελεσματική ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, η παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες.

Στην ουσία, με το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου, εισάγεται ένας συντονιστικός μηχανισμός για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας στη συνεργασία μεταξύ των φορέων. Εισάγονται σαφείς κανόνες ανεξαρτησίας και διαφάνειας των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής που διέπουν τη θέση στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και, βεβαίως, ενισχύεται ο ρόλος που έχουν οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς για την προστασία του ανταγωνισμού και των δικαιωμάτων των χρηστών.

Όσον αφορά στο επίπεδο διακυβέρνησης της υποδομής, νομίζω ότι ενισχύει την ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής και ήταν ξεκάθαρο τόσο στη συζήτηση στην επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια. Σε επίπεδο αγοράς διασφαλίζεται ο ανταγωνισμός, με την παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη-μέλη, με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς υποδομών, δηλαδή σπάνε τα μονοπώλια.

Όσον αφορά στις υπηρεσίες υψηλών ταχυτήτων, νομίζω ότι αναγνωρίζεται η ιδιαίτερη σημασία των υπηρεσιών αυτών για την προαγωγή της βέλτιστης χρήσης της διαθέσιμης υποδομής και, βεβαίως, της ενθάρρυνσης της ανταγωνιστικότητας των υψηλών ταχυτήτων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και διαφόρων υπηρεσιών και διαφόρων προϊόντων.

Επίσης, διασφαλίζονται νέοι κανόνες ανταγωνισμού των δικαιωμάτων των επιβατών και της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς. Διευρύνεται το πεδίο εποπτείας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων σε περιπτώσεις παραβάσεων και παραβιάσεων της νομοθεσίας και αθέμιτου ανταγωνισμού και, βεβαίως, αποσαφηνίζονται οι αρμοδιότητές της.

Νομίζω ότι όλες αυτές οι ρυθμίσεις οι οποίες εισάγονται, κύριοι συνάδελφοι, μέσω αυτών των τριών οδηγιών είναι απαραίτητες, όπως εξηγήσαμε προηγουμένως, τόσο για να ανοίξει ο ανταγωνισμός στο συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δίκτυο ανά την Ευρώπη αλλά, βεβαίως, και για να διασφαλιστεί η ασφάλεια όλων αυτών των μεταφορών.

Νομίζω ότι δεν χρειάζεται να αναλύσουμε περαιτέρω για ποιον λόγο είναι κρίσιμο εθνικά και γεωπολιτικά να αναπτυχθούν ισχυροί σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα, σιδηρόδρομοι που θα είναι, βεβαίως, φιλικοί προς το περιβάλλον. Το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών ήδη κινείται προς αυτή την κατεύθυνση. Μάλιστα είμαστε στη διάθεσή σας κι εγώ και ο Υπουργός, αν θέλετε κάποια στιγμή να ανοίξουμε μια γενικότερη κουβέντα συνολικά για το σχέδιο αυτό σε μια ενδεχομένως συνεδρίαση ειδικά στην επιτροπή, να κάνουμε μια πιο ενδελεχή κουβέντα, γιατί εδώ είναι περιορισμένος ο χρόνος.

Σε κάθε περίπτωση, θα περίμενα όλες οι πτέρυγες της Βουλής να υιοθετούσαν και να είχαν μια θετική ψήφο για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, γιατί αφορά στην ουσία ενσωμάτωση οδηγιών που οι περισσότεροι από τους προλαλήσαντες ομιλητές είπαν ότι ήταν απαραίτητες για να πάμε σ’ αυτή την κατεύθυνση.

Θεωρούμε ότι για άλλη μια φορά κινηθήκαμε με πάρα πολύ γρήγορο τρόπο ως νέα Κυβέρνηση να ενσωματώσουμε στο δικό μας στο Εθνικό Δίκαιο τρεις οδηγίες, οι οποίες θα έπρεπε να είχαν ήδη ενσωματωθεί εδώ και περίπου έναν χρόνο. Δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση, για τους δικούς της λόγους, κατάφερε να καθυστερήσει τόσο πολύ, με αποτέλεσμα να έχουμε όλες αυτές τις προειδοποιητικές επιστολές από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης και για άλλη μια φορά η χώρα μας να φαίνεται ότι στην ουσία βρίσκεται πάρα πολύ πίσω στην ενσωμάτωση των οδηγιών.

Σε κάθε περίπτωση, θεωρώ ότι είναι ένα βήμα το οποίο μας κάνει να προχωράμε μπροστά σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα, σε σχέση με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Νομίζω ότι με αυτό το βήμα τους επόμενους μήνες και τα επόμενα χρόνια θα είμαστε σε θέση σε μια από τις βασικές προτεραιότητες της χώρας μας, την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, να είμαστε πλέον έτοιμοι και να είμαστε σε μία ισότιμη θέση και με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Πριν δώσω τον λόγο στον Γραμματέα του ΜέΡΑ25 κ. Βαρουφάκη, να ενημερώσω ότι μετά από τον κ. Βαρουφάκη θα μιλήσει ο κ. Μπουκώρος και ζήτησε δευτερολογία και η κ. Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρία Πέρκα, σας φτάνουν δύο-τρία λεπτά ή θέλετε όσο δικαιούστε;

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Κύριε Πρόεδρε, χρειάζομαι πέντε λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Θέλετε πέντε λεπτά; Έχουμε στις 17.00΄ και άλλη συνεδρίαση. Καλώς.

Κι εσείς, κύριε Γκόκα, θα έχετε κανονικά τον χρόνο σας.

Κύριε Βαρουφάκη, ελάτε, παρακαλώ.

**ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επιτρέψτε μου μία πάρα πολύ σύντομη αναφορά σε ένα σημερινό τραγικό γεγονός. Μετά την απόφαση του Προέδρου Τραμπ, τα αμερικανικά στρατεύματα αφήνουν τους Κούρδους στην τύχη τους.

Γνωρίζετε πολύ καλά τι συμβαίνει στα σύνορα Τουρκίας και Συρίας. Είναι μία ζοφερή στιγμή για τον κουρδικό λαό. Θεωρώ ότι όλες οι πτέρυγες της Βουλής θα πρέπει να σκεφτούμε τι συμβαίνει αυτή τη στιγμή εκεί και να αναρωτηθούμε κατά πόσον η πολιτική της προηγούμενης κυβέρνησης και της σημερινής Κυβέρνησης, ότι τα δίνουμε όλα στους ισχυρούς για να πάρουμε ερείσματα και να μας υποστηρίξουν στις δύσκολες στιγμές, κατά πόσον αυτή η φαντασίωση παραμένει ζωντανή.

Μην ξεχνάμε ότι οι Κούρδοι μαχητές ήταν οι μόνοι οι οποίοι στήριξαν την αμερικανική πολιτική στη Συρία και βλέπουμε τώρα πώς αφέθηκαν στην τύχη τους, έτοιμοι να σφαγιαστούν από τη μία μεριά από τα τουρκικά στρατεύματα και από την άλλη μεριά από τον ISIS.

Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, που χρησιμοποίησα αυτή την ευκαιρία, αλλά νομίζω ότι είναι μία δύσκολη στιγμή.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δικός σας είναι ο χρόνος.

**ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜέΡΑ25):** Ας μιλήσουμε, λοιπόν, για τους σιδηρόδρομους, τη μόνη τεχνολογία που πραγματικά συνδέει τον 19ο αιώνα με μια προοπτική πράσινης ανάπτυξης τον 21ο αιώνα.

Διαβάζοντας το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, μου ήρθε κατά νου ένα ευφυολόγημα του Μαχάτμα Γκάντι. Όταν είχε ερωτηθεί ποια είναι η άποψή του για τον βρετανικό πολιτισμό, είχε πει: «Θα ήταν μία πάρα πολύ καλή ιδέα.».

Και εγώ διαβάζοντας εδώ για τα περί ευρωπαϊκού ενοποιημένου δικτύου σιδηροδρόμων, σκέφτηκα τι καλή ιδέα θα ήταν αυτή. Δυστυχώς, δεν πρόκειται για μία οδηγία που προωθεί ένα ενοποιημένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Μακάρι. Εμείς, ως ευρωπαϊκό κόμμα, θα την υποστηρίζαμε.

Δυστυχώς, μιλάμε για μία συστηματική υποβάθμιση των σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι ένα ιδεολόγημα, το οποίο βρίσκεται πίσω από αυτή την οδηγία και από τις προηγούμενες οδηγίες, ένα ιδεολόγημα που βάλλει κατά του ρεαλισμού, με κρυπτόμενα συμφέροντα αναποτελεσματικών, ημιπτωχευμένων ιδιωτικών εταιρειών να κρύβονται πίσω από αυτό.

Κοιτάξτε, επειδή δεν θέλω να μιλάω με συνθήματα, επιτρέψτε μου να εξηγήσω. Διαβάζοντας την οδηγία, βλέπουμε ένα τεράστιο παράδοξο, μία αντίφαση, την οποία πραγματικά και ένας πρωτοετής φοιτητής μπορεί να τη δει. Από τη μία μεριά μιλάνε για οικονομίες κλίμακας, για την προώθηση οικονομικών κλίμακας μέσα από τη διαλειτουργικότητα κ.λπ. και από την άλλη μεριά μιλάνε για τον ανταγωνισμό.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτά τα δύο δεν πάνε μαζί. Όταν έχεις ένα φυσικό μονοπώλιο, που είναι εξ ορισμού ένας σιδηρόδρομος, δεν γίνεται να προωθήσεις ταυτόχρονα -ούτε ο Θεός και οι άγγελοί του να κατέβουν στη Βουλή των Ελλήνων, στη Βουλή των Γερμανών, των Γάλλων-, είναι αδύνατον να προωθηθεί ταυτόχρονα η οικονομία κλίμακας από τη μία μεριά και ο ανταγωνισμός από την άλλη.

Ο ορισμός του φυσικού μονοπωλίου, θα μου επιτρέψετε να πω, είναι ένα σιδηροδρομικό δίκτυο, όπου τα σταθερά κόστη είναι τεράστια σε σχέση με τα οριακά κόστη και όπου το μέσο κόστος φθίνει όσο περισσότερο αναπτύσσεται το δίκτυο.

Σε μία τέτοια αγορά το μονοπώλιο ή ένα διπώλιο, το οποίο ουσιαστικά είναι μονοπώλιο, είναι νομοτελειακά δεδομένο, εκτός αν ακολουθήσετε το οριζόντιο μοντέλο, το οποίο λέτε ότι θα ακολουθήσετε, το οποίο πάει εντελώς κόντρα στην ιδέα των οικονομικών κλίμακας.

Το αποτέλεσμα στο βρετανικό μοντέλο, για παράδειγμα, όταν ουσιαστικά έσπασε η Βρετανία ανά περιοχή και κάθε περιοχή παραδόθηκε σε ένα αναποτελεσματικό ιδιωτικό μονοπώλιο, είναι να είναι σήμερα οι σιδηρόδρομοι της Βρετανίας, μετά από αυτή την τυποποίηση που εσείς αναδεικνύετε ή θέλετε να αναδείξετε ως ιδανική, σε πολύ χειρότερη κατάσταση από ό,τι ήταν πριν από τριάντα χρόνια.

Ακόμα και οι φίλοι μας, οι φίλοι σας, οι πολιτικοί του Συντηρητικού Κόμματος παραδέχονται, κεκλεισμένων των θυρών, όταν δεν είναι ανοιχτά τα μικρόφωνα, ότι απαιτείται η επανεθνικοποίηση των βρετανικών σιδηροδρόμων.

Κοιτάξτε, υπάρχει και μία άλλη διάσταση, η οποία είναι ολοένα και πιο σημαντική περιβαλλοντικά, αλλά όσον αφορά και οικονομικά δεδομένα. Η διάσταση των εξωτερικοτήτων.

Διαβάζω τη φρασεολογία αυτής της εγκυκλίου, αυτού του νομοσχεδίου και πραγματικά δεν μπορώ να πιστέψω ότι μιλάνε ακόμα -και δεν φταίτε εσείς γι’ αυτό, γιατί ξέρω ότι απλά το μεταφράσατε από τα αγγλικά- για εμπορευματοποίηση, για αντιμετώπιση των εταιρειών αυτών σε καθαρά εμπορικά κριτήρια.

Τι σημαίνει αυτό, όταν μιλάνε ουσιαστικά για αποτροπή κρατικών ενισχύσεων; Ουσιαστικά αυτό που παραδέχονται είναι ότι δεν θα υπάρξει δυνατότητα ποτέ στην Ευρωπαϊκή Ένωση να λάβουμε σοβαρά υπ’ όψιν τις εξωτερικότητες. Με άλλα λόγια, τις εξωτερικές οικονομίες και το γεγονός ότι, όταν δρομολογήσεις ένα υπερσύγχρονο τρένο μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, αυτό αμέσως έχει τεράστια οικονομικά και οικολογικά πλεονεκτήματα και μείωση του οικολογικού και του οικονομικού κόστους όσον αφορά τη χρήση του ντίζελ, τη συμφόρηση, τα ατυχήματα κ.λπ.. Με άλλα λόγια, μας φέρατε μια εγκύκλιο η οποία καταστρατηγεί βασικές αρχές οικονομικής και βασικές αρχές οικολογικής συνείδησης.

Και για να μη μιλάμε γενικά, παρατηρήστε, κάντε μία σύγκριση του τι συνέβη στην Ευρωπαϊκή Ένωση από το 1990 -που εισήχθη αυτή η νοοτροπία της εμπορευματοποίησης και της κατάργησης των κρατικών επιχορηγήσεων και του κρατικού μονοπωλίου και η αντικατάσταση του κρατικού μονοπωλίου, όχι με ανταγωνισμό, αλλά με ιδιωτικά μονοπώλια, είτε εθνικά είτε κρατικά-, τι συνέβη, λοιπόν, συγκριτικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε σχέση με άλλες περιοχές της Γης.

Αν δείτε σήμερα τους σιδηροδρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι για κλάματα. Αν πάρουμε τον χάρτη της Ευρώπης και δούμε πού υπάρχουν TGV, υπερσύγχρονες σιδηροδρομικές συνδέσεις, είναι ελάχιστες σε σχέση με την Κίνα.

Στην Κίνα τα τελευταία οχτώ χρόνια -το ξέρετε, φαντάζομαι- έχουν χτίσει είκοσι χιλιάδες χιλιόμετρα σιδηροδρόμων, που ταξιδεύουν με περισσότερα από τριακόσια τριάντα χιλιόμετρα την ώρα. Είναι είκοσι χιλιάδες χιλιόμετρα. Πόσα κατασκευάστηκαν στην Ευρώπη; Ούτε δύο χιλιάδες.

Εμείς ως Ευρωπαίοι πρέπει να ντρεπόμαστε για τον τρόπο με τον οποίο το ιδεολόγημα του ανταγωνισμού και της εισαγωγής της αγοράς στους σιδηροδρόμους ουσιαστικά έχουν καταστήσει τους ευρωπαϊκούς σιδηρόδρομους στην ήπειρο που τους ανακάλυψε και τους ανέπτυξε ανενεργούς ουσιαστικά και εκτός του αναπτυξιακού μοντέλου της Ευρώπης.

Δεν λέω ότι ο δημόσιος χαρακτήρας των σιδηροδρόμων είναι πανάκεια. Κοιτάξτε στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου η «AMTRAK» είναι δημόσια επιχείρηση. Είναι τρισάθλια. Αυτό που λέω είναι ότι ο δημόσιος χαρακτήρας και η καθετικοποίηση του σχεδιασμού, στο πλαίσιο ενός αναπτυξιακού μοντέλου που ξεπερνάει τους σιδηρόδρομους, έχει να κάνει και με τις μορφές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ανανεώσιμες πηγές και όλα αυτά. Ο δημόσιος χαρακτήρας των σιδηροδρόμων, λοιπόν, είναι αναγκαία, αλλά δεν είναι ικανή συνθήκη για να έχουμε σοβαρούς σιδηρόδρομους.

Τι βλέπουμε στην Ευρώπη, σε χώρες όπως η Γερμανία, σε χώρες όπως η Γαλλία, που οι σιδηρόδρομοι παραμένουν ουσιαστικά κρατικοί, SNSF, Deutsche Bank κ.λπ.; Βλέπουμε μία απίστευτη υποβάθμισή τους, με πολύ χαμηλές επενδύσεις. Ναι μεν είναι κρατικοί, αλλά είναι αποδυναμωμένοι και δεν υπάρχουν επενδύσεις σε αυτούς. Γιατί; Λόγω της λιτότητας, η οποία ξεκίνησε από την Ελλάδα και η οποία πέρασε ως πολιτική και ιδεολόγημα και στη Γερμανία -και πολύ συγκεκριμένα στη Γερμανία. Από την άλλη μεριά, βλέπουμε τις ιδιωτικές εταιρείες στην Ευρώπη να είναι εξίσου τρισάθλιες.

Με άλλα λόγια, δεν υπάρχει ένα αναπτυξιακό πλάνο στο οποίο ένα δημόσιο σιδηροδρομικό πανευρωπαϊκό δίκτυο να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι.

Φέρνοντας, λοιπόν, αυτή την οδηγία εδώ ουσιαστικά τι λέτε; Λέτε ότι μας την έφεραν οι Ευρωπαίοι, πρέπει να την περάσουμε. Και τι κάνετε; Κάνετε δύο ατοπήματα στην τιμή του ενός. Το πρώτο ατόπημα είναι ότι ουσιαστικά συμφωνείτε με τις ευρωπαϊκές πολιτικές που καταδικάζουν τους σιδηρόδρομους πανευρωπαϊκά. Και, δεύτερον, στη δική μας χώρα, το σιδηροδρομικό μας δίκτυο έχει ενδιαφέρον μόνο για κάποιους Βρετανούς χομπίστες, που, αντί να πηγαίνουν σε μουσεία, έρχονται να δουν τα δικά μας τρένα. Σοβαρολογώ, υπάρχουν και τουρ ειδικά που λένε «ελάτε να δείτε ένα αρχαίο τρένο». Σε μια χώρα, στο «Μνημονιστάν», στη χρεοδουλοπαροικία, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ -κι αυτό είναι κάτι το οποίο για το οποίο θα απολογείστε και θα πρέπει να απολογείστε για πολλές δεκαετίες που έρχονται- ξεπούλησε τα τρένα του ΟΣΕ για ένα ποσό ευτελέστατο, σε μία πτωχευμένη, όπως ακούσαμε και προηγουμένως, ημικρατική ιταλική επιχείρηση, η οποία δεν έχει να βάλει ένα ευρώ.

Σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο, σε αυτό το όνειδος, το ατόπημα, έρχεται να προστεθεί μία ευρωπαϊκή οδηγία. Όπως το ελληνικό μνημόνιο και η ελληνική λιτότητα κατόπιν της επιτυχούς εφαρμογής τους στο «Ελλαδιστάν» μεταφέρθηκαν και αποτέλεσαν την πεμπτουσία των πολιτικών λιτότητας στο κέντρο της Ευρώπης, στη Γερμανία, στη Γαλλία, στην Ιταλία, βεβαίως, ουσιαστικά έχουμε την ανάπτυξη της υποανάπτυξης των σιδηροδρόμων μας μέσα από αυτή την οδηγία.

Εμείς δεν θέλουμε τίποτα παραπάνω από το να έχουμε ένα πανευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο να λειτουργεί στο πλαίσιο ενός συνολικότερου οράματος για την πράσινη μετάβαση. Είμαστε βαθιά ευρωπαϊστές. Θα πετάγαμε από τη χαρά μας αν μπορούσαμε να υπερψηφίσουμε μία ευρωπαϊκή οδηγία που είναι καλή για την Ευρώπη και είναι καλή για την Ελλάδα, είναι καλή για τους ευρωπαϊκούς σιδηρόδρομους και είναι καλή για τους ελληνικούς σιδηρόδρομους. Αυτό που φέρατε, όμως, δεν εντάσσεται σε αυτό.

Μια μικρή παρατήρηση. Θυμάστε με μια προηγούμενη κυβέρνηση Μητσοτάκη την ιστορία με την κινητή τηλεφωνία και τον ΟΤΕ; Τότε ο ΟΤΕ ήταν κρατικός ακόμα. Είχαν έρθει δύο ιδιωτικές εταιρείες στην κινητή τηλεφωνία, η «PANAFON» και η «TELESTET», αν θυμάμαι καλά, και η προηγούμενη κυβέρνηση Μητσοτάκη είχε απαγορεύσει στον κρατικό ΟΤΕ να δημιουργήσει τρίτη εταιρεία κινητής τηλεφωνίας. Το θυμάστε αυτό; Όπως πάτε να κάνετε εσείς τώρα, να απαγορεύσετε στον ΟΣΕ να ανταγωνιστεί με τους ιδιώτες στις γραμμές του ΟΣΕ.

Και τι συνέβη μετά; Ήρθε μια κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, η οποία έδωσε τη άδεια στην «COSMOTE», αφού βεβαίως είχε δρομολογηθεί η ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ. Μάλλον κάτι τέτοιο θα γίνει κι εδώ. Πρώτα θα ιδιωτικοποιήσετε και τον ΟΣΕ και μετά στον ιδιώτη που θα τον έχει αγοράσει θα του δώσετε τη δυνατότητα να εισάγει κι αυτός μια τρίτη τρισάθλια εταιρεία, που θα ανταγωνίζεται τις υπάρχουσες τρισάθλιες εταιρείες.

Και θα είναι τρισάθλιες, κύριε Υπουργέ. Είναι πολύ απλός ο λόγος. Τα χρήματα. Οι επενδύσεις. Οι επιχειρήσεις που θα έρθουν εδώ δεν έχουν να επενδύσουν τα 3-4 δισεκατομμύρια που χρειάζεται ο ελληνικός σιδηρόδρομος. Ας είμαστε ξεκάθαροι. Αν δεν έρθουν 3-4 δισεκατομμύρια να επενδυθούν σε αυτό το πράγμα που λέγεται ελληνικός σιδηρόδρομος, δεν θα υπάρξει ανάπτυξη του ελληνικού σιδηρόδρομου. Οι ιδιώτες δεν πρόκειται να έρθουν.

Η αγορά δεν είναι αρκετά μεγάλη. Αν δεν ενταχθεί ο ελληνικός σιδηρόδρομος σε ένα πλαίσιο πανευρωπαϊκό, ενός πραγματικού δημόσιου ευρωπαϊκού συστήματος, δεν πρόκειται να δούμε άσπρη μέρα όσον αφορά τους σιδηροδρόμους. Αυτό σημαίνει ότι θα συνεχίζει να σκοτώνεται ο κόσμος στους δρόμους, θα συνεχίσουμε να ρυπαίνουμε το περιβάλλον, θα συνεχίσουμε να είμαστε ιδιαίτερα αναποτελεσματικοί.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εδώ υπάρχουν -το έχω ξαναπεί- δύο οράματα. Υπάρχει το όραμα του μνημονιακού δικομματισμού, εξορύξεις, αγωγοί φυσικού αερίου, δρόμοι, αυτοκινητόδρομοι, αυτοκίνητα, ντίζελ. Πάρτε, για παράδειγμα, την Κρήτη, στην οποία αναφέρθηκε ο εισηγητής μας από το Ηράκλειο. Μιλάμε για τον βόρειο οδικό άξονα, να φτιάξουμε έναν τεράστιο αυτοκινητόδρομο πάλι, να τον επεκτείνουμε, να έχουμε κι άλλα αυτοκίνητα κι άλλα φορτηγά κι άλλη μόλυνση. Να χτίσουμε ένα τεράστιο αεροδρόμιο στο Καστέλι, στο οποίο θα φτιάξουμε κι άλλους δρόμους να διασυνδέεται. Η πλήρης τσιμεντοποίηση της Κρήτης. Αυτό είναι το ένα όραμα, η μία Ελλάδα.

Υπάρχει και το άλλο όραμα, το δικό μας όραμα. Ηλεκτροκίνηση παντού. Στο πλαίσιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ένα δημόσιο δίκτυο σιδηροδρόμων. Και μιας και αναφέρθηκα στην Κρήτη, φανταστείτε εκεί να είχαμε ένα υπερσύγχρονο τρένο, το οποίο να συνδέει τα Χανιά με τη Σητεία, με μικρές γραμμές, οι οποίες να πηγαίνουν κάθετα και ταυτόχρονα, κατάργηση αυτού του φαραωνικού νέου αεροδρομίου στο Καστέλι, με μικρότερες αεροπορικές δομές, έτσι ώστε η Κρήτη να ενταχθεί σε ένα πλαίσιο πράσινης ανάπτυξης, να πάψει η ιστορία αυτή και ολόκληρο αυτό το σπουδαίο νησί να ηλεκτροδοτείται καίγοντας ντίζελ, κάτι που γίνεται αυτή τη στιγμή, να σταματήσει η ιδέα της καταστροφής του Λιβυκού και του Κρητικού Πελάγους μέσα από τις εξορύξεις. Αυτό είναι το δεύτερο όραμα.

Δυστυχώς, άλλη μία φορά, οι υπόλοιπες πτέρυγες της Βουλής μας χαρίζετε σε εμάς, το ΜέΡΑ25, το μονοπώλιο να είμαστε εναντίον των εξορύξεων, να είμαστε υπέρ ενός ριζοσπαστικού ανθρωπισμού για τους μετανάστες και τώρα να προωθούμε λύσεις πανευρωπαϊκές για τα τρένα μας, για τους σιδηρόδρομους, που συνάδουν με ένα πραγματικό αναπτυξιακό μοντέλο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να κάνω μία ερώτηση στον κ. Βαρουφάκη;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε συνάδελφε. Και να το θέλει, δεν μπορούμε.

Ο κ. Μπουκώρος από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Λυπάμαι να διαπιστώνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σε μία τόσο σημαντική συζήτηση για το σιδηρόδρομο -η οποία δεν κέρδισε το ενδιαφέρον της Εθνικής Αντιπροσωπείας, ας μην κρυβόμαστε- ακούστηκαν και ασάφειες, διαπιστώθηκαν και αυταπάτες.

Θα ξεκινήσω από τα τελευταία που ακούγονται στην Αίθουσα περί κρατικών ή ιδιωτικών εταιρειών. Βρίθει η ιστορία του σιδηροδρόμου, και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη, αποτυχημένων κρατικών μοντέλων και επιτυχημένων ιδιωτικών μοντέλων, αλλά και το αντίστροφο. Κατά συνέπεια νομίζω ότι δεν μετράει τόσο η ταμπέλα, αλλά το πλαίσιο λειτουργίας όλων αυτών των εταιρειών.

Ακούσαμε εδώ ότι η «COSCO» που ήρθε στον Πειραιά είναι μία κρατική κινεζική εταιρεία. Ακούσαμε ότι η «DEUTSCHE ΤELEKOM» που συμμετείχε στην ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ είναι μία γερμανική κρατική εταιρεία. Ακούσαμε ότι η «Ferrovie dello Stato Italiane» είναι μία ημικρατική ιταλική εταιρεία. Βεβαίως και έτσι είναι. Αγνοούν, όμως, οι κύριοι συνάδελφοι που κάνουν αυτή την προσέγγιση ότι οι συγκεκριμένες εταιρείες δούλευαν και εξακολουθούν να δουλεύουν με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια που διέπουν τη λειτουργία τους τις οδήγησαν και στην εξωστρέφεια.

Αντιθέτως, λυπάμαι να διαπιστώνω ότι δεν έχω υπ’ όψιν μου καμμία μεγάλη ελληνική κρατική εταιρεία που να δούλεψε με τέτοια κριτήρια. Διαχρονικά τροφοδοτούσαν τους προϋπολογισμούς με ελλείμματα. Η κακοδαιμονία του ελληνικού κράτους, το ρουσφέτι κι όλα αυτά και σε επίπεδο εργαζομένων και σε επίπεδο εργολάβων κ.λπ. καταγράφονταν πάντα στην πορεία αυτών των εταιρειών.

Κι επειδή ακούμε την κριτική εξ αριστερών κι επειδή κάποιοι από εσάς έχετε και μαοϊκό παρελθόν, θα σας καλούσα να εμβαθύνετε περισσότερο τον λόγο του Μάο για το χρώμα της γάτας, ότι δηλαδή δεν έχει καμμία σημασία αν είναι άσπρη ή μαύρη η γάτα, αλλά αν πιάνει ποντίκια. Να εμβαθύνετε, λοιπόν. Νομίζω ότι θα διδαχθείτε κι ότι θα κάνετε νέες προσεγγίσεις.

Ακούσαμε πάλι στο ίδιο μήκος κύματος κριτική ότι αυτές οι συμφωνίες που υπογράφουμε σήμερα, αυτές οι συμβάσεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτή η ενσωμάτωση στο εθνικό μας δίκτυο ανοίγουν -λέει- μόνο στην αγορά. Μα τι είναι η αγορά για το τρένο; Δεν είναι τα εμπορεύματα και οι επιβάτες, δεν είναι το cargo και το passenger, τα δύο κομμάτια που δίνουν ζωή στον σιδηρόδρομο; Στο άνοιγμα για τα εμπορεύματα και για τους επιβάτες διευκολύνουν οι συγκεκριμένες συμφωνίες.

Για το αν θα είναι ιδιωτικό ή κρατικό το καθεστώς, λέμε ότι η υποδομή παραμένει στο κράτος. Πρόκοψε, όμως, ο ελληνικός κρατικός σιδηρόδρομος! Γιατί εγώ δεν ξέρω τι λένε οι Άγγλοι συντηρητικοί κεκλεισμένων των θυρών και αν τους καταγράφουμε και αυτούς. Ξέρω, όμως, την ιστορική πραγματικότητα της χώρας μας.

Η επέκταση του σιδηροδρόμου ξεκίνησε το 1882 επί Χαριλάου Τρικούπη, αφού προηγουμένως ακύρωσε τις τέσσερις συμφωνίες που είχε κάνει ο Κουμουνδούρος έναν χρόνο νωρίτερα. Η κακοδαιμονία της ασυνέχειας πάει πολύ μακριά σε αυτή τη χώρα. Και στον σιδηρόδρομο πρέπει να υπάρχει πράγματι μία συνεννόηση και μία συνέχεια.

Έγινε το σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν κέρδισε στον ανταγωνισμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις. Δεν κατόρθωσε ποτέ στην Ελλάδα να κερδίσει πάνω από 4% του επιβατικού και εμπορευματικού έργου.

Έγινε τότε η επιλογή της ορεινής χάραξης. Αν είχε γίνει η πεδινή χάραξη, ενδεχομένως να ήταν περισσότερο βιώσιμος ο ελληνικός σιδηρόδρομος, αλλά θα έμενε οριστικά στην απομόνωση το ορεινό και μειονεκτικό κομμάτι της χώρας. Δεν μπορούμε, δηλαδή, να κάνουμε ούτε εύκολη κριτική ούτε εύκολες προσεγγίσεις σήμερα.

Από κει και πέρα, αν θέλετε ιδιωτικό παράδειγμα, η πρώτη σύμβαση παραχώρησης μεγάλου συγκοινωνιακού έργου στην Ελλάδα, με απόλυτη επιτυχία και αυτοχρηματοδότηση και βιωσιμότητα, ήταν ο θεσσαλικός σιδηρόδρομος. Κατασκευάστηκε με ιδιωτικά κεφάλαια. Λειτούργησε ως εταιρεία μέχρι το 1926. Παραχωρήθηκε μετά στον ΣΕΚ, στον Σιδηρόδρομο του Ελληνικού Κράτους. Ήρθαν και οι υπόλοιπες τεχνολογικές εξελίξεις. Άρχισε να δύει αυτό το λαμπρό παράδειγμα. Δεν μπορεί να κάνουμε τόσο εύκολες και απερίσκεπτες ιστορικές προσεγγίσεις ούτε να αλλοιώνουμε την ιστορία.

Εν πάση περιπτώσει, η μορφολογία της Ελλάδος δεν προσφέρεται για την ανάπτυξη οικονομικού σιδηροδρόμου. Σήμερα, όμως, παρουσιάζονται νέες ευκαιρίες. Γιατί το ζήτημα, όπως προείπα, δεν είναι αν θα είναι ιδιωτικές οι εταιρείες. Δηλαδή, σε μία δημόσια υποδομή, την οποία κρατάει ο ΟΣΕ σήμερα, αν φέρουμε περισσότερες εταιρείες και δεν κρατήσουμε μόνο την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δεν θα μετακινούνται περισσότερα εμπορεύματα και περισσότεροι επιβάτες; Δεν θα έχουμε περισσότερη οικολογία και περισσότερη οικονομία, από το να αφήσουμε ένα ιδιωτικό μονοπώλιο;

Για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από την Αξιωματική Αντιπολίτευση θα περίμενα πιο επιφυλακτική κριτική, γιατί η συγκυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ, με πρωθυπουργό Αντώνη Σαμαρά, είχε πετύχει τίμημα 350 εκατομμυρίων ευρώ και ήρθε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ να εκχωρήσει το μεταφορικό έργο με μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ. Η διαφορά αυτών των δύο ποσών, τα 300 εκατομμύρια, θα αρκούσαν για την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στα επιμέρους τμήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Θα μιλήσω και πάλι για τον θεσσαλικό σιδηρόδρομο. Τι έκανε τεσσεράμισι χρόνια η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ; Δύο τμήματα υπάρχουν εκεί: Βόλου - Λάρισας και Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας, που αναμένουν την ηλεκτροκίνησή τους. Τέσσερις φορές εξήγγειλε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ τη δημοπράτηση του έργου «Ηλεκτροκίνηση Βόλου - Λάρισας». Έφυγε από την κυβέρνηση και ακόμα δεν έχουμε δει τις μελέτες. Έγινε μία τροποποίηση μελέτης εκεί. Η ουσία είναι ότι καθυστερήσαμε τεσσεράμισι χρόνια. Επί τέσσερα χρόνια εξαγγέλλει η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ τη συμβασιοποίηση του έργου Παλαιοφάρσαλο - Καλαμπάκα για την ηλεκτροκίνηση. Έφυγε από την κυβέρνηση και η συμβασιοποίηση δεν έχει γίνει.

Είναι εύκολο να κάνουμε κριτική και να λέμε «πήγαμε το τρένο στο Αίγιο όταν βρήκαμε χρηματοδότηση και όταν βρήκαμε τις μελέτες ώριμες και τα λοιπά», αλλά είναι πολύ δύσκολο όταν ερχόμαστε αντιμέτωποι με τις εξαγγελίες μας να πείσουμε ότι πραγματικά έχουμε παράξει έργο.

Βεβαίως, άκουσα και από τον ΣΥΡΙΖΑ και από άλλα μικρότερα κόμματα να λένε, άσχετα από το τι λέει το ευρωπαϊκό πλαίσιο, ότι εμείς μπορούμε να κάνουμε μία εθνική πολιτική για το τρένο. Πράγματι, μπορούμε. Μπορούμε και τρένο, όπως άκουσα προηγουμένως, να κάνουμε στην Κρήτη. Αν θέλουμε, μπορούμε να συνδέσουμε και τα Δωδεκάνησα με τον σιδηρόδρομο, αρκεί να τα πληρώσουμε εμείς.

Σας εξήγησε επαρκώς ο Υπουργός ποιο είναι το χρηματοδοτικό πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων. Το ευρωπαϊκό χρηματοδοτικό πλαίσιο χρηματοδοτεί έργα που είναι ενταγμένα στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μπορούμε να κάνουμε ό,τι θέλουμε, αν το συμφωνήσουμε. Αλλά από ποιο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων; Αυτό που εκμηδένισε ο ΣΥΡΙΖΑ;

Ερχόμαστε σήμερα εδώ και λέμε να κάνουμε εθνική πολιτική για να κάνουμε νέες χαράξεις και εκσυγχρονισμό εκτός ευρωπαϊκών δικτύων, δηλαδή εκτός ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. Από ποιο Πρόγραμμα Δημοσίων Δπενδύσεων; Αυτό που -αν θέλετε- απαξίωσε εντελώς η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, με άλλους πολιτικούς στόχους, βεβαίως;

Αυτή είναι η κατάσταση σήμερα και ακούμε τώρα -γι’ αυτό μίλησα για αυταπάτες προηγουμένως- για σιδηροδρομική Εγνατία. Γιατί δεν είναι προτιμότερο αυτό που σας είπε ο κ. Καραμανλής, δηλαδή; Η σιδηροδρομική σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με το Μπουργκάς και γενικότερα με τη Μαύρη Θάλασσα, οι κάθετοι οδικοί άξονες, που θα ενισχύσουν τη γεωπολιτική θέση της χώρας;

Δεν βλέπετε ο «σουλτάνος» απέναντι ότι ονειρεύεται διώρυγα Κωνσταντινούπολης, για να μετατοπίσει εντελώς τον γεωπολιτικό άξονα; Να μιλάμε σήμερα εμείς για μια σιδηροδρομική Εγνατία, όταν με τον αναθεωρητισμό της Τουρκίας κινδυνεύουν όλες οι γνωστές συνθήκες; Με τη Συνθήκη του Μοντρέ η διέλευση της ναυσιπλοΐας από τα στενά του Βοσπόρου είναι ελεύθερη. Τώρα εξαγγέλλει διώρυγες. Μία το εγκαταλείπει, μία το εξαγγέλει, μία το ξεκινάει, μία δεν το ξεκινάει. Δείχνει, όμως, μία τακτική, ότι έχουν στρατηγική να μετατοπίσουν ακόμα περισσότερο τον γεωπολιτικό άξονα. Και εμείς έχουμε την ευκαιρία, όπως σας είπε ο Υπουργός εδώ, να προωθήσουμε τους κάθετους σιδηροδρομικούς άξονες και να φέρουμε το γεωπολιτικό ενδιαφέρον προς την πλευρά της δικής μας χώρας. Και εμείς εξαγγέλλουμε σιδηροδρομικές Εγνατίες, χωρίς καμμία μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας, έτσι, για να λέμε κάποιες αυταπάτες μας.

Θα μπορούσε να πει πολλά κανείς και για την ιστορία του σιδηροδρόμου αλλά και για το ποιες είναι οι πραγματικές δυνατότητες. Εν τέλει, έχει σημασία πόσες εταιρείες θα έρθουν και ποιες θα είναι αυτές; Το ζητούμενο είναι να έρθουν περισσότερες εταιρείες σε μία δημόσια υποδομή, να φέρουν δουλειά και έργο στη χώρα.

Έχω την τύχη να προέρχομαι από τον Βόλο, που διαθέτει σιδηροδρόμο μέσα στο λιμάνι εδώ και εκατόν είκοσι χρόνια. Εδώ και εκατόν είκοσι χρόνια! Και βάσισε την ανάπτυξή του, τουλάχιστον προπολεμικά, σε αυτή την τεράστια υποδομή.

Σήμερα αποκτάμε και άλλα λιμάνια με σιδηροδρομική σύνδεση: Πειραιάς, Βόλος, Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη. Αντί να δούμε πώς θα πάρουμε τις δουλειές, δηλαδή πώς θα δημιουργήσουμε βιώσιμα εμπορευματικά κέντρα για να περνάει το εμπόριο από ελληνικά χέρια, ζητούμε επαναφορά σε κρατικές δομές και άλλα τέτοια περίεργα, που δεν στέκουν.

Θα πρέπει να κάνουμε και το επόμενο βήμα, γιατί το κέρδος δεν είναι να περάσει το κοντέινερ, το εμπορευματοκιβώτιο, από την Ελλάδα. Το κέρδος είναι να μείνει εδώ και να συναρμολογήσεις τα προϊόντα. Και λέω πάλι το παράδειγμα του Βόλου: Λιμάνι - σιδηρόδρομος, δύο βιομηχανικές περιοχές, από τις οποίες διέρχεται ο σιδηρόδρομος.

Δεν βλέπουμε σήμερα ότι υπάρχουν χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πρώην ανατολικές, όπως η Τσεχία, που εξειδικεύονται στη συναρμολόγηση αυτών των μετακινούμενων προϊόντων από τον δρόμο του μεταξιού ή από οπουδήποτε αλλού, προσθέτοντας στο ΑΕΠ τους σημαντικά ποσοστά;

Το δεύτερο, λοιπόν, που πρέπει να μας απασχολεί είναι όχι μόνο η διέλευση των εμπορευμάτων, αλλά και η συναρμολόγησή τους. Άρα ας ανοίξουμε τους ορίζοντες, ας δούμε ποιες είναι οι πραγματικές σημερινές δυνατότητες. Και, όταν μιλάμε για έργα, να μιλάμε, όπως είπε και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, για μελέτες βιωσιμότητας και σκοπιμότητας. Γιατί δεν ξέρω αν είναι έτοιμος ο ελληνικός λαός από το υστέρημά του να πληρώσει έργα σιδηροδρομικά ή οποιαδήποτε άλλα. Τα οδικά τελειώνουν σιγά-σιγά στη χώρα μας, οπότε μπορούμε να επικεντρωθούμε περισσότερο στον σιδηρόδρομο. Δεν ξέρω, λοιπόν, αν ο ελληνικός λαός είναι διατεθειμένος να πληρώσει από το υστέρημά του για μη βιώσιμα έργα.

Κατά συνέπεια καταλήγω λέγοντας ότι οι συγκεκριμένες οδηγίες που ενσωματώνουμε σήμερα στο Εθνικό Δίκαιο είναι, πρώτον, αντιμονοπωλιακές και, δεύτερον, διαλειτουργικές.

Διότι ένας λειτουργικός και ανταγωνιστικός σιδηρόδρομος είναι ο σιδηρόδρομος του μέλλοντος, κάτι που στο παρελθόν δεν κοιτάξαμε, με αποτελέσματα σαν κι αυτά που περιγράψαμε σήμερα, χωρίς, όμως, να αναλαμβάνουμε το κόστος των εξελίξεων, γιατί φτάσαμε να κατηγορείται η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για την έλλειψη πρόβλεψης σιδηροδρομικής σύνδεσης στη γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου. Και την ακούσαμε αυτή την κριτική από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Συγγνώμη, ο πολιτικός χώρος τον οποίο διαδεχθήκατε εσείς κατά το μέγιστο μέρος, κυρίως σε οπαδούς και λιγότερο σε στελέχη, ήταν ο χώρος που αμέλησε αυτή την πρόβλεψη, με συνέπεια σήμερα αυτό το έργο να είναι αντιοικονομικό και να μη χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δεν θα βλέπετε τα πράγματα από την οπτική γωνία που σας βολεύει κάθε φορά, για να μπορέσουμε επιτέλους σε αυτή την Αίθουσα να συνεννοηθούμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Απ’ ό,τι βλέπω, σχεδόν όλοι οι ειδικοί αγορητές θέλετε να μιλήσετε. Θα σας δώσω από τρία λεπτά. Σας παρακαλώ πολύ να τηρήσουμε τον χρόνο, γιατί έχει περάσει η ώρα. Στις 17.00΄ πρέπει να είμαστε πάλι εδώ και οφείλουμε να σκεφτούμε πρώτα αυτούς που μας έκαναν την τιμή να είναι παρόντες και παρούσες εδώ, οι οποίοι πρέπει και να ξεκουραστούν, αλλά και τους υπαλλήλους που θα μείνουν μέχρι τις 12.00΄ το βράδυ και παραπάνω.

Το λόγο έχει η κ. Θεοπίστη Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ για τρία λεπτά.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Θα προσπαθήσω κι εγώ να συνεννοηθούμε. Όμως, για να συνεννοηθούμε, πρέπει λίγο να δούμε πού βρισκόμαστε. Τώρα άνοιξε η κουβέντα για τον σιδηρόδρομο και αναδρομή ιστορική και λάθη. Πώς μια χώρα με αυτή τη γεωστρατηγική θέση έχει 320 δισεκατομμύρια χρέος, χρεοκόπησε, μπήκε στα μνημόνια; Ένα μεγάλο κομμάτι είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας που δεν αξιοποιήθηκαν. Ένα από αυτά είναι το κομμάτι των μεταφορών, λόγω της γεωστρατηγικής θέσης. Και ποιων μεταφορών; Μιλάω για εμπορευματικές μεταφορές, κυρίως, και μάλιστα με σιδηρόδρομο. Τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, ένα ΕΣΠΑ «έπεσαν» σε οδικούς άξονες. Και αυτό ήταν επιλογή. Και ήταν επιλογή είτε γιατί υπήρχαν οι εργολάβοι που ήθελαν να κάνουν τους οδικούς άξονες είτε οι αυτοκινητοβιομηχανίες κ.λπ..

Περιμένετε λίγο, γιατί ξαφνικά σήμερα μιλάμε για σιδηρόδρομο, λες και είναι ιδέα που γεννήθηκε τώρα. Το είπαν πολλοί ομιλητές. Όλοι ομνύουν στον σιδηρόδρομο. Όμως, για να δούμε, ξέρετε πόσες δημοσιονομικές διορθώσεις, ήτοι πρόστιμα, έχει επιστρέψει διαχρονικά η χώρα, γιατί δίνονταν λεφτά από το Α΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για να κάνει η χώρα σιδηρόδρομο και δεν γινόταν; Αυτό για την ιστορία. Θα επιμείνω λίγο σε αυτό, γιατί θέλω να απαντήσω στον κύριο Υπουργό, ο οποίος είπε -σωστά εν μέρει- για τις μελέτες σκοπιμότητας. Το είπα και στην εισήγησή μου.

Η μελέτη σκοπιμότητας είναι αν βγαίνει το έργο, αν δεν βγαίνει το έργο, αν συμφέρει. Έχει σημασία. Όμως, πριν από αυτό υπάρχει ο στρατηγικός σχεδιασμός, η οικονομική θεώρηση και η πολιτική στόχευση. «Πού το πάει η χώρα;» λέει ένας στρατηγικός σχεδιασμός που αφορά στις μεταφορές. Και κάνει μετρήσεις και κάνει εθνικό μοντέλο για να δει αν τα Δριμύκλαδα με την τάδε περιοχή πρέπει να κάνουν αυτοκινητόδρομο ή να κάνουμε έναν μικρό δρόμο ή πρέπει να βάλουμε τρένο.

Αυτά είναι διεθνείς πρακτικές και επιστημονικές, αλλά έχουν μεγάλη πολιτική ουσία.

Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε στους Jaspers. Νομίζω ότι τους Jaspers τούς είχατε στο Υπουργείο όταν ήμουν Γενική Γραμματέας για πρώτη φορά. Και τι κάναμε; Βάλαμε κάτω και με την SRSS το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών. Δεν είναι απλό. Τι σημαίνει αυτό; Δεν θα βγαίνει κάθε Υπουργός και κάθε Πρωθυπουργός και θα εξαγγέλλει έργα και θα λέει «αυτό καλό μού φαίνεται». Θα πρέπει να προκύπτει από αυτόν τον στρατηγικό σχεδιασμό. Δεν μπορεί, δηλαδή, ο Πρωθυπουργός της χώρας να μιλάει για fly over, την υπερυψωμένη στην εξωτερική περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, που δεν εντάσσεται σε κανέναν σχεδιασμό, είναι με το μάτι. Ξέρετε οι μεταφορές και η συγκοινωνιακή τεχνική έχει κανόνες. Είναι πολύ σοβαρή επιστήμη. Θέλει μετρήσεις, θέλει μοντέλα, θέλει να δούμε πού το πάμε. Όταν, δηλαδή, κάνεις έναν δρόμο, ξέρεις ότι εκεί θα προσελκύσεις περισσότερη κίνηση. Είναι πολλά θέματα. Με τους Jaspers, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ήρθαν σε ένα Υπουργείο Μεταφορών, όπου δεν υπήρχε η έννοια «βιώσιμη αστική κινητικότητα» ως έννοια, όχι ως τμήμα, ως οργανική μονάδα, ως τίποτα, αυτό που κάνουν οι ευρωπαϊκές πόλεις που όλοι ταξιδεύουμε, με τα ποδήλατα, τα ωραία δρομάκια.

Ήρθαμε, λοιπόν, και κάνουμε και τα ΣΒΑΚ, σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού. Εμπλέξαμε εβδομήντα δημάρχους. Είναι πολλά που έχουμε σχεδιάσει σε στρατηγικό επίπεδο. Μπορεί κάποια έργα να παίρνουν χειροκρότημα και οι Υπουργοί να τα χαίρονται γιατί πραγματικά φαίνονται, αλλά ο στρατηγικός σχεδιασμός μπορεί να μη φανεί σε μια κυβέρνηση και να φανεί αργότερα. Όμως, είναι αυτό που σώζει και την οικονομία της χώρας και τη χώρα.

Μιλήσατε τώρα για την σιδηροδρομική Εγνατία, ενώ ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μίλησε για το Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Θέλω να σας πω ότι το Ορμένιο - Αλεξανδρούπολη - Μπουργκάς είναι τμήμα της σιδηροδρομικής Εγνατίας, το οποίο, όπως είπα, προσφάτως, με δικές μας ενέργειες, χρηματοδοτείται από το CEF, προκειμένου να γίνουν και οι μελέτες και η κατασκευή. Περιμένουμε κι άλλα τέτοια έργα, Όμως, πρέπει να πηγαίνεις. Και κατασκευή έχουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μελέτες χρηματοδοτεί το CEF.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Επιφυλάσσομαι. Νομίζω ότι έχουμε και κατασκευή.

Εν πάση περιπτώσει, όταν ο CEF κάτι χρηματοδοτεί, προφανώς θα χρηματοδοτήσει και την κατασκευή. Είπαμε έκανε επιλογή να μην έχει τρένα. Τέλος. Κάποιος είπε για την Πελοπόννησο. Ξέρουμε ότι στην Πελοπόννησο δεν υπήρχε περίπτωση διαλειτουργικότητας;

Είπαμε για τα στρατηγικά. Εγώ να πω και το άλλο. Πάλι πολύ σωστά και συμφωνώ μαζί σας, η χώρα πρέπει να αποκτήσει εμπορευματικά κέντρα και με συναρμολόγηση ensemble, γιατί πάνε σε γειτονικές χώρες. Είναι αναπτυξιακό. Είναι πάρα πολύ ωραίο. Γι’ αυτό προχωρήσαμε το Θριάσιο. Όμως, εμείς είχαμε προχωρήσει και το Στρατόπεδο «Γκόνου» στη Θεσσαλονίκη. Διότι, ξέρετε, τα εμπορευματικά κέντρα, εάν δεν εντάσσονται σε δίκτυο, δεν λειτουργούν. Δηλαδή, θέλει οπωσδήποτε η περιοχή της Θεσσαλονίκης εμπορευματικό και στη συνέχεια πιθανόν και η Λάρισα. Και πάλι, όμως, θέλει έναν σχεδιασμό.

Βγαίνει ο Πρωθυπουργός της χώρας, αγνοώντας τον σχεδιασμό που υπάρχει…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Logistics…

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Logistics.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας παρακαλώ να τηρήσουμε τους χρόνους. Ολοκληρώστε, κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Έχω το δικαίωμα νομίζω. Δευτερολογία κάνω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Η αλήθεια είναι ότι έχετε. Εγώ σας ζήτησα να τηρήσουμε τους χρόνους στα τρία λεπτά.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Προσπαθώ, αλλά ειπώθηκαν και πολλά.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Μπουκώρο, σας παρακαλώ.

Συνεχίστε, κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Το Στρατόπεδο «Γκόνου» δεν μπορεί να γίνει κάτι άλλο εκτός του σχεδιασμού, που είναι εμπορευματικό κέντρο. Δεν μπορεί να είναι ελεύθερη οικονομική ζώνη ξαφνικά, ενώ το έχουμε ετοιμάσει για εμπορευματικό κέντρο, αν θέλουμε τα logistics, τις εμπορευματικές μεταφορές κ.λπ..

Δύο κουβέντες θα πω για το μετρό Θεσσαλονίκης, το οποίο έχει ξεκινήσει από την τρύπα του Κούβελα, από ένα έργο με σύμβαση παραχώρησης που ποτέ δεν ευοδώθηκε, από ένα σύστημα μελέτη-κατασκευή το οποίο δεν προκρίνεται για τέτοια έργα.

Είμαι από τη Θεσσαλονίκη. Έζησα πάρα πολλά χρόνια στη Θεσσαλονίκη. Σήμερα η διεθνής τάση είναι in situ τα αρχαία. Στην Ιταλία, που είναι γειτονική χώρα και το και το έχω ψάξει, η οποία είναι, επίσης, μια χώρα με πολλές αρχαιότητες, βελτιώνεται και η τεχνική επιστήμη. Όμως, εγώ θα πω και το άλλο. Ας πούμε ότι διαφωνούμε με αυτή την πρόταση. Καλύτερα ήταν να φύγουν. Είναι δυνατόν μετά από τόσα χρόνια, που το μετρό έχει προχωρήσει και το 2020 θα λειτουργούσε χωρίς τη στάση «Βενιζέλος» -έχουν πέσει 5 εκατομμύρια, έχουν γίνει μελέτες-, να ξαναπάμε πίσω, να διχάσουμε την πόλη και να ξανανοίξουμε την κουβέντα με ένα μόνο όφελος, όπως βλέπω εγώ; Ένα μόνο! Να ζητήσει ρήτρες γεγονότος καθυστέρησης δημοσίου από τον εργολάβο, από τον ανάδοχο.

Πολλά θα μπορούσα να πω, αλλά θα τελειώσω, απαντώντας σε όλα αυτά που ακούστηκαν…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας αγχώσαμε. Η αλήθεια είναι αυτή.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Δεν αγχώνομαι, γιατί ξέρω ότι έχω δικαίωμα να μιλήσω ακόμα λίγο, ένα λεπτό.

Ακούστηκαν και ανακρίβειες. Είναι λογικό, γιατί αν κάποιος δεν έχει εξοικείωση με το κομμάτι των διευρωπαϊκών δικτύων, μπορεί να γίνει αυτή η παρανόηση. Επιμένω και λέω: Αυτή η περιβόητη οδηγία -για τις δύο, φαντάζομαι, με τα τεχνικά χαρακτηριστικά νομίζω ότι οι περισσότεροι συμφωνούν- τι ακριβώς κάνει; Απελευθερώνει έτι περαιτέρω μια ήδη ανοιχτή αγορά σε επίπεδο οδηγιών, που, όμως, στη χώρα μας υπάρχει μόνο μία εταιρεία, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η ιταλική. Και επομένως, αν δεν θέλουμε να απελευθερώσουμε έτι περαιτέρω, θέλουμε να προστατεύσουμε το εγχώριο αυτό μονοπώλιο. Δεν φαντάζομαι ότι είναι πρόθεση κανενός αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Δεν το λέτε σε εμάς αυτό.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Δεν το λέω σε εσάς. Απευθύνομαι και σε άλλους.

Σε ό,τι δε αφορά το μοντέλο «καθετοποίηση» ή «οριζόντιο», η οδηγία -το είπαν κιόλας ομιλητές- σαφώς αφήνει το περιθώριο της επιλογής.

Εδώ εξαρτάται και τι έχεις. Εγώ θα σας πω ότι ένα μοντέλο κάθετου οργανισμού ήταν ο ΟΣΕ με τις εταιρείες του, που έχει και τα 16 δισεκατομμύρια ευρώ χρέη. Άρα ήταν αποτυχημένο το μάνατζμεντ. Ένα άλλο αποτυχημένο μοντέλο κάθετου οργανισμού ήταν το ιδιωτικοποιημένο της Βρετανίας, όπως ανέφερα, με πολλά ατυχήματα. Είχε αφεθεί το δίκτυο. Υπάρχουν, βέβαια, και οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι, οι οποίοι είναι ένα πολύ καλό καθετοποιημένο μοντέλο.

Άρα είναι τι ταιριάζει σε μια χώρα. Θέλω, όμως, να τονίσω ότι αν σήμερα -και δεν είναι καμμιά επιλογή μόνιμη- η κατάσταση στη χώρα προκρίνει το οριζόντιο μοντέλο -γιατί αυτό έχουμε-, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί το δημόσιο να κάνει μια εταιρεία και να πάρει άδεια και να μπει στις ράγες. Δεν σημαίνει αυτό. Βεβαίως και μπορεί. Δεν κλείνει, δηλαδή, τον ανταγωνισμό. Με βάση την οδηγία, δηλαδή, δίνεται το περιθώριο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Πήρατε ό,τι δικαιούστε και ένα λεπτό παραπάνω.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Εντάξει σταματάω. Έχω κι άλλα να πω, αλλά θα σταματήσω εδώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας από το Κίνημα Αλλαγής.

Κύριε Γκόκα, τρία λεπτά φτάνουν; Τώρα, θα μου πείτε ότι άφησα την προηγούμενη ομιλήτρια να μιλήσει εννιά λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να είμαι μέσα στον χρόνο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Μακάρι. Εγώ βάζω τρία λεπτά και θα σας παρακαλέσω πολύ να μην ξεφύγουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Κατ’ αρχάς, να ξεκινήσω με την τροπολογία που καταθέσαμε και να εκφράσω τη λύπη μου που δεν έγινε αποδεκτή. Νομίζω ότι είναι μια απογοήτευση για πολλούς συμπολίτες μας φορολογούμενους, που ταλαιπωρήθηκαν τις προηγούμενες μέρες, ταλαιπωρούνται και δεν είχαν, τελικά, τη δυνατότητα να ενταχθούν στη ρύθμιση, γιατί υπάρχουν πολλά αντικειμενικά προβλήματα, κύριε Υπουργέ. Μη βλέπετε μια ημερομηνία κι ένα πλαίσιο χρονικό. Υπάρχουν ιδιαιτερότητες πολλές, υπάρχουν ζητήματα που αφορούν τη βιωσιμότητα για πολλούς επαγγελματίες, για πολλές επιχειρήσεις, υπάρχουν ζητήματα πρακτικά, ειδικά στα νομικά πρόσωπα, που δεν τους διευκόλυναν σε αυτό το λίγο χρονικό διάστημα να κάνουν όλες τις ενέργειες. Δεν νομίζω ότι θα έπρεπε να έχουμε μια τέτοια εμμονή σε ένα χρονικό όριο, όταν υπάρχουν τρεις μήνες μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου. Θα εντάσσονταν πολλοί περισσότεροι συμπολίτες, θα διευκολύνονταν να λύσουν προβλήματα και να μπορέσουν να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους και πιστεύω ότι θα ήταν και υπέρ των εσόδων του κράτους.

Νομίζω ότι το να λέμε ότι υπάρχει η δυνατότητα μέσα σε μία εβδομάδα παράτασης που δόθηκε, να ενταχθούν όλοι όσοι είχαν καθυστερήσει, σημαίνει ότι δεν έχουμε επαφή με την πραγματικότητα. Και μπορούν οι φορείς, οι επαγγελματίες του κλάδου, αλλά και οι ίδιοι οι φορολογούμενοι να το αξιολογήσουν. Ελπίζω να το ξαναδείτε, μαζί και με την πρότασή μας για τις πάγιες ρυθμίσεις για τα ασφαλιστικά ταμεία και να διορθωθεί τις επόμενες μέρες.

Όσον αφορά στα υπόλοιπα ζητήματα, πήραμε κάποιες απαντήσεις. Σε πολλά θέματα, όμως, δεν πήραμε συγκεκριμένες απαντήσεις, ειδικά όσον αφορά στα εσωτερικά δίκτυα. Θα επανέλθουμε σε αυτή τη συζήτηση. Θα έχουμε την ευκαιρία και σε επόμενα νομοσχέδια, πιστεύω.

Νομίζω, όμως, ότι η ανάπτυξη των εσωτερικών δικτύων, μαζί και με τη διασύνδεση με τα Βαλκάνια και τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά δίκτυα, είναι ένα θέμα που ασφαλώς πρέπει να υπακούει και στις τεχνικοοικονομικές μελέτες, στις παραμέτρους και τη σχέση κόστους-οφέλους. Όμως, δεν πρέπει να αγνοούμε και τη δυνατότητα που πρέπει να έχουν οι περιφέρειες της χώρας μας για ισόρροπη ανάπτυξη.

Θα αναφερθώ στην Ήπειρο, που είναι και η περιφέρειά μου. Υπάρχουν υποδομές, υπάρχει λιμάνι, υπάρχουν αυτοκινητόδρομοι. Ένας συνδυασμός δικτύων και σε αυτή την περιοχή θα έδινε ακόμη μεγαλύτερη ώθηση σε αυτό που ζητάμε, δηλαδή να έχουμε μεταφορικά, εμπορευματικά κέντρα, όλα όσα περιέγραψαν οι συνάδελφοι -και πολύ εύστοχα- πριν με όλα τα χαρακτηριστικά, τα οποία θα σημαίνουν και συμβολή στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά και περισσότερες δυνατότητες για τη χώρα μας, διότι η κάθε περιοχή έχει μία άλλη, δική της δυνατότητα και μπορεί να διασυνδεθεί με κάποια άλλα δίκτυα διευρωπαϊκά.

Νομίζω ότι αυτά είναι θέματα που θα πρέπει να τα δούμε. Εγώ αυτό που κατάλαβα είναι ότι υπάρχουν και κάποια ζητήματα εσωτερικών δικτύων για ορισμένους άξονες. Για την Πελοπόννησο όπου δεν έχουν ολοκληρωθεί -αναφέρθηκαν κι άλλοι συνάδελφοι, όπως ο κ. Κατρίνης- και για την ηλεκτροκίνηση. Υπάρχουν, όμως, και άλλα ζητήματα και σε άλλες περιπτώσεις όπως στον προαστιακό, όπου υπάρχει και συνωστισμός υπάρχει και ταλαιπωρία. Όλα αυτά είναι θέματα τα οποία πρέπει να εξεταστούν και να αντιμετωπιστούν. Νομίζω ότι θα έχουμε αυτή την ευκαιρία για να τα ξανασυζητήσουμε.

Θεωρώ ότι -όπως κατάλαβα- από την πλευρά του Υπουργείου δεν υπάρχει ετοιμότητα, δεν υπάρχει κάποιο ολοκληρωμένο σχέδιο αυτή τη στιγμή, το οποίο να απαντά συνολικά στο θέμα των σιδηροδρομικών δικτύων και μεταφορών.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να κάνω και μια αναφορά στο θέμα του Ρίου - Αντιρρίου. Είναι ένα πολύ μεγάλο έργο - όνειρο για την Ελλάδα, το οποίο έγινε επί των ημερών του ΠΑΣΟΚ. Τουλάχιστον από όσα γνωρίζω, υπήρχαν συγκεκριμένοι τεχνικοί και οικονομικοί λόγοι, οι οποίοι γι’ αυτό το έργο, τότε, δεν προέκριναν και την κατασκευή μιας υποδομής για σιδηροδρομική σύνδεση. Αυτό που γνωρίζω, επίσης, είναι ότι τεχνικά υπάρχουν λύσεις, εάν το αποφασίσουμε και αν κρίνουμε ότι θα πρέπει να προχωρήσουμε σε αυτό το δίκτυο, ώστε να αντιμετωπιστεί και να υλοποιηθεί και αυτό το έργο. Έργα στον τομέα των σιδηροδρόμων οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ υλοποίησαν. Και το 2010, όπως ανέφερα, το νομοσχέδιο που ήρθε με πρωτοβουλία και πρωτοπορία του ΠΑΣΟΚ και είχε να κάνει με την αναδιάρθρωση και την εξυγίανση του ΟΣΕ. Και είχε συμπεριλάβει και πολλά τμήματα από το πλαίσιο ενοποίησης. Ήταν ο ν.3891 του 2010. Το θέμα είναι να συνεχίζουμε, να προχωράμε, να βελτιώνουμε, ειδικά τον σημαντικό αυτόν τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, που μπορεί να βοηθήσει αποτελεσματικά την αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εγώ ευχαριστώ πολύ, κύριε Γκόκα.

Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για να συνοψίσουμε, γιατί είμαστε αντίθετοι σε αυτό το σχέδιο νόμου; Πολύ απλά γιατί έρχεται να υπηρετήσει τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων και όχι τις ανάγκες του λαού για ασφαλείς, φθηνές μεταφορές.

Τι επιχειρείται με την ενσωμάτωση και αυτών των οδηγιών; Η διευκόλυνση των μονοπωλιακών ομίλων με την αφαίρεση κάθε εμποδίου που υπήρχε μέχρι τώρα και η πλήρης εναρμόνιση της νομοθεσίας με τις απαιτήσεις του φιλικού επενδυτικού περιβάλλοντος.

Τι είναι αυτό το επενδυτικό περιβάλλον; Ο λαός να πληρώνει τις υποδομές και να χρησιμοποιούν οι διάφοροι επιχειρηματικοί όμιλοι το δίκτυο και για τα εμπορεύματα και για τους επιβάτες.

Άρα ο λαός θα πληρώνει τις υποδομές και οι ίδιοι οι επιχειρηματικοί όμιλοι θα κερδίζουν στην ανάγκη και της διακίνησης των προϊόντων αλλά και της μεταφοράς των επιβατών.

Το φιλικό περιβάλλον απαιτεί βέβαια και φθηνή εργατική δύναμη. Ο Υπουργός εδώ είπε ότι είναι μεγάλη χαρά που η απεργία βγήκε καταχρηστική. Λες και είναι η πρώτη φορά! Το 99% των απεργιών βγαίνουν παράνομες και καταχρηστικές, εξαιτίας του νομοθετικού πλαισίου που έχετε ψηφίσει και εσείς αλλά και ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και όλες οι κυβερνήσεις μέχρι τώρα. Και τι είπε; Ότι είμαστε σε μια διαβούλευση για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Έριξε την ευθύνη στον ΣΥΡΙΖΑ και είπε ότι εκείνος μπορεί να ξεμπλοκάρει το θέμα, το οποίο μπλόκαρε ο πρώην Υπουργός Οικονομικών της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Υπουργέ, έχουν γίνει κινητοποιήσεις το προηγούμενο διάστημα για το θέμα των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Οφείλετε να καθίσετε και να λύσετε το θέμα με τους εργαζόμενους.

Επίσης, υπάρχουν δικαστικές αποφάσεις σε σχέση με την αποζημίωση αυτών που συνταξιοδοτήθηκαν. Σας έχουμε κάνει ερωτήσεις -σας τα είπαμε και στην προηγούμενη συνάντηση-, αλλά δεν πήραμε απάντηση. Και, βέβαια, δεν είχαμε πάρει απάντηση και από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Δικαιώθηκαν οι εργαζόμενοι που έφυγαν το 2011 μέχρι το 2014 από τα δικαστήρια, γιατί κόπηκε η αποζημίωση που έπαιρναν. Επανήλθε πάλι το 2014. Προτίθεστε αυτή την αποζημίωση να την επαναφέρετε στους εργαζόμενους, ώστε να δικαιωθούν, ναι ή όχι; Δεν έχετε απαντήσει μέχρι τώρα, παρ’ όλο που το έχουμε πει πολλές φορές. Και υπάρχουν πάρα πολλοί εργαζόμενοι οι οποίοι περιμένουν την απάντησή σας.

Επειδή λοιπόν το «φιλικό περιβάλλον» είναι αυτή η φθηνή εργατική δύναμη, το τσάκισμα των εργατικών δικαιωμάτων, αυτό έχει γίνει μέχρι σήμερα μέσα από την πολιτική της απελευθέρωσης που έχουν ακολουθήσει όλες οι κυβερνήσεις, από το 1991 ακόμη, όπως είπαμε, με την πρώτη οδηγία. Εμείς δεν είμαστε ούτε με αυτόν τον σιδηρόδρομο που υπήρχε αλλά ούτε και με αυτόν που δημιουργείται τώρα. Είμαστε με την κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής. Και σε αυτή τη μορφή οργάνωσης της οικονομίας οι μεταφορές θα παίζουν σημαντικό ρόλο και ο σιδηρόδρομος θα έχει προτεραιότητα, έτσι ώστε να υπάρχουν διασυνδεδεμένες, πράγματι, μεταφορές, για να υπηρετούν τις λαϊκές ανάγκες, κάτι που με τη δική σας πολιτική δεν μπορεί να υπάρξει ποτέ. Και, βεβαίως, τα προβλήματα του λαού για τις μεταφορές και των εργαζομένων με τα δικαιώματά τους θα επιδεινώνονται μέσα από αυτή την πολιτική.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Βασίλης Βιλιάρδος από την Ελληνική Λύση.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα χρειαστώ μόνο ένα λεπτό, όχι παραπάνω.

Θα καταψηφίσουμε, επίσης, το νομοσχέδιο, επειδή είμαστε εναντίον των μονοπωλίων, είτε ιδιωτικών είτε δημόσιων, και ειδικά των μονοπωλίων από άλλα κράτη. Αναφέραμε ότι δεν πρόκειται για ιδιωτικοποίηση. Αυτό που συμβαίνει, δηλαδή, με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν είναι ιδιωτικοποίηση, αλλά είναι κρατικοποίηση από ένα άλλο κράτος. Σε αυτό τοποθετούμαστε εναντίον, πόσω μάλλον όταν πρέπει να το ενισχύουμε κάθε χρόνο με 50 εκατομμύρια ευρώ, προφανώς από τον προϋπολογισμό. Δεν φτάνει που έχουμε αυτό το μονοπώλιο, αλλά δημιουργήσαμε ακόμη ένα, όταν πουλήσαμε και τον ΕΕΣΣΤΥ στην ιταλική πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», οπότε έχει πολύ μεγάλη ισχύ.

Θα ήθελα, επιπλέον, να διορθώσω μόνο κάτι. Άκουσα κάπου προηγουμένως ότι η ιταλική «FSI» είναι χρεοκοπημένη. Καλό είναι να λέμε τα πράγματα όπως είναι. Τουλάχιστον από μία μικρή έρευνα που έκανα, βρήκα ότι στον ισολογισμό του 2017 είχε τζίρο 9,6 δισ., ότι είχε λειτουργικά κέρδη 718 εκατομμύρια ευρώ, καθαρά κέρδη 552 εκατομμύρια ευρώ και είχε εβδομήντα τέσσερις χιλιάδες πεντακόσιους περίπου υπαλλήλους. Άρα δεν μπορεί να τη χαρακτηρίσει κανείς χρεοκοπημένη.

Εκτός αυτού, το 2018 οι υπάλληλοί της ανέβηκαν στους ογδόντα δύο χιλιάδες τριακόσιους. Επομένως φαίνεται ότι πηγαίνει καλύτερα.

Επίσης, είδα και την αξιολόγηση από τη «STANDARD & POOR’ S», η οποία ήταν πρόσφατα -στις 30 Σεπτεμβρίου, αν θυμάμαι καλά- της δίνει BBB+, αν και έχει αρνητικές προοπτικές. Γράφει, όμως, ξεκάθαρα ότι είναι λόγω της Ιταλίας. Η ίδια αξιολόγηση είναι από τη «FITCH», οπότε λογικά δεν είναι χρεοκοπημένη. Άρα, από αυτή την πλευρά, δεν θα έπρεπε κανείς να έχει αντίρρηση. Άλλο το ένα πράγμα, άλλο το άλλο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Βιλιάρδο.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής. Πόσο χρόνο θέλετε, κύριε Υπουργέ;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα προσπαθήσω να είμαι όσο πιο σύντομος μπορώ, κύριε Πρόεδρε. Ας πούμε δέκα λεπτά, γιατί ακούστηκαν αρκετά και ενδιαφέροντα στην Αίθουσα, αλλά δεν θα τα εξαντλήσω όλα.

Θα ξεκινήσω, όμως, από το ΚΚΕ. Εμείς λέμε κάτι πολύ απλό. Λέμε ότι, για να μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε τα μισθολόγια που όλοι θέλουμε να έχουν οι εργαζόμενοι, πρέπει αυτές οι εταιρείες να είναι βιώσιμες. Και βλέπετε ότι στις εταιρείες αυτές, στις αστικές συγκοινωνίες στην Ελλάδα, από το 2015 μέχρι το 2019 και αυξήθηκαν τα εισιτήρια με την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ και οι υπηρεσίες που παρέχονται είναι ό,τι χειρότερο -και αυτό το βλέπουν στην καθημερινότητά τους οι πολίτες-, σε αντίθεση με την προηγούμενη διοίκηση του ΟΑΣΑ, ο οποίος και μείωσε το κόμιστρο και αύξησε τα έσοδα. Έχετε ρίξει τον τζίρο των εισιτηρίων, δηλαδή τα έσοδα στον ΟΑΣΑ, κατά 50% σε τέσσερα χρόνια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Δεν απευθύνεστε στο ΚΚΕ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, κάνω μία γενικότερη τοποθέτηση.

Επομένως, μακάρι να μπορούμε να δώσουμε τις αποζημιώσεις. Θα το δούμε. Όμως -κι εδώ είναι η ιδεολογική διαφωνία με το ΚΚΕ- εμείς αυτά δεν μπορούμε να τα κάνουμε από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Πρέπει, λοιπόν, κάποτε να καταλάβουμε, κατά την προσωπική μας άποψη και κατά την ιδεολογική μας πεποίθηση, ότι δίνω από αυτά που έχω. Δεν τα παίρνω από τους φορολογούμενους για να πληρώνω συγκεκριμένες ομάδες εργαζομένων. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Έτσι λειτουργούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Τους επιχειρηματίες από πού τους πληρώνετε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μα δεν είναι επιχειρηματίες. Η ΣΤΑΣΥ είναι κρατική εταιρεία.

Εμείς σας είπαμε κάτι πολύ απλό. Σας είπαμε ότι παραλάβαμε μία κατάσταση που είχαμε συλλογικές συμβάσεις-μαϊμού. Τις είχε υπογράψει ο Υπουργός Μεταφορών, τις είχε ανεβάσει στην «ΕΡΓΑΝΗ», όλοι πανηγύριζαν, έδιναν οι διοικήσεις κατά το δοκούν όπου θέλανε και ο κ. Χουλιαράκης δεν τις υπέγραφε. Ε, αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα και δεν τιμάνε μία χώρα που θέλει να λέει ότι ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Και ερχόμαστε τώρα εμείς να βγάλουμε το φίδι από την τρύπα. Και το κάνουμε αυτό. Και πολύ σύντομα θα είμαστε, νομίζω, στην ευχάριστη θέση να βρούμε μία συμφωνία. Εμείς δεν χαιρόμαστε για τις δικαστικές αποφάσεις των απεργιών, αλλά η αλήθεια είναι ότι εδώ πέρα δεν μπορεί να ταλαιπωρούνται εκατομμύρια συμπολίτες μας στο κέντρο της Αθήνας, στην Αττική, που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Κάνουμε έναν διάλογο με τις διοικήσεις των εταιρειών, οι διοικήσεις των εταιρειών κάνουν διάλογο με τους εργαζόμενους και με τα συνδικάτα τους. Το ίδιο κάνουμε και στο Υπουργείο. Πράγματα που δεν επιλύθηκαν σε τεσσεράμισι χρόνια και κορόιδευε η δήθεν αριστερή κυβέρνηση τους εργαζόμενους, τώρα η ανάλγητη δεξιά θα πρέπει να βρει λύση. Ε, λοιπόν θα βρει λύση! Θα βρει μία δίκαιη λύση, που θα λειτουργεί προς όφελος και των εργαζομένων αλλά και του κοινωνικού συνόλου. Διότι εμείς είμαστε με τα συμφέροντα των πολλών και όχι των λίγων, είτε αυτοί είναι επιχειρηματίες είτε αυτοί είναι συνδικαλιστές.

Τώρα γίνεται μία ιδεολογική μάχη για τον σιδηρόδρομο. Άκουσα τον κύριο Πρόεδρο, τον κ. Βαρουφάκη, που πάντα έτσι έχει μία φοβερή ευγλωττία. Το διά ταύτα ποιο ήταν, όμως; Τίποτα. Άθλιος ο σιδηρόδρομος, λέει, στην Αμερική, άθλιος στην Ευρώπη, άθλιος ο κρατικός, άθλιος ο ιδιωτικός. Ε, να το κλείσουμε τότε. Δηλαδή, συγγνώμη, αλλά, όταν μιλάμε, πρέπει να έχουμε και ένα διά ταύτα στον πολιτικό μας λόγο. Μη λέμε εδώ μόνο θεωρίες. Γι’ αυτό μετά κλείνει ο Έλληνας πολίτης την τηλεόραση και γυρνάει την πλάτη στους πολιτικούς, γιατί δεν λέμε το διά ταύτα. Και ακούσαμε θεωρίες.

Ακούσαμε θεωρίες και από το ΚΙΝΑΛ. Ποιο Ρίο - Αντίρριο και ποιο τρένο; Για τι πράγματα μιλάμε εδώ; Εσείς το βάλατε ως ΠΑΣΟΚ το 2002, εσείς το απεντάξατε το 2011. Διότι βγήκε από τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών το 2011. Δεν ξέρετε την ιστορία του κόμματός σας στο συγκεκριμένο Υπουργείο και λέτε πράγματα που δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα. Και ξέρετε γιατί το κάνετε; Και δεν το κάνετε μόνο εσείς, το κάνουν και πολιτικοί από τη Νέα Δημοκρατία και από τον ΣΥΡΙΖΑ. Το κάνετε, διότι μιλάτε στο τοπικό σας ακροατήριο, το εκλογικό, στους ψηφοφόρους σας, και λέτε πράγματα που δεν ισχύουν.

Το ίδιο κάνει και ο κ. Κατρίνης -δεν είναι εδώ ο καλός συνάδελφος-, που μιλάει και υπογειοποίηση της Πάτρας, ο οποίος ρωτάει ποιο είναι το σχέδιο της Κυβέρνησης. Είκοσι χρόνια έχει γίνει υπογειοποίηση στην Πάτρα; Μα, μιλάμε σοβαρά τώρα; Είκοσι χρόνια κοροϊδεύετε τον κόσμο της Πάτρας. Το 2014 η κυβέρνηση του κ. Σαμαρά είχε βρει μία λύση, να γίνει το λεγόμενο “cut and cover” για ένα χιλιόμετρο στην Πάτρα, και όχι πέντε. Γιατί πέντε χιλιόμετρα στην Πάτρα σημαίνει μετρό και έχει κόστος 1 δισεκατομμύριο. Ποιος θα το πληρώσει; Οι Πατρινοί; Όχι. Θα πηγαίναμε στην Ευρώπη να ζητήσουμε λεφτά. Και τι θα σου έλεγε η Ευρώπη; Θα το χρηματοδοτούσε; Ε, είναι προφανές ότι δεν θα σου χρηματοδοτούσε μετρό στην Πάτρα.

Λοιπόν, ας σταματήσει, επιτέλους, η πολιτική κοροϊδία. Ξέρετε τι θα μπορούσα να σας πω εγώ; Ναι, το εξετάζουμε, τι ωραία, να δώσουμε κάποια λεφτά για μία μελέτη και να ρίξουμε το τενεκεδάκι δέκα βήματα πιο μπροστά. Ε, λοιπόν, εγώ αυτό δεν θα το κάνω, γιατί αυτή η παράταξη ποτέ δεν το έκανε αυτό και δεν θα το κάνει και τώρα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Προς την εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ: Νιώθω ότι συμφωνώ σε πολλά από αυτά που είπατε -και πρέπει να σας το πω- έχετε απόλυτο δίκιο, αλλά νομίζω ότι εδώ πέρα υπάρχει μία παρανόηση. Προφανώς όταν ήσασταν εσείς Γενικός Γραμματέας Μεταφορών και ξεκινήσατε αυτά που ξεκινήσατε -δεν ξέρω ποιος σας αντικατέστησε, ή μάλλον ξέρω, αλλά μην μπούμε τώρα σε αυτή την κουβέντα- προφανώς αυτά δεν συνεχίστηκαν. Ο στρατηγικός σχεδιασμός για τις μεταφορές -το ξέρετε καλύτερα από μένα το θέμα- είναι μία έκθεση ιδεών. Χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και είναι μία έκθεση ιδεών, η οποία έχει μερικές γενικές κατευθύνσεις, αλλά -προς Θεού- δεν λέει συγκεκριμένα πράγματα.

Και να σας πω κάτι; Εγώ συμφωνώ απολύτως μαζί σας και καλό θα είναι ο πολιτικός κόσμος σε κάποια φάση να συναινέσει στα σημαντικά. Αντί να αλλάζει ο Γενικός Γραμματέας, ο Υπουργός, ο Πρωθυπουργός και κάθε τρεις και λίγο να αλλάζει ο σχεδιασμός, να κάτσουμε κάτω, αν έχουμε μία ωριμότητα ως πολιτικό σύστημα -εγώ νομίζω ότι την έχουμε- και να κουβεντιάσουμε. Νομίζω ότι η δεκαετής κρίση τελικά μας ωρίμασε λίγο -αυτό θέλω να πιστεύω- ή εν πάση περιπτώσει ωρίμασε τους νέους ανθρώπους. Πρέπει να κάτσουμε κάτω και να δούμε πραγματικά ποιες είναι οι προτεραιότητες της χώρας. Συμφωνώ απολύτως μαζί σας ότι οι συνδυασμένες μεταφορές είναι ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας, όπως είναι ο τουρισμός, η ελληνική ναυτιλία, τα λιμάνια μας, ο αγροδιατροφικός τομέας. Ναι, αυτά είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, διότι, τι να κάνουμε, δεν έχουμε βαριά βιομηχανία. Πρέπει να κάνουμε αυτό που είναι το προφανές και που κάνουν όλες οι σοβαρές και οργανωμένες χώρες, δηλαδή να εκμεταλλευτούμε τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα.

Όταν, όμως, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, έρχεστε και μου μιλάτε για σιδηροδρομική Εγνατία στα Δυτικά Βαλκάνια και μου λέτε να ενώσουμε ένα έργο το οποίο έχετε υπογράψει, ένα «Memorandum of Understanding», το οποίο είναι κι αυτό μία πολύ ωραία πυγολαμπίδα, χωρίς να μου πείτε ποιο είναι το κόστος, χωρίς να υπάρχει μελέτη, νομίζω ότι τελικά πέφτουμε ξανά στην ίδια παγίδα τού να μιλάμε εκτός κάθε πραγματικότητας και να κάνουμε απλά μια πολιτική αντιπαράθεση για να τη λέμε μεταξύ μας.

Εδώ ακούσαμε ότι το έργο Ρίο - Αντίρριο ήταν, λέει, του ΠΑΣΟΚ!

Αγαπητέ συνάδελφε, αυτό το έργο είναι του ελληνικού λαού! Δεν είναι του ΠΑΣΟΚ! Ας σταματήσει αυτή η ιδιοποίηση για το έργο αυτό! Κόψατε την κορδέλα! Το έργο αυτό ξεκίνησε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις! Όλα τα έργα δεν ανήκουν σε πολιτικούς χώρους! Ανήκουν στον ελληνικό λαό, διότι άλλοι τα σχεδιάζουν, άλλοι τα δημοπραττούν, άλλοι τα εκτελούν και άλλοι τα τελειώνουν! Κι εγώ είμαι ο πρώτος που το έχω πει επανειλημμένως!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Προφανώς, κύριε Υπουργέ, το έργο είναι του ελληνικού λαού, αλλά υπάρχει και η κυβέρνηση που το πραγματοποίησε!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Γκόκα, σας παρακαλώ, μη διακόπτετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και κλείνοντας για το μετρό Θεσσαλονίκης, γιατί άκουσα και την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ να αναφέρεται σε αυτό, θα ήθελα να μου δώσετε δυο λεπτά, γιατί πρέπει να κλείσει αυτό το θέμα και να μη λέμε πράγματα που δεν ισχύουν.

Εγώ, όπως πολύ σωστά είπατε, αναγνωρίζω σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό ότι και ο ΣΥΡΙΖΑ τελείωσε τους μεγάλους οδικούς άξονες, δίνοντας βέβαια πανωπροίκια 750 εκατομμύρια ευρώ στους εργολάβους. Με το «restart» του κ. Χατζηδάκη τα λεφτά πήγαν στις τράπεζες, για να επανεκκινηθούν τα έργα. Εσείς δώσατε 750 εκατομμύρια ευρώ στους εργολάβους, μετά το εξάμηνο της «Βαρουφακιάδας», διότι έξι μήνες αφού κάνατε τους αριστερούς πειραματισμούς σας, τα έργα σταμάτησαν και αυτό στοίχισε 750 εκατομμύρια ευρώ! Τώρα, βέβαια, είστε ευρωπαϊστές! Στοίχισε, όμως, αυτό κάτι. Στους οδικούς άξονες είναι συγκεκριμένο το νούμερο που στοίχισε!

Τώρα, το ΚΑΣ έχει συμφωνήσει δύο φορές με τον αρχικό σχεδιασμό και έχει γνωμοδοτήσει γι’ αυτό. Ο Μητσοτάκης δεν ξύπνησε μια μέρα το πρωί και είπε κάτι από το κεφάλι του. Δεύτερον, η ίδια λύση έχει ακολουθηθεί από την Κυβέρνησή σας στον σταθμό «Αγία Σοφία». Μας κατηγορείτε για τα αρχαία. Εμείς θέλουμε και αρχαία, αλλά θέλουμε και μετρό. Και με τη λύση αυτή θα γίνουν επισκέψιμα και αντιληπτά τα αρχαία κατά 90%-95%. Και θα τελειώσει το μετρό σε συγκεκριμένη ημερομηνία.

Εσείς λέγατε διάφορα πράγματα. Έβγαινε ο ένας και έλεγε το 2020, άλλος το 2021 και, τελικά, καταλήξαμε να κάνετε -μα, συγγνώμη που σας το λέμε όλη την ώρα- εγκαίνια με μουσαμάδες! Έχει και ένα όριο, κατά την άποψή μας, η πολιτική κοροϊδία!

Ακούσαμε πράγματα για μελέτες. Ε, λοιπόν, οι μελέτες δεν έχουν δοθεί. Εξάλλου, δυόμισι χρόνια τώρα γιατί δεν προχωρήσατε στη λύση αυτή από το 2017 και μετά; Γιατί;

**ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ:** Ξεκίνησε, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ήρθατε το 2014 και καθυστερήσατε για ιδεοληπτικούς λόγους. Εσείς και ο κ. Μπουτάρης γυρίσατε και είπατε «αλλάζουμε τον σχεδιασμό» και τεσσεράμισι χρόνια δεν κάνατε ούτε ένα μικρό βήμα, πέρα από το να χτίσετε τη λεγόμενη «πλάκα», για να κάνετε τον σταθμό «Βενιζέλος».

Σας το λέει αυτό ένας πολιτικός σας -αν θέλετε- αντίπαλος, που από την άλλη σάς λέει ότι εδώ έχετε κάνει ένα τεράστιο λάθος. Έχετε μια τεράστια ευθύνη. Προσπαθούμε να βρούμε λύση, αλλά από την άλλη σάς αναγνωρίζω ότι κάνατε το αυτονόητο και στο άλλο κομμάτι του μετρό συνεχίσατε το έργο. Και καλά κάνατε! Όμως, μην τα ισοπεδώνουμε όλα. Μην ισοπεδώνουμε πράγματα, επειδή πρέπει τώρα εσείς να σηκώσετε την παντιέρα στη Θεσσαλονίκη για το μετρό. Η ουσία είναι ότι η λύση την οποία εσείς προκρίνετε ήταν τεχνικά ανέφικτη. Γι’ αυτό και δυσκολευόσασταν να φέρετε εγκεκριμένες μελέτες και να τις εγκρίνει το ΚΑΣ, διότι, αν ήταν εφικτή η λύση αυτή, θα την είχατε προχωρήσει.

Δεν ήθελα να μπω σε μια πολιτική αντιπαράθεση ούτε θέλω να μπω, γιατί πραγματικά πιστεύω ότι ο τομέας των μεταφορών, των μεγάλων πρότζεκτ υποδομών, δεν σηκώνει αντιπαράθεση και δεν πρέπει να πολιτικοποιείται. Πρέπει στα βασικά να συμφωνούμε και χαίρομαι πραγματικά που ο ΣΥΡΙΖΑ ψηφίζει τις ευρωπαϊκές αυτές οδηγίες.

Ας αφήσουμε, λοιπόν, το χθες πίσω, διότι θα μπορούμε να μιλάμε εδώ δεκαπέντε ώρες για το ποιος έφταιξε και για τι, αν έφταιξε το ένα κόμμα ή το άλλο κόμμα ή ο ΣΥΡΙΖΑ και ας κάτσουμε κάτω οι άνθρωποι οποίοι πραγματικά θέλουν να πάνε αυτή τη χώρα μπροστά και ας συμφωνήσουμε στα βασικά, τουλάχιστον τα κόμματα του λεγόμενου «δημοκρατικού τόξου», που τελικά έχουν καταλάβει ότι ο μόνος δρόμος, η μόνη λύση, είναι μέσα σε ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και της τροπολογίας του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, 88 άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζονται ως τέσσερα άρθρα προς ψήφιση. Για να ψηφίσετε και τα υπόλοιπα, θα πρέπει να κυλήσετε την οθόνη αφής. Στο πάνω δεξιά μέρος της οθόνης εμφανίζεται κάθε φορά ο αριθμός των άρθρων που απομένουν για ψήφιση. Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Αφού καταχωρίσετε την ψήφο σας, έχετε τη δυνατότητα να την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας. Για οποιαδήποτε απορία απευθυνθείτε στο Προεδρείο, προκειμένου να σας συνδράμουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι.

Παρακαλώ πολύ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ )

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798, και 2016/2370**  **του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις.** | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | **Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 20 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 22 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 26 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 29 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 33 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 34 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 35 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 36 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 37 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 38 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 39 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 40 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 41 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 42 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 43 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 44 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 45 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 46 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 47 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 48 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 49 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 50 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 51 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 52 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 53 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 54 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 55 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 56 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 57 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 58 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 59 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 60 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 61 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 62 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 63 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 64 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 65 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 66 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 67 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 68 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 69 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 70 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 71 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 72 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 73 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 74 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 75 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 76 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 77 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 78 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 79 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 80 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 81 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 82 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 83 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 84 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 85 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 86 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 87 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Άρθρο 88 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  | **Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ** | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Ν.Δ.:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΣΥΡΙΖΑ:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κίνημα Αλλαγής:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **Κ.Κ.Ε.:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:** | | | | | OXI | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | **ΜέΡΑ25:** | | | | | ΝΑΙ | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου, σελ. 245α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.16΄ λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τρίτη 8 Οκτωβρίου 2019 και ώρα 17.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: «Συζήτηση και λήψη απόφασης επί της υπ’ αριθμ. 4100/ 26-9-2019 προτάσεως που κατέθεσαν τριάντα (30) Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας, για τη σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του ν.3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης των Υπουργών», όπως ισχύουν, σχετικά με τη διερεύνηση των κάτωθι αδικημάτων που τυχόν έχουν τελεσθεί από τον πρώην Αναπληρωτή Υπουργό Δικαιοσύνης κ. Δημήτριο Παπαγγελόπουλο κατά την άσκηση των καθηκόντων του: 1) ηθική αυτουργία στο αδίκημα της κατάχρησης εξουσίας κατά φυσική αυτουργία και άμεση συνέργεια δικαστικών λειτουργών (άρθρο 46 παρ.1 σε συνδυασμό με άρθρο 239 ΠΚ), 2) πρόκληση και προσφορά για την τέλεση εγκλήματος (άρθρο 186 παρ. 1 και 2 ΠΚ), 3) ηθική αυτουργία σε παράβαση καθήκοντος και παράβαση καθήκοντος (άρθρο 46 παρ. 1 σε συνδυασμό με άρθρο 259 ΠΚ και άρθρο 259 ΠΚ αυτοτελώς) και 4) ηθική αυτουργία σε ψευδορκία (άρθρο 224 παρ. 2 ΠΚ), σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην πρόταση», σύμφωνα με την ειδική ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**