

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΖ'

Δευτέρα 9 Δεκεμβρίου 2013

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 3821, 3887
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 3821, 3822, 3825, 3887, 3893, 3894, 3897, 3899, 3902, 3903, 3921, 3922, 3924, 3928, 3929, 3931, 3934, 3935
3. Συλλυπητήρια αναφορά για τη δολοφονία του αστυνομικού εν ώρα καθήκοντος στη Φλώρινα, σελ. 3822, 3823, 3825, 3932, 3934
4. Ανακοινώνονται προς το Σώμα ότι:
 - α) Με την υπ' αριθμ. 12004/7962, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής συγκροτήθηκε η προβλεπόμενη από το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής, Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας,
 - β) Με την υπ' αριθμ. 12006/7964, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, συγκροτήθηκε η προβλεπόμενη από το άρθρο 46 του Κανονισμού της Βουλής, Επιτροπή Βιβλιοθήκης της Βουλής,
 - γ) Με την υπ' αριθμ. 12022/7978, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, συγκροτήθηκαν οι προβλεπόμενες από το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής, Ειδικές Μόνιμες Επιτροπές,
 - δ) Με την υπ' αριθμ. 11998/7956, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, τροποποιήθηκε η υπ' αριθμ. 9729/6929/27.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής,
 - ε) Με την υπ' αριθμ. 12002/7960, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, τροποποιήθηκε η υπ' αριθμ. 9200/6542/20.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής,
 - στ) Με την υπ' αριθμ. 12003/7961, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, τροποποιήθηκε η υπ' αριθμ. 10911/7300/11.11.2013 απόφαση του Προέδρου της Βουλής και
 - ζ) Με την υπ' αριθμόν 11999/7957 από 9 Δεκεμβρίου 2013 απόφαση του Προέδρου της Βουλής τροποποιήθηκε η υπ' αριθμόν 9948/7090/31.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, σελ. 3903-3920
5. Αναφορά σχετικά με τις δηλώσεις του Ταγίπ Ερντογάν, σελ. 3922, 3932
6. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 3935

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης 10 Δεκεμβρίου 2013, σελ. 3821

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:
 - α) «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας», σελ. 3821-3826
 - β) «Κύρωση της Συμπληρωματικής Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως δεύτερου μέ-

ρους, της Ισλανδίας και, ως τρίτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας για την εφαρμογή της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως τρίτου μέρους της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας», σελ. 3822-3826

γ) «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στον τομέα της Τεχνολογίας Πληροφοριών, Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών», σελ. 3822-3875

2. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων», σελ. 3887

3. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Οι Υπουργοί Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Οικονομικών, Εσωτερικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις», σελ. 3891

4. Κατάθεση πρότασης νόμου:

Ο Βουλευτής των Ανεξάρτητων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Νικόλαος Νικολόπουλος κατέθεσε πρόταση νόμου «Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού», σελ. 3891

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 3925-3944
ΚΟΛΛΙΑ – ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. , σελ. 3821-3894
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 3894-3925

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 3821
ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ Η. , σελ. 3929
ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 3821, 3894, 3934
ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 3929
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 3927, 3928, 3929, 3931, 3934, 3935
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. , σελ. 3922
ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 3822, 3902, 3929, 3931, 3935
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. , σελ. 3821, 3822, 3825, 3887, 3893
ΚΟΥΚ Τ. , σελ. 3902
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 3822
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. , σελ. 3903
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 3894, 3897, 3899, 3902, 3903, 3921, 3922, 3924
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. , σελ. 3902, 3903
ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. , σελ. 3897

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 3821, 3825
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 3935
ΨΥΡΡΑΣ Θ. , σελ. 3897

ΣΤΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ Ν. , σελ. 3900
ΤΣΟΥΜΑΝΗΣ Δ. , σελ. 3887
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 3924, 3926, 3927, 3928,
3929, 3935
ΨΥΡΡΑΣ Θ. , σελ. 3938

Β. Επί της συλλυπητήριας αναφοράς:

ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 3934
ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ Μ. , σελ. 3822
ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. , σελ. 3932
ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 3823
ΚΟΥΡΑΚΟΣ Ι. , σελ. 3825
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 3822
ΜΑΚΡΗ Ρ. , σελ. 3822
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 3825

Γ. Επί της αναφοράς στις δηλώσεις του Ταγίτ Ερντογάν:

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. , σελ. 3922
ΚΟΥΙΚ Τ. , σελ. 3922
ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. , σελ. 3932

Δ. Επί προσωπικού θέματος:

ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 3935
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. , σελ. 3935

**Ε. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων:**

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 3822
ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 3823
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,
σελ. 3824
ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 3823
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 3825
ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ. , σελ. 3822
ΨΥΡΡΑΣ Θ. , σελ. 3824

**ΣΤ. Επί των σχεδίων νόμου του Υπουργείου Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών ... συ-
ναφών θεμάτων»:**

ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ Η. , σελ. 3929
ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 3931, 3932
ΒΟΥΔΟΥΡΗΣ Ο. , σελ. 3941, 3942
ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 3893, 3894, 3895
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 3891, 3893, 3895
ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 3928
ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 3934, 3935, 3944
ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Σ. , σελ. 3934, 3935, 3942, 3943,
3944
ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 3927, 3931, 3934, 3935,
3944
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,
σελ. 3939, 3940, 3941, 3942,
3943
ΚΟΥΙΚ Τ. , σελ. 3922
ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. , σελ. 3933, 3934, 3937
ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 3924, 3937
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Ι. , σελ. 3921
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 3924, 3928
ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 3923, 3924
ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ Κ. , σελ. 3894, 3902, 3903
ΜΩΡΑΪΤΗΣ Ν. , σελ. 3899
ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. ,
σελ. 3897, 3899, 3941
ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ Ε. , σελ. 3889, 3891, 3928
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 3895
ΠΑΝΤΖΑΣ Γ. , σελ. 3921
ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. , σελ. 3944
ΠΙΠΙΛΗ Φ. , σελ. 3894
ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ. , σελ. 3929, 3930, 3931, 3932

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΖ'

Δευτέρα 9 Δεκεμβρίου 2013

Αθήνα, σήμερα στις 9 Δεκεμβρίου 2013, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.10' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της ΣΤ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΜΑΡΙΑΣ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 7-12-2013 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΜΒ', ΜΓ', ΜΔ', ΜΕ' και ΜΣΤ' συνεδριάσεών του, της Τρίτης 3 Δεκεμβρίου 2013, της Τετάρτης 4 Δεκεμβρίου 2013, της Πέμπτης 5 Δεκεμβρίου 2013, της Παρασκευής 6 Δεκεμβρίου 2013 και του Σαββάτου 7 Δεκεμβρίου 2013, στις οποίες περιλαμβάνεται η συζήτηση και η ψήφιση του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών ορισμένων ειδικών ταμείων και υπηρεσιών οικονομικού έτους 2014)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης 10 Δεκεμβρίου 2013, το οποίο έχει ως εξής:

Α. ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 3054/23-10-2013 ερώτηση του Βουλευτή Α' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Ανδρέα Ψυχάρη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου.

2. Η με αριθμό 1138/22-10-2013 αναφορά του πρώην Προέδρου της Βουλής και Βουλευτή Β' Αθηνών του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Απόστολου Κακλαμάνη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με το προεδρικό διάταγμα που αφορά στις εξώσεις επιχειρήσεων στο παραλιακό μέτωπο Αττικής.

3. Η με αριθμό 897/3-10-2013 αναφορά του Βουλευτή Ηρακλείου των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Επαμεινώνδα Μαριά προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις συνέπειες της διαθεσιμότητας των σαράντα εννέα διοικητικών υπαλλήλων του Πανεπιστημίου Κρήτης.

4. Η με αριθμό 938/27-8-2013 ερώτηση της Βουλευτού Αιτωλοακαρνανίας της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Νίκης Φούντα προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την αξιοποίηση του κτηρίου του πρώην Γενικού Νοσοκομείου Μεσολογγίου «Χατζή-Κώστα».

Β. ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1344/5-9-2013 ερώτηση του Βουλευτή Λέσβου της Νέας Δημοκρατίας κ. Παύλου Βογιατζή προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τις επιλέξιμες βοσκήσιμες γαίες στη Λέσβο και στη Λήμνο, βάσει του σχεδίου δράσης του ΟΠΕΚΕΠΕ.

Εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω μία πρόταση. Υπάρχουν δύο συμβάσεις προς κύρωση αρμοδιότητας του ίδιου Υπουργείου, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Προκειμένου να κερδίσουμε χρόνο, γιατί υπάρχει και άλλο νομοσχέδιο στη συνέχεια, θα πρότεινα οι αντιλέγοντες να τοποθετηθούν και επί των δύο συμβάσεων. Θα έχετε, βέβαια, πέντε λεπτά χρόνο ομιλίας και περισσότερο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ: Επειδή η δική μου τοποθέτηση για τη μία από τις δύο συμβάσεις θα εξαρτηθεί από την απάντηση που θα δώσει ο κύριος Υπουργός, μήπως θα ήταν προτιμότερο να μιλήσει ο κύριος Υπουργός και μετά να τοποθετηθούμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Δεν μπορώ εγώ από τώρα να ξέρω τι απάντηση θα δώσει ο κύριος Υπουργός. Εσείς έχετε την εντύπωση ότι θα δώσει...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ προιδεάζω και έχω ετοιμαστεί, βέβαια, αλλά...

ΜΙΧΑΗΛΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Περιμένετε πρώτα να ακούσετε την απάντησή μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Εγώ θα έλεγα να υπάρξει κοινή τοποθέτηση των αντιλεγόντων. Μετά, αν θέλετε να συμπληρώσετε κάτι σε αυτά που θα πει ο κύριος Υπουργός, θα έχετε και δύο-τρία λεπτά, αυτοί που θα θέλετε, βέβαια, όχι όλοι απαραίτητα, αν δεν έχετε να πείτε κάτι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ορίστε, κύριε Γιοβανόπουλε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μιλάτε για τις συμφωνίες των κρατών. Δεν μιλάτε για τα οδικά έργα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Όχι, εγώ μιλάω για τις δύο κυρώσεις. Μετά είναι το νομοσχέδιο.

Η πρώτη κύρωση έχει ως εξής:

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

α) «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών-μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας» και

β) «Κύρωση της Συμπληρωματικής Συμφωνίας Αεροπορικών

Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών-μελών της, ως δεύτερου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τρίτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας για την εφαρμογή της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως τρίτου μέρους της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας».

Η δεύτερη κύρωση έχει ως εξής:

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στον τομέα της Τεχνολογίας Πληροφοριών, Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών».

Τα νομοσχέδια ψηφίστηκαν στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία. Εισάγονται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή μπορούν να λάβουν το λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί των κυρώσεων αυτών των συμφωνιών.

Όπως βλέπω εδώ, αντίρρηση είχε ο ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ. Επιφυλάξεις είχαν τα υπόλοιπα κόμματα, με το ΠΑΣΟΚ και τη Νέα Δημοκρατία να δηλώνουν υπέρ.

Στη δεύτερη κύρωση επιφύλαξη έχει κρατήσει ο ΣΥΡΙΖΑ καθώς και οι Ανεξάρτητοι Έλληνες, η Χρυσή Αυγή, η Δημοκρατική Αριστερά, οι Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να έχω τον λόγο για τριάντα δευτερόλεπτα επί διαδικαστικού θέματος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ναι, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Σήμερα είναι η Παγκόσμια Ημέρα κατά της Διαφθοράς. Βεβαίως, υπήρξε ανάλογη επιτροπή το πρωί, η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Θα πρέπει, κατά την άποψή μου, τη θέση μου, επειδή είχαμε κατά την εκτέλεση του καθήκοντος μία απώλεια ενός ανθρώπου...

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Γιατί δεν έχουν αλεξίσφαιρα γιλέκα. Γι' αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Θα παρακαλέσω να σεβόμαστε τη μνήμη.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Γιατί ο Υπουργός φρόντισε η Ελληνική Αστυνομία να μην έχει ούτε αλεξίσφαιρα γιλέκα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρία Μακρή, περιμένετε να δείτε τι θα πει το Προεδρείο. Πρώτα απ' όλα δεν έχετε τον λόγο. Αφήστε τον κύριο συνάδελφο να τοποθετηθεί αφού θέλει. Είμαστε εκτός διαδικασίας, έτσι κι αλλιώς. Είναι με την ανοχή του Προεδρείου, όπως καταλαβαίνετε.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Θέλει να αποδομήσει όλη την Ελληνική Αστυνομία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κυρία Μακρή, σας παρακαλώ.

Συνεχίστε, κύριε Κυριαζίδη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Θα πρότεινα, αν το επιτρέπεται, να τηρήσει η Βουλή ενός λεπτού σιγή, καθότι πρέπει να αντιληφθούν όλοι ότι η έννομη τάξη, η δημόσια ασφάλεια και τάξη πηλώνεται με αίμα. Και, βεβαίως, ένας αστυνομικός, ένας δημόσιος λειτουργός, αφιέρωσε τη ζωή του γι' αυτό ακριβώς.

Για μένα -και για όλους μας πιστεύω- αυτό το ζήτημα είναι κυρίαρχο και πρέπει να το σεβόμαστε εδώ μέσα τουλάχιστον. Σε ό,τι αφορά την κ. Μακρή έχουμε και τη δυνατότητα αλλά και τον τρόπο να αντιπαρεσθούμε γι' άλλου είδους ζητήματα. Όμως, σε αυτό δεν νομίζω ότι χωράει οποιαδήποτε διένεξη κομματική.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Θα μπορούσα να έχω τον λόγο, κυρία Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Δεν θα μπω στη συζήτηση αυτή, κύριε Καπερνάρο, με όλον τον σεβασμό. Η τοποθέτησή μου θα σας αρέσει πάρα πολύ. Θα το δείτε. Περιμένετε.

Προφανώς, ως Έλληνες Βουλευτές, οι οποίοι προερχόμαστε από τις τάξεις και από τις διάφορες κοινωνικές ομάδες των Ελλήνων πολιτών, σεβόμαστε την Ελληνική Αστυνομία. Και ασφα-

λώς, όσον αφορά στον αδικοχαμένο πρώην συνάδελφό σας, τιμούμε αυτόν τον άδικο χαμό.

Δεν θα ήθελα κι εγώ -και ως θυγατέρα αστυνομικού- να μπορούμε σε άλλες συζητήσεις, οι οποίες πολλές φορές και εκτραχύνονται και βγάζουν αλλού, πέρα από το πού θα ήθελε κάποιος ή θα θέλαμε σήμερα.

Η Ελληνική Βουλή προφανώς τιμά τα θύματα τα οποία προέρχονται από τις τάξεις της Ελληνικής Αστυνομίας, όταν λειτουργούν και αυτοί στο πλαίσιο του καθήκοντός τους.

Οποιαδήποτε άλλη συζήτηση επί του παρόντος, θεωρώ ότι θα μας βγάλει σε άλλες συζητήσεις.

Όμως, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι, όταν εγώ τουλάχιστον ανέβασα στο twitter μου συλληπητήρια για αυτόν τον άδικο χαμό, είπα ότι είναι ανυπεράσπιστο μέλος της Ελληνικής Αστυνομίας. Τους στέλνουμε, λοιπόν, ανυπεράσπιστους. Μόνο αυτό, λέει πολλά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Όχι, κύριε Καπερνάρο.

Όταν πάρετε τον λόγο ως Κοινοβουλευτικός, θα τοποθετηθείτε και γι' αυτό σε μία φράση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Να μη μου χρεώσετε τον χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Όχι, δεν θα σας χρεώσω τον χρόνο. Θα είμαι για δύο ώρες στην Έδρα. Θα πάρετε το λόγο μετά.

Κύριε Σταθάκη, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Δεν θα τα χρειαστώ. Θα μιλήσω λιγότερο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ωραία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Εμείς είμαστε πολύ κριτικοί απέναντι στη σύμβαση, όχι για τις χώρες που προστίθενται στον κατάλογο. Είμαστε αντίθετοι ως ευρωπαϊκή Αριστερά από την αρχή, στην πρώτη απελευθέρωση και κυρίως στη δεύτερη, του 2010, η οποία δημιουργεί μία αγορά εντελώς απελευθερωμένη, χωρίς στοιχειώδεις μέριμνες, τόσο για τα περιβαλλοντικά θέματα που εγείρονται, όσο και για την προστασία των επιβατών.

Το επίμαχο, όμως, θέμα παρέμενε και αφορούσε στα θέματα ασφάλειας των ΗΠΑ, στο όνομα των οποίων γίνεται συστηματική παρακολούθηση όλων των επιβατών που ταξιδεύουν από και προς τις ΗΠΑ. Υπ' αυτές τις συνθήκες ήμασταν αρνητικοί και ψηφίσαμε κατά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Σταθάκη.

Ο κ. Αλεξόπουλος έχει τον λόγο για τη δεύτερη κύρωση.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νιώθω την ανάγκη να επαναλάβω κάποιες σκέψεις και παρατηρήσεις που ως ΣΥΡΙΖΑ είχαμε κάνει κατά την πρώτη συζήτηση της προς κύρωση συμφωνίας με τη Βουλγαρία στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Εκεί είχαμε για πολλοστή φορά τονίσει ότι είναι θετική και αναγκαία η συνεργασία με άλλες χώρες, γιατί αναγνωρίζουμε ότι, πέρα από το ότι ενισχύονται οι προσπάθειες ειρηνικής συνύπαρξης ιδιαίτερα με γειτονικές χώρες μας, οι οικολογικές συνεργασίες μπορούν να αποβούν επωφελείς για τους λαούς των συμβαλλόμενων κρατών.

Είχαμε, όμως, τονίσει ότι μια σειρά από τέτοιες συμφωνίες που έρχονται κατά καιρούς προς κύρωση από το ελληνικό Κοινοβούλιο, είναι εξαιρετικά πρόχειρες και αόριστες. Αυτό, γιατί οι συγκεκριμένες συμφωνίες δεν είναι αποτέλεσμα συστηματικής και καλής προετοιμασίας των συμβαλλόμενων κρατών. Είναι μάλλον ένας τρόπος έκφρασης αμοιβαίας αβροφροσύνης και ύπαρξης καλής διάθεσης για συνεργασία, χωρίς αυτή η συνεργασία να απορρέει από ουσιαστική ανάγκη ικανοποίησης συγκεκριμένων υπαρκτών προβλημάτων και προτάσεων κάποιων ή και των δύο συμβαλλόμενων χωρών.

Είχαμε, επίσης, επισημάνει ότι τελικά κάποιες τέτοιες συμφωνίες, έτσι όπως είναι δομημένες, φαίνεται να εξυπηρετούν όχι τις πραγματικές ανάγκες των λαών, αλλά ανάγκες ιδιωτικών συμφερόντων. Εδώ θα μπορούσε να αναφέρει κανείς ότι και στην πα-

ρούσα συμφωνία περιλαμβάνονται θέματα που αφορούν ευαίσθητους -εθνικά ευαίσθητους-, θα έλεγα- τομείς της τεχνολογίας πληροφοριών, των τηλεπικοινωνιών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών, που μόνο ιδιωτικά, μονοπωλιακά ή πολυεθνικά συμφέροντα θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν, αφού δεν προβλέπονται στη σύμβαση κατάλληλες δικλίδες ασφαλείας.

Υπενθυμίζω, επίσης, ότι κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου είχαμε σταθεί σε κάποια σημεία της συμφωνίας, στα οποία είχαμε κάνει κριτική, αν και γνωρίζαμε ότι δυστυχώς δεν μπορούσαμε -και ούτε τώρα μπορούμε, φυσικά- να αλλάξουμε κάτι στα όσα έχουν συμφωνηθεί. Αυτή η κριτική ήταν η αιτία που δεν ήμασταν υπέρ τότε της κύρωσης της σύμβασης.

Επί της ουσίας, δεν διαφωνούμε με τη σύναψη κάποιας συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας της Ελλάδας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στους προαναφερθέντες τομείς. Υπενθυμίζω, όμως, ότι ανάλογη συμφωνία με τους ίδιους τομείς συνεργασίας είχε υπογραφεί και το 2002.

Στη συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου στις 28 Νοεμβρίου του 2013 σας ρωτούσαμε τα εξής:

Πρώτον, ποια είναι τα αποτελέσματα και τα οφέλη που προέκυψαν από την προηγούμενη συμφωνία;

Δεύτερον, υπεγράφησαν συμβάσεις μεταξύ των αντιστοίχων τηλεπικοινωνιακών και ταχυδρομικών φορέων των δύο χωρών;

Τρίτον, εάν ναι, ποιο ήταν το αποτέλεσμα και ποια τα οφέλη κάθε χώρας από την υλοποίηση των συμβάσεων αυτών;

Τέταρτον, έμεινε ευχαριστημένο το Υπουργείο σας από τους ρυθμούς και τα περιγράμματα που οριοθέτησαν την εφαρμογή της προηγούμενης συμφωνίας;

Πέμπτον, η αποκτηθείσα εμπειρία από την προηγούμενη συνεργασία σας βελτίωσε καθόλου την παρούσα σύμβαση;

Έκτον, πόσο στοίχισε στο ελληνικό δημόσιο η εφαρμογή της προηγούμενης συμφωνίας;

Κύριε Υφυπουργέ, σας είχαμε πει τότε ότι οι απαντήσεις σας θα καθόριζαν και την τελική μας στάση. Δεν γνωρίζω αν σήμερα θα πάρουμε πειστικές και ουσιαστικές απαντήσεις.

Επειδή θα θέλαμε η παρούσα συμφωνία να έχει διαφορετική τύχη από αυτήν του 2002, επειδή θέλουμε να είμαστε αλληλέγγυοι απέναντι σε μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δοκιμάζεται πιο σκληρά από την Ελλάδα μας -ανεξάρτητα από το εάν η μνημονιακή σας συμφωνία με την τρόικα θέλει να προσαρμόσει και να ευθυγραμμίσει τη χώρα μας με τα δεδομένα της Βουλγαρίας- επειδή διαφωνούμε με την προχειρότητα και την αοριστία της συζητούμενης σύμβασης και επειδή για εμάς, κύριε Υφυπουργέ, η κύρωση των συμφωνιών ή η κύρωση κάποιων μνημονίων δεν είναι σε γενικές γραμμές μια τυπική διαδικασία, με όλες τις αντιρρήσεις ή τις συμφωνίες που υπάρχουν, όπως υποστηρίζετε σε συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, επειδή δεν μπορούμε να υπερψηφίσουμε τη σύμβαση αυτή, δηλώνουμε απλά «ΠΑΡΩΝ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Αλεξόπουλε, και περαστικά σας.

Ο κ. Γιοβανόπουλος, αντιλέγων από τους Ανεξάρτητους Έλληνες, έχει τον λόγο. Παρακαλώ να τοποθετηθείτε και στις δύο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Μέσα στα βασανιστήρια που υφίσταται κάθε νέος Βουλευτής που φτάνει στο Κοινοβούλιο, κυρία Πρόεδρε, είναι το να προσπαθεί, όταν έρχεται αντιμέτωπος με τέτοιου είδους συμβάσεις, να κατανοήσει τι ακριβώς συμβαίνει, τι κρύβεται πίσω από τα λόγια και τα μαύρα γράμματα πάνω στα άσπρα χαρτιά και, εν πάση περιπτώσει, να κατανοήσει όλη αυτή την εποικοδομητική ασάφεια, την απεραντολογία της αοριστίας και όλο αυτό το κενό στην έκφραση του τι συμβαίνει σε μια αεροπορικού περιεχομένου σύμβαση, παραδείγματος χάριν με τη Βουλγαρία, όπως επίσης να προσπαθεί να έρθει στο Κοινοβούλιο και να επιχειρηματολογήσει ότι θα είναι ίσως καλό για την πατρίδα.

Ειλικρινά προσπάθησα, στο πλαίσιο των ανθρωπίνων δυνατοτήτων, να αντιληφθώ τι γίνονταν μέχρι σήμερα, ποιος αποτίμησε τις μέχρι σήμερα σχέσεις, ποιος τις κοστολόγησε. Ακόμα και σε

αυτήν που προτείνει σήμερα προς κύρωση το Υπουργείο ποιος μέτρησε πόσο μάς στοιχίζει, πόσο κερδίζουμε ή πόσο χάνουμε και, εν τέλει, ποιος είναι ο στόχος;

Προσπάθησα πάρα πολύ να αντιληφθώ πώς θα μπορέσω και εγώ να συμβάλλω και να πω κάποιο «ΝΑΙ», γιατί θα πούμε «ΝΑΙ» στη σύμβαση με τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Στη σύμβαση όμως με τη Βουλγαρία, θα πρέπει να κατανοήσουμε όλοι κάποτε πώς φτάνει μια χώρα, που καλά-καλά δεν ξέρει αν βρέθηκε και από πότε μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να έχει ήδη κάνει άλματα μπροστά. Έχει κάνει Κτηματολόγιο.

Αν πάτε σε ένα συμβολαιογραφείο της Βουλγαρίας για μια δολομηνία όσον αφορά αγοραπωλησία ακινήτου, μέσα από το συμβολαιογραφικό γραφείο θα πάρετε κατευθείαν την τοπογραφική μελέτη για την κάτοψη του οικοπέδου, θα πάρετε ηλεκτρονικά από την εφορία κατευθείαν την αντικειμενική αξία και θα πληρωθεί ηλεκτρονικά ο αναλογούν φόρος.

Επίσης, ηλεκτρονικά θα βγουν όλα τα πιστοποιητικά περί εγγραφής ή μη εγγραφής βαρών, διεκδικήσεων κ.λπ. και μέσα σε δέκα λεπτά όλα τα πιστοποιητικά, ακόμα και εκείνα της περιβαλλοντικής προστασίας, έρχονται μπροστά σου, όταν στην Ελλάδα ακόμα ψάχνουμε να βρούμε αν θα ζητήσει κάτι η αρχαιολογία από την εφορία κ.λπ.. Πηγαίνει μετά ο πολίτης στην εφορία και του λένε «εμείς είμαστε το δικαστικό τμήμα, θα πάτε στο διπλανό, για να δείτε ποιο είναι το τμήμα διεκδικήσεων» και άλλα. Αυτά είναι ιστορίες που θυμίζουν ιθαγενείς, όταν η Αμερική ανακαλυπτόταν από τον Κολόμβο.

Εμείς μέναμε εκεί και η Βουλγαρία τώρα ξαφνικά προσφέρει γη και ύδωρ στις επιχειρήσεις και δεκάδες -φοβάμαι να πω εκατοντάδες- επιχειρήσεις από τη βόρεια Ελλάδα βρίσκουν καταφύγιο εκεί, στο ΦΠΑ του 10%, τρέχουν στη Βουλγαρία, φεύγουν οι επενδύσεις για εκεί, εμείς χάνουμε τα εργατικά χέρια, χάνουμε το προϊόν της παραγωγικής διαδικασίας και τώρα θέλετε να υπογράψουμε και μια σύμβαση για τις μεταφορές, ώστε οι ιδιώτες να κάνουν τις δικές τους μπίζνες και το πατριωτικό νόημα να χάνεται εντελώς.

Από εμάς θα εισπράξετε ένα μεγάλο «ΟΧΙ» για αυτήν τη σύμβαση με τη Βουλγαρία. Νομίζουμε ότι έτσι αποκάλυπτα και σκοτεινά φέρνετε αυτήν τη σύμβαση. Για να εξυπηρετηθούν άραγε ποιοι; Πού είναι το όφελος; Ποιος το κοστολόγησε; Να το δούμε.

Δεν μπορώ να πω το ίδιο για την άλλη σύμβαση, η οποία επίσης πλέει σε πελάγη αοριστίας. Μη γελοιάστε και μην αυταπατάται κανείς ότι εδώ γίνεται κάτι διαφορετικό. Πάλι έρχεται μια πολυσέλιδη διαδικασία, για την οποία θέλουμε να ανατρέξουμε σε χαρτορίχτρες και σε ερμηνευτές των γραφών για να αντιληφθούμε τι σημαίνει. Εντούτοις, όμως, υπάρχει η εγκυρότητα που λέγεται «ατλαντικός σύμμαχος», υπάρχει η Ισλανδία και τα υπόλοιπα βόρεια κράτη που εγγυώνται, αν μη τι άλλο, τη διαφάνεια και μια πραγματικά ποιοτική συναλλαγή, μια σχέση την οποία και εμείς θέλουμε να δομήσουμε και εκεί οι Ανεξάρτητοι Έλληνες νομίζουμε ότι δεν έχουμε περιθώρια να την αρνηθούμε.

Οπωσδήποτε, κυρία Πρόεδρε, σε ό,τι αφορά στη σύμβαση με τις Ηνωμένες Πολιτείες και τις υπόλοιπες βόρειες χώρες είμαστε θετικοί, ψηφίζουμε «ΝΑΙ». Όσον αφορά στη σύμβαση με τη Βουλγαρία, λυπούμαστε, αλλά δεν μπορούμε να συνηγορήσουμε σε μια τέτοια διαδικασία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε πολύ.

Ο αντιλέγων Βουλευτής της Χρυσής Αυγής κ. Δημήτρης Κουκούτης έχει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα θέλαμε, ως Χρυσή Αυγή, να στείλουμε τα συλλυπητήριά μας στις οικογένειες του αστυνομικού καθώς και του εργάτη που σκοτώθηκε σήμερα στη «ΛΑΡΚΟ» και χάριν της ιστορικής μνήμης θα θέλαμε να πούμε ότι σαν σήμερα συνελήφθη και εξετελέσθη από τους δολοφόνους της ΟΠΛΑ η μεγαλύτερη Ελληνίδα τραγωδός του Μεσοπολέμου, η Ελένη Παπαδάκη.

Το παρόν σχέδιο νόμου αποσκοπεί στην κύρωση συμφωνίας η οποία έχει υπογραφεί στις 17 Δεκεμβρίου του 2012. Πρόκειται για κυρώσεις οι οποίες έρχονται στη Βουλή σύμφωνα με το άρθρο 28 του Συντάγματος. Βοηθήσαμε τη Βουλγαρία να μπει στο ΝΑΤΟ και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Προφανώς, γι' αυτούς

που το σκέφτηκαν από την ελληνική πλευρά δεν υπάρχουν προβλήματα με τους Βούλγαρους, δεν έχουμε θέματα ιστορικά. Για να μη θεωρηθούμε ότι κοιτάμε το παρελθόν μόνο, οι Βούλγαροι δεν έχουν πάψει να εποφθαλμιούν σήμερα και να έχουν επεκτατικές τάσεις απέναντι στην πατρίδα μας. Στη Θράκη, πέρα από τους Τούρκους, και οι Βούλγαροι προσπαθούν να δημιουργήσουν θέματα ανεξαρτήτων ζωνών, εξυπηρετώντας συμφέροντα ύποπτων αμερικανικών και γερμανικών οικονομικών κύκλων.

Στο ζήτημα της παρούσης κύρωσης σίγουρα θα είναι θετικό να υπάρχει μια συνεργασία σε θέματα τεχνολογίας πληροφοριών, τηλεπικοινωνιών και ταχυδρομικών υπηρεσιών. Το ζήτημα είναι εάν η χώρα μας θα ωφεληθεί ή όχι από τις συγκεκριμένες συνεργασίες. Την περίοδο 1998-2012 πάνω από 4 δεκατομμύρια ευρώ επενδύθηκαν από την Ελλάδα στη Βουλγαρία, εκ των οποίων το 43% στις τηλεπικοινωνίες. Αυτό κάτι δείχνει σίγουρα. Είναι δεδομένο ότι απασχολούνται Έλληνες στη Βουλγαρία. Είναι γνωστό ότι, όχι μόνο στις τηλεπικοινωνίες, αλλά και σε άλλους τομείς πηγαίνουν στη Βουλγαρία επιχειρήσεις, βιοτεχνίες κ.λπ., ιδίως της βορείου Ελλάδος. Γιατί, άραγε, γίνεται αυτό; Διότι εκεί τα πράγματα είναι πιο εύκολα, για να μπορέσει ίσως κάποιος να κάνει σε τομείς κάποια βήματα τα οποία στην πατρίδα μας δεν μπορεί να τα κάνει.

Δεν θεωρούμε, επίσης, ότι κάποιος δεν θέλει την πρόοδο και την ευημερία των λαών. Αν τέτοιες συμφωνίες ενισχύουν την πρόοδο και την ευημερία, σίγουρα έχουν θετικά στοιχεία. Στην πράξη τι γίνεται, όμως, είναι το θέμα.

Αυτό που αναφέραμε και στην επιτροπή είναι ότι στα σύνορα, όταν φτάσει κάποιος, ακούει σταθμούς της Βουλγαρίας. Αυτό σημαίνει ότι εκπέμπουν με μεγαλύτερη ισχύ απ' ό,τι θα έπρεπε. Επίσης, ξέρουμε ότι πολλές εισπρακτικές εταιρείες από αυτές που τηλεφωνούν στους Έλληνες πολίτες και τους πιέζουν -πολλές φορές τούς απειλούν- να πληρώσουν χρέη, είτε σε τράπεζες είτε σε κάρτες κ.λπ. έχουν στη Βουλγαρία την έδρα τους. Είτε, δηλαδή, είναι εκεί οι συγκεκριμένοι τηλεφωνητές ή τηλεφωνήτριες είτε τηλεφωνούν από εδώ, αλλά στην ουσία πάλι μέσω Βουλγαρίας, χρησιμοποιώντας βουλγαρικά δίκτυα, γιατί οι τηλεφωνικές επικοινωνίες είναι αρκετά πιο φθηνές.

Επίσης, θα πρέπει να μη μας διαφεύγει ότι για όλες αυτές τις συνεργασίες οι συμβάσεις θα υπογράφονται μεταξύ των αντίστοιχων κρατικών φορέων. Αν, όμως, αύριο τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, κατ' εντολή της τρόικας, περάσουν σε ιδιωτικά συμφέροντα, τότε δεν θα μιλάμε για πρόοδο και συνεργασία στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, αλλά για ενίσχυση πάλι του κέρδους ιδιωτικών φορέων. Δεν θα πρέπει, επίσης, να μας διαφεύγουν ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των τηλεπικοινωνιών, ακόμα και με ζητήματα εθνικής ασφάλειας. Είναι θέματα τα οποία πρέπει να επισημανθούν.

Όσον αφορά στη συμφωνία με τις ΗΠΑ, ουσιαστικά επεκτείνεται η συμφωνία από το 2007 μεταξύ ΗΠΑ και Ευρωπαϊκής Ένωσης σε Ισλανδία και Νορβηγία. Είναι αλήθεια ότι η σύμβαση έχει θετικά στοιχεία όσον αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος και το κανονιστικό πλαίσιο που θέτει. Όμως, έχουμε ενστάσεις για τα προσωπικά δεδομένα των Ευρωπαίων επιβατών πολιτών, τα οποία ζητούν οι ΗΠΑ. Κατ' επέκταση -αναφέρθηκε και στην επιτροπή- υπάρχει ένα ολιγοπώλιο εταιρειών. Άλλωστε, βλέπουμε τι γίνεται σήμερα στην Ευρώπη και σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι μικρότερες εταιρείες απορροφώνται ουσιαστικά από τους κολοσσούς. Μιλάμε για ολιγοπώλιο και γι' αυτό δηλώνουμε και στις δύο συμβάσεις παρόντες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Κουκούτση.

Από τη Δημοκρατική Αριστερά έχει τον λόγο ο κ. Θωμάς Ψύρρας.

Κύριε Ψύρρα, έχετε και εσείς επιφυλάξεις, οπότε σας ακούμε.

ΘΩΜΑΣ ΨΥΡΡΑΣ: Θα ξεκινήσω από τη συμφωνία με τη Βουλγαρία. Συνολικά είναι σε θετική κατεύθυνση.

Ωστόσο και πάλι, κυρία Πρόεδρε, όπως συχνά παρατηρείται σε τέτοιου είδους κυρώσεις συμφωνιών, υπάρχουν σημεία ασαφής, που αφορούν ως επί το πλείστον ζητήματα διαφάνειας.

Δεν υπαινίσσομαι κάτι μεμπτό, ότι δηλαδή κάτι συμβαίνει ή

κάτι περιέργο πάει να αποσιωπηθεί. Έχω την αίσθηση ότι οι ελλείψεις οφείλονται μάλλον στην προχειρότητα με την οποία συντάσσονται τέτοιου είδους συμβάσεις.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, με τη Βουλγαρία, δεν υπάρχει πρόβλεψη να δημοσιοποιούνται τα πρακτικά των συναντήσεων του Ανώτατου Συμβουλίου και να ενημερώνεται η Βουλή. Δεν υπάρχει πρόβλεψη για τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών και μάλιστα σε μια συμφωνία που αφορά θέματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, ψηφιοποίησης, τηλεπικοινωνιών, όπου απαιτείται η συνεργασία με πανεπιστήμια, τεχνολογικά ιδρύματα και ερευνητικά κέντρα. Επίσης, δεν είναι σαφής η εικόνα των δράσεων ή των μέτρων με τα οποία υλοποιείται η σχετική συμφωνία. Δεν συγκεκριμενοποιούνται οι τρόποι της υλοποίησης, όπως ποιοι ειδικοί θα απαρτίζουν τις ομάδες εργασίας. Δεν εξηγείται πώς θα μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για την ελληνική αγορά της πληροφορικής. Επίσης, κάτι ιδιαίτερα σημαντικό, πώς θα διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα σε εφαρμογές ηλεκτρονικού εμπορίου και ιδίως ηλεκτρονικών πληρωμών.

Ενώ η συνεργασία αφορά στην από κοινού έρευνα, λείπει κάτι σημαντικό. Μέσα στη σύμβαση δεν υπάρχει το Υπουργείο Παιδείας, δεν υπάρχουν ειδικές υπηρεσίες, όπως η Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας, το Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης, για παράδειγμα. Φυσικά δεν έχουμε και μια -έστω ενδεικτική- οικονομική εκτίμηση της δαπάνης. Είναι σημαντικές οι ελλείψεις. Παρ' όλα αυτά, επειδή η συμφωνία είναι σε θετική κατεύθυνση, εμείς θα την υπερψηφίσουμε.

Όσον αφορά στο σχέδιο νόμου για την κύρωση της συμφωνίας και της συμπληρωματικής με τις Ηνωμένες Πολιτείες, πραγματικά είναι μία σύμβαση, η οποία ουσιαστικά συμβάλλει στο να υιοθετηθεί πλήρως το κοινοτικό κεκτημένο στην πολιτική των αερομεταφορών και εντάσσει τις χώρες της Νορβηγίας και της Ισλανδίας με αυτήν τη συμφωνία στο εναρμονισμένο πλαίσιο. Αυτό και μόνο το γεγονός σημαίνει βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων, σημαίνει οφέλη για τους καταναλωτές και επιβάτες, σημαίνει ότι καταρροούνται εμπορικοί φραγμοί και διαμορφώνονται ενιαίοι όροι πρόσβασης στην αγορά για τις αεροπορικές γραμμές.

Συνεπώς θα υπερψηφίσουμε τις συμβάσεις. Ωστόσο και σε αυτήν τη σύμβαση έχω να κάνω δύο επισημάνσεις. Υπάρχει και πάλι το πρόβλημα που είπα στην προηγούμενη σύμβαση. Φτάνουν στη Βουλή γενικόλογα, ασαφή κείμενα, τα οποία χρήζουν περαιτέρω εξειδίκευσης. Πρέπει να το προσέξουμε αυτό το πράγμα, γιατί αφήνεται με αυτόν τον τρόπο ανοιχτό το ενδεχόμενο πολλών εξηγήσεων και εξαιρέσεων.

Το δεύτερο πράγμα αφορά στην προστασία των προσωπικών δεδομένων. Βεβαίως, από το 2004 έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες, ακόμα και στο Ελληνικό Δίκαιο με το ν. 53/2008. Ωστόσο, σε σχέση με τις παρούσες συμφωνίες, τίθεται ένα πρόβλημα προσωπικών δεδομένων, που είναι ένα υπαρκτό πρόβλημα. Ελέγχονται τα αρχεία των επιβατών με βάση το νομικό πλαίσιο των Ηνωμένων Πολιτειών. Αυτό έχει ήδη επισημανθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μια και ο μηχανισμός ελέγχου του συστήματος διαβίβασης δεν προβλέπει τη συμμετοχή ανεξάρτητων αρχών. Είναι ένα ζήτημα που πρέπει οπωσδήποτε μελλοντικά να μας απασχολήσει.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία-Κόλλια Τσαρουχά): Ευχαριστούμε. Εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Νικόλαος Μωραΐτης έχει τον λόγο.

Με συγχωρείτε, ο κ. Καραθανασόπουλος. Το λάθος είναι από τη Γραμματεία. Είχατε δώσει εσείς άλλο όνομα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, γιατί ήμουν και στην επιτροπή ο ίδιος. Εν πάση περιπτώσει, δεν υπάρχει πρόβλημα. Δεν παρεξηγιόμαστε.

Λοιπόν, εμείς εκ των προτέρων λέμε ότι θα καταψηφίσουμε και τις δύο συμβάσεις. Πρώτον, θα καταψηφίσουμε τη συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές, άλλωστε είναι μια συμφωνία η οποία επιδιώκει και φιλοδοξεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων στις αερομεταφορές. Σε αυτές άλλωστε τις ανάγκες προσαρμόζονται κάθε φορά οι εκάστοτε πολιτικές και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης σήμερα αυτές ικανοποιούνται μέσα από τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.

Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός έχει ως βασικό εργαλείο την απελευθέρωση των αερομεταφορών, δηλαδή μέσα από αυτήν τη διαδικασία συμβάλλει στο να επιταχυνθεί η διαδικασία συγκέντρωσης του αεροπορικού έργου σε μεγάλους αερομεταφορείς. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο και επιταχύνει την υπόθεση των ιδιωτικοποιήσεων, όχι μόνο όσον αφορά στους αερομεταφορείς, αλλά και τις υποδομές και τις υπηρεσίες οι οποίες στελεχώνουν συνολικά το αερομεταφορικό έργο.

Αυτή η πολιτική έχει οδυνηρές επιπτώσεις για τους εργαζόμενους. Επιδεινώνονται οι συνθήκες και η εντατικοποίηση και ταυτόχρονα επιδεινώνονται και οι όροι ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, είναι φανερό ότι, όπως το ΚΚΕ έχει καταψηφίσει και αντίστοιχες συμβάσεις, έτσι θα καταψηφίσουμε και τη συγκεκριμένη.

Επίσης, ακόμα και γι' αυτήν τη σύμβαση που αφορά στη συμφωνία ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Βουλγαρία για τις τηλεπικοινωνίες και τα ταχυδρομεία, τίθεται το βασικό ερώτημα ποιο όφελος θα έχει αυτή η σύμβαση. Εμείς λέμε καθαρά ότι δεν στοχεύει στο να ικανοποιήσει το αμοιβαίο όφελος των λαών και των δύο χωρών. Οι πραγματικοί στόχοι της σύμβασης ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Βουλγαρία είναι η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων που δραστηριοποιούνται στις τηλεπικοινωνίες, τα ταχυδρομεία και την πληροφορική. Εντάσσεται μέσα στη συνολικότερη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση της αγοράς και σ' αυτούς τους τομείς, όπως και στις αερομεταφορές, και είναι σε βάρος των εργασιακών δικαιωμάτων αλλά και των λαϊκών αναγκών.

Επίσης, εδώ οφείλουμε να πούμε ότι μέσα από μία τέτοια διαδικασία διαμορφώνονται οι προϋποθέσεις να περάσει ο έλεγχος και η παρακολούθηση στα χέρια ουσιαστικά των μονοπωλιακών συμφερόντων και των ομίλων. Απ' αυτήν την άποψη, αν σήμερα επιβεβαιώνεται κάτι και μ' αυτές τις δύο συμβάσεις, είναι ότι ο καπιταλιστικός δρόμος ανάπτυξης είναι ένας δρόμος που οδηγεί ακριβώς στη χρεοκοπία των λαϊκών συμφερόντων. Μόνο μέσα από ενιαίους κοινωνικοποιημένους φορείς στις αερομεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες, τα ταχυδρομεία μπορεί να διασφαλιστεί το δικαίωμα των εργαζομένων και ταυτόχρονα να ικανοποιούνται οι ανάγκες για φθηνές και αξιόπιστες επικοινωνίες και μεταφορές. Απ' αυτήν την άποψη, εμείς λέμε πολύ καθαρά ότι μ' αυτόν τον τρόπο μόνο μπορούν να διασφαλιστούν και τα συνολικά συμφέροντα των λαών.

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι καταψηφίζουμε και τις δύο συμβάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Εκπρόσωπος των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Κουράκος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΑΚΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, η ομάδα των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών εκφράζει τα θερμά της συλλυπητήρια για την άδικη δολοφονία του αστυνομικού στην οικογένειά του αλλά και στη μεγάλη οικογένεια της Αστυνομίας. Ευχόμαστε αυτό να είναι το τελευταίο άδικο αίμα που υπάρχει.

Όσον αφορά και στις δύο συμβάσεις, είχαμε κρατήσει την επιφύλαξη για να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Είχαμε πει και στην επιτροπή ότι υπάρχουν θετικά σημεία. Τις ψηφίζουμε και τις δύο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κύριε Κουράκο.

Τέλος, τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

Κύριε Υπουργέ, θα χρειαστείτε πέντε λεπτά ή περισσότερο χρόνο;

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα φανεί, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Εγώ θα σας δώσω πέντε λεπτά και βλέπουμε.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κατ' αρχάς, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήθελα κι εγώ με τη σειρά μου να εκφράσω

και εκ μέρους της Κυβέρνησης αλλά και προσωπικά τα ειλικρινή μου συλλυπητήρια για τον άδικο χαμό του αστυνομικού, διότι είναι γεγονός ότι οι Έλληνες αστυνομικοί είναι σε έναν διαρκή κίνδυνο, αντιμέτωποι με το έγκλημα, προστατεύοντας τους πολίτες αυτής της χώρας. Νομίζω ότι η ελληνική πολιτεία είναι υποχρεωμένη διαχρονικά να θωρακίζει συνεχώς, κάθε μέρα ακόμα περισσότερο, την Ελληνική Αστυνομία, διότι έχουν γίνει πάρα πολλά βήματα προόδου και κάθε μέρα και περισσότερο νομίζω ότι αυτό είναι χρήσιμο και απαραίτητο για την ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών.

Κύριε Αλεξόπουλε, ακόμα και αν σας έδινα απαντήσεις προηγουμένως, ήταν δεδομένη η δική σας απάντηση. Αυτό το έχουμε γευτεί σε προηγούμενες τέτοιου είδους συζητήσεις, όσον αφορά τις κυρώσεις συμφωνιών: «Συμφωνούμε, δεν διαφωνούμε επί της ουσίας, ναι μεν, αλλά».

Πλέον, έχω φτάσει να πιστεύω ότι η συγκεκριμένη είναι μία πάγια τακτική αντιπολιτευτική. Θα φανεί αν είναι λάθος ή όχι.

Το δεύτερο που ήθελα να πω είναι ότι πραγματικά ήταν θετική η εισήγησή σας. Πρωτίστως, όμως, θα έλεγα ότι ήταν γενική και πολιτική, χωρίς να στοχεύει στην ανάδειξη συγκεκριμένων προβλημάτων που δημιουργεί το συγκεκριμένο μνημόνιο, η υπογραφή του συγκεκριμένου μνημονίου.

Πάντως, η αλήθεια είναι ότι η υπογραφή αυτού του μνημονίου δεν αποτελεί μια τελειωμένη συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών για παραχώρηση δικαιωμάτων σε τηλεπικοινωνιακούς ομίλους κ.λ.π., αλλά είναι ένα νέο πλαίσιο συνεργασίας. Το ίδιο ισχύει και για το προηγούμενο πλαίσιο συνεργασίας, το οποίο ήταν μια πρώτη συμφωνία, τα αποτελέσματα της οποίας δεν είναι σκόπιμο να τα αξιολογήσουμε σήμερα, είτε ήταν περιορισμένα είτε όχι.

Το σημαντικό είναι ότι αυτή η συμφωνία αναδεικνύει, αν θέλετε, και ενδυναμώνει ακόμα περισσότερο την προηγούμενη συμφωνία και τα προβλήματα που πιθανόν να υπήρχαν. Γι' αυτό άλλωστε γίνονται και ανανεώνονται οι συμφωνίες και εξελίσσονται μέσα στον χρόνο. Ξέρετε, δεν είναι κάτι το φοβερό, όταν έχει γίνει μια συμφωνία, να υπάρχει μετά από χρόνια και μια δεύτερη.

Επίσης, η προηγούμενη συμφωνία ήταν το απαραίτητο βάθος, αν θέλετε, για να χτίσουμε τη συμφωνία που κουβεντιάζουμε σήμερα, για καλύτερες, ισχυρότερες και παραγωγικότερες σχέσεις στον τομέα της τεχνολογίας, των πληροφοριών, των τηλεπικοινωνιών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Ήθελα, επίσης, να αναφερθώ στην τοποθέτηση του κ. Ψύρρα. Πραγματικά, κύριε Ψύρρα, είναι γεγονός, είναι αληθινό αυτό που λέτε -και ήταν και δικός μου προβληματισμός-, ότι στη Βουλή πρέπει να έρχονται τα αρνητικά από τις συμφωνίες, τα πρωτόκολλα τα οποία κουβεντιάζονται και να έρχονται και τα πρακτικά τα οποία κουβεντιάζονται.

Σας λέω, λοιπόν, ότι ήδη, εδώ και ένα μήνα, το έχουμε ζητήσει αυτό για τις συμφωνίες οι οποίες θα υπογραφούν από εδώ και πέρα. Για παράδειγμα, προχθές ήταν η πρώτη φορά που υπέγραψα μία συμφωνία με τον Λευκόρωσ Υπουργό Μεταφορών και ακριβώς τηρήσαμε αυτήν τη διαδικασία. Όταν θα έρθει, λοιπόν, αυτή η συμφωνία εδώ, να υπάρχει πλήρης ενημέρωση, να υπάρχουν τα πρακτικά της συμφωνίας, για να ενημερωθεί το Σώμα και η Βουλή όπως ακριβώς πρέπει. Θα ήταν πολύ σημαντικό να υπήρχαν αυτά και σε όλες τις προηγούμενες συμφωνίες.

Επειδή, απ' ό,τι έγινε αντιληπτό σε όλους μας, οι διαφωνίες για την πρώτη συμφωνία δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές -θα έλεγα, μάλλον, ότι είναι από θέση αρχής, όπως είπε και ο κ. Σταθάκης- θα κλείσω, λέγοντας μόνο μια επισήμανση όσον αφορά στη συμφωνία με τη Βουλγαρία.

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

Ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Δεν είναι μόνο οι τηλεοπτικοί και οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της Βουλγαρίας που δημιουργούν προβλήματα στους ελληνικούς δέκτες, κάτι το οποίο το παρατηρούμε σε όλη την Ελλάδα, είτε στα βόρεια σύνορά μας είτε και στα ανατολικά σύνορά μας. Ακριβώς το ίδιο συμβαίνει και από εμάς προς εκείνους και προς τις υπόλοιπες χώρες. Το λέω αυτό διότι τα προβλήματα αυτά παρατηρούνται.

Θα ήθελα να διευκρινίσω ότι οι ελληνικές υπηρεσίες που ασχο-

λούνται με το ραδιοφάσμα δεν είναι μόνο η ΕΤ, αλλά είναι και η κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου, που έχει την ευθύνη για τον διεθνή συντονισμό των ραδιοσυχνότητων.

Οι υπηρεσίες μας, λοιπόν, προσφάτως έχουν εξοπλιστεί με έναν σύγχρονο εξοπλισμό και με ένα λογισμικό και μπορούν να συνεργαστούν πάρα πολύ καλύτερα, από ό,τι γινόταν μέχρι χθες, με τις γείτονες χώρες. Κι αυτό γιατί, αν θέλετε, εκεί που δεν γίνεται προκλητικά -και είναι κατανοητό και εδώ φαντάζομαι- η συνεργασία να είναι ωφέλιμη και για τις δύο πλευρές.

Δεν θέλω να συμπληρώσω τίποτα άλλο, για να μην κάνω κατάχρηση του χρόνου σας.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστώ πολύ και εγώ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

α) «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας» και β) «Κύρωση της Συμπληρωματικής Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως δεύτερου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τρίτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας για την εφαρμογή της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας» και β) «Κύρωση της Συμπληρωματικής Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως δεύτερου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τρίτου μέρους,

του Βασιλείου της Νορβηγίας για την εφαρμογή της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, ως τρίτου μέρους της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Α) Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών - μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας, Β) Κύρωση της Συμπληρωματικής Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών - μελών της, ως δεύτερου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τρίτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας για την εφαρμογή της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών - μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας

Άρθρο πρώτο

Κυρώνονται και έχουν την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος:

Α) Η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών - μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας,

Β) Η Συμπληρωματική Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών - μελών της, ως δεύτερου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τρίτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας για την εφαρμογή της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών - μελών της, ως τρίτου μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας, που υπεγράφησαν στο Λουξεμβούργο και στο Όσλο στις 16 και 21 Ιουνίου 2011 αντίστοιχα, τα κείμενα των οποίων σε πρωτότυπο στην ελληνική γλώσσα έχουν ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΙ ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ (εφεξής οι «Ηνωμένες Πολιτείες»),

ως πρώτο Μέρος,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,

Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,

Η ΜΑΛΤΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,

Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,

Μέρη της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «τα κράτη μέλη»),

και

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ,

ως δεύτερο Μέρος,

Η ΙΣΛΑΝΔΙΑ,

ως τρίτο Μέρος, και

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ (εφεξής «Νορβηγία»),

ως τέταρτο Μέρος,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να προωθήσουν ένα διεθνές σύστημα αεροπορίας, το οποίο να βασίζεται στον ανταγωνισμό μεταξύ αεροπορικών εταιρειών μέσα στην αγορά με ελάχιστη κυβερνητική παρέμβαση και ρύθμιση,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να διευκολύνουν την επέκταση των ευκαιριών διεθνών αερομεταφορών, καθώς και την ανάπτυξη των δικτύων αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών των επιβατών και των επιχειρήσεων μεταφοράς εμπορευμάτων για κατάλληλες γραμμές αερομεταφορών,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να καταστήσουν, για τις αεροπορικές εταιρείες, εφικτή την προσφορά ανταγωνιστικών τιμών και δρομολογίων στο επιβατικό κοινό και τις επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων μέσα σε ανοικτές αγορές,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να αποκομίσουν οφέλη από μια συμφωνία ελευθέρωσης όλοι οι κλάδοι των αερομεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων των αεροπορικών εταιρειών,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξασφαλισθεί στις διεθνείς αερομεταφορές ο ύψιστος βαθμός ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και επαναλαμβάνοντας τη σοβαρή τους ανησυχία για ενέργειες ή απειλές κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων ή περιουσιών, επηρεάζουν δυσμενώς την εκτέλεση των αερομεταφορών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι, με τις κρατικές επιδοτήσεις, μπορεί να επηρεάζεται δυσμενώς ο ανταγωνισμός μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και να διακυβεύονται οι βασικοί στόχοι της παρούσας συμφωνίας,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ τη σπουδαιότητα της προστασίας του περιβάλλοντος στη χάραξη και την εφαρμογή μιας πολιτικής για τη διεθνή αεροπορία,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι είναι σημαντική η προστασία των καταναλωτών, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών προστασίας που εξασφαλίζει η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία έγινε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999,

ΑΠΟΣΚΟΠΩΝΤΑΣ να αναπτύξουν το πλαίσιο των υπαρχουσών συμφωνιών με στόχο το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές και τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους καταναλωτές, τις αεροπορικές εταιρείες, τους εργαζόμενους και τις κοινωνίες εκατέρωθεν του Ατλαντικού,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι σκόπιμο να βελτιωθεί η πρόσβαση των αεροπορικών εταιρειών τους στις παγκόσμιες αγορές κεφαλαίου προκειμένου να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός και να προαχθούν οι στόχοι της παρούσας συμφωνίας,

ΑΠΟΒΛΕΠΟΝΤΑΣ στη δημιουργία προηγούμενου παγκόσμιας σημασίας για την προώθηση των οφελών από την ελευθέρωση του συγκεκριμένου καίριας σημασίας οικονομικού τομέα,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αντικατέστησε και διαδέχθηκε την Ευρωπαϊκή Κοινότητα συνεπεία της έναρξης ισχύος την 1η Δεκεμβρίου 2009 της Συνθήκης της Λισσαβώνας που τροποποιεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ότι, από την ημερομηνία αυτή, όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, καθώς και όλες οι αναφορές σε αυτήν, στη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών που υπέγραψαν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της στις 25 και 30 Απριλίου 2007, εφαρμόζονται για την Ευρωπαϊκή Ένωση,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΣΤΑ ΕΞΗΣ:

ΑΡΘΡΟ 1

Ορισμός

Ως «Μέρος» νοούνται οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, η Ισλανδία ή η Νορβηγία.

ΑΡΘΡΟ 2

Εφαρμογή της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο και το παράρτημα της εν λόγω συμφωνίας

Οι διατάξεις της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών που υπέγραψαν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της στις 25 και 30 Απριλίου 2007 (εφεξής «η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών»), όπως τροποποιήθηκε από το τροποποιητικό πρωτόκολλο της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών που υπέγραψαν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της στις 24 Ιουνίου 2010 (εφεξής «το πρωτόκολλο»), που ενσωματώνονται με παραπομπή, εφαρμόζονται σε όλα τα Μέρη της παρούσας συμφωνίας, με την επιφύλαξη του παραρτήματος της παρούσας συμφωνίας. Οι διατάξεις της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, εφαρμόζονται στην Ισλανδία και τη Νορβηγία ως να ήταν κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ούτως ώστε η Ισλανδία και η Νορβηγία να έχουν όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που έχουν τα κράτη μέλη με βάση τη συμφωνία αυτή. Οι διατάξεις του παραρτήματος της παρούσας συμφωνίας αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτής.

ΑΡΘΡΟ 3

Καταγγελία ή παύση της προσωρινής εφαρμογής

1. Οι Ηνωμένες Πολιτείες ή η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, δύνανται, ανά πάσα στιγμή, να κοινοποιήσουν γραπτώς δια της διπλωματικής οδού στα άλλα τρία Μέρη την απόφασή τους να καταγγείλουν την παρούσα συμφωνία ή να τερματίσουν την προσωρινή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 5.

Αντίγραφο της κοινοποίησης αποστέλλεται ταυτόχρονα στη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Η παρούσα συμφωνία καταγγέλλεται, ή η προσωρινή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας τερματίζεται, τα μεσάνυχτα, ώρα Γκρήνουιτς, της τελευταίας ημέρας της περιόδου κυκλοφορίας της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (ΙΑΤΑ) και ένα έτος μετά την ημερομηνία της γραπτής κοινοποίησης, εκτός εάν η κοινοποίηση αποσυρθεί με τη συμφωνία όλων των Μερών πριν από το τέλος της περιόδου αυτής.

2. Η Ισλανδία ή η Νορβηγία δύναται, ανά πάσα στιγμή, να κοινοποιήσει γραπτώς δια της διπλωματικής οδού στα άλλα Μέρη την απόφασή της να αποσυρθεί από την παρούσα συμφωνία ή να τερματίσει την προσωρινή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 5.

Αντίγραφο της κοινοποίησης αποστέλλεται ταυτόχρονα στη ΔΟΠΑ. Η εν λόγω απόσυρση ή παύση της προσωρινής εφαρμογής αρχίζει τα μεσάνυχτα, ώρα Γκρήνουιτς, της τελευταίας ημέρας της περιόδου κυκλοφορίας της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (ΙΑΤΑ) και ένα έτος μετά την ημερομηνία της γραπτής κοινοποίησης, εκτός εάν η κοινοποίηση αποσυρθεί με τη συμφωνία του Μέρους που προέβη στη γραπτή κοινοποίηση, των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της πριν από το τέλος της περιόδου αυτής.

3. Οι Ηνωμένες Πολιτείες ή η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, δύνανται, ανά πάσα στιγμή, να κοινοποιήσουν γραπτώς δια της διπλωματικής οδού στην Ισλανδία και τη Νορβηγία την απόφασή τους να καταγγείλουν την παρούσα συμφωνία ή να τερματίσουν την προσωρινή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, σε ό,τι αφορά την Ισλανδία ή τη Νορβηγία. Αντίγραφα των κοινοποιήσεων αποστέλλονται ταυτόχρονα στα άλλα δύο Μέρη της παρούσας συμφωνίας και στη ΔΟΠΑ. Η καταγγελία ή η παύση της προσωρινής εφαρμογής σε ό,τι αφορά την Ισλανδία ή τη Νορβηγία αρχίζει τα μεσάνυχτα, ώρα Γκρήνουιτς, της τελευταίας ημέρας της περιόδου κυκλοφορίας της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (ΙΑΤΑ) και ένα έτος μετά την ημερομηνία της γραπτής κοινοποίησης, εκτός εάν η κοινοποίηση αποσυρθεί με τη συμφωνία των Ηνωμένων Πολιτειών, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της και του Μέρους που έλαβε τη κοινοποίηση πριν από το τέλος της περιόδου αυτής.

4. Για τους σκοπούς των διπλωματικών διακοινώσεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, οι διπλωματικές διακοινώσεις από ή προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της παραδίδονται από ή προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανάλογα με την περίπτωση.

5. Παρά κάθε άλλη τυχόν διάταξη του παρόντος άρθρου, εάν καταγγελθεί η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, καταγγέλλεται ταυτόχρονα και η παρούσα συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 4

Καταχώριση στη ΔΟΠΑ

Η παρούσα συμφωνία και όλες οι τροποποιήσεις της καταχωρίζονται στη ΔΟΠΑ από τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΑΡΘΡΟ 5

Προσωρινή εφαρμογή

Ενόσω εκκρεμεί η έναρξη ισχύος της, τα Μέρη συμφωνούν να εφαρμόζουν προσωρινά την παρούσα συμφωνία, στο μέτρο που επιτρέπεται από το εφαρμοστέο εσωτερικό δίκαιο, από την ημερομηνία υπογραφής της. Εάν η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, καταγγελθεί σύμφωνα με το άρθρο 23, ή εάν παύσει η προσωρινή εφαρμογή της σύμφωνα με το άρθρο 25 της συμφωνίας αυτής, ή εάν παύσει η προσωρινή εφαρμογή του πρωτοκόλλου σύμφωνα με το άρθρο 9 του πρωτοκόλλου, παύει ταυτόχρονα και η προσωρινή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 6

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα συμφωνία αρχίζει να ισχύει τη μεταγενέστερη εκ των ακόλουθων ημερομηνιών:

1. την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών,
2. την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πρωτοκόλλου, και
3. ένα μήνα μετά την ημερομηνία της τελευταίας διακοίνωσης που διαβιβάστηκε στο πλαίσιο των ανταλλαγών διπλωματικών διακοινώσεων μεταξύ των Μερών, με την οποία βεβαιώνεται η ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών που είναι αναγκαίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας.

Για τους σκοπούς της εν λόγω ανταλλαγής διπλωματικών διακοινώσεων, οι διπλωματικές διακοινώσεις από ή προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της παραδίδονται από ή προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανάλογα με την περίπτωση. Η ή οι διπλωματικές διακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της περιέχουν ανακοινώσεις από κάθε κράτος μέλος, με την οποία βεβαιώνεται η ολοκλήρωση των διαδικασιών που είναι αναγκαίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφωντες πληρεξούσιοι υπέγραψαν την παρούσα συμφωνία.

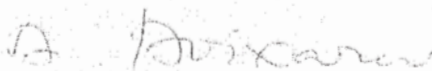
ΕΓΙΝΕ στο Λουξεμβούργο και στο Όσλο, εις τετραπλούν, την 16η και την 21η Ιουνίου 2011 αντίστοιχα.

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
 Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretariato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedentu huwa kopja ċertifikata verna ta' l-original ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
 De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaamerd afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
 Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponirana v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

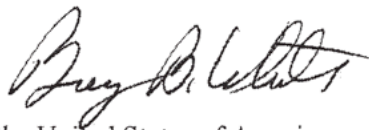
Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Βρυξέλλες,
 Brussels,
 Bruxelles, la
 Bruxelles, addi,
 Brüssel,
 Brüsselis,
 Brüssel,
 Brussel, il
 Brussel,
 Bruksela, dnia
 Bruxelles, em
 Bruxelles,
 Brussel
 Brüssel,
 Bryssel,
 Bryssel den

27-07-2011

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
 Európas Szövetség Tarybos generalinio sekretoriai
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

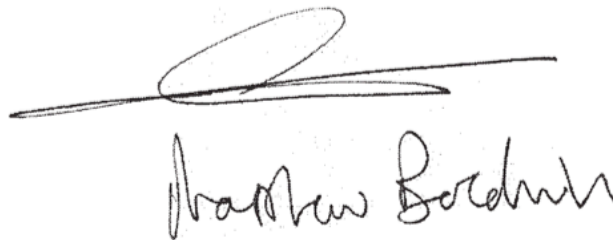


A. BOIXAREU-CARRERA
 Directeur Général

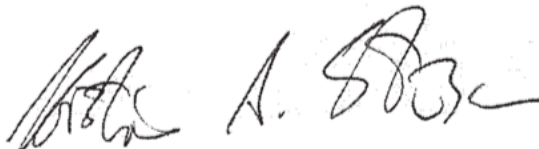


For the United States of America

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



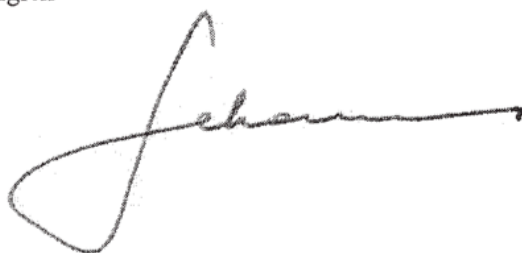
Fyrir Ísland



For Kongeriket Norge



Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

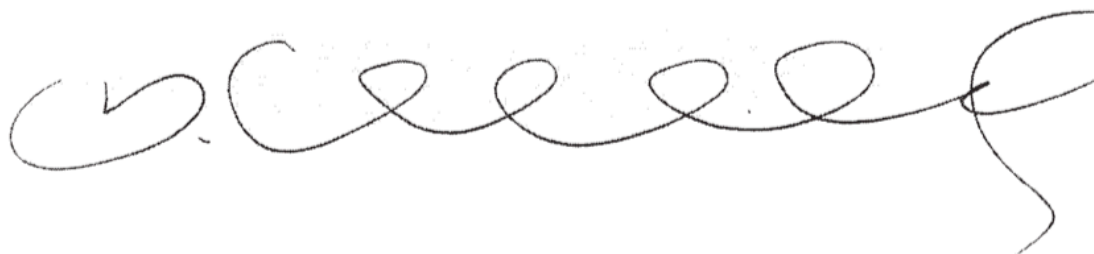


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

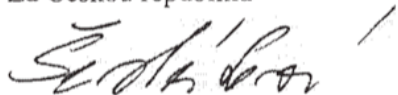
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



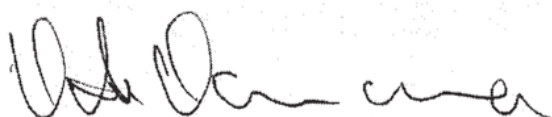
Za Českou republiku



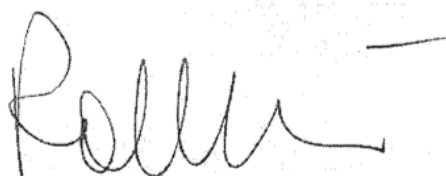
For Kongeriget Danmark



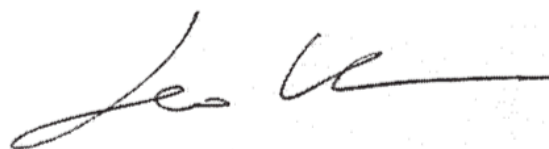
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



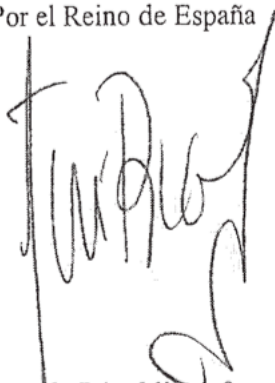
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



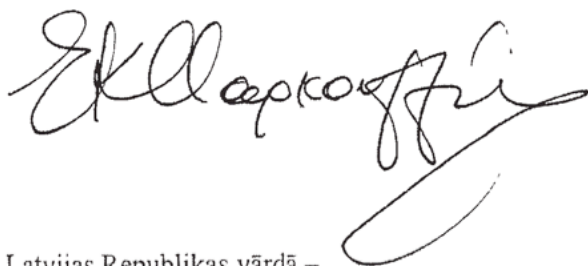
Pour la République française



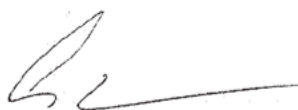
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



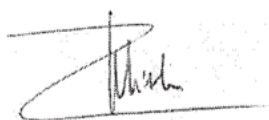
Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



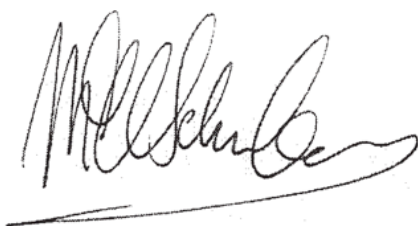
A Magyar Köztársaság részéről



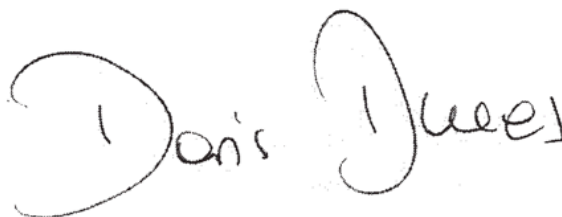
Għal Malta



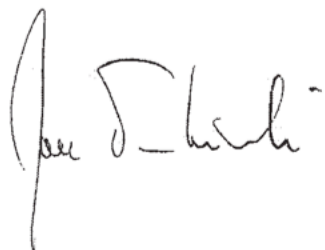
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



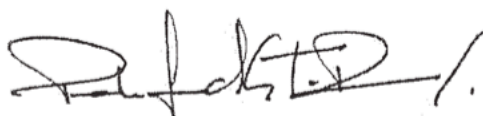
Für die Republik Österreich



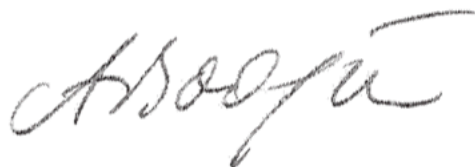
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. S. Kuch'.

Pela República Portuguesa

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Costa'.

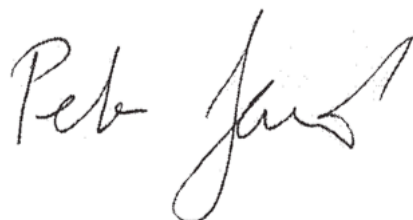
Pentru România

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Bocu'.

Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Šturm'.

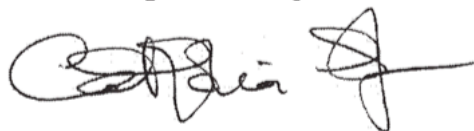
Za Slovenskú republiku



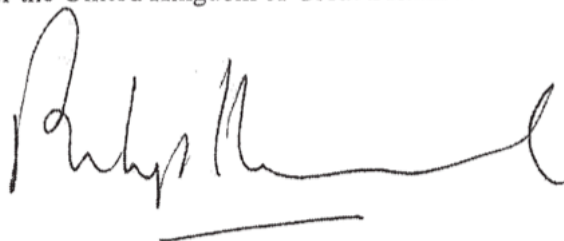
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



ΚΟΙΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Οι αντιπρόσωποι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, της Ισλανδίας και του Βασιλείου της Νορβηγίας βεβαίωσαν ότι το κείμενο της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ, ως πρώτου Μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου Μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, ως τρίτου Μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου Μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας («η συμφωνία») είναι αυθεντικό και σε άλλες γλώσσες, όπως προέκυψε είτε από την ανταλλαγή επιστολών, προ της υπογραφής της συμφωνίας, είτε με απόφαση της κοινής επιτροπής, μετά την υπογραφή της συμφωνίας.

Η παρούσα κοινή δήλωση αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της συμφωνίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ειδικές διατάξεις για την Ισλανδία και τη Νορβηγία

Οι διατάξεις της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, εφαρμόζονται σε όλα τα Μέρη της παρούσας συμφωνίας. Οι διατάξεις της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, εφαρμόζονται στην Ισλανδία και τη Νορβηγία ως να ήταν κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ούτως ώστε η Ισλανδία και η Νορβηγία να έχουν όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που έχουν τα κράτη μέλη με βάση τη συμφωνία αυτή, με την επιφύλαξη των κατωτέρω:

1. Η παράγραφος 9 του άρθρου 1 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, έχει ως εξής:

««επικράτεια» σημαίνει, για τις Ηνωμένες Πολιτείες, τα εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία τους, και, για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, τα εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα, στα οποία ισχύει η Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και υπό τους προβλεπόμενους στην εν λόγω Συμφωνία όρους και οποιοδήποτε διάδοχο θεσμικό μέσο αυτής, εξαιρουμένων των εδαφών και των εσωτερικών υδάτων υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν· η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ νοείται με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου στα πλαίσια της διαφοράς τους ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους επί του οποίου ευρίσκεται ο αερολιμένας, καθώς και της συνεχιζόμενης εξαίρεσης του αερολιμένα του Γιβραλτάρ από τα αεροπορικά μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υφίστανται μεταξύ κρατών μελών στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, σύμφωνα με την υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ που συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, και»

2. Τα άρθρα 23 έως 26 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, δεν εφαρμόζονται στην Ισλανδία και τη Νορβηγία.
3. Τα άρθρα 9 έως 10 του πρωτοκόλλου δεν εφαρμόζονται στην Ισλανδία και τη Νορβηγία.
4. Στο παράρτημα 1 τμήμα 1 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«κγ. Ισλανδία: συμφωνία αεροπορικών μεταφορών η οποία υπογράφηκε στην Ουάσιγκτον στις 14 Ιουνίου 1995, όπως τροποποιήθηκε την 1η Μαρτίου 2002 με ανταλλαγή διακοινώσεων, όπως τροποποιήθηκε στις 14 Αυγούστου 2006 και στις 9 Μαρτίου 2007 με ανταλλαγή διακοινώσεων.

κδ. Βασίλειο της Νορβηγίας: η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών η οποία ενεργοποιήθηκε με ανταλλαγή διακοινώσεων στην Ουάσιγκτον στις 6 Οκτωβρίου 1945, όπως τροποποιήθηκε στις 6 Αυγούστου 1954 με ανταλλαγή διακοινώσεων, όπως τροποποιήθηκε στις 16 Ιουνίου 1995 με ανταλλαγή διακοινώσεων.»

5. Το κείμενο του παραρτήματος 1 τμήμα 2 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, έχει ως εξής:

«Παρά το τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, για τις περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στον ορισμό της «επικράτειας» του άρθρου 1 της παρούσας συμφωνίας, οι συμφωνίες που αναφέρονται στα στοιχεία ε) (Δανία-Ηνωμένες Πολιτείες), ζ) (Γαλλία-Ηνωμένες Πολιτείες), κβ) (Ηνωμένο Βασίλειο-Ηνωμένες Πολιτείες) και κδ) (Νορβηγία-Ηνωμένες Πολιτείες) του εν λόγω τμήματος, εξακολουθούν να ισχύουν, σύμφωνα με τους όρους τους».

6. Το κείμενο του παραρτήματος 1 τμήμα 3 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, έχει ως εξής:

Παρά το άρθρο 3 της παρούσας συμφωνίας, οι αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ δεν έχουν το δικαίωμα να εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου, τα οποία δεν αποτελούν μέρος δρομολογίου που εξυπηρετεί τις Ηνωμένες Πολιτείες, από ή προς σημεία εντός των κρατών μελών, εξαιρουμένης της περίπτωσης από ή προς σημεία στην Τσεχική Δημοκρατία, τη Γαλλική Δημοκρατία, την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, τη Μάλτα, τη Δημοκρατία της Πολωνίας, την Πορτογαλική Δημοκρατία, τη Σλοβακική Δημοκρατία, την Ισλανδία και το Βασίλειο της Νορβηγίας.».

7. Στο τέλος του άρθρου 3 του παραρτήματος 2 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, προστίθεται η ακόλουθη φράση:

«Για την Ισλανδία και τη Νορβηγία, ο όρος περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα άρθρα 53, 54 και 55 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εφαρμογή των άρθρων 101, 102 και 105 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ενσωματώθηκαν στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, καθώς και στις τροποποιήσεις της».

8. Το άρθρο 21 παράγραφος 4 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, εφαρμόζεται στην Ισλανδία και τη Νορβηγία στο μέτρο που οι σχετικοί νόμοι και κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν ενσωματωθεί στη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, σύμφωνα με τις τυχόν προβλεπόμενες προσαρμογές. Τα δικαιώματα που προβλέπονται στα εδάφια 4 α) και 4 β) του άρθρου 21 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, παρέχονται μόνο στην Ισλανδία ή στη Νορβηγία εφόσον, αναφορικά με την εφαρμογή επιχειρησιακών περιορισμών θορύβου, η Ισλανδία ή η Νορβηγία αντιστοίχως, στο πλαίσιο των σχετικών νόμων και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως έχουν ενσωματωθεί στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, υπόκεινται σε επίβλεψη, η οποία μπορεί να συγκριθεί με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 21 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ, ΩΣ ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ, ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ,
ΩΣ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΜΕΡΟΥΣ, ΤΗΣ ΙΣΛΑΝΔΙΑΣ,
ΚΑΙ, ΩΣ ΤΡΙΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ, ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΩΣ ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ, ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ,
ΩΣ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΜΕΡΟΥΣ, ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ,
ΩΣ ΤΡΙΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ, ΤΗΣ ΙΣΛΑΝΔΙΑΣ
ΚΑΙ, ΩΣ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ, ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,

Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,

Η ΜΑΛΤΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,

Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,

Μέρη της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής τα «κράτη μέλη»),

και

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ,

ως πρώτο Μέρος,

Η ΙΣΛΑΝΔΙΑ,

ως δεύτερο Μέρος,

και

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ (εφεξής «Νορβηγία»),

ως τρίτο Μέρος,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπραγματεύτηκε, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών, συμφωνία αεροπορικών μεταφορών με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου που εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της (εφεξής «η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών»), μονογραφήθηκε στις 2 Μαρτίου 2007, υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Απριλίου 2007 και στην Ουάσινγκτον D.C. στις 30 Απριλίου 2007 και εφαρμόζεται προσωρινά από τις 30 Μαρτίου 2008,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών τροποποιήθηκε από το τροποποιητικό πρωτόκολλο της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της (εφεξής «το πρωτόκολλο»), το οποίο μονογραφήθηκε στις 2 Μαρτίου 2010 και υπογράφηκε στο Λουξεμβούργο στις 24 Ιουνίου 2010,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι η Ισλανδία και η Νορβηγία, καθώς έχουν καταστεί πλήρη μέλη της ενιαίας ευρωπαϊκής αεροπορικής αγοράς, διά της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, προσεχώρησαν στη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, με συμφωνία μεταξύ, ως πρώτου Μέρους, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ως δεύτερου Μέρους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, ως τρίτου Μέρους, της Ισλανδίας και, ως τέταρτου Μέρους, του Βασιλείου της Νορβηγίας (εφεξής «η συμφωνία»), στην οποία ενσωματώθηκε η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι αναγκαίο να καθορισθούν διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη λήψη απόφασης, εάν χρειαστεί, σχετικά με τον τρόπο λήψης μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι επίσης αναγκαίο να καθορισθούν διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη συμμετοχή της Ισλανδίας και της Νορβηγίας στην κοινή επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, και στις διαδικασίες διαιτησίας που προβλέπονται στο άρθρο 19 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο. Οι εν λόγω διαδικαστικές ρυθμίσεις θα πρέπει να διασφαλίζουν την αναγκαία συνεργασία, ροή πληροφοριών και διαβουλεύσεις πριν από τις συνεδριάσεις της κοινής επιτροπής, καθώς και την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, συμπεριλαμβανομένων όσων αφορούν την ασφάλεια των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες, την ασφάλεια πτήσεων, τη χορήγηση και την ανάκληση δικαιωμάτων κυκλοφορίας και την κυβερνητική χρηματοδότηση,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΣΤΑ ΕΞΗΣ:

ΑΡΘΡΟ 1

Κοινοποίηση

Σε περίπτωση που η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της αποφασίσουν να καταγγείλουν τη συμφωνία δυνάμει του άρθρου 3 της συμφωνίας ή να διακόψουν την προσωρινή εφαρμογή της, ή να αποσύρουν προς τον σκοπό αυτό διακοινώσεις, η Επιτροπή, πριν να ειδοποιήσει τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής δια της διπλωματικής οδού, κοινοποιεί αμέσως την απόφασή της στην Ισλανδία και τη Νορβηγία. Η Νορβηγία και/ή η Ισλανδία ομοίως κοινοποιεί/ουν αμέσως στην Επιτροπή παρόμοια/ες απόφαση/αποφάσεις της/ τους.

ΑΡΘΡΟ 2

Αναστολή δικαιωμάτων κυκλοφορίας

Απόφαση σχετική με την απαγόρευση σε αεροπορικές εταιρείες του άλλου Μέρους να εκτελούν πτήσεις με επιπλέον συχνότητα δρομολογίων ή να εισέρχονται σε νέες αγορές δυνάμει της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών και σχετική κοινοποίηση στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ή απόφαση σχετική με συμφωνία κατάργησης τέτοιας απόφασης, που λαμβάνεται σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, θεσπίζεται, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών, από το Συμβούλιο, με ομοφωνία, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Συνθήκης, και από την Ισλανδία και τη Νορβηγία. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου, ενεργώντας εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών, της Ισλανδίας και της Νορβηγίας κοινοποιεί την εν λόγω απόφαση στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

ΑΡΘΡΟ 3

Κοινή επιτροπή

1. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη μέλη, η Ισλανδία και η Νορβηγία εκπροσωπούνται στην κοινή επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 18 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, από αντιπροσώπους της Επιτροπής, των κρατών μελών, της Ισλανδίας και της Νορβηγίας.
2. Η θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των κρατών μελών, της Ισλανδίας και της Νορβηγίας στην κοινή επιτροπή παρουσιάζεται από την Επιτροπή, εξαιρουμένων των εντός της ΕΕ πεδίων που εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών· στην περίπτωση αυτή, η θέση αυτή παρουσιάζεται από την Προεδρία του Συμβουλίου ή την Επιτροπή, την Ισλανδία και τη Νορβηγία, αναλόγως.
3. Η θέση που λαμβάνει η Ισλανδία και η Νορβηγία στην κοινή επιτροπή όσον αφορά θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 14 ή 20 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, ή θέματα για τα οποία δεν απαιτείται λήψη απόφασης που να παράγει έννομα αποτελέσματα, θεσπίζεται από την Επιτροπή με τη συμφωνία της Ισλανδίας και της Νορβηγίας.
4. Για άλλες αποφάσεις της κοινής επιτροπής που αφορούν θέματα τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής κανονισμών και οδηγιών που έχουν ενσωματωθεί στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, η θέση που λαμβάνει η Ισλανδία και η Νορβηγία θεσπίζεται από την Ισλανδία και τη Νορβηγία κατόπιν πρότασης της Επιτροπής.

5. Για άλλες αποφάσεις της κοινής επιτροπής που αφορούν θέματα τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής κανονισμών και οδηγιών που έχουν ενσωματωθεί στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, η θέση που λαμβάνει η Ισλανδία και η Νορβηγία θεσπίζεται από την Ισλανδία και τη Νορβηγία με τη συμφωνία της Επιτροπής.

6. Η Επιτροπή λαμβάνει κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλισθεί η πλήρης συμμετοχή της Ισλανδίας και της Νορβηγίας στον συντονισμό, τις διαβουλεύσεις ή τις συνεδριάσεις διαμόρφωσης αποφάσεων με τα κράτη μέλη και η πρόσβασή τους στις σχετικές πληροφορίες προετοιμασίας των επόμενων συνεδριάσεων της κοινής επιτροπής.

ΑΡΘΡΟ 4

Διαιτησία

1. Η Επιτροπή εκπροσωπεί την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη μέλη, την Ισλανδία και τη Νορβηγία στις διαδικασίες διαιτησίας βάσει του άρθρου 19 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο.

2. Η Επιτροπή, εφόσον χρειασθεί, λαμβάνει μέτρα ώστε να διασφαλισθεί η συμμετοχή της Ισλανδίας και της Νορβηγίας στην προετοιμασία και τον συντονισμό των διαδικασιών διαιτησίας.

3. Εάν το Συμβούλιο αποφασίσει την αναστολή των οφελών σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 7 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, η απόφαση αυτή κοινοποιείται στην Ισλανδία και τη Νορβηγία. Η Ισλανδία και/ή η Νορβηγία ομοίως ενημερώνει/ουν την Επιτροπή για παρόμοια/ες απόφασή/εις της/τους.

4. Κάθε άλλη ενδεδειγμένη δράση που πρόκειται να αναληφθεί βάσει του άρθρου 19 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, σε θέματα, τα οποία εντός της ΕΕ εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Ένωσης, αποφασίζεται από την Επιτροπή, με τη συνδρομή ειδικής επιτροπής απαρτιζόμενης από αντιπροσώπους των κρατών μελών που ορίζει το Συμβούλιο, της Ισλανδίας και της Νορβηγίας.

ΑΡΘΡΟ 5

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Η Ισλανδία και η Νορβηγία ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή για τυχόν απόφαση απόρριψης, ανάκλησης, αναστολής ή περιορισμού των αδειών αερομεταφορέας των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που έλαβαν βάσει των άρθρων 4 ή 5 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο. Η Επιτροπή ενημερώνει επίσης αμέσως την Ισλανδία και τη Νορβηγία για τυχόν σχετική απόφαση την οποία λαμβάνουν τα κράτη μέλη.

2. Η Ισλανδία και η Νορβηγία ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή για τυχόν αιτήματα ή κοινοποιήσεις που υπέβαλαν ή έλαβαν βάσει του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο. Η Επιτροπή ενημερώνει επίσης αμέσως την Ισλανδία και τη Νορβηγία για τυχόν αιτήματα ή κοινοποιήσεις που υπέβαλαν ή έλαβαν τα κράτη μέλη.

3. Η Ισλανδία και η Νορβηγία ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή για τυχόν αιτήματα ή κοινοποιήσεις που υπέβαλαν ή έλαβαν βάσει του άρθρου 9 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο. Η Επιτροπή ενημερώνει επίσης αμέσως την Ισλανδία και τη Νορβηγία για τυχόν αιτήματα ή κοινοποιήσεις που υπέβαλαν ή έλαβαν τα κράτη μέλη.

ΑΡΘΡΟ 6

Κρατικές επιδοτήσεις και κρατική χρηματοδότηση

1. Σε περίπτωση που η Ισλανδία ή η Νορβηγία θεωρεί ότι επιδότηση ή χρηματοδότηση, η οποία σχεδιάζεται ή παρέχεται από κυβερνητικό φορέα στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, έχει τις δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο, επισημαίνει το θέμα στην Επιτροπή. Εάν κράτος μέλος επισημαίνει παρόμοιο θέμα στην Επιτροπή, η Επιτροπή το επισημαίνει επίσης στην Ισλανδία και τη Νορβηγία.

2. Η Επιτροπή, η Ισλανδία και η Νορβηγία έρχονται σε επαφή με τον συγκεκριμένο φορέα ή ζητούν συνεδρίαση της κοινής επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 18 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο.

3. Η Επιτροπή, η Ισλανδία και η Νορβηγία αλληλοενημερώνονται αμέσως όταν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έρχονται σε επαφή με αυτές βάσει του άρθρου 14 παράγραφος 3 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο.

ΑΡΘΡΟ 7

Καταγγελία ή παύση της προσωρινής εφαρμογής

1. Κάθε Μέρος δύναται, ανά πάσα στιγμή, να κοινοποιήσει γραπτώς δια της διπλωματικής οδοί στα άλλα Μέρη την απόφασή του να καταγγείλει την παρούσα συμπληρωματική συμφωνία ή να τερματίσει την προσωρινή εφαρμογή της. Η παρούσα συμπληρωματική συμφωνία καταγγέλλεται ή παύει να εφαρμόζεται προσωρινά τα μεσάνυχτα, ώρα Γκρήνουιτς, έξι μήνες μετά την ημερομηνία της γραπτής κοινοποίησης καταγγελίας ή παύσης της προσωρινής εφαρμογής της, εκτός εάν η κοινοποίηση αποσυρθεί με τη συμφωνία των Μερών πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής.

2. Παρά κάθε άλλη τυχόν διάταξη του παρόντος άρθρου, εάν η συμφωνία καταγγελθεί ή τερματιστεί η προσωρινή εφαρμογή της, ταυτόχρονα καταγγέλλεται η παρούσα συμπληρωματική συμφωνία ή παύει η προσωρινή εφαρμογή της.

ΑΡΘΡΟ 8

Προσωρινή εφαρμογή

Ενόσω εκκρεμεί η έναρξη ισχύος σύμφωνα με το άρθρο 9, τα Μέρη συμφωνούν να εφαρμόζουν την παρούσα συμπληρωματική συμφωνία προσωρινά, στο μέτρο που το επιτρέπει το εφαρμοστέο εσωτερικό δίκαιο, από την ημερομηνία της τελευταίας υπογραφής της παρούσας συμπληρωματικής συμφωνίας ή από την ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 5 της συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 9

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα συμπληρωματική συμφωνία αρχίζει να ισχύει είτε α) ένα μήνα μετά την ημερομηνία της τελευταίας διακοίνωσης που διαβιβάσθηκε στο πλαίσιο ανταλλαγής διπλωματικών διακοινώσεων μεταξύ των Μερών, με την οποία βεβαιώνεται η ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών που είναι αναγκαίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας συμπληρωματικής συμφωνίας, ή β) από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι υπέγραψαν την παρούσα συμπληρωματική συμφωνία.

ΕΓΙΝΕ στο Λουξεμβούργο και στο Όσλο, εις τριπλούν, την 16η και την 21η Ιουνίου 2011 αντίστοιχα, στην αγγλική, βουλγαρική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, εσθονική, ιρλανδική, ισλανδική, ισπανική, ιταλική, λετονική, λιθουανική, μαλτέζικη, νορβηγική, πολωνική, πορτογαλική, ολλανδική, ουγγρική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, σουηδική, τσεχική και φινλανδική γλώσσα. Όλα τα κείμενα είναι αυθεντικά.

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
 Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
 De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
 Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgoranje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Övannstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

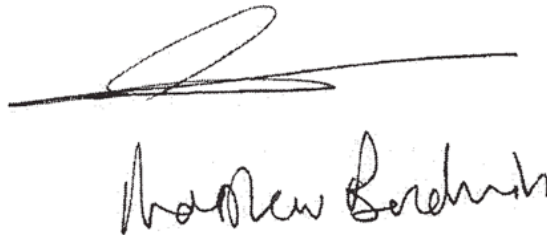
Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Βρυξέλλες,
 Brussels,
 Bruxelles, le
 Bruxelles, addi,
 Brisele,
 Briuselis,
 Brüsszel,
 Brussel, il
 Brussel,
 Bruksela, dnia
 Bruxelles, em
 Bruxelles,
 Brusel
 Bruselj,
 Bryssel,
 Bryssel den

27-07-2011

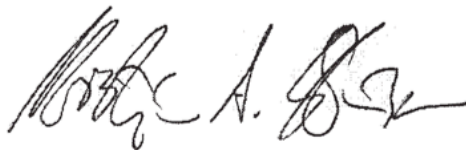
За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriui
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

A. BOIXAREU-CARRERA
 Directeur Général

Za Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



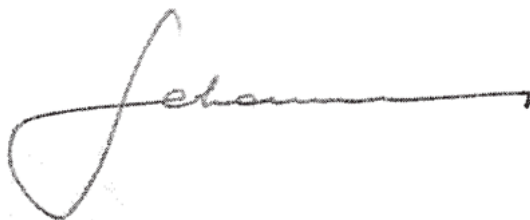
Fyrir Ísland



For Kongeriket Norge



Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

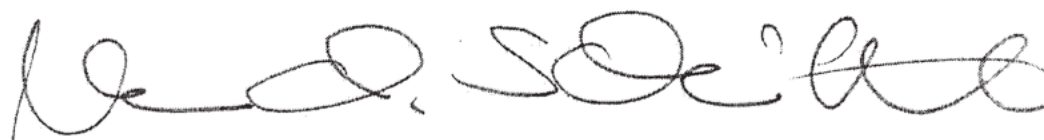
За Република България



Za Českou republiku



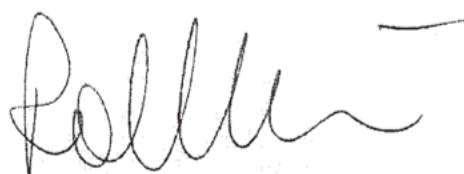
For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



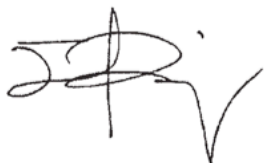
Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



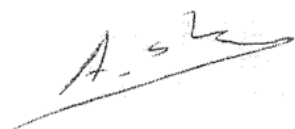
Για την Κυπριακή Δημοκρατία



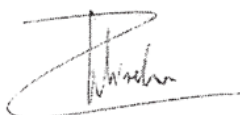
Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



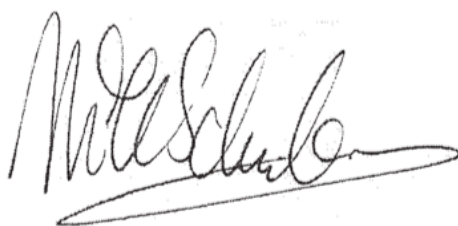
A Magyar Köztársaság részéről



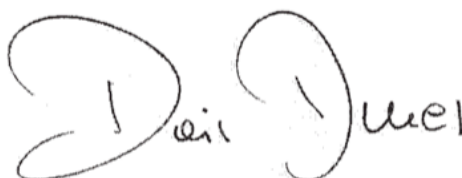
Għali Malta



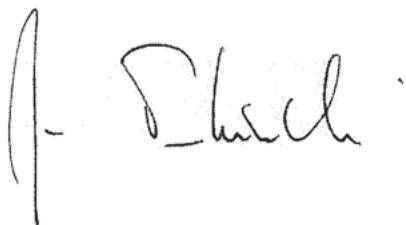
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



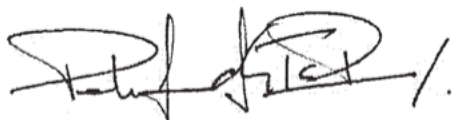
Für die Republik Österreich



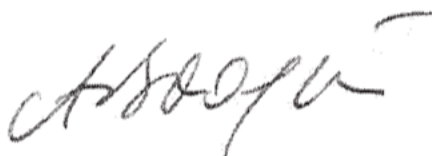
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J. S. Chelch".

Pela República Portuguesa

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping letters.

Pentru România

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, featuring a series of vertical strokes and a large, sweeping flourish.

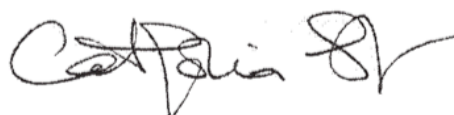
Za Slovenskú republiku



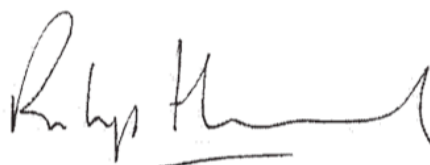
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και των Συμφωνιών που κυρώνονται από την πλήρωση των προϋποθέσεων των άρθρων 6 της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών και 9 της Συμπληρωματικής Συμφωνίας.»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στον τομέα της Τεχνολογίας Πληροφοριών, Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στον τομέα της Τεχνολογίας Πληροφοριών,

Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στον τομέα της Τεχνολογίας Πληροφοριών, Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στον τομέα της Τεχνολογίας Πληροφοριών, Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών, που υπογράφηκε στην Αθήνα, στις 17 Δεκεμβρίου 2012, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BULGARIA

**FOR COOPERATION IN THE FIELD OF INFORMATION TECHNOLOGY,
TELECOMMUNICATIONS AND POSTAL SERVICES**

The Government of the Hellenic Republic and the Government Republic of Bulgaria, hereinafter referred to as "the Parties",

Desiring to develop the bilateral relations between the Republic of Bulgaria and the Hellenic Republic,

Recognising that effective relations in the field of telecommunications, postal services and information technology are an important factor for promoting those relations, as well as for the economic and social development and welfare of the people of both countries,

Emphasising the common interest in establishing closer co-operation in the fields of telecommunications, postal services and information society based on advantageous and equitable conditions and on the traditionally good relations,

Have agreed as follows:

Article 1

The relations in the field of information technology, telecommunications and postal services between the Republic of Bulgaria and the Hellenic Republic shall be carried out according to the provisions of their national legislation, the law of the European Union, the recommendations and acts in force of the International Telecommunication Union (ITU), the Universal Postal Union (UPU) and the present Agreement.

Especially as regards postal services, the remuneration for the delivery of mail exchange between the designated postal operators of both countries shall be carried out according to the EU legal framework and the relevant provisions of the postal Directives, while all other operational procedures shall be carried out according to the provisions of the Universal Postal Union (UPU).

Article 2

The parties shall take all appropriate measures within their competence to continuously develop and improve the quality of the telecommunications and information technology services and the postal services between the two countries and to ensure their reliability.

Article 3

In cases of natural disasters or force-majeur each of the Parties shall give the highest priority to the other Party for the transmission of communications via its national networks and telecommunications media and provision of postal services through its national networks.

Article 4

4.1. The Parties shall carry out the co-operation by:

- exchange of information and documentation, regarding new technology and services, projects, international bids, etc;
- bilateral consultations;
- missions of experts and establishment of working groups;
- exchange of specialists;
- training programmes;
- other forms of co-operation.

4.2. The Parties may initiate closer co-operation on specific issues under this Agreement. For this purpose, when appropriate and upon mutual consent, contracts may be signed between the respective telecommunication and postal entities stipulating, inter alia, the goals, plans of actions, time periods, the departments and persons responsible for the implementation and successful completion of the contracts.

Article 5

The Parties agree to co-operate in the preparation of positions and/or mutual support related to the participation in the activities of specialised international organisations in the fields of information technology, telecommunications and postal services whenever it is practically possible and does not contradict the national interests of either Party.

Article 6

Regarding the areas of information technology, telecommunications and postal services the Parties shall support direct cooperation on such issues as:

- 6.1. Radio spectrum management;
- 6.2. Implementation of economic and commercial market principles in the telecommunications, postal services and information technology sectors;
- 6.3. Standardization;
- 6.4. Information Society development;
- 6.5. Technical and implementation aspects of e-Government including the implementation of cross border e-services of mutual interest;
- 6.6. Broadband infrastructure deployment in border areas;
- 6.7. Telecommunications infrastructure development;
- 6.8. Technical and implementation aspects of the postal network development;
- 6.9. Joint research projects in the field of telecommunications, postal services and information technology;
- 6.10. Promotion of the latest achievements in the global information and communication technologies;
- 6.11. Capacity building and human resources development;
- 6.12. Other issues as mutually agreed.

Article 7

In the field of research and development of information technologies, postal services and telecommunication facilities and of training of specialists in this field the Parties shall recommend and support direct collaboration and co-operation between the specialised entities in their countries.

Article 8

The present Agreement shall not affect the rights and obligations of the Parties resulting from international agreements with third countries.

Article 9

9.1. The competent authorities responsible for the implementation of this Agreement shall be:

- In the Hellenic Republic: the Ministry of Development, Competitiveness, Infrastructure, Transport and Networks.
- In the Republic of Bulgaria: the Ministry of Transport, Information Technology and Communications.

9.2. In case of any change relating to these competent authorities the Parties shall notify each other in due course.

Article 10

All the information acquired under this Agreement shall not be disclosed to third parties without the prior consent of both Parties.

Article 11

The Parties shall resolve all disputes arising from the interpretation and application of the present Agreement through direct negotiations and consultations.

Article 12

For correspondence related to the implementation of the present Agreement the two Parties shall use the English language. The language of correspondence between the other organisations and entities may be decided by mutual agreement between them.

Article 13

13.1 Amendments and/or additions to the present Agreement can be made only after a written proposal of any Party provided that they have been mutually agreed.

13.2 The amendments and/or additions under the preceding Paragraph shall enter into force in accordance with Paragraph 1 of Article 14 of this Agreement.

Article 14

14.1 This Agreement shall become effective on the day of receiving of the second of the diplomatic notes by which the Parties notify each other on the completion of their respective national procedures for entering of the Agreement into force.

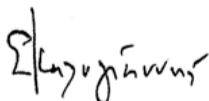
14.2 This Agreement shall be valid for a period of 5 years from the date it becomes effective and shall be automatically renewed for further periods of the same duration, unless either Party denounces it in writing through diplomatic channels at least 6 months before the end of each period.

14.3 Upon entry into force of this Agreement, the Agreement between the Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of Bulgaria for cooperation in the fields of Posts and Telecommunications, signed on 17 July 2001 in Sofia, shall cease to be in force.

14.4 The termination of this Agreement shall not affect the duration or validity of any activities or projects, which are in progress at the time of the notification of termination of the Agreement.

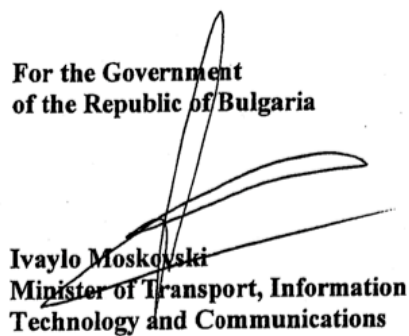
Done at Athens, on December 17, 2012, in two originals in the English language, all the texts being equally authentic.

For the Government of the Hellenic Republic



Stavros El. Kalogiannis
Alternate Minister of Development,
Competitiveness, Infrastructure,
Transport and Networks

For the Government of the Republic of Bulgaria



Ivaylo Moskovski
Minister of Transport, Information
Technology and Communications

No.Φ09222/320

**ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ
ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, εφεξής αναφερόμενες ως "Συμβαλλόμενοι",
Επιθυμώντας να αναπτύξουν τις διμερείς σχέσεις μεταξύ της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας,

Αναγνωρίζοντας ότι οι αποτελεσματικές σχέσεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, των ταχυδρομικών υπηρεσιών και της τεχνολογίας πληροφοριών αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση των εν λόγω σχέσεων, καθώς και για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και ευημερία των λαών των δύο χωρών,

Δίνοντας έμφαση στο κοινό ενδιαφέρον να θεμελιώσουν στενότερη συνεργασία στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, των ταχυδρομικών υπηρεσιών και της κοινωνίας της πληροφορίας βασισμένη σε επωφελείς και δίκαιους όρους και στις παραδοσιακά καλές σχέσεις,

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Οι σχέσεις στον τομέα της τεχνολογίας πληροφοριών, τηλεπικοινωνιών και ταχυδρομικών υπηρεσιών μεταξύ της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας θα θεμελιωθούν σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας τους, το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις συστάσεις και τις ισχύουσες πράξεις της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών

(International Telecommunication Union–ITU), της Παγκόσμιας Ένωσης Ταχυδρομείων (Universal Post Union–UPU) και της παρούσας Συμφωνίας.

Ιδιαίτερα όσον αφορά τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, η αποζημίωση για την παράδοση αλληλογραφίας μεταξύ των καθοριζόμενων ταχυδρομικών υπηρεσιών των δύο χωρών θα καταβάλλεται σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο της ΕΕ και τις σχετικές διατάξεις των ταχυδρομικών Οδηγιών, ενώ όλες οι άλλες λειτουργικές διαδικασίες θα διεξάγονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Παγκόσμιας Ένωσης Ταχυδρομείων (Universal Post Union–UPU).

Άρθρο 2

Οι Συμβαλλόμενοι θα λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για να αναπτύσσουν και να αναβαθμίζουν συνεχώς την ποιότητα των υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και τεχνολογίας πληροφοριών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών μεταξύ των δύο χωρών και να διασφαλίζουν την αξιοπιστία τους.

Άρθρο 3

Σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών ή ανωτέρας βίας, καθένας από τους Συμβαλλόμενους θα δίνει μέγιστη προτεραιότητα στον άλλο Συμβαλλόμενο για τη μετάδοση επικοινωνίας μέσω των εθνικών δικτύων και τηλεπικοινωνιακών μέσων του και την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών μέσω των εθνικών δικτύων του.

Άρθρο 4

4.1 Οι Συμβαλλόμενοι θα υλοποιήσουν τη συνεργασία με:

- ανταλλαγή πληροφοριών και εγγράφων, σχετικά με νέα τεχνολογία και υπηρεσίες, προγράμματα, διεθνείς διαγωνισμούς κλπ.
- διμερείς διαβουλεύσεις
- αποστολές εμπειρογνομόνων και σύσταση ομάδων εργασίας
- ανταλλαγή ειδικών

- εκπαιδευτικά προγράμματα
- άλλες μορφές συνεργασίας.

4.2 Οι Συμβαλλόμενοι μπορούν να έχουν στενότερη συνεργασία επί συγκεκριμένων θεμάτων βάσει της παρούσας Συμφωνίας. Για το σκοπό αυτό, όποτε ενδείκνυται και με αμοιβαία συναίνεση, μπορούν να υπογράφονται συμβάσεις μεταξύ των αντίστοιχων τηλεπικοινωνιακών και ταχυδρομικών φορέων που θα ορίζουν μεταξύ άλλων τους στόχους, τα σχέδια δράσης, τις χρονικές περιόδους, τα τμήματα και τα πρόσωπα που θα είναι υπεύθυνα για την υλοποίηση και επιτυχή εκπλήρωση των συμβάσεων.

Άρθρο 5

Οι Συμβαλλόμενοι συμφωνούν να συνεργάζονται για την προετοιμασία απόψεων και/ή αμοιβαίας υποστήριξης σε σχέση με τη συμμετοχή στις δραστηριότητες εξειδικευμένων διεθνών οργανισμών στους τομείς της τεχνολογίας πληροφοριών, των τηλεπικοινωνιών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών, όποτε αυτό είναι πρακτικά δυνατόν και δεν είναι αντίθετο προς τα εθνικά συμφέροντα κανενός από τους Συμβαλλόμενους.

Άρθρο 6

Όσον αφορά τους τομείς της τεχνολογίας πληροφοριών, των τηλεπικοινωνιών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών, οι Συμβαλλόμενοι θα υποστηρίζουν την απ' ευθείας συνεργασία σε θέματα όπως:

- 6.1 Διαχείριση φάσματος ραδιοσυχνοτήτων
- 6.2 Υλοποίηση οικονομικών και εμπορικών αρχών αγοράς στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, των ταχυδρομικών υπηρεσιών και της τεχνολογίας πληροφοριών
- 6.3 Τυποποίηση
- 6.4 Ανάπτυξη της κοινωνίας της πληροφορίας

- 6.5 Τεχνικές πτυχές και υλοποίηση της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένης της υλοποίησης διασυνοριακών ηλεκτρονικών υπηρεσιών αμοιβαίου ενδιαφέροντος
- 6.6 Ανάπτυξη ευρυζωνικής υποδομής σε συνοριακές περιοχές
- 6.7 Ανάπτυξη υποδομής τηλεπικοινωνιών
- 6.8 Τεχνικές πτυχές και υλοποίηση της ανάπτυξης του ταχυδρομικού δικτύου
- 6.9 Κοινά ερευνητικά προγράμματα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, των ταχυδρομικών υπηρεσιών και της τεχνολογίας πληροφοριών
- 6.10 Προώθηση των τελευταίων επιτευγμάτων στις παγκόσμιες τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών
- 6.11 Δημιουργία υποδομών και ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού
- 6.12 Άλλα θέματα μετά από αμοιβαία συμφωνία.

Άρθρο 7

Στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης τεχνολογιών πληροφοριών, ταχυδρομικών υπηρεσιών και τηλεπικοινωνιακών διευκολύνσεων και της επιμόρφωσης ειδικών στον τομέα αυτό, οι Συμβαλλόμενοι θα συστήνουν και θα υποστηρίζουν την απ' ευθείας σύμπραξη και συνεργασία μεταξύ των εξειδικευμένων φορέων στις χώρες τους.

Άρθρο 8

Η παρούσα Συμφωνία δεν επηρεάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων που απορρέουν από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες.

Άρθρο 9

- 9.1 Αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας είναι:
- Στην Ελληνική Δημοκρατία: το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

- Στη Δημοκρατία της Βουλγαρίας: το Υπουργείο Μεταφορών, Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνιών.

9.2 Σε περίπτωση οποιασδήποτε μεταβολής των εν λόγω αρμόδιων αρχών, οι Συμβαλλόμενοι θα αλληλοενημερώνονται σε εύθετο χρόνο.

Άρθρο 10

Όλες οι πληροφορίες που αποκτώνται βάσει της παρούσας Συμφωνίας δεν θα πρέπει να γνωστοποιούνται σε τρίτους χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεση των δύο Συμβαλλομένων.

Άρθρο 11

Οι Συμβαλλόμενοι θα επιλύουν όλες τις διαφορές που προκύπτουν από την ερμηνεία και εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας μέσω απ' ευθείας διαπραγματεύσεων και διαβουλεύσεων.

Άρθρο 12

Για την αλληλογραφία που αφορά την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, οι δύο Συμβαλλόμενοι θα χρησιμοποιούν την αγγλική γλώσσα. Η γλώσσα αλληλογραφίας μεταξύ των άλλων οργανισμών και φορέων μπορεί να αποφασιστεί με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ τους.

Άρθρο 13

13.1 Τροποποιήσεις και/ή προσθήκες στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να γίνονται μόνο μετά από γραπτή πρόταση οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλομένων, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν συμφωνηθεί αμοιβαία.

13.2 Οι τροποποιήσεις και/ή προσθήκες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο θα τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Άρθρου 14 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 14

14.1 Η ισχύς της παρούσας Συμφωνίας αρχίζει από την ημερομηνία παραλαβής της δεύτερης από τις δύο διπλωματικές διακοινώσεις με τις

οποίες οι Συμβαλλόμενοι γνωστοποιούν ο ένας τον άλλο τη ολοκλήρωση των αντίστοιχων εθνικών διαδικασιών προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η Συμφωνία.

14.2 Η παρούσα Συμφωνία θα παραμείνει σε ισχύ για περίοδο 5 ετών από την ημερομηνία που θα τεθεί σε ισχύ και θα ανανεώνεται αυτόματα για περαιτέρω περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν οποιοσδήποτε από τους Συμβαλλόμενους την καταγγείλει εγγράφως δια της διπλωματικής οδού τουλάχιστον 6 μήνες πριν από το τέλος κάθε περιόδου.

14.3 Με τη θέση σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, ακυρώνεται η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για συνεργασία στους τομείς των Ταχυδρομείων και των Τηλεπικοινωνιών, που υπεγράφη στις 17 Ιουλίου 2001 στο Σόφια.

14.4 Η καταγγελία της παρούσας Συμφωνίας δεν επηρεάζει τη διάρκεια ή την ισχύ τυχόν δραστηριοτήτων ή προγραμμάτων που βρίσκονται σε εξέλιξη κατά το χρόνο της γνωστοποίησης της καταγγελίας της Συμφωνίας.

Συντάχθηκε στην Αθήνα στις 17 Δεκεμβρίου 2012 σε δύο πρωτότυπα στην αγγλική γλώσσα. Όλα τα κείμενα είναι εξ ίσου αυθεντικά.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής

Δημοκρατίας

Υπογραφή

Σταύρος Ε. Καλογιάννης

Αναπληρωτής Υπουργός

Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας,

Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων

Για την Κυβέρνηση της

Δημοκρατίας της Βουλγαρίας

Υπογραφή

Ivaylo Moskovski

Υπουργός Μεταφορών,

Τεχνολογίας Πληροφοριών και

Επικοινωνιών

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 14.1 αυτής.»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Η Διάσκεψη των Προέδρων στη συνεδρίασή της στις 5 Δεκεμβρίου 2013 αποφάσισε τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις.

Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής, ενώ στην αυριανή, θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί των άρθρων και των τροπολογιών.

Η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή κ. Γεώργιο Σταθάκη.

Από το ΠΑΣΟΚ ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Χρήστος Γκόκας.

Από τους Ανεξάρτητους Έλληνες ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Γιοβανόπουλος και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Βασίλειος Καπερνάρος.

Από τη Χρυσή Αυγή ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Ηλίας Παναγιώταρος και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Δημήτριος Κουκούτσης.

Από τη Δημοκρατική Αριστερά ορίζεται ειδική αγορήτρια η κ. Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής κ. Θωμάς Ψύρρας.

Από την Ομάδα των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. Νικόλαος Σταυρογιάννης και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. Οδυσσέας Βουδούρης.

Τέλος, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής κ. Μωραΐτης Νικόλαος.

Τον λόγο έχει τώρα ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημήτριος Τσουμάνης για δεκαπέντε λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΥΜΑΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Όμως, θα ήθελα να δείξετε μία πολύ μικρή ανοχή, αν χρειαστεί.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου ζητείται να κυρωθούν και να αποκτήσουν ισχύ νόμοι οι συμφωνίες τροποποίησης των ακόλουθων συμβάσεων παραχώρησης.

Πρώτον, της από 19 Δεκεμβρίου 2006 σύμβασης παραχώρησης για το έργο μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από το Αντίρριο μέχρι τη Γιάννενα, του τμήματος του ΠΑΘΕ από Αθήνα μέχρι τον Μαλιακό Κόλπο και του συνδετηρίου κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι-Χαλκίδα.

Δεύτερον, της από 31 Μαΐου 2007 σύμβασης παραχώρησης για το έργο μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου κεντρικής Ελλάδος, του γνωστού μας Ε65.

Τρίτον, της από 28 Ιουνίου 2007 σύμβασης παραχώρησης για το έργο μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του τμήματος Μαλιακός-Κλειδί του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ.

Τέτατον, η από 24 Ιουλίου 2007 σύμβασης παραχώρησης για το έργο μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντή-

ρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα-Κόρινθος-Πύργος-Τσακώνα.

Όπως είναι γνωστό, όλα τα παραπάνω έργα παραχώρησης είναι ενταγμένα στο διευρωπαϊκό δίκτυο, έχουν χαρακτηριστεί ως έργα εθνικής σημασίας και συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και του ΕΣΠΑ.

Οι ως άνω συμφωνίες τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης υπογράφηκαν από το δημόσιο και τους κατά περίπτωση παραχωρησιούχους στην Αθήνα στις 28 Νοεμβρίου 2013.

Οι αρχικές συμβάσεις παραχώρησης μαζί με τη σύμβαση παραχώρησης για τον αυτοκινητόδρομο Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο-Σπάρτη υπήρξαν το αποτέλεσμα μακροχρόνιων διαγωνιστικών διαδικασιών και εντάσσονται σε ένα σύνολο συμβάσεων παραχώρησης, προϋπολογισμού 8 και πλέον δισεκατομμυρίων ευρώ.

Η διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης ξεκίνησε το 2000. Η προεπιλογή των ομίλων έγινε το 2002, αλλά η ολοκλήρωση των αναγκαίων μελετών και η δημοπράτηση αυτών των έργων έγινε το 2005.

Ύστερα από την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών και τον έλεγχο αυτών από το Ελεγκτικό Συνέδριο, οι παραπάνω συμβάσεις υπογράφηκαν από τα μέρη και κυρώθηκαν από τη Βουλή των Ελλήνων με τους νόμους. 3555/2007, 3597/2007, 3605/2007 και 3621/2007.

Δηλαδή, η όλη διαδικασία ανάθεσης, μέχρι την έναρξη της κατασκευής των έργων, κράτησε επτά ολόκληρα χρόνια.

Σε αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης, συνεπεία της διεθνούς χρηματοοικονομικής κρίσης, άρχισαν από το 2010 να γίνονται σταδιακά εμφανή τα σημάδια εσωτερικών χρηματοοικονομικών και δημοσιονομικών προβλημάτων. Όπως είναι γνωστό, η κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια η ελληνική οικονομία είναι η χειρότερη από οποιαδήποτε κρίση έχει αντιμετωπίσει οποιαδήποτε άλλη χώρα της ζώνης του Ευρώ.

Ταυτόχρονα, όπως προέκυψε και από τον προϋπολογισμό που ψηφίσαμε μόλις προχθές, το ποσοστό της ανεργίας έφτασε τον Αύγουστο του 2013 στο θλιβερό ποσοστό του 27,3% με βάση τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας. Δεδομένης της απόλυτα στενής συσχέτισης μεταξύ της εξέλιξης του ΑΕΠ και του κυκλοφοριακού φόρτου από την αρχή της κρίσης, στην οποία έχει περιέλθει η ελληνική οικονομία, καταγράφεται σημαντική μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων σε όλους τους αυτοκινητοδρόμους της χώρας.

Επομένως αναπόφευκτη συνέπεια της παραπάνω δραματικής επιδείνωσης όλων των χρηματοοικονομικών δεικτών και της οικονομικής κατάστασης της χώρας αποτέλεσε, μεταξύ άλλων, και η μεγάλη πτώση των κυκλοφοριακών φόρτων στα έργα, η οποία είχε ως άμεση συνέπεια την κατακόρυφη πτώση τόσο των πραγματικών όσο και των προβλεπόμενων εσόδων των έργων, προερχομένων κυρίως από την είσπραξη των διοδίων.

Σημειώνεται ότι σε κάποια από τα έργα οι προβλέψεις εσόδων τους μειώθηκαν σε ποσοστά πάνω από 50% σε σχέση ακόμα και με τα συντηρητικά σενάρια των δανειστριών τραπεζών. Η πτώση των εσόδων οδήγησε σε χρηματοδοτικά μη βιώσιμα έργα. Τα δεδομένα αυτά, σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και τη μεγάλη άνοδο στο κόστος χρηματοδότησης, λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης των έργων επί τη βάση των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων, και, κατά συνέπεια, στη διακοπή της χρηματοδότησης από τις τράπεζες και συνακόλουθα στη διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών των έργων.

Έχοντας υπ' όψιν τα δεδομένα αυτά και στο πλαίσιο των διατάξεων των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης περί παρατεταμένων γεγονότων ανωτέρας βίας, τα συμβαλλόμενα μέρη εισήλθαν σε διαπραγματεύσεις διάρκειας περίπου δύο ετών, προκειμένου να τροποποιηθούν οι όροι των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης στο βαθμό στον οποίο είναι απολύτως απαραίτητο, ώστε να αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία των συμβάσεων, να καταστούν τα έργα βιώσιμα στο πλαίσιο του παρόντος χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος και να εξασφαλι-

στεί η συνέχιση της χρηματοδότησής τους με ιδιωτικά, δανειακά και ίδια κεφάλαια.

Το ελληνικό δημόσιο έλαβε την απόφαση να πει και να επιμείνει στις εν λόγω διαπραγματεύσεις, με αποκλειστικό γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και την αναπτυξιακή πορεία της χώρας. Κρίσιμες για την απόφαση αυτή υπήρξαν οι αναμενόμενες πολλαπλώς θετικές συνέπειες της επανεκκίνησης των έργων, τόσο για την εθνική οικονομία όσο και για το κοινωνικό σύνολο εν όψει του κατ' εξοχήν αναπτυξιακού χαρακτήρα των έργων αυτών, ο οποίος καθίσταται ακόμη πιο εμφανής υπό τις παρούσες συνθήκες ύφεσης της ελληνικής οικονομίας.

Ειδικότερα, πρώτον, η επανεκκίνηση των έργων θα διατηρήσει και θα επανενεργοποιήσει σημαντικές άμεσες επενδύσεις στη χώρα, χρηματοδοτούμενες τόσο από δημόσια, όσο και από ιδιωτικά κεφάλαια.

Δεύτερον, αναμένεται ότι η επανεκκίνηση των έργων θα ενισχύσει άμεσα ή έμμεσα την απασχόληση με είκοσι πέντε χιλιάδες πρόσθετες θέσεις εργασίας ήδη κατά τα πρώτα χρόνια μετά την επανέναρξη των κατασκευαστικών εργασιών. Επιπλέον, η θετική συνέπεια της κατασκευής των έργων στο ΑΕΠ μέχρι το έτος 2015 αναμένεται να είναι της τάξης του 1,15%.

Τρίτον, τα θετικά αποτελέσματα από την επανεκκίνηση και ολοκλήρωση των έργων αναμένεται να διαχυθούν σε όλη την επικράτεια, συμπεριλαμβανομένης και της πλειονότητας των περιοχών της χώρας που εντάσσονται στην κατηγορία 2 της κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γνωστές ως NUTS και συγκεκριμένα στην Αττική, τη Στερεά Ελλάδα, τη δυτική Ελλάδα, τα νησιά του Ιονίου, την Ήπειρο και τη Θεσσαλία.

Επομένως η ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας στις περιοχές αυτές μέσω των κατασκευαστικών εργασιών και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, που θα ενισχυθούν ανακλαστικά, αναμένεται να επιδράσουν θετικά προς την κατεύθυνση της μείωσης του ποσοστού ανεργίας και της αύξησης του κατά κεφαλήν εισοδήματος.

Τέταρτον, επιπλέον η επανεκκίνηση των έργων αναμένεται να αποτελέσει και μέσο προσέλκυσης άλλων άμεσων επενδύσεων από διεθνείς επενδυτές, με πολλαπλά οφέλη για την απασχόληση και την επίτευξη των δημοσιονομικών στόχων του ελληνικού προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής.

Περαιτέρω η επανεκκίνηση των έργων αναμένεται να έχει άμεσα θετικά αποτελέσματα και στο πλαίσιο της επιτυχούς ολοκλήρωσης του εν εξελίξει προγράμματος αποκρατικοποιήσεων. Μέσω της επανεκκίνησης των έργων, οι παραχωρησιούχοι και οι μέτοχοί τους πρόκειται να διατηρήσουν ή και να αυξήσουν τη συνολική έκθεσή τους στα έργα, σηματοδοτώντας ότι οι επενδυτές εξακολουθούν να εξετάζουν σοβαρά τις επενδύσεις στην ελληνική οικονομία και, κυρίως, ότι η ελληνική οικονομία αποτελεί ασφαλές οικονομικό περιβάλλον για περαιτέρω επενδύσεις.

Πέραν των μακροοικονομικών και δημοσιονομικών επιπτώσεων της επανεκκίνησης των έργων, η αναβάθμιση των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων θα συμβάλει δραστικά και στην ασφάλεια και στην ταχύτητα των οδικών μετακινήσεων και μεταφορών. Όπως είναι κατανοητό, σε περίπτωση που επιλέγονταν η μη συνέχιση των έργων και η καταγγελία των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης, όλες οι παραπάνω ωφέλειες θα ματαιώνονταν.

Πέραν της απώλειας των παραπάνω θετικών αποτελεσμάτων, η μη επανεκκίνηση των έργων και η καταγγελία των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης θα προκαλέσουν και άμεσες δαπάνες για το ελληνικό δημόσιο στον βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, μέσω της καταβολής αποζημιώσεων στους παραχωρησιούχους, επιβαρύνοντας τον κρατικό προϋπολογισμό.

Συγκεκριμένα, σε περίπτωση καταγγελίας το ελληνικό δημόσιο θα κριθεί να καταβάλει, σύμφωνα με τις αρχικές συμβάσεις παραχώρησης, αποζημίωση στις δανείστριες τράπεζες και στους παραχωρησιούχους της τάξης του ενός έως δύο δισεκατομμυρίων ευρώ, ανάλογα με την υπαιτιότητα της καταγγελίας, η οποία θα κριθεί από διεθνή διαιτητικά δικαστήρια.

Επιπλέον, η τυχόν μη επανεκκίνηση των έργων θα σημαίνει απώλεια σημαντικών πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία μέσω του προγράμματος ΕΣΠΑ, οι οποίοι θα κατευθύνονταν στη χρη-

ματοδότηση της κατασκευής των υπ' όψιν έργων, ενώ ενδέχεται να οδηγήσει στην επιστροφή κοινοτικών πόρων στα διαρθρωτικά ταμεία, οι οποίοι έχουν ήδη απορροφηθεί από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και το ΕΣΠΑ για τη μέχρι σήμερα κατασκευή των έργων, της τάξης του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ.

Σε περίπτωση μη επανεκκίνησης των έργων, τυχόν προσπάθειες επαναδημοπράτησης των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων, είτε ως δημόσιων έργων είτε ως έργων παραχώρησης, αναμένεται να συναντήσουν δυσκολίες, οι οποίες θα μπορούσαν να αποβούν ανυπέρβλητες. Ειδικότερα, θα πρέπει να εξευρεθούν οι αναγκαίοι πόροι για τη χρηματοδότηση των έργων σε ένα περιβάλλον στο οποίο οι δημόσιοι πόροι είναι ήδη περιορισμένοι.

Ταυτόχρονα, εφόσον επιλεγόταν η επαναδημοπράτηση των έργων εκ νέου ως έργων παραχώρησης, η εξασφάλιση επαρκών δανειακών κεφαλαίων χρηματοδότησης καθίσταται δανειακά αμφίβολη υπό τις παρούσες συνθήκες της χρηματοπιστωτικής αγοράς και σαφώς ακριβότερη.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι το σημερινό μακροοικονομικό περιβάλλον, εντός του οποίου θα καλούνταν στην περίπτωση αυτή οι τράπεζες να αφιερώσουν κεφάλαια, είναι πολύ διαφορετικό σε σχέση με το αντίστοιχο περιβάλλον, στο οποίο οι τράπεζες έλαβαν την αρχική απόφασή τους να χρηματοδοτήσουν τα έργα.

Η κατάσταση στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές αλλά και στις εγχώριες αγορές διάφορων κρατών έχει οδηγήσει στη δραστική μείωση του ενδιαφέροντος των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τέτοιου είδους έργα.

Επιπλέον, ως αποτέλεσμα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, ακόμη και στις περιπτώσεις που υφίσταται ενδιαφέρον, το κόστος για τη χρηματοδότηση έργων παραχώρησης, συμπράξουν δημόσιου και ιδιωτικού τομέα έχει αυξηθεί κατακόρυφα, λόγω κυρίως του αυξημένου κόστους των ιδίων των τραπεζών για την εξασφάλιση κεφαλαίων όσο και του κόστους της ανάληψης εκ μέρους των τραπεζών μέρους του κινδύνου που συνδέεται με το περιβάλλον εκτέλεσης των έργων, ενώ την ίδια στιγμή έχουν μειωθεί -για τους ίδιους λόγους- δραστικά τόσο η διάρκεια των χορηγούμενων δανείων, όσο και οι δείκτες μόχλευσης.

Δεν πρέπει, τέλος, να λησμονείτε ότι τυχόν διαδικασία επαναδημοπράτησης των έργων αναμένεται να είναι πολυετής, γεγονός που αποδεικνύεται από το χρονικό διάστημα το οποίο απαιτήθηκε για την ολοκλήρωση των διαγνωστικών διαδικασιών που οδήγησαν στην υπογραφή και κύρωση των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης.

Επομένως προκύπτει ότι η επανεκκίνηση των έργων, η οποία υποστηρίχθηκε απ' όλες τις κυβερνήσεις αλλά και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αποτελεί εθνικά επιβεβλημένη επιλογή.

Επίσης, μεταβάλλονται ορισμένοι μόνον όροι των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης και μόνο στον αναγκαίο βαθμό για την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής ισορροπίας τους, στο πλαίσιο του παρόντος χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος, ώστε να καταστεί εφικτή η επανεκκίνηση των έργων, μέσω της εξασφάλισης της βιωσιμότητάς τους και της χρηματοδότησής τους με ιδιωτικά δανειακά κεφάλαια.

Πριν από την υπογραφή τους όλες οι συμφωνίες τροποποίησης υποβλήθηκαν σε μορφή τελικού σχεδίου στο Ελεγκτικό Συνέδριο για τη διενέργεια προσυμβατικού ελέγχου. Σχετικά εκδόθηκαν τα υπ' αριθμόν 420, 421, 422 και 423 του 2013 πρακτικά του αρμόδιου κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με τα οποία κρίνεται ότι δεν κωλύεται η υπογραφή των συμφωνιών τροποποίησης.

Από το Ελεγκτικό Συνέδριο κρίθηκε, επίσης, ότι οι επιπτώσεις της κρίσης υπερβαίνουν το συνηθισμένο κίνδυνο ζήτησης και χρηματοδότησης που αναλαμβάνουν οι παραχωρησιούχοι των έργων.

Επιπλέον, κρίθηκε ότι η κάμψη της κίνησης και των εσόδων δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εντάσσεται στη σφαίρα ευθύνης των μερών είτε σε λανθασμένους υπολογισμούς. Επομένως η επίκληση της οικονομικής κρίσης ως λόγου ανωτέρας βίας δικαιολογημένα ενεργοποίησε τον μηχανισμό των διαπραγματεύσεων για την τροποποίηση των συμβάσεων.

Επιπλέον, οι συμφωνίες τροποποίησης έχουν γνωστοποιηθεί, πριν από την υπογραφή τους, πρώτον, στη Γενική Διεύθυνση

Εσωτερικής Αγοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο ορθής εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Δικαίου των δημοσίων συμβάσεων, δεύτερον, στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, μέσω της υποβολής έγγραφης γνωστοποίησης μέτρων κρατικών ενισχύσεων, η οποία είναι υπεύθυνη για ζητήματα κρατικής ενίσχυσης και συμβατότητας με τους κανόνες ανταγωνισμού και, τρίτον, στη Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής, η οποία είναι υπεύθυνη για την εξασφάλιση της χρηματοδότησης των έργων μέσω πόρων των διαρθρωτικών ταμείων.

Έχουν υποβληθεί οι απαραίτητες αιτήσεις τροποποίησης των αποφάσεων μεγάλου έργου, κατόπιν διενέργειας σχετικών αναλύσεων κόστους-οφέλους, καθώς και η τροποποίηση του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Οι υπογεγραμμένες τροποποιητικές συμβάσεις έχουν σταλεί στις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και με βάση τα κείμενα αυτά, αλλά και όλα τα άλλα κείμενα που είχαν σταλεί κατά καιρούς στις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εγκρίνονται οι αιτήσεις μεγάλων έργων για καθέναν από τους υπ' όψιν αυτοκινητοδρόμους. Εγκρίνεται, επίσης, και η τροποποίηση του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας». Έτσι, θα αποδεσμευθεί η πληρωμή των έργων, ενώ παράλληλα αναμένεται και η έγκριση της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού.

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

Ένα λεπτό μόνο, κυρία Πρόεδρε.

Η έναρξη ισχύος των συμφωνιών τροποποίησης και συνακόλουθα η τροποποίηση των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης, τελεί, πρώτον, υπό την κύρωση των συμφωνιών τροποποίησης από τη Βουλή των Ελλήνων και τη δημοσίευση του σχετικού κυρωτικού νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, δεύτερον, την έκδοση θετικών αποφάσεων εκ μέρους της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως προς τις γνωστοποιήσεις μέτρων κρατικών ενισχύσεων που υποβλήθηκαν σε αυτή για έλεγχο της συμβατότητας τους με τους κανόνες της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, τρίτον, την παραλαβή από το δημόσιο έγγραφης δέσμευσης από τις δανειστές τράπεζες σχετικά με τη διαθεσιμότητα των απαιτούμενων δανείων.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιδιώκει την υλοποίηση των σκοπών που αναλύθηκαν παραπάνω και παρακαλούμε για την ψήφισή του.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε, κυρίες Τσουμάνη.

Τον λόγο έχει εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ - Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου η κ. Ευγενία Ουζουνίδου.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να τονίσω για μια ακόμη φορά ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν αντιπολιτεύεται τη συγκυβέρνηση με τον τρόπο με τον οποίο αντιπολιτεύταν μέχρι πρότινος η Νέα Δημοκρατία το ΠΑΣΟΚ και το ΠΑΣΟΚ τη Νέα Δημοκρατία. Η αντιπολίτευσή μας είναι εμπειρισταμένη, τεκμηριωμένη και χωρίς λαϊκισμούς, διότι δεν ξεκινάμε από το αξίωμα να αντιπολιτευτούμε, αλλά από το αξίωμα να υπερασπιστούμε το δημόσιο συμφέρον και τα δίκαια συμφέροντα των απλών ανθρώπων.

Επίσης, είμαστε υποχρεωμένοι, πριν προχωρήσουμε στην τεκμηριωμένη τοποθέτησή μας, να σας υπενθυμίσουμε ότι χθες έγινε μία μεγάλη λαϊκή κινητοποίηση στις Αφίδνες, στην οποία συμμετείχαν πολίτες, δήμαρχοι, ακόμα και ιερείς της βορειοανατολικής Αττικής, οι οποίοι είπαν ότι δεν αντέχουν άλλο να πληρώνουν διόδια κάθε τρεις και λίγο, για να πάνε από το σπίτι στη δουλειά και από τη δουλειά στο σπίτι καθώς και στις όποιες κοινωνικές οικογενειακές υποχρεώσεις του.

Απαιτούμε τώρα, πέρα από την προφορική, να υπάρχει και γραπτή δέσμευση, ώστε να επιλυθούν τα θέματα που δέχτηκε ότι είναι δίκαια ο κύριος Υπουργός.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις τροποποιημένες συμβάσεις παραχώρησης τις οποίες φέρντε για κύρωση στη Βουλή ο ΣΥΡΙΖΑ είχε αντιταχθεί και τις είχε καταψηφίσει, διότι τα χαρακτη-

ριστικά τους και, εν τέλει, οι παθογένειές τους, ήταν:

Πρώτον, πρόχειρος σχεδιασμός και μελέτη. Εθνικό συνολικό σχέδιο για την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών δεν υπήρχε και δεν υπάρχει. Σε ποιο σχεδιασμό εντάσσονται αυτά τα έργα, τα οποία άφησαν στην άκρη την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου; Ποιες ανάγκες εξυπηρετούν; Εξακολουθούν να ισχύουν αυτές οι ανάγκες; Το μόνο σχέδιο που υπάρχει είναι η υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων και η μόνη επιδίωξη είναι η εξυπηρέτηση της διαπλοκής των εργολάβων, των προμηθευτών ή των τραπεζιτών.

Δεύτερον, επιλογή συμβάσεων οι οποίες ανήγαγαν το μηχανισμό της ιδιωτικής χρηματοδότησης σε κυρίαρχο για την κατασκευή υποδομής της χώρας.

Τρίτον, συμβάσεις με πολυπληθή συμβαλλόμενα μέρη, με διαφορετικά και αντικρουόμενα, πολλές φορές, συμφέροντα.

Τέταρτον, επιλογή ενός χρηματοδοτικού μοντέλου και χρηματοδότησης, το οποίο, στηριζόμενο στη νεοφιλελεύθερη αντίληψη της δύναμης της κυριαρχίας των αγορών και της παγκοσμιοποίησης, ήταν σαφές ότι θα δημιουργούσε προβλήματα.

Πέμπτον, αδιαφορία για την παγκόσμια εμπειρία των συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων, που είχαν αρνητικά αποτελέσματα ακόμα και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Φθάνουμε, λοιπόν, στο 2011, όπου οι παραχωρησιούχοι διέκοψαν τις εργασίες κατασκευής των έργων.

Εσείς ανεχθήκατε να σταματήσουν τα έργα. Δεν προχωρήσατε ούτε σε προειδοποίηση καταγγελίας. Αρχίσατε την επαναδιαπραγμάτευση και βασική σας αρχή αποτέλεσε η ανάληψη της πλήρους ευθύνης από τη μεριά του ελληνικού δημοσίου της διακοπής των εργασιών, ενώ αποτελούσε βασική συμβατική υποχρέωση του παραχωρησιούχου να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή χρηματοδότηση του έργου. Το δημόσιο απεμπόλησε το βασικό του «ατού», την καταγγελία των συμβάσεων!

Βρισκόμαστε σήμερα με τις τροποποιημένες συμβάσεις που φέρντε προς κύρωση στη Βουλή, με τις οποίες γίνονται τα εξής:

Πρώτον, περικοπή φυσικού αντικείμενου κατά διακόσια πενήντα και πλέον χιλιόμετρα, ενενήντα τρία χιλιόμετρα της κεντρικής οδού και εκατόν εξήντα οκτώ χιλιόμετρα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.

Δεύτερον, επιπλέον χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου της τάξης των 2 δισεκατομμυρίων.

Τρίτον, ανάληψη, από πλευράς δημοσίου, όλου του ρίσκου, επιχειρηματικού και τραπεζικού.

Τέταρτον, επιπόνηση και επιβολή μηχανισμού ανακύκλωσης, ο οποίος στην πραγματικότητα είναι μηχανισμός εξασφάλισης των κερδών των παραχωρησιούχων με χρήματα των φορολογουμένων.

Πέμπτον, αποδοχή και συνομολόγηση από μεριάς του ελληνικού δημοσίου καθολικής ανωτέρας βίας, η οποία φαίνεται σαν να υπάρχει μόνο για τους εμπλεκόμενους με τις συμβάσεις παραχώρησης και όχι για κάθε επιχειρηματία που έχει ήδη κλείσει ή βλέπει να φθίνει η επιχείρησή του.

Θα μου επιτρέψετε να τα πάρουμε ένα-ένα και αντιστρόφως.

Πρώτον, η διάταξη και η συνομολόγηση της καθολικής ανωτέρας βίας εισάγει νέα δεδομένα, με πολύ ευρύτερες επιπτώσεις, τόσο στα ίδια τα έργα, όσο και σε άλλα έργα. Είναι άκρως επικίνδυνο και επιβλαβές για το δημόσιο συμφέρον, γιατί δεν φαίνεται να υπάρχει κάποια σχετική διάταξη που να αποκλείει μελλοντική επίκληση ανωτέρας βίας, με βάση την οικονομική κρίση, στην πορεία των συγκεκριμένων έργων, ενώ σας επισημάνωμε ήδη ότι υπάρχει κίνδυνος να αιτηθούν οι παραχωρησιούχοι νέες αποζημιώσεις.

Δεύτερον, υπάρχει μία απόλυτη ανατροπή της κατανομής των κινδύνων χρηματοδότησης της αρχικής σύμβασης. Υποτίθεται ότι ένα μέρος του αρχικού ρίσκου των παραχωρησιούχων θα αναλάμβανε το ελληνικό δημόσιο. Εμείς υποστηρίζουμε ότι αναλάβετε όχι μόνο ένα μέρος, αλλά το ρίσκο όλων, πλην του κατασκευαστικού, το οποίο σήμερα είναι και ελάχιστο, αφού τα δυσχερέστερα τμήματα σε κάποιες συμβάσεις έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί -Μαλιακός-Κλειδί, Ολυμπία- ή έχουν περικοπεί και τα αναβάλλεται για το μέλλον -Ε65.

Επιπλέον, εξασφαλίζεται ένα μέρος του κέρδους των παραχω-

ρησιούχων, με συνέπεια οι συμβάσεις που καλούμαστε να κυρώσουμε να είναι επωφελείς για τους παραχωρησιούχους και επιβλαβείς για το ελληνικό δημόσιο.

Εσείς αναφέρατε, κύριε Υπουργέ, στην επιτροπή ότι η ισπανική κυβέρνηση επέλεξε να δώσει άτοκα δάνεια στους παραχωρησιούχους.

Εμείς τι παραπάνω να προσθέσουμε; Γιατί δεν πήρατε το παράδειγμα από την Ισπανία, όπου το δημόσιο δάνεισε, έστω και άτοκα; Δεν δανείστηκε, για να χαρίσει στους παραχωρησιούχους. Καταθέσατε τροπολογία –για την οποία θα μιλήσουμε αναλυτικά αύριο– με την οποία το ελληνικό δημόσιο, καθ' υπέρβαση όλων των υπόλοιπων προβλέψεων, αναλαμβάνει και εγγυάται το δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, τα έξοδα και τους τόκους. Από την είσπραξη των εσόδων, αφού ο παραχωρησιούχος καλύψει τις δανειακές του ανάγκες, το κόστος συντήρησης, τον δείκτη απόδοσης των κεφαλαίων του, που κινείται γύρω στο 8% έως και 10%, μετά απ' αυτά, ό,τι περισσέψει θα το εισπράξει το δημόσιο μέσω του μηχανισμού ανακύκλωσης.

Οι τράπεζες και οι παραχωρησιούχοι, χωρίς καμμία συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου, είχαν προσδιορίσει από κοινού τον αποδεκτό οριακό εμπορικό κίνδυνο, με μειωμένες κυκλοφοριακές προβλέψεις κατά 15% έως 20%, του παραχωρησιούχου, ο οποίος δεν θα διέκοπτε τη χρηματοδότηση. Μετά απ' αυτό, δεν θα έπρεπε να αναληφθεί από το δημόσιο η χρηματοδοτική κάλυψη αυτού του ποσού πτώσης της κυκλοφορίας, αλλά και πέραν αυτού;

Θα κάνω μία αναφορά για τις τράπεζες, γιατί και εδώ αντιφάσκει, κύριοι της Κυβέρνησης. Πριν από την κρίση ο δανεισμός ήταν τρία δισεκατομμύρια ευρώ με επιτόκιο 1% έως 2% και σήμερα ο δανεισμός είναι 1,7 εκατομμύριο ευρώ με επιτόκιο 3% έως 6,5%. Στα στοιχεία που μας δώσατε προ μηνός αναφέρετε ρητά ότι οι τράπεζες ζήτησαν να δανειοδοτήσουν με βάση το ρίσκο του έργου και όχι με βάση το ρίσκο της χώρας.

Στην επιτροπή επιχειρηματολογήσατε, κύριε Υπουργέ, για το ρίσκο της χώρας. Πέραν από την προφανή αντίφαση, πώς είναι δυνατόν να αυξάνεται το επιτόκιο και να το δέχετε από τουλάχιστον τις μισές τράπεζες, οι οποίες δεν θα υπήρχαν αν το δημόσιο δεν τις είχε ανακεφαλαιοποιήσει και μάλιστα για αναπτυξιακά έργα;

Δεύτερον, ενώ μειώθηκε η έκταση του τραπεζικού δανεισμού, συνεχίζετε να μην έχετε εγγυήσεις από τις τράπεζες ότι θα χρηματοδοτήσουν αυτά τα έργα. Θα πάρετε, δηλαδή, εγγυήσεις μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου από τη Βουλή; Αυτό είναι δυνατόν;

Τρίτον, έχετε υπογράψει τις συμβάσεις, όπου υπάρχουν κενά στα ποσά. Υπάρχει κενό στο ποια τράπεζα εγγυάται τη δεσμευτική επένδυση. Τονίζουμε ότι οι δανειακές συμβάσεις είχαν συναφθεί μεταξύ των παραχωρησιούχων και των δανειστών, χωρίς εγγύηση του δημοσίου, όπως περιήφανα δήλωνε το 2007 ο κ. Σουφλιάς.

Κυρίες και κύριοι, τριάντισι με τέσσερα δισεκατομμύρια «ζεστό» χρήμα είναι η απευθείας συμμετοχή του δημοσίου, όταν στις αρχικές συμβάσεις προβλέπονταν 2,3 δισεκατομμύρια και τώρα η κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού για μικρότερο αντικείμενο –και βεβαίως χωρίς να συνυπολογίζουμε τι χάνει το ελληνικό δημόσιο– είναι τουλάχιστον 7 με 8 δισεκατομμύρια, όπως αποτυπώνεται από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους μέσω του μηχανισμού ανακύκλωσης των εσόδων των διοδίων.

Το 1,2 δισεκατομμύριο θα αφαιρεθεί από το ΕΣΠΑ, με αποτέλεσμα την απένταξη μικρών και μεσαίων έργων της περιφέρειας, μεγαλύτερης έντασης εργασίας από τα μεγάλα, που θα έδιναν ανάσα και ζωή στις περιοχές αυτές.

Τονίζουμε ότι τα μικρά και μεσαία έργα υποδομών που θα απενταχθούν, όπως είναι τα αντιπλημμυρικά και τα έργα ύδρευσης-αποχέτευσης, είναι έργα που υπήρχαν στο σχεδιασμό των περιφερειών και εγκρίθηκαν από τους τοπικούς φορείς και τις ίδιες τις περιφέρειες και είναι σημαντικά για την περιφερειακή ανάπτυξη. Είναι, λοιπόν, δική μας ή δική σας αντίφαση η απένταξή τους, η ανατροπή στην πράξη μέρους του περιφερειακού σχεδιασμού;

Κυρίες και κύριοι, βεβαίως και θέλουμε τη χώρα διαμετακομικό κέντρο, όχι όμως με την κυριαρχία των οδικών έναντι των

αιδηροδρομικών μεταφορών, όχι εναντίον της τοπικής παραγωγής, όχι εναντίον της επίλυσης των προβλημάτων υποδομών των τοπικών κοινωνιών. Δεν έχουμε καταφέρει σε κάποιες περιοχές να έχουμε σύνδεση ακόμα και με πόσιμο νερό και τολμάτε να μας μιλάτε για ανάπτυξη, με δρόμους που θα παραμείνουν ημιτελείς ή και ατελείς;

Για τις αποζημιώσεις καθυστέρησης έναρξης παραχώρησης. Γιατί δεν διεκδικήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έξω, βεβαίως, και πέρα από τα τρέχοντα προγράμματα του ΕΣΠΑ, αφού η καθυστέρηση αυτή προέκυψε από την εξέταση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή των καταγγελιών και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διέταξε τη μη πραγματοποίηση οιασδήποτε ενέργειας η οποία θα δέσμευε μελλοντικά την επιτροπή;

Αποζημιώσατε με προκαταβολικές αναθεωρήσεις τόσο τον Μορέα όσο και την Ολυμπία, της τάξης του 12% ετησίως, και τελικά το ποσό αποζημίωσης διαμορφώθηκε στα 68,5 εκατομμύρια ευρώ περίπου για τον Μορέα και στα 91 εκατομμύρια ευρώ για την Ολυμπία, χωρίς να διεκδικήσετε τουλάχιστον τους τόκους αυτής της προκαταβολικής είσπραξης. Για την Ολυμπία, μια και τώρα μειώνεται το οικονομικό αντικείμενο, δεν θα πρέπει να αναπροσαρμόσετε μια ανάλογη μείωση απ' αυτήν την αποζημίωση;

Για τις συμφωνίες αποζημίωσης παρελθόντος κατασκευαστή. Απαράδεκτη η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε με τις συμφωνίες αυτές, αφού ουσιαστικά έγιναν και συνομολογήθηκαν μόνο από τον υπογράφοντα Υπουργό πράγματα –παρατεταμένη ανωτέρα βία– τα οποία θα δεσμεύουν το δημόσιο στο διηνεκές. Είναι βέβαια απλό. Έτσι φτιάχνονται και οι μονόδρομοι και τα αδιέξοδα.

Κατ' αρχάς σημειώνεται ότι σημαντικό ποσό των αποζημιώσεων αυτών αφορά στο κόστος της αναστολής των εργασιών, το οποίο εμείς θεωρούμε ότι κακώς ανέλαβε κατ' αποκλειστικότητα το δημόσιο, αφού η σχετική εντολή για διακοπή δεν δόθηκε από το δημόσιο. Δεν μας είπατε, βεβαίως, τίποτα σχετικά με τον λόγο για τον οποίο οι πολιτικές ηγεσίες του Υπουργείου μόλις τον Αύγουστο του 2010 –περισσότερα από τρία χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης και αφού είχαν πλέον τεκμηριωθεί τα γεγονότα καθυστέρησης– αποφασίσαν, με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, να εφαρμόσουν τη διαδικασία απαλλοτριώσεων των ολυμπιακών έργων για την επίσπευσή τους.

Δεύτερον, οι συμφωνίες αυτές, όπως οι ίδιες αναφέρουν, αφορούν αποζημιώσεις που προβλέπονται με συγκεκριμένα άρθρα των συμβάσεων, στα οποία δίνεται ο ορισμός του γεγονότος καθυστέρησης κι οι αποζημιώσεις περιόδου μελετών κατασκευαστών. Γιατί δεν ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία από τις συμφωνίες παραχώρησης; Επιπλέον, στις συμφωνίες αυτές περιλαμβάνονται αποζημιώσεις που ουδεμία σχέση έχουν μ' αυτά τα άρθρα.

Αναγνωρίζετε αποζημιώσεις για λατομεία, όταν ήταν κίνδυνος του παραχωρησιούχου. Αποδεχθήκατε να αποζημιώνετε έξοδα πριν από την επέλευση γεγονότων καθυστέρησης και υιοθετήσατε δείκτες τιμών καταναλωτή για υπολογισμούς μελλοντικών εξόδων, δεν έχουν καμμία σχέση μ' αυτούς που προβλέπετε εσείς οι ίδιοι με την ΕΛΣΤΑΤ.

Με κανέναν τρόπο δεν λάβατε υπ' όψιν σας τη νέα οικονομική πραγματικότητα στη χώρα και τη βίαιη εσωτερική υποτίμηση στην οποία εσείς την υποβάλατε.

Στην επιτροπή θέσαμε πολλά και συγκεκριμένα θέματα, για τα οποία δεν πήραμε καμμία απάντηση και για τα οποία δυστυχώς εδώ δεν μπορούμε να επεκταθούμε. Επιφυλασσόμαστε, όμως. Θα επανέλθουμε με κοινοβουλευτικές διαδικασίες.

Μας είπατε στην επιτροπή ότι στις συμβάσεις των έργων παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων το κατασκευαστικό αντικείμενο προσδιορίζεται με ακρίβεια, με επιμερισμό σε γεωγραφικές ενότητες και ομάδες ομοειδών εργασιών. Αν ήταν έτσι, δεν θα είχαμε το πρόβλημα της ΛΕΑ στον αυτοκινητόδρομο Αιγαίου με την έκθεση της ΕΒΕΛ και τη δημοσιονομική διόρθωση που επιβλήθηκε. Τονίζουμε ότι η ΛΕΑ αποτελεί κραυγαλέα περίπτωση παραβίασης κάθε διαδικασίας ανάθεσης.

Μας είπατε ότι το αντικείμενο των ομοειδών εργασιών αναλύεται περαιτέρω σε επιμέρους εργασίες, οι οποίες αντιστοιχίζονται με τα άρθρα των επίσημων αναλυτικών τιμολογίων του δημοσίου ΑΤΟΕ. Καμμία τέτοια αντιστοίχιση δεν ισχύει.

Μας είπατε ότι το προσυμφωνημένο σταθερό στη σύμβαση τίμημα καταβάλλεται σε επιμέρους πιστοποιήσεις, πληρωμές, επικαιροποιημένο με τον δείκτη τιμών καταναλωτή, για το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης έως την πληρωμή, και διατηρείται σταθερό σε πραγματικές τιμές.

Δεν γίνεται καμμία πληρωμή επικαιροποίησης, εκτός από περιπτώσεις που προβλέπεται, παραδείγματος χάριν στις περιπτώσεις αποζημίωσης λόγω γεγονότος καθυστέρησης. Η όποια αναθεώρηση είναι ενσωματωμένη στο τίμημα μελετών κατασκευών. Το τίμημα μελετών κατασκευών μπορεί να επικαιροποιηθεί μόνο σε περίπτωση καθυστέρησης έναρξης παραχώρησης.

Επιπλέον, τα όσα αναφέρετε για την αναθεώρηση του τιμήματος των εργασιών παραχώρησης με βάση τον δείκτη τιμών καταναλωτή σημειώνω ότι δεν έχουν κανένα νόημα και καμμία πρακτική σημασία, δεδομένου ότι η αναθεώρηση του κατασκευαστικού αντικειμένου περιλαμβάνεται στο τίμημα μελετών και κατασκευών. Η σύγκριση μεταξύ της αναθεώρησης ενός δημοσίου έργου και ενός έργου παραχώρησης είναι επί άλλης βάσης, πέραν των ανωτέρω, επιπλέον γιατί τα έσοδα από τα δημόσια έργα τα εισπράττει το ελληνικό δημόσιο και όχι οι παραχωρησιούχοι.

Κυρίες και κύριοι, το μόνο πράγμα των αρχικών συμβάσεων που δεν αλλάξατε είναι τα διόδια. Φτάσατε πλέον να βάζετε διόδια ακόμα και στον αστικό ιστό των πόλεων. Θα φέρω το παράδειγμα της επιβολής πλευρικών διοδίων στους ανισόπεδους κόμβους Κρυσσεριού και Βαρυμυόμης, σε μία συνοικία που τα επόμενα χρόνια εκτιμάται ότι από τις πέντε χιλιάδες κατοίκους θα φτάσει τις οκτώ με δέκα χιλιάδες.

Με την ενέργειά σας αυτή ζητάτε από τους κατοίκους του Δήμου Διονύσου και Κηφισιάς, για ένα κομμάτι του αυτοκινητόδρομου που κατασκευάστηκε με δαπάνες του ελληνικού δημοσίου, το οποίο διέρχεται Αθήνα – βόρεια προάστια και το οποίο παρεχωρήθη στη «Νέα Οδό», να πληρώσουν επιλεκτικά διόδια. Και όχι μόνο θα έχουν οικονομική επιβάρυνση, αλλά με μαθηματική ακρίβεια θα οδηγήσετε σε κυκλοφοριακό χάος όλες τις συνοικίες περίξ του αυτοκινητόδρομου και όχι μόνο, πράγμα που ο κοινός νους δεν κατανοεί.

Όπως είπα στην αρχική ομιλία μου, ελπίζω πως οι ανακοινώσεις σας στην επιτροπή για το θέμα του εναλλακτικού δικτύου, για το θέμα της αναλογικής χρέωσης και το θέμα των μεγάλων εκπτώσεων θα τηρηθούν γραπτώς.

Κυρία Υπουργέ, δεν ξέρω αν αντίληφθήκατε τι μας είπατε, γιατί αυτό που μάς είπατε προϋποθέτει ότι, πρώτον, θα ολοκληρωθεί το σύνολο του δικτύου των παράπλευρων δρόμων του ΠΑΘΕ, τουλάχιστον, δηλαδή απαιτούνται κάποια χρόνια και δεύτερον, θα δρομολογηθεί λύση αναλογικής χρέωσης και στη συνέχεια θα αυξηθούν τα διόδια.

Τέλος, τι θα κάνουμε εμείς, κύριοι. Αναγνωρίζουμε ότι πρέπει άμεσα να προωθηθεί η ουσιαστική επανεκκίνηση των εργασιών στους υπ' όψιν οδικούς άξονες, ώστε να σταματήσει και η προ-ϊστος απαξίωση των εκτελεσμένων έργων, διασφαλίζοντας, όμως, ότι αυτό σε κάθε περίπτωση δεν θα συντελεστεί σε βάρος του δημοσίου.

Για το σκοπό αυτό απαιτείται:

Πρώτον, η ακύρωση ως μη σύμφωνων των πρόσφατων συμφωνιών για τις αποζημιώσεις του παρελθόντος, στις οποίες έχει οδηγηθεί η Κυβέρνηση με τους παραχωρησιούχους.

Δεύτερον, η συστηματική και εξαντλητική καταγραφή όλης της εμφανούς και κρυμμένης, άμεσης και έμμεσης χρηματοοικονομικής συμβολής του δημοσίου στις νέες συμβάσεις παραχώρησης και τα καταρτιζόμενα μοντέλα, γιατί για εμάς η δημόσια συμμετοχή αυξάνεται στο ύψος του 55% των έργων.

Τρίτον, η ακριβής πρόβλεψη των όρων υλοποίησης της πραγματικής συμβολής του δημοσίου και πάντως η διασφάλιση της θέσης του δημοσίου, ώστε να μην καθίσταται ως χρηματοδότης τελευταίας καταφυγής, χωρίς μάλιστα τα ανάλογα της συμβολής του δικαιώματα, οικονομικά, διαχειριστικά και συμμετοχικά στο σχήμα.

Τέταρτον, άμεση εγκατάσταση ηλεκτρονικών αναλογικών διοδίων, μείωση του ύψους των διοδίων, σημαντικές απαλλαγές για κοινωνικές κατηγορίες με βάση το εισόδημα και τον τόπο διαμονής τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια – Τσαρουχά): Κυρία συνάδελφε, παρακαλώ να ολοκληρώνετε σιγά-σιγά.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Πέμπτον και τελειώνω, κυρία Πρόεδρε, επανασχεδιασμός του χρονοδιαγράμματος ολοκλήρωσης και αποπληρωμής των έργων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια- Τσαρουχά): Ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Οικονομικών, Εσωτερικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις».

Επίσης, ο Βουλευτής των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Νικόλαος Νικολόπουλος κατέθεσε πρόταση νόμου «Προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού».

Παραπέμπονται στις αρμόδιες Διαρκείς Επιτροπές.

Τον λόγο έχει εκ μέρους του ΠΑΣΟΚ ο ειδικός αγορητής κ. Χρήστος Γκόκας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα στην Ολομέλεια την κύρωση των συμφωνιών τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων για τους αυτοκινητοδρόμους ΠΑΘΕ, Ολυμπίας Οδού, Ιονίας Οδού και κεντρικής Ελλάδος, τον γνωστό Ε65.

Μετά την πολύ αναλυτική και εποικοδομητική -πιστεύω εγώ- συζήτηση στην επιτροπή και τα στοιχεία που δόθηκαν από τον κύριο Υπουργό, νομίζω ότι υπάρχουν οι προϋποθέσεις να έχουμε στην Ολομέλεια μια ευρύτερη συναίνεση σε ένα θέμα εθνικής και στρατηγικής σημασίας για τη χώρα μας, ιδιαίτερα αυτήν την περίοδο που υπάρχουν ενδείξεις και προϋποθέσεις για αντιστροφή της πορείας και ανάκαμψη της οικονομίας.

Τα έργα αυτά που συζητάμε συνδέονται άμεσα με την ανάγκη για επανεκκίνηση της πραγματικής οικονομίας μετά την περίοδο της δημοσιονομικής προσαρμογής και εξυγίανσης. Η εξέλιξη αυτή είναι μία απόδειξη εμπιστοσύνης για την πορεία της χώρας μας μετά τις επώδυνες θυσιές του ελληνικού λαού και για την αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων που έχουν συσσωρευτεί, με σημαντικότερο αυτό της ανεργίας.

Συζητάμε σήμερα κάτι ουσιαστικό, κάτι που καταλαβαίνει ο κάθε πολίτης. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ιδιαίτερα σημαντικό ότι η τροποποίηση που έρχεται προς κύρωση έχει συμφωνηθεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως και με τους παραχωρησιούχους, τράπεζες και κατασκευαστές, ενώ παραμένει έστω και μειωμένη η συμμετοχή ξένων τραπεζών. Θεωρείται σημαντική και η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Επίσης, οι συμφωνίες αυτές έχουν πάρσει από τον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Χωρίς τη νέα συμφωνία δεν ήταν δυνατή η επανέναρξη των εργασιών στους τέσσερις αυτούς οδικούς άξονες. Πλην μεμονωμένων περιπτώσεων, κυρίως των ΠΑΘΕ, οι εργασίες είχαν σταματήσει από το 2010. Οι συμβάσεις παραχώρησης, μια διαδικασία που ξεκίνησε το 2000, είχαν υπογραφεί το 2006 και 2007 και είχαν κυρωθεί από την ελληνική Βουλή. Τα δεδομένα εκείνης της περιόδου για την οικονομία ήταν σίγουρα διαφορετικά. Υπήρξαν καθυστερήσεις στη συνέχεια που αφορούσαν στην προετοιμασία των έργων, σε εγκρίσεις, παραδείγματα αυτές έχουν πάρει από τον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Χωρίς τη νέα συμφωνία δεν ήταν δυνατή η επανέναρξη των εργασιών στους τέσσερις αυτούς οδικούς άξονες. Πλην μεμονωμένων περιπτώσεων, κυρίως των ΠΑΘΕ, οι εργασίες είχαν σταματήσει από το 2010. Οι συμβάσεις παραχώρησης, μια διαδικασία που ξεκίνησε το 2000, είχαν υπογραφεί το 2006 και 2007 και είχαν κυρωθεί από την ελληνική Βουλή. Τα δεδομένα εκείνης της περιόδου για την οικονομία ήταν σίγουρα διαφορετικά. Υπήρξαν καθυστερήσεις στη συνέχεια που αφορούσαν στην προετοιμασία των έργων, σε εγκρίσεις, παραδείγματα αυτές έχουν πάρει από τον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Κυρίως, όμως, η ανατροπή στο οικονομικό και επενδυτικό περιβάλλον με την οικονομική κρίση και το πέρασμα στην ύφεση άλλαξε τα δεδομένα για το χρηματοδοτικό, χρηματοοικονομικό μοντέλο που είχε αποφασιστεί. Η μεγάλη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στα διόδια με προβλεπόμενο πλέον ποσοστό μείωσης εσόδων της τάξης του 62%, το κίνημα «δεν πληρώνω» και η έλλειψη ρευστότητας με την αδυναμία να εκταμιευτούν κεφάλαια δανεισμού από τις τράπεζες δημιούργησαν το χρηματοδο-

τικό κενό και το πάγωμα των έργων, με την επίκληση από τις κοινοπραξίες των λόγων ανωτέρας βίας των αρχικών συμβάσεων.

Οι μόνοι πόροι που συνέχισαν να εισπράττονται ήταν τα διόδια που κάλυψαν τη λειτουργία όσων δρόμων είχαν κατασκευαστεί, την αποπληρωμή τόκων δανείων και τις εργασίες όπου αυτές εξακολουθούσαν να γίνονται.

Τι έπρεπε να επιλέξει το ελληνικό δημόσιο σε σχέση με τα έργα αυτά; Η μία περίπτωση θα ήταν η διακοπή της σύμβασης ή η απευθείας προσφυγή στα δικαστήρια και η χρόνια δικαστική διαμάχη. Σε κάθε περίπτωση, το δημόσιο θα έχανε. Για κατάρρευση σύμβασης με ευθύνη των παραχωρησιούχων περί το 1 δισεκατομμύριο ευρώ για εκτελεσθέν έργο και τις άλλες ρήτρες προς τους κατασκευαστές, ενώ αν η ευθύνη βάρυνε το δημόσιο, το ποσό μπορούσε να είναι μέχρι 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Θα είχαμε τότε ημιτελή εγκαταλελειμμένα έργα, εις βάρος της ανάπτυξης και της απασχόλησης, με αναβολή της κατασκευής επ' αόριστον, πλήγμα στην οικονομία και την αξιοπιστία της χώρας, με αρνητικές επιπτώσεις στη συμμετοχή επενδυτών σε μελλοντικές συμβάσεις παραχώρησης, αναζήτηση χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση αυτών των έργων.

Η εθνική και στρατηγική σημασία των έργων αυτών οδήγησε στην επιλογή της δεύτερης περίπτωσης, δηλαδή της συνέχισης των εργασιών, της λειτουργίας και της συντήρησης των έργων μέσα από μία νέα συμφωνία και αυτή ακριβώς η προσπάθεια ξεκίνησε από το 2011 για να καταλήξουμε στις συμφωνίες που καλούμαστε να κυρώσουμε, μετά από μία μακρά περίοδο διαπραγματεύσεων, που οδήγησαν στην κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού με πρόσθετους πόρους του δημοσίου, ύψους 1,1 δισεκατομμυρίων περίπου από το ΕΣΠΑ της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου και τη μείωση του φυσικού αντικείμενου.

Επίσης, η συμφωνία προβλέπει την καταβολή αποζημιώσεων στους κατασκευαστές και παραχωρησιούχους συνολικού ύψους περίπου 670 εκατομμυρίων ευρώ, ποσό αρκετά μικρότερο, τόσο από τις απαιτήσεις που υπήρχαν, αλλά και μικρότερο από τις εκτιμήσεις του ανεξάρτητου μηχανικού. Από το ποσό αυτό τα 350 εκατομμύρια αφορούν τους κατασκευαστές.

Ποια είναι όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημασία αυτής της συμφωνίας και ποια τα οφέλη για τη χώρα μας που οδήγησαν στην επιλογή για επανεκκίνηση των έργων αυτών;

Όπως προαναφέρθηκε, αναβαθμίζεται η αξιοπιστία της χώρας σε μία εποχή που έχουμε ανάγκη τις θετικές ειδήσεις. Άμεσα προκύπτουν είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας, δημιουργούνται παράλληλες δράσεις σχετικές με τα έργα αυτά με περαιτέρω στήριξη της απασχόλησης. Η ολοκλήρωση αυτών των οδικών έργων υπηρετεί την ανάπτυξη, τον πρωτογενή τομέα, τις μεταφορές, τον τουρισμό, αποδίδοντας πολλαπλασιαστικά οφέλη και στη φάση της κατασκευής, αλλά κυρίως με τη λειτουργία των έργων αυτών. Αναμένεται η συμβολή στην αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5% το 2016, γίνεται ευκολότερη η προσέλκυση ξένων επενδυτών και ιδιωτικών κεφαλαίων. Σε μία δύσκολη περίοδο ο κατασκευαστικός κλάδος στηρίζεται και παραμένει ενεργός στην προσπάθεια ανασυγκρότησης της χώρας. Η Ελλάδα καθιερώνεται ως κόμβος διαμετακομιστικός και σημαντική εμπορική πύλη με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, τα λιμάνια και το δίκτυο σιδηροδρόμων, που επίσης αναπτύσσεται ανάμεσα στην Ευρώπη και τις αναπτυσσόμενες περιοχές της Μέσης Ανατολής και των άλλων γειτονικών περιοχών.

Θα στηριχθεί η ανάπτυξη περιοχών με μεγαλύτερη υστέρηση ή ποσοστά ανεργίας, όπως η Ήπειρος και η δυτική Ελλάδα γενικότερα. Μεγάλες και κρίσιμες περιοχές βγαίνουν από την απομόνωση και διασυνδέονται με τις ήδη μεγάλες υπάρχουσες υποδομές, όπως η Εγνατία, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου τα Λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας κ.λπ..

Η χώρα αποκτά ένα εκτεταμένο σύγχρονο δίκτυο που μειώνει τις αποστάσεις και το χρόνο μεταφοράς με πολύ μεγαλύτερη οδική ασφάλεια, που ίσως είναι και το σημαντικότερο, αφού η ανθρώπινη ζωή δεν συγκρίνεται με οποιονδήποτε οικονομικό δείκτη. Τέλος, ενισχύεται ο στόχος της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης για τη χώρα μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συνέχιση της κατασκευής των οδικών αξόνων είναι μία είδηση που περίμενε ο κόσμος, ιδιαίτερα

των περιοχών όπου θα εκτελεστούν τα έργα. Είναι θετικό ότι προβλέπεται να ολοκληρωθούν αυτά τα έργα σε δύο περίπου χρόνια και θέλουμε να πιστεύουμε ότι αυτήν τη φορά έχουν αξιολογηθεί όλοι οι παράγοντες σωστά, ώστε να υλοποιηθεί ο στόχος.

Είναι σημαντικό να υπάρξουν αντίστοιχα μεγάλες υποδομές και για την παραγωγή και για την τοπική ανάπτυξη, όπως μεγάλα εγγειοβελτιωτικά έργα, έργα τουριστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος και άλλες δράσεις ή παρεμβάσεις, όπως ένα ολοκληρωμένο εθνικό αναπτυξιακό και χωροταξικό σχέδιο για να αποδώσουν ακόμα περισσότερο στην περιφέρεια οι μεγάλες αυτές υποδομές.

Θα μπορούσαμε, λοιπόν, τέτοια ζητήματα να τα συμφωνήσουμε και να τα στηρίξουμε με θετική στάση και ευρύτερη πολιτική συναίνεση. Αντί γι' αυτό, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βλέπουμε να αναπτύσσονται θεωρίες για σκανδαλώδεις συμβάσεις, χαριστικές πράξεις, σενάρια αποτυχίας της προσπάθειας και αμφισβήτησης διαδικασιών και στοιχείων.

Στην προσπάθεια της χώρας να ορθοποδήσει θα περιμέναμε, ιδίως από την πλευρά της Αξωματικής Αντιπολίτευσης, μία διαφορετική στάση, τουλάχιστον σε ένα τεχνικό, αναπτυξιακό θέμα και με τις οικονομικές του διαστάσεις βεβαίως.

Προβάλλεται το θέμα του κόστους, όταν υπάρχει συγκεκριμένος τρόπος τιμολόγησης των δημοσίων έργων, με αναθεώρηση τιμών, που στα δημόσια έργα φτάνει ως το 30% σε σχέση με το 2006. Δεν είναι αυτή η πραγματικότητα, παραδείγματος χάριν για τα υλικά, ενώ αγνοούνται τα κόστη ενέργειας και δανεισμού.

Το κόστος, είναι στα επίπεδα του μέσου όρου του κόστους στην Ευρώπη και κάτω, όπως και το χιλιόμετρο κόστος συντήρησης και λειτουργίας των δρόμων, ενώ υπάρχει πρόβλεψη συγχρόνως για μείωση στα έσοδα από τα διόδια από 37,5 δισεκατομμύρια στα 14,5 δισεκατομμύρια.

Το χρηματοδοτικό κενό, όπως προκύπτει από την όλη συζήτηση, είναι δεδομένο, ακόμα κι αν δεν συμφωνήσουμε ακριβώς στα νούμερα. Ποιος θα το καλύψει όμως; Ο παραχωρησιούχος; Και με ποιά πρόσβαση στο δανεισμό ή προοπτική μελλοντικών εσόδων; Οι τράπεζες; Και με ποια προσδωκόμενη απόδοση κεφαλαίων; Το δημόσιο με εθνικούς πόρους; Υπάρχουν;

Σε αυτά, όμως, εκτός από άρνηση και κριτική, δεν υπάρχει απάντηση. Πόσο υπεύθυνη είναι αυτή η στάση και γιατί κάποιοι επιμένουν σε ένα ατεκμηρίωτο και καταγγελλτικό λόγο;

Δηλαδή, τι θα κάνατε εσείς; Εντάξει, η κοινωνία έχει τα προβλήματά της. Σε τι βοηθάει όμως η άρνηση ή η παραπληροφόρηση; Παραδείγματος χάριν, η επιλογή να εκταμιευτεί 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ από πόρους του ΕΣΠΑ, κατά κύριο λόγο την περιφερειακή ανάπτυξη δεν εξυπηρετεί; Γιατί λέμε στον κόσμο της περιφέρειας ότι είναι εις βάρος του;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κανείς δεν έχει το μονοπώλιο της ευαισθησίας και της καθαρότητας. Εμείς, ως ΠΑΣΟΚ, είχαμε ψηφίσει τις αρχικές συμβάσεις του 2006 και του 2007, όταν ήρθαν προς κύρωση στη Βουλή. Υπήρχαν σοβαρές επιστημονικές για το μοντέλο, όπως είχε διαμορφωθεί, για αδυναμίες σε σχέση με τα χρονοδιαγράμματα εγκρίσεων και απαλλοτριώσεων, που ήταν ασφυκτικά για το δημόσιο. Η εθνική, όμως, σημασία του έργου καθόρισε και την επιλογή της ψήφισης των συμβάσεων αυτών, παρά το γεγονός ότι οι προηγούμενες μεγάλες συμβάσεις –γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, Αττική Οδός, αεροδρόμιο «Ελεούθεριος Βενιζέλος»– είχαν ψηφιστεί μόνο από το ΠΑΣΟΚ.

Στη συνέχεια και με την εμφάνιση του προβλήματος, διαμορφώθηκε το πλαίσιο συναντίληψης το 2011, πριν φτάσουμε σε αυτήν την συμφωνία –και καλώς– με βάση τα δεδομένα που έχουμε.

Πρέπει να γίνουν αυτά τα έργα. Σε κάθε περίπτωση, όμως, πρέπει να είναι ξεκάθαρο και να ειπωθεί ότι οι αναθεωρημένες συμβάσεις διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον ως προς το αυστηρά οικονομικό μέρος. Δηλαδή, στο τέλος να εισπράξει, ό,τι πρέπει να εισπράξει. Το δημόσιο αύξησε τη συμμετοχή του, μετά τη συμφωνία, σε ποσοστό πάνω από το 50%.

Επειδή ελπίζουμε και πιστεύουμε ότι θα έχουμε μια άλλη ανάπτυξη και εφόσον μέσα στους θετικούς ρυθμούς αυξηθούν τα έσοδα πέραν των προβλέψεων, δεν θα πρέπει να έχουμε υπερποδόσεις κεφαλαίων που θα πρέπει να κινούνται σε συγκεκρι-

μένο πλαίσιο ποσοστού και ύψους. Είναι θέμα προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, διαφάνειας και αξιοπιστίας του πολιτικού συστήματος. Αυτό είναι ξεκάθαρο από την πλευρά μας. Είναι αναγκαία η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος στη διαχείριση των έργων και την προοπτική της ανάπτυξης, για να μην πλανώνται από κάποιους –ανεύθυνα- άλλες αιτιάσεις.

Προβλέπεται, σε περίπτωση μείωσης των δαπανών των έργων, ότι αυτή θα αφορά το δημόσιο και οι υπόλοιποι εισφέρουν ό,τι έχει συμφωνηθεί. Επίσης, πρέπει να τονίσουμε την ανάγκη για αυστηρή επίβλεψη της λειτουργίας του μηχανισμού ανακύκλωσης εσόδων για κάλυψη επιβαρύνσεων και διασφάλιση της βιωσιμότητας των έργων, με επιβαρύνσεις των εσόδων του δημοσίου από τα διόδια.

Σίγουρα, η αρχή της αυτάρκειας περιορίζει αυτή την επιβάρυνση σε αυτά τα ποσά. Δεν σημαίνει, όμως, ότι αυτά πρέπει να εξαντλούνται και γι' αυτό απαιτείται συγκεκριμένος έλεγχος.

Σχετικά με τα διόδια και το θόρυβο που προκλήθηκε στο δημόσιο διάλογο, απαντήθηκε ότι συνέχισαν να εισπράττονται τα διόδια, αφού η σύμβαση ήταν σε ισχύ και η διακοπή είσπραξης θα οδηγούσε σε καταγγελία εις βάρος του δημοσίου. Με την εφαρμογή δε των συμβατικών προβλέψεων αναδείχθηκαν ακόμα οι αδυναμίες που υπήρχαν, ειδικά στην περίπτωση των μικρών διαδρομών, όπου η χρέωση είναι άδικη όταν δεν εφαρμόζεται αναλογική χρέωση και εκπαιδευτική πολιτική για τους συχνούς χρήστες.

Με την εφαρμογή άμεσα το πρόβλημα εντοπίζεται στην περιοχή της Αττικής και προκαλεί αυξήσεις της τάξης έως και 60% σε σχέση με σήμερα, στα πλαίσια βέβαια των συμβάσεων που υπάρχουν.

Τα όσα ανέφερε ο κύριος Υπουργός για την εξέλιξη στη λειτουργία των διοδίων είναι σε θετική κατεύθυνση. Όπως αναφέραμε και στις συνεδριάσεις της επιτροπής θα πρέπει να προχωρήσει η μελέτη, ακόμη και να συντομευτεί ο χρόνος παράδοσής της και να προχωρήσει η εφαρμογή της χιλιομετρικής και αναλογικής χρέωσης των χρηστών μέσω της ηλεκτρονικοποίησης του συστήματος και εκπαιδευτικής πολιτικής σε τοπικούς ή μη, συχνούς όμως χρήστες, από τώρα ή και στο εξής. Και αυτό αφορά και τον χρήστη, καταναλωτή με βάση και τη δύσκολη οικονομική του θέση αλλά και την ίδια την εξέλιξη της κατασκευής και λειτουργίας των έργων.

Είναι λογικό –το είπε και ο κύριος Υπουργός- ότι η Βουλή θα ενημερωθεί για τη μελέτη και τα αποτελέσματα που θα προκύψουν, ώστε να υπάρξουν οι τελικές αποφάσεις για την εφαρμογή αυτού του νέου συστήματος.

Επίσης, φαίνεται πόσο σημαντικό είναι το θέμα της κατασκευής των παράπλευρων δρόμων που πρέπει να ολοκληρώνονται ταυτόχρονα με τους μεγάλους οδικούς άξονες, γιατί δίνουν και εναλλακτικές λύσεις στην τοπική κυκλοφορία, ενώ παράλληλα εξυπηρετούν τις τοπικές, αγροτικές, βιοτεχνικές και άλλες δραστηριότητες, αφού πολλές φορές υπάρχουν τοπικές αρτηρίες καταστρέφονται, και αποκόπτονται επικονώνιες καθημερινής δραστηριότητας, ιδιαίτερα στην ύπαιθρο.

Τέλος, στα ζητήματα των απαλλοτριώσεων πρέπει να επιταχυνθούν και οι δικαστικές διαδικασίες, γιατί ενδιαφέρει τις τοπικές κοινωνίες, και η ολοκλήρωσή τους δημιουργεί τοπικές συναινήσεις και εξυπηρετούνται διάφορα προβλήματα.

Όσον αφορά το φυσικό αντικείμενο, ο άξονας Μαλιακός-Κλειδί κατασκευάζεται χωρίς περικοπή. Η Ιονία Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα ολοκληρώνεται σε ολόκληρο το μήκος της με πρόβλεψη 100 εκατομμύρια ευρώ για την περίπτωση κατασκευής σήραγγας στην Κλόκοβα, που κατά τη γνώμη μας πρέπει να είναι και η τελική επιλογή για έναν άξονα που είναι σήμερα ο πιο επικίνδυνος και επιβάλλεται να ολοκληρωθεί.

Η Ολυμπία Οδός θα περιλαμβάνει τελικά στη σύμβαση παραχώρησης το τμήμα μέχρι την Πάτρα. Το τμήμα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα εξαιρείται και, ως έργο άμεσης προτεραιότητας, δημοπρατείται εντός του πρώτου εξαμήνου του 2014. Το τμήμα Πάτρα-Πύργος με έγκριση χρηματοδότησης 300 εκατομμύρια ευρώ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και υλοποίηση έως το τέλος του 2015, ενώ το τμήμα Καλό Νερό-Τσακώνα- με αντίστοιχη διαδικασία και κόστος 90 εκατομμυρίων ευρώ- έως το τέλος του 2016, σύμφωνα με όσα μέχρι στιγμής έχει αναφέρει στην επι-

τροπή ο κύριος Υπουργός και περιλαμβάνονται στο άρθρο 5, όπως έχει μέχρι στιγμής διαμορφωθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, να ολοκληρώσετε. Θα τα πείτε και αύριο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Για τον Ε65 προβλέπεται τριετής αναστολή ή εξαίρεση για τα τμήματα από τον ΠΑΘΕ μέχρι Ξυνιάδα και Τρίκαλα έως Εγνατία Οδό. Ο άξονας αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία όχι μόνο για τη Θεσσαλία και την Ευρυτανία αλλά και για τη δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο. Οι δεσμεύσεις του κυρίου Υπουργού για άμεσο προγραμματισμό κατασκευής μέρους του πρώτου τμήματος είναι θετικές. Περιμένουμε την τοποθέτησή του για το συνολικό προγραμματισμό για τα δύο αυτά τμήματα και τις τελικές διατυπώσεις στο νόμο για τα τμήματα της Ολυμπίας Οδού.

Η θέση μας είναι να προγραμματιστεί η ολοκλήρωση της κατασκευής των δύο αυτών εθνικών αξόνων Ολυμπίας Οδού και Ε65.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Κλείστε παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Κλείνω, κυρία Πρόεδρε. Είκοσι ένα λεπτά μίλησε η αγοράτρία..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Μην το θέτετε έτσι. Μίλησε είκοσι ένα λεπτά, αλλά ήταν και άρρωστη η κυρία και ζήτησε την ανοχή. Πόσα λεπτά να σας δώσω δηλαδή; Θα έχετε χρόνο και αύριο στα άρθρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει μεγάλη σημασία να κινηθούμε γρήγορα και αποτελεσματικά, να δώσουμε οξυγόνο στην πραγματική οικονομία.

Αυτή η συζήτηση που κάνουμε είναι σημαντική και ουσιαστική. Τα έργα που συζητάμε είναι έργα στρατηγικά και πρέπει να ξεκινήσουν άμεσα. Είναι έργα που θα δώσουν μια άλλη δυναμική στην οικονομία και την ανάπτυξη, ένα κλίμα αισιοδοξίας και ελπίδας στην κοινωνία, κυρίως όμως πραγματικά θετικά αποτελέσματα για τις τοπικές κοινωνίες αλλά και στην εθνική προσπάθεια για την υπέρβαση της κρίσης και της ανασυγκρότησης της χώρας μας.

Επομένως, ψηφίζουμε επί της αρχής τις συμφωνίες τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης και των τεσσάρων μεγάλων οδικών έργων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από τους Ανεξάρτητους Έλληνες, κ. Κωνσταντίνος Γιοβανόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, βρισκόμουν αυτές τις μέρες στον τόπο καταγωγής σας, στην Αλεξάνδρεια, όπου ένας εξαιρετικός συμπολίτης μας είχε κάνει μια μικρή βιοτεχνία κατασκευής ταμειολόγιων και πλακών πεζοδρομίου, αλλά ατύχησε βλέποντας ότι οι πλάκες με τις οποίες προχώρησαν στην ανάπλαση των πεζοδρομίων ήταν κινέζικες. Από είκοσι οκτώ εργαζόμενους που είχε στην οικογενειακή του επιχείρηση, έμεινε πλέον με τέσσερις. Και δεν ξέρω αν αύριο θα έχει καθόλου εργαζόμενους. Μήπως κάτι τέτοιο θα συμβεί σε μικρή κλίμακα, φυσικά, με τους πεζοδρόμους της Αλεξάνδρειας, αλλά σε μεγάλη κλίμακα με τα μεγάλα έργα;

Πριν μπω, όμως, στην ουσία, θα ήθελα κι εγώ απόψε που χάσαμε ένα ένστολο παιδί μας, να καταθέσω τη σιωπή μου. Διότι μόνο σιωπή μπορεί κανείς να καταθέσει όντας Βουλευτής στο Κοινοβούλιο, αφού στην πραγματικότητα κι εγώ φταίω για αυτή την απώλεια, αφού δεν ήμουν αρκετά ικανός να σας πείσω, ώστε να δραστηριοποιηθείτε εντονότερα και να φτάσουμε να μην κινδυνεύουν τα παιδιά μας –όπως έλεγε η κυρία Πρόεδρος πριν από λίγο- όταν τα στέλνουμε ανυπεράσπιστα σε ειδικές αποστολές και ειδικά σε ακριτικές περιοχές όπου το έγκλημα δρα ανεξέλεγκτο.

Άκουσα με πολλή προσοχή προχθές τον Πρωθυπουργό από αυτό το Βήμα να μιλάει για τις θυσίες του ελληνικού λαού, με έναν τόνο στα όρια της κατάθλιψης. Μιλούσε για θυσίες, αλλά δεν μας είπε ότι γίνονται με τη ξιφολόγχη στο λαϊκό και με το περίστροφο στο κεφάλι, διότι δεν ρωτήθηκε ποτέ ο ελληνικός λαός

αν είναι έτοιμος, αν συναινεί σε τέτοιου είδους θυσίες. Πάντως, προεκλογικά κανείς δεν τον προετοίμασε ότι αυτό θα του συμβεί, ειδικά όταν μέσα από τα «Ζάππεια» προετοιμάζατε την κατάσταση για να υποκλέψετε την ψήφο του.

Προετοιμάζατε την κατάσταση για να παραδώσετε τη χώρα στον τραπεζίτη. Διότι αν αυτήν τη στιγμή υπάρχει ένας εχθρός, εάν αυτήν τη στιγμή υπάρχει ένα διακύβευμα κι αν υπάρχει, πράγματι, ένας υπαρκτός κίνδυνος, αυτός είναι από τον τραπεζίτη, από τον αδόστακτο τραπεζίτη, από τον αχόρταγο τραπεζίτη, όπου σε αρραγή συνεργασία τώρα με εργολάβους και φυσικά μέσα στο σελοφάν της προστασίας του πολιτικού συστήματος αυτή τη στιγμή κάπου θα γλεντούν, σε κάποια πολυτελή γραφεία θα ανάβουν τα πούρα τους, όπως κάνουν πολλά χρόνια τώρα και θα βλέπουν αυτό το θεατρικό να παίζεται στο ελληνικό Κοινοβούλιο, περιμένοντας πότε θα πάνε να εισπράξουν τα δισεκατομμύρια, τα οποία τους υπόσχεστε για τα επόμενα χρόνια και τα οποία θα εισρεύσουν στα ταμεία τους.

Όσον αφορά, λοιπόν, αυτό το τραπεζικό καρτέλ -ξέρουμε ότι τελικά θα αφήσετε να ζήσουν τέσσερις συστημικές, όπως τις λέτε, τράπεζες- θα ήθελα με δύο απλές κουβέντες να καταλάβει ο ελληνικός λαός τι συνέβαινε και τι συμβαίνει ακόμα, πως δηλαδή αφαίμαξε τον ελληνικό λαό.

Όταν έπαιρνες 100.000 ευρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και συμπολίτες μου σε όλη την Ελλάδα, κι έλεγες «θα τα επιστρέψω περίπου σε δέκα χρόνια», θα πλήρωνες στο τέλος 239.000 ευρώ. Αυτή ήταν η πρώτη απάτη, την οποία δεν σας είπαν ποτέ.

Η δεύτερη απάτη που δεν σας είπαν ποτέ είναι ότι ανάλογα του πόσα χρόνια μακρύτερα θα πήγαινε το δάνειο σου, τόσο μεγαλύτερος θα ήταν ο εκθέτης. Εκθετικά ανεβαίνει το νόμισμα το οποίο πρέπει να τους γυρίσουμε πίσω, εις τη δεύτερα, εις την τρίτη, εις την τετάρτη. Αυτό δεν σας είπαν ποτέ εσάς που κάποτε σας έπαιρναν τηλεφώνω και σας έλεγαν «ελάτε να σας δώσουμε δάνειο». Όσο μακρύτερος ήταν, λοιπόν, αυτός ο δανεισμός, τόσο περισσότερο χαιρόνταν.

Ένα ακόμη που δεν είπαν ποτέ στον κόσμο είναι ότι για ένα δάνειο του οποίου θα ήταν -ας πούμε- η δόση 600 ευρώ, όταν θα πήγαινες να πληρώσεις από τα 600 ευρώ τα 580 θα ήταν τόκοι προεισπραχθέντες και μόνο τα 20 ευρώ θα αφορούσαν το κεφάλαιο.

Οι άνθρωποι αυτοί φρόντιζαν, λοιπόν, να απολαύσουν από την πρώτη στιγμή το future value που ήθελαν να αποκομίσουν. Κι όλα αυτά γίνονταν μέσα σε μια σιωπή, μέσα σε μια γαλήνη, μέσα σε μια επίπλαστη ευφορία. Μέχρι και το ίδιο το κράτος, το ελληνικό, δανειζόταν με 6%. Από ποιους; Από Κεντροευρωπαίους, οι οποίοι και αυτοί δεν μας έδιναν δικά τους λεφτά. Κι αυτοί δανεικά τα έπαιρναν. Αυτοί, όμως, τα έπαιρναν με 1%. Τους δάνειζε η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα με 1%. Ήταν λεφτά που δεν είχαν και μας τα δάνειζαν εμάς οι «λεβέντες», οι «φίλοι» μας, οι εταίροι μας, το ευρωπαϊκό κекητημένο, το όραμα με 6%.

Και φτάσαμε εδώ που φτάσαμε. Κατρακύλησε ένα κράτος. Κατρακύλησε ένας λαός. Ακόμη και σήμερα με αυτούς συμβάλλετε, σε αυτούς ομνύετε, με αυτούς ορκίζεστε και δεν λύετε το συνεταιρισμό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Να φύγουμε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αν είναι να λύσουμε το συνεταιρισμό αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, κοιτάξτε, εδώ αν θέλετε να μιλήσουμε για την αγχίνια του Βουλευτή, αν καταλαβαίνετε τι λέω. Αν δεν καταλαβαίνετε μπορώ να σας το εξηγήσω, αλλά μια άλλη ώρα που να μην είμαι στο Βήμα. Αλλά βλέπω ότι έχετε ένα πρόβλημα αντίληψης και θα σας το λύσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Εσείς λέτε βλακείες και οι βλακείες δεν λύνονται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Θα σας το λύσω, θα σας το λύσω. Μ' αρέσει, όμως, που με παρακολουθείτε. Δείξτε λίγο αγχίνια.

Θέλω να μου εξηγήσετε λοιπόν- μιας και βλέπω να λαμβάνετε το λόγο έτσι, να κάνουμε μία αντιπαράθεση- γιατί τους αφήνατε τόσα χρόνια να εισπράττουν διόδια ενώ εγκατέλειψαν τα έργα; Αυτή είναι μία ερώτηση και ακούστε, αλλά προσέξτε, όμως, ποια είναι η αντίφαση. Είμαστε στην επιτροπή -αξίζει τον κόπο να τα

ακούει και ο κόσμος- και ρωτάω τον εκπρόσωπο των ελληνικών τραπεζών, κατά το διάστημα που σταμάτησαν τα έργα, πόσα χρήματα εισέπραξαν οι τράπεζες από τα διόδια; Ξέρετε τι απάντηση πήρα καταγεγραμμένη στα Πρακτικά; Μου απάντησε ο εκπρόσωπος των ελληνικών τραπεζών ότι αυτή η ερώτηση δεν χρήζει απαντήσεως. Δεν μας απάντησε, λοιπόν, ο εκπρόσωπος των ελληνικών τραπεζών.

Σε ποιο στοιχειώδώς δομημένο κράτος, σε μία επιτροπή που θα λειτουργούσε -αλλά πρέπει να λειτουργεί η επιτροπή και εδώ δεν λειτουργούν οι επιτροπές- θα τολμούσε άνθρωπος να έρθει να δώσει εξηγήσεις και να πει «δεν απαντώ»; Στο ύπατο εξεταστικό κέντρο, σε μία βουλή και να λέει ο τραπεζίτης «δεν απαντώ»; Δηλαδή, βλέπαμε να γίνονται ερωτήσεις στον Τόνι Μπλερ στην Αγγλία και να μην φεύγει από εκεί ο Πρωθυπουργός, αν δεν απαντήσει πρώτα αν είχε ή δεν είχε στοιχεία για τον Σαντάμ. Δεν έφευγε για τέσσερις, οκτώ, δέκα και δεκαπέντε ώρες και τέσσερις και οκτώ μέρες. Δεν έφευγε ο Μπιλ Κλίντον για το lying under oath, που είπε ψέματα, ενώ ήταν ορκισμένος. Έμειναν εκεί, μέχρι να απαντήσουν, Πρόεδροι των Ηνωμένων Πολιτειών, Πρόεδροι της Γαλλίας, Κυβερνήτες της Αγγλίας και Πρωθυπουργοί κι εμείς τον τραπεζίτη τον αφήσαμε να μας πει «δεν σας απαντώ».

Και φυσικά δεν ψέγω, τον κ. Βλάχο τον Πρόεδρο της Επιτροπής. Έτσι λειτουργούν τα πράγματα και τους χαρίζομαστε, τους αφήνουμε να μην απαντούν. Δεν μας δίνουν σημασία, δεν μας υπολογίζουν, δεν μας υπολήπτονται, κύριε Μουσουρούλη. Δεν μας δίνει σημασία ο τραπεζίτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Να κάνετε κατανοητές ερωτήσεις για να μπορεί να σας απαντήσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Απαντώ στον κ. Μουσουρούλη. Μου θυμίζετε το Γουστάβο Λεμπόν στην πολιτική ψυχολογία, ο οποίος έλεγε ότι πάρα πολλές φορές άνθρωποι σαν το Ναπολέοντα δεν υπολόγισαν τον πατριωτισμό των ανθρώπων που είχαν απέναντί. Έτσι ο Ναπολέων ηττήθηκε στη Ρωσία, έτσι θα ηττηθεί και η ιδεολογία με την οποία συντάσσεστε. Θα ηττηθεί, γιατί δεν έχετε υπολογίσει τον πατριωτισμό των Ελλήνων. Δεν έχετε υπολογίσει ότι κάποιος κόσμος καταλαβαίνει, κάποιος κόσμος παθιάζει και κάποιος κόσμος αντιλαμβάνεται τι ακριβώς συμβαίνει. Πιστέψτε με.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ**)

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Ότι καταλαβαίνει ο κόσμος είναι σίγουρο! **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ:** Επιτρέψτε μου, όμως, κύριε Πρόεδρε. Αν μπορώ να διακόπτομαι κάθε τρεις και λίγο.

Σας παρακαλώ, δηλαδή, θα απαντήσω σε όλους με όρους πολιτικής ψυχολογίας, αλλά, κυρία Πιπιλή, θα σας απαντήσω κι εσάς με κάποιους όρους.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Αλλά μην μας προκαλείτε. Δεν είμαστε προδότες και ούτε εσείς είστε αποκλειστικοί πατριώτες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν σας είπα κανέναν κάτι τέτοιο. Αν αυτό καταλάβατε, υπάρχει ζήτημα αντίληψης.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Σας παρακαλώ, μην μου μιλάτε με αυτό τον τρόπο. Δεν σας μίλησα έτσι!

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας παρακαλώ πάρα πολύ, κύριοι συνάδελφοι, να μην διακόπτετε. Στη συνέχεια μπορείτε να πάρετε τον λόγο.

Ορίστε, κύριε Γιובανόπουλε, συνεχίστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ακούστε, κυρία Πιπιλή, έχετε έναν τρόπο να πιστεύετε ότι πρέπει να σας αγκαλιάζουμε κιόλας και να σας στέργουμε και να σας νοθεύουμε την ώρα που ψηφίζετε πράγματα τα οποία ο ελληνικός λαός δεν αντέχει. Και θέλετε να φέρνετε αυτό που φέρνετε με αυτό τον τρόπο και θέλετε να συναινούμε κιόλας. Δεν θα γίνει αυτό, λυπάμαι. Μπορείτε να ψηφίζετε ό,τι θέλετε, αλλά δεν θα πάρετε.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Είστε ο απόλυτος άρχων της σκέψης και του πατριωτισμού!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ συνεχίστε, κύριε συνάδελφε. Μην πτοείστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Συνεχίζω.

Απάντηση, λοιπόν, αγαπητές φίλες και αγαπητοί φίλοι, δεν πήραμε για το αν έπαιρναν χρήματα από τα διόδια οι τράπεζες και έπαιρναν. Όπως δεν πήραμε απάντηση γιατί εγκατέλειψαν τα έργα. Κανένας δεν έκρινε με δικαστική απόφαση αν ίσχυε ή αν ίσχυσε ή αν συνέτρεξε, εν πάση περιπτώσει, αυτός ο θεσμός της ανωτέρας βίας. Ποτέ! Είπαν «ανωτέρα βία» και τα παράτησαν έτσι. Ποιοι; Πού είναι οι ρήτρες και τα δικαιώματα που έπρεπε να ασκήσει το ελληνικό δημόσιο τότε και δεν τα άσκησε;

Έφταιγε ο Έλληνας πολίτης που εγκατέλειψε το έργο ο χι εργολάβος; Έφταιγε ο Έλληνας πολίτης που δεν μπόρεσε να βγάλει χρήματα ο τραπεζίτης που δάνειζε τον εργολάβο και υπολόγιζε σε έσοδα; Γιατί να πληρώσει σήμερα ο Έλληνας πολίτης και να αποζημιώνονται σήμερα για τις καθυστερήσεις οι εργολάβοι; Γιατί; Ποιος θα μας δώσει μία λογικοφανή εξήγηση -λογική δεν μπορεί να περιμένω- μία εξήγηση που στέκει σε επίπεδο αξιοπρέπειας;

Γιατί να προχωρούμε σήμερα και να αναθέτουμε στους ίδιους ανθρώπους οι οποίοι εγκατέλειψαν τα έργα, να τους αποζημιώνουμε για αυτόν τον λόγο, τώρα να κάνουν διακόσια χιλιόμετρα λιγότερα και εμείς να εμφανιζόμαστε ως δήθεν κακοί που τάχα δεν θέλουμε το αναπτυξιακό έργο; Δεν θέλουμε το αναπτυξιακό έργο; Δεν θέλουμε να γίνει επιτέλους το έργο Πάτρα-Κόρινθος, να σταματήσει αυτή η γάγγραινα εκεί και να χάνουμε ένα χωριό κάθε χρόνο από ανθρώπους που θυσιάζονται στο Μολώχ της ασφάλτου; Ποιος δεν το θέλει;

Έλεγε προηγουμένως ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ κ. Γκόκας για το μνημόνιο συναντίληψης που υπέγραψε ο κ. Ρέππας. Τηρήθηκε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Πλαίσιο συναντίληψης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, κύριε. Τηρήθηκε;

Εκεί οι δεσμεύσεις που ανέλαβε το ελληνικό κράτος για να κυνηγήσει τους εργολάβους που θα εγκατέλειπαν το έργο τηρήθηκαν; Δεν τηρήθηκαν, για να σας το πω εγώ σε απλά ελληνικά. Δεν τηρήσατε τα δικαιώματα που οφείλατε, για να προστατεύσετε το μέσο Έλληνα πολίτη, του οποίου αίριο θα κυνηγήσετε την πρώτη του κατοικία.

Εν πάση περιπτώσει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θέλω να μακρηγορήσω και δεν θέλω να μπω σε λεπτομερέστερα στοιχεία.

Θέλω να εξηγήσω σε όλους ότι προφταίνουμε ακόμα και έτσι, ακόμα και τώρα, μετά από τέσσερα χρόνια διαχείρισης χρεοκοπίας. Προφταίνουμε να σώσουμε τη χώρα. Προφταίνουμε, αν πάψει η κλεψιά, αν πάψει η σκοτεινιά, η ρεμούλα, η λαμογιά, αν πάψουν να φεύγουν χρήματα δεξιά και αριστερά από τη τραπεζί, όπως δεν τα έχετε υπολογίσει, αλλά τα ψηφίζετε, δυστυχώς. Μιλάμε για πακτωλό χρημάτων.

Λέμε ότι τώρα το ελληνικό δημόσιο έρχεται τρίτο στη σειρά να πάρει χρήματα. Πρώτα θα πάρει ο εργολάβος, μετά θα πάρει η τράπεζα. Αν περισσέψουν, θα πάρει το ελληνικό δημόσιο. Αν δεν περισσέψουν χρήματα, θα πληρώσουν και οι νησιώτες για την αποπεράτωση των εθνικών οδών μέσω των φόρων. Θα πληρώσουμε όλοι, ακόμη και εκείνοι που δεν οδηγούμε. Ακόμη και εκείνοι που δεν έχουν αυτοκίνητα θα πληρώσουν με φόρο την αποπεράτωση των έργων. Μακάρι να γίνουν κάποτε, αλλά μακάρι να γίνουν με τρόπο διαφανή, διαυγή, χρήσιμο για τον τόπο! Αυτό θέλουμε και εμείς, αλλά θέλουμε τη διαφάνεια, θέλουμε να βρούμε την άκρη.

Έχουμε ένα ΠΑΣΟΚ, το οποίο πραγματικά -αυτό οφείλω να τους το αναγνωρίσω- είναι πάρα πολύ ικανό. Τώρα ξαφνικά βρήκαν τα αναλογικά διόδια, τα υβριδικά διόδια, βρήκαν ότι θα είναι ένα χιλιόμετρο. Οποία ανακάλυψη! Έτσι έπρεπε να είναι από την πρώτη ώρα. Έτσι είναι σε όλο τον πολιτισμένο κόσμο. Δεν θα έπρεπε να υπάρχουν τέσσερα διόδια στη Φθιώτιδα. Δεν μπορεί να υπάρχουν πέντε διόδια από τη Θήβα μέχρι την Αθήνα. Τώρα είναι πραγματικά ικανοί αυτοί οι άνθρωποι, έλεγαν χρόνια, χρησιμοποιούν κάτι λέξεις απίστευτες, «διαρθρωτικές αλλαγές», έχουν μία απίστευτη ορολογία από εκείνο το «η Ελλάδα ανήκει στους Έλληνες», ακόμα και αν ήταν κλεψίτυπο.

Διάβαζα αυτές τις μέρες για τον Νέλσον Μαντέλα που φοίτησε τα πρώτα του χρόνια στη Νότια Αφρική. Όταν ο Μαχάτμα πήγε

από την Ινδία στη Νότια Αφρική, είχε εκεί εφεύρει το «η Ινδία ανήκει στους Ινδούς». Έδωξαν τους αποικιοκράτες οι Ινδοί με τους Άγγλους. «Η Ινδία ανήκει στους Ινδούς». Το πήραν, βέβαια, εδώ οι του Ανδρέα Παπανδρέου και το έκαναν «η Ελλάδα ανήκει στους Έλληνες» και με αυτήν την απίστευτη ιστορία προσπάτησαν να παραπλανήσουν, πουλώντας ελπίδα και περνώντας μια λαίλαπα μέσα από την Ελλάδα, η οποία μας έφερε μέχρι εδώ, δυστυχώς. Φέρνουν, λοιπόν, κλεψίτυπα πράγματα.

Εμείς δεν πρόκειται να ψηφίσουμε τέτοιου είδους έργα με τέτοιου είδους κονδύλια, τα οποία παραχωρούν στους εργολάβους μυθικά νούμερα.

Θέλω να τους κοιτάξω στα μάτια αυτούς τους κυρίους και να τους πω «ως πότε; Δεν χορτάσατε τόσα χρόνια χρήματα από τον ελληνικό λαό; Δεν βλέπετε σήμερα σε ποια κατάσταση οδηγήθηκε ο μέσος κοινωνικός ιστός και ο μέσος πολίτης; Αν δεν το βλέπετε, φοβάμαι ότι θα το δείτε αργά ή γρήγορα με έναν άλλο τρόπο».

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, σαν σήμερα πριν από σαράντα μέρες δολοφονήθηκαν άνδρες στο Νέο Ηράκλειο δύο Έλληνες πατριώτες, δύο Έλληνες εθνικιστές, μέλη-φίλοι της Χρυσής Αυγής -για να μην ξεχνιόμαστε- από αναρχικούς, αριστερούς παρακρατικούς -επίσης για να μην ξεχνιόμαστε- τρομοκράτες.

Ελπίζουμε ότι κάποια στιγμή οι ηθικοί και φυσικοί αυτουργοί θα πληρώσουν και θα δώσουν λόγο στη δικαιοσύνη και στον ελληνικό λαό.

Αυτό έχει απόλυτη σχέση με το τι συζητάμε σήμερα, διότι οι πρωτεργάτες της καταστροφής της Χρυσής Αυγής, που δημιουργούσαν και δημιουργούν κλίμα και οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν και από τους τρομοκράτες στην προκήρυξή τους, είναι γνωστοί μεγαλοκαναλάρηδες, οι οποίοι τυγχάνουν να είναι και μεγαλοεργολάβοι και να παίρνουν και όλες τις κρατικές δουλειές σε οτιδήποτε κατασκευαστικό έχει να κάνει με την πατρίδα μας. Είναι οι γνωστοί «νταβατζήδες», όπως είχε πει ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, Πρωθυπουργός της Ελλάδος πριν από μερικά χρόνια. Είναι το ισχυρότερο καρτέλ, το οποίο παίρνει όλες τις δουλειές, καθορίζει τις τιμές, βγάζει τον οποιονδήποτε ανταγωνιστή από το παιχνίδι με έμμεσο ή άμεσο τρόπο, όπως έγινε στη Βεύη στα λιγνιτωρυχεία, όπου τον διαγωνισμό τον κέρδισε κάποια άλλη εταιρεία και αυτομάτως κρίθηκε έκπτωτη και δόθηκε στην «ΑΚΤΩΡ» να προχωρήσει το έργο, γιατί -λέει- είναι πιεφερέγγυας.

Είναι οι ίδιοι, που μαζί με δύο άλλες κατηγορίες μεγαλοκαναλάρηδων -που όλως τυχαίως οι περισσότεροι είναι τα ίδια πρόσωπα- αλλά και τους μεγαλοτραπεζίτες, επί της ουσίας κινούν τα πάσης φύσεως νήματα στην πατρίδα μας.

Βλέπουμε με τι ευκολία έδωσαν οι τράπεζες ένα τεράστιο δάνειο στο κανάλι του «ΜΕΓΑ» την περίοδο των εκλογών της τάξεως των 100 εκατομμυρίων ευρώ. Φυσικά και δεν πρόκειται να υπάρξει δυνατότητα αποπληρωμής αυτού του δανείου, όπως και πολλών άλλων «θαλασσοδανείων», τα οποία έχουν μοιράσει σε όλα τα κανάλια, όπως και στα πολιτικά σας κόμματα και τα οποία, φυσικά, και αυτά δεν πρόκειται και δεν μπορούν να αποπληρωθούν. Στο τέλος, «τη νύφη θα την πληρώσει» με οποιονδήποτε τρόπο ο ελληνικός λαός. Ακούμε τώρα και πληροφορίες ότι θα υπάρξει και κούρεμα δανείων στους τηλεοπτικούς σταθμούς, παραδείγματος χάριν «ΜΕΓΑ» Μπόμπολας και πάει λέγοντας.

Βλέπουμε πόσο ωραία το χειρίζεστε και λειτουργείτε. Όταν στην περίπτωση της ανεγέρσεως του τζαμιού στην Αθήνα δεν μπορούσε να βρεθεί κάποιος να αναλάβει ή δεν ήθελε. Όλοι οι διαγωνισμοί απέβαιναν άκαρποι. Ξαφνικά, αποτανθήκατε στους καλούς σας φίλους, σ' αυτούς με τους οποίους κάνετε δουλειές μαζί, στις τέσσερις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες, οι οποίες από κοινού αναλάβανε ένα έργο μικρής οικονομικής σημασίας γι' αυτές, αλλά έτσι έπρεπε να κάνετε για να μπορέσει να προχωρήσει το ολοκληρωμένο σχέδιο αφελληνισμού και διάλυσης της πατρίδας μας.

Ακούσαμε για το εν λόγω νομοσχέδιο από τους εισηγητές της συγκυβέρνησης ότι τα έργα χρειάζονται για την ανάπτυξη. Βέβαια, προς το παρόν βρισκόμαστε στον πέμπτο-έκτο χρόνο ύφεσης, η οικονομία καταρρέει, οι ελεύθεροι επαγγελματίες καταρρέουν, όπως και οι αγρότες, η πρωτογενής παραγωγή, τα πάντα. Σίγουρα, το τελευταίο που θα τους ένοιαζε είναι να δοθούν δισεκατομμύρια ευρώ εκ νέου για να «φτιαχτούν» και πάλι δρόμοι, γιατί δεν πρόκειται και πάλι να φτιαχτούν δρόμοι.

Αν ανατρέξουμε στο παρελθόν, θα δούμε πολλές περιπτώσεις που λεφτά δόθηκαν και δόθηκαν ξανά για τα ίδια έργα και τα έργα δεν έγιναν ποτέ, όπως στην περίπτωση της εθνικής οδού στο ύψος της Μαλακάσας, όπου στα μέσα της δεκαετίας του 1990 ο δρόμος κατέρρευσε ολοκληρωτικά. Χρόνια ολόκληρα ο κόσμος μετακινείται από παράδρομους και επί της ουσίας δεν τιμωρήθηκε κανείς. Κανείς δεν πλήρωσε τη νύφη, παρά ο ελληνικός λαός για πολλοστή φορά.

Επίσης, για τον δρόμο Πατρών-Κορίνθου, Κορίνθου-Πατρών έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός πάνω από 700 εκατομμύρια ευρώ σε διόδια ή σε άλλες πληρωμές στις εταιρείες που έχουν αναλάβει την κατασκευή του έργου και αυτό το έργο παραμένει στην κυριολεξία σε χειρότερη κατάσταση και από ότι ήταν πριν. Είναι ένα γιατί με κώνους, με λωρίδες παντού, με πάμπολλους νεκρούς από δυστυχήματα, με τραγικές ιστορίες. Εδώ έχουμε και ένα έντυπο της Ολυμπιάς Οδού από το 2010 που μας λέει τι να κάνουμε και τι να προσέξουμε για να μην σκοτωθούμε.

Μπαίνουμε στο 2014 και τα έργα είναι σε χειρότερη κατάσταση από πριν, γιατί δεν γίνεται και καμμία συντήρηση του οδικού δικτύου, του ήδη ξεχαρβαλωμένου και μας ζητάτε να πληρώσουμε και άλλα διόδια, και άλλα διόδια και άλλα διόδια.

Μας είπατε ότι τα έργα χρειάζονται, διότι θα έχουμε γύρω στις είκοσι με είκοσι πέντε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, όταν και αν αρχίσουν αυτά τα έργα, όποτε γίνουν. Επί της ουσίας δηλαδή όλα αυτά τα δισεκατομμύρια δίνονται για να τα καρπωθούν πέντε μεγαλοεργολάβοι και περίπου είκοσι χιλιάδες λαθρομετανάστες, γιατί αυτοί δουλεύουν κατ' αποκλειστικότητα στα οδικά έργα, σε συνθήκες τριτοκοσμικής χώρας ως επί το πλείστον, με δύο και τρία φορτηγά που έχουν τις ίδιες πινακίδες κυκλοφορίας και πάρα πολλές άλλες παρανομίες, μικρές ή μεγάλες που γίνονται, αλλά κρύβονται κάτω από το χαλί, διότι έτσι επιτάσσει το καλό των μεγαλοεργολάβων.

Η Κυβέρνηση καλείται να καλύψει και το χρηματοδοτικό κενό του 1.140.000.000 ευρώ, αυξάνοντας τη δική του χρηματοδότηση, ενώ συγχρόνως αφαιρούνται διακόσια χιλιόμετρα οδοστρώματος. Λέτε ότι μέρος του ποσού θα καλυφθεί από πόρους του ΕΣΠΑ, με τη θυσία όμως πολλών μικρότερων και σημαντικότερων έργων για την περιφέρεια, τα οποία δυστυχώς θα πάνε πολύ αργότερα, έργα τα οποία έχει πραγματικά ανάγκη αυτός ο τόπος.

Το ύψος του συνολικού ποσού των αποζημιώσεων που θα δοθεί στους εργολάβους και τους παραχωρησιούχους ανέρχεται σε 574 εκατομμύρια ευρώ. Το ποσό αυτό αφορά τις καθυστερήσεις που έχουν σημειωθεί μέχρι σήμερα στους διάφορους οδικούς άξονες λόγω απαλλοτριώσεων ή της αρχαιολογίας, αλλά πολλές φορές είναι έτσι φτιαγμένες οι συμβάσεις, ώστε να είναι αναπόφευκτες οι καθυστερήσεις, όπως έχει συμβεί σε κάποιες περιπτώσεις, παραδείγματος χάριν στο δρόμο Καλαμάτας-Λευκτρων, που για περίπου εξήντα χιλιόμετρα υπήρξαν τεράστιες καθυστερήσεις.

Το κράτος καλείται να πληρώσει αποζημιώσεις και στη δικαστική διένεξη μεταξύ κράτους και εργολήπτριας εταιρείας. Δικηγόρος της εργολήπτριας εταιρείας είναι ο κ. Ντίνος Ρόβλιας, Υπουργός της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ που υπέγραψε για αυτά τα έργα. Αυτό το λέω για να καταλάβετε τι συμβαίνει.

Επιπλέον, οι παραχωρησιούχοι έχουν ήδη εισπράξει πάνω από 3 δισεκατομμύρια ευρώ από πληρωμές του δημοσίου και διόδια για τα ημιτελή έργα και στους τέσσερις οδικούς άξονες. Πετυχαίνουν παράλληλα με την επανεκκίνηση των εργασιών όχι μόνο να ξεπαγώσουν, αλλά στην κυριολεξία τα διόδια να πάρουν φωτιά, διότι το μεγάλο ζουμί δεν είναι μόνο τα 574 εκατομμύρια ευρώ, αλλά είναι τα διόδια. Πρόκειται για τεράστια ποσά.

Οι διάφορες δικαιολογίες, του τύπου ότι τα διόδια ήταν προκαθορισμένα από προηγούμενες συμβάσεις και στο εν λόγω νο-

μοσχέδιο δεν υπάρχει κάποια αναφορά στα διόδια, που ακούσαμε από τη συγκυβέρνηση, είναι πολύ φτηνές. Πώς το ήξεραν οι εταιρείες και φτιάχνουν καινούργια διόδια πριν από την ψηφίση του εν λόγω νομοσχεδίου;

Δείτε τι γίνεται αυτήν τη στιγμή στην Ελευσίνα. Εκεί θα πληρώνονται εκατέρωθεν διόδια, όπως και στον Ισθμό, όπου θα πληρώνεις και στο πήγαινε και στο έλα. Πώς γίνεται να υπάρχουν έτοιμα διόδια πριν την ψηφίση του νομοσχεδίου που μπορεί θεωρητικά και να μην ψηφίζονταν; Άρα, οι παλαιότερες συμβάσεις ισχύουν μόνο για τα διόδια, αλλά όχι για όλα τα υπόλοιπα, δηλαδή για ρήτρες κ.λπ..

Οι αυξήσεις στα διόδια από 1^{ης} Ιανουαρίου 2014 φτάνουν μέχρι το αστρονομικό ποσοστό του 60%, σε μία περίοδο που οι περισσότεροι Έλληνες πολίτες βλέπουν τα εισοδήματά τους να μειώνονται δραματικά. Η χρέωση από 2,5 λεπτά το χιλιόμετρο φτάνει στα 4 λεπτά για όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

Για παράδειγμα, το κόστος των διοδίων της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη μετ' επιστροφής θα αυξηθεί από τα 44,30 ευρώ στα 56,20 ευρώ, μία αύξηση που φτάνει το 21%. Στη διαδρομή Αθήνα-Λαμία-Αθήνα το κόστος των διοδίων θα φτάσει στα 26 ευρώ από 17,5 ευρώ, αύξηση 48,5%. Έχουμε και περιπτώσεις, όπως στα διόδια του Αγίου Στεφάνου και στην βορειοανατολική Αττική που τα διόδια θα αυξηθούν μέχρι το εξωφρενικό ποσοστό του 60%.

Επιπλέον, θα υπάρξουν και νέοι σταθμοί. Πώς ήταν τόσο σίγουροι, επαναλαμβάνω, ότι θα υπήρχε έγκριση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου; Ακόμα βλέπουμε ότι είχε προετοιμαστεί πολύ όμορφα το όλο σκηνικό, όταν σε προηγούμενο νομοσχέδιο στον ΚΟΚ ίσχυε η αυτόφωρη διαδικασία για κάποιον που θα περάσει τα διόδια χωρίς να πληρώσει το αντίτιμο, είτε γιατί θα σηκώσει τη μπάρα ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

Τότε γιατί δεν κάνετε το ίδιο και για οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση του ιδιωτικού τομέα, όταν κάποιος χρωστά σε κάποιον άλλο να ισχύει αυτόφωρη διαδικασία, για να μπορεί να εισπράττει τα χρήματά του ο άλφα επιχειρηματίας από τον βήτα;

Σημαντικό είναι πως στη συμφωνία περιλαμβάνεται και η πρόσθετη πρόβλεψη πως το δημόσιο δεσμεύεται να ενισχύσει τα έργα την περίοδο της λειτουργίας τους μέσω των εσόδων που αυτό δικαιούται. Αυτό προβλέπει ο λεγόμενος μηχανισμός ανακύκλωσης εσόδων, ο οποίος στην ουσία σημαίνει πως το δημόσιο δεν θα εισπράξει τα έσοδα που δικαιούται, αν δεν καλυφθούν πρώτα οι δαπάνες λειτουργίας, τα έξοδα των δανειακών συμβάσεων και το προβλεπόμενο κέρδος των παραχωρησιούχων.

Σύμφωνα με την εισήγηση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η απώλεια εσόδων του κράτους μπορεί να φτάσει ακόμη και τα 9 δισεκατομμύρια ευρώ. Όλα για τους μεγαλοεργολάβους. Την ίδια στιγμή βλέπουμε ότι υπάρχουν και εταιρείες, όπως η «HOCHTIEF», που θα λάβει μέρος σε κάποιες από τις συμβάσεις, ενώ υπάρχει η πολύ γνωστή δικαστική διένεξη μαζί της για απώλειες ΦΠΑ της τάξεως των 450 εκατομμυρίων ευρώ περίπου. Φυσικά, σε αυτήν την σύμβαση έργου που είχε γίνει για το αεροδρόμιο επί κυβερνήσεων Σημίτη, είχαν μπει οι πολύ καλοί «θετικοί» -εντός εισαγωγικών πάντοτε η λέξη- όροι ότι οποιαδήποτε δικαστική διαφορά υπάρχει μεταξύ της εταιρείας και του ελληνικού δημοσίου θα επιλύεται, σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, στα δικαστήρια του Λουξεμβούργου.

Αυτή η ιστορία είχε ξεκινήσει από το 1993 και το 1996, όπου οι δικαστικές διενέξεις θα επιλύονται στο εξωτερικό, με ξένο δίκαιο, με άλλο δίκαιο και όχι στην Ελλάδα, με το ελληνικό δίκαιο.

Μπορούμε να μιλούμε ώρες ατελείωτες γι' αυτό το αίσχος το οποίο συμβαίνει στην πατρίδα μας. Ποιους δρόμους να πρωτοθυμηθούμε; Να θυμηθούμε τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου; Ναι, είναι μία πολύ ωραία γέφυρα, που και αυτή έχει ατέλειες. Η βασικότερη είναι ότι σε ένα τόσο μεγάλο έργο δεν προβλέφθηκε σιδηροδρομική γραμμή, να υπάρχει σύνδεση της Αθήνας με την Ήπειρο, να δούμε από πού θα πηγαίνουν τα τρένα. Μήπως να χρειαστεί πάλι ένα επιπλέον τεράστιο έργο, να γίνει κάποια άλλη γέφυρα για να υπάρχει και σιδηροδρομική σύνδεση; Στη συντριπτική πλειοψηφία αντιστοίχων κατασκευών στο εξωτερικό υπάρχει πάντοτε η πρόβλεψη από την αρχή για σιδηροδρομικό δίκτυο.

Να μιλήσουμε λίγο για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Στοιχίσε 252 δισεκατομμύρια δραχμές ή 740 εκατομμύρια ευρώ. Το 10% το

έβαλε η κοινοπραξία. Το 40% είναι η συμμετοχή του δημοσίου - το πληρώσαμε εμείς- και το υπόλοιπο 50% από δάνειο. Με λίγα λόγια, οι κύριοι, οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται αυτήν τη γέφυρα και εισπράττουν υπερβολικά ποσά, επί της ουσίας έχουν βάλει ψίχουλα και θα εισπράττουν για δεκαετίες τεράστια ποσά εις βάρος του ελληνικού δημοσίου.

Και κάτι τελευταίο, για να μην ξεχνιόμαστε: Το άρθρο 106 του Συντάγματος λέει ότι η ιδιωτική οικονομική πρωτοβουλία δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται σε βάρος της ελευθερίας και της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας ή προς βλάβη της εθνικής οικονομίας. Αυτά.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Ψύρρας.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Όχι. Έχει αλλάξει, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον κ. Ψύρρα βλέπω. Δεν βλέπω αλλαγή. Δεν μας έχει έρθει καμμία αλλαγή στο Προεδρείο.

ΘΩΜΑΣ ΨΥΡΡΑΣ: Έχει γίνει με ανακοίνωση Προέδρου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δεν έχει σημειωθεί εδώ.

Κυρία Αικατερινάρη, συγγνώμη, αλλά δεν υπήρχε σημείωση επάνω σε αυτά που εγώ έχω μπροστά μου και γι' αυτό εκφώνησα τον κ. Ψύρρα.

Ορίστε, παρακαλώ, κυρία Αικατερινάρη, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα κυρώνονται οι συμφωνίες τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης τεσσάρων μεγάλων οδικών έργων, του ΠΑΘΕ τμήμα Μαλιακός-Κλειδί, της κεντρικής Ελλάδος, της Ιονίας Οδού, της Ελευσίνας-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, όπως αυτές είχαν κυρωθεί με μία σειρά άρθρων των πρώτων νόμων το 2007.

Συνοπτικά, κατά την εισηγητική έκθεση, οι αρχικές συμβάσεις παραχώρησης δημοπρατήθηκαν το 2005 και κυρώθηκαν από τη Βουλή το 2007. Σε λιγότερο από ένα χρόνο, μετά την έναρξη κατασκευής καθενός από τα έργα, λόγω της χρηματοοικονομικής κρίσης, άρχισαν να γίνονται εμφανή τα προβλήματα και κυρίως, οι επιπτώσεις της κρίσης, τόσο από τη σημαντική μείωση των κυκλοφοριακών φόρων, άρα και των εσόδων των έργων, όσο και από τη δυστοκία των τραπεζών να ανταποκριθούν στις δανειακές συμβάσεις. Δανειακές συμβάσεις, όμως, που είναι η βασικότερη πηγή χρηματοδότησης των συμβάσεων παραχώρησης.

Αποτέλεσμα ήταν η διακοπή των έργων λόγω της έλλειψης των διαθεσίμων κεφαλαίων από τους παραχωρησιούχους και τις τράπεζες.

Μετά από αυτά, σύμφωνα πάντα με την αιτιολογική έκθεση, το δημόσιο άρχισε μία διαδικασία διαπραγμάτευσης για την τροποποίηση των αρχικών συμβάσεων και μόνο στο βαθμό που αυτό ήταν απαραίτητο, ώστε να αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία και να επιτευχθεί η επανεκκίνηση των έργων που ήταν κρίσιμα για την ανάπτυξη της χώρας και για το κοινωνικό σύνολο. Σε αυτήν τη διαπίστωση νομίζω ότι έχουμε συμφωνήσει όλοι.

Ας δούμε όμως με τη σειρά τα θέματα. Τις αρχικές συμβάσεις, πώς εξελίχθηκε η διαπραγμάτευση και κυρίως τις τροποποιήσεις των αρχικών συμβάσεων που καλούμαστε σήμερα να κυρώσουμε.

Το ελληνικό δημόσιο, ξεκινώντας ταυτόχρονα, από το 2005 μέχρι το 2007, έξι συμβάσεις παραχώρησης μεγάλων οδικών αξόνων, έπαιρνε ένα μεγάλο ρίσκο κατασκευαστικά και οικονομικά με τη δημιουργία μεγάλων συμπτύξεων, με πολλά μέλη και πολλές τράπεζες, σαράντα τρεις τον αριθμό. Αυτές οι συμπτύξεις έγιναν για την υλοποίηση εκατοντάδων χιλιομέτρων αυτοκινητοδρόμων, ενώ τμήματα αυτών ήταν μη βιώσιμα οικονομικά, είχαν σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως το τμήμα Πύργος-Τσακώνα με τη λίμνη Καϊάφα κ.ο.κ..

Είναι όμως γεγονός, ότι τα έργα αυτά ψηφίστηκαν από τη Βουλή, εντάχθηκαν, όμως, σε ένα χρηματοδοτικό μοντέλο και

σύστημα παραχώρησης πολύπλοκο και απαιτητικό, με σφιχτές προθεσμίες, αφού το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης των έργων συμβάσεων παραχώρησης στηρίζεται στα έσοδα από τη λειτουργία των τμημάτων του έργου. Άρα, όσο πιο γρήγορα τελειώνουν, τόσο γρηγορότερα αποδίδονται τα χρήματα στους παραχωρησιούχους, κυρίως από τα διόδια και τις δανειακές συμβάσεις.

Είναι, λοιπόν, μία σειρά μεγάλων συμβάσεων παραχώρησης με τα ίδια συμβατικά τεύχη, άρα τις ίδιες αδυναμίες και παραλείψεις, όπως συμβαίνει ακόμα και στις κλασικές συμβάσεις δημοσίων έργων και ήταν αναμενόμενο ότι θα δημιουργούσαν αρκετά προβλήματα στο δημόσιο.

Εμείς λέμε ότι έπρεπε γι' αυτό να επιδειχθεί και από την επόμενη ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ στενή παρακολούθηση και προσπάθεια επίλυσης των παρουσιαζόμενων προβλημάτων, αντί να αφήνονται αυτά να συσσωρευτούν.

Έτσι, λοιπόν, φτάσαμε στο 2010 με μία -θα έλεγα κατά τη δική μου άποψη- υποτονική διαχείριση των αξόνων των συμβάσεων αυτών από το 2008 μέχρι το 2010, στην κρίση και στα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε τώρα.

Το ελληνικό δημόσιο, λοιπόν, βρέθηκε σε πολύ δύσκολη θέση λόγω των παραπάνω αδυναμιών και ελλείψεων στη διαχείριση των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης κατά την περίοδο 2008-2010 και με δεδομένη την παρατεταμένη οικονομική κρίση η θέση αυτή έγινε ακόμη δυσκολότερη και του στέρησε κάθε εναλλακτική λύση. Γιατί όχι, αν δρούσε έγκαιρα, να εξετάσει και τη μετατροπή των έργων αυτών σε δημόσια έργα;

Από την άλλη πλευρά χάθηκε πολύτιμος χρόνος ώσπου να ξεκινήσει μία ουσιαστική διαπραγμάτευση για την αντιμετώπιση των πολλαπλών προβλημάτων, με αποτέλεσμα τα προβλήματα να συσσωρευτούν, όπως και οι απαιτήσεις των παραχωρησιούχων και των δανειστών τραπεζών και να διογκωθούν.

Με αυτές τις συνθήκες η διαπραγμάτευση πλέον ήταν πολύ δύσκολη, κυρίως ως προς το να επιμερισθούν οι ευθύνες και οι μεγάλες οικονομικές επιβαρύνσεις από την κρίση. Να επιμερισθούν με συμβατικό τρόπο και δίκαια στα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή το ελληνικό δημόσιο από τη μια πλευρά και τον παραχωρησιούχο και τις τράπεζες από την άλλη. Το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης, κατά τη γνώμη μας, είναι υπέρμετρα ετεροβαρές για το ελληνικό δημόσιο.

Βασική αρχή των διαπραγματεύσεων αποτέλεσε η ανάληψη της πλήρους ευθύνης από την πλευρά του ελληνικού δημοσίου της διακοπής των εργασιών, σε αντίθεση με την πολύ σωστή συμβατική πρόβλεψη των αρχικών συμβάσεων ότι «στην υποχρέωση του παραχωρησιούχου ανήκει και η ευθύνη να διασφαλίσει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή χρηματοδότηση διαθέσιμη για πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση του έργου», σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 των συμβάσεων.

Η διακοπή της χρηματοδότησης των τραπεζών προς τους παραχωρησιούχους, μετά τη σοβαρή μείωση των εσόδων από τα διόδια και τη διαφαινόμενη αδυναμία εξυπηρέτησης των δανείων, η οποία εν συνεχεία οδήγησε τους παραχωρησιούχους στην αναστολή των εργασιών, εδράζεται κατά τη γνώμη μας σε αιτία η οποία δεν αποτελεί αθέτηση των υποχρεώσεων του ελληνικού δημοσίου, δεδομένου ότι ουδέποτε το δημόσιο ανέλαβε συμβατικά τον κυκλοφοριακό κίνδυνο, τον οποίο φέρουν πλήρως οι παραχωρησιούχοι και ουδέποτε εξέτασε τα κυκλοφοριακά μοντέλα.

Το αποτέλεσμα, λοιπόν, της ανάληψης αυτής της ευθύνης ολοκληρωτικά από το δημόσιο, με την εκτίμηση ότι η οικονομική κρίση αποτέλεσε παρατεταμένο γεγονός ανωτέρας βίας και αθέτηση των υποχρεώσεων του ελληνικού δημοσίου, οδήγησε στην ηττοπάθεια με την οποία αντιμετώπισε δια των εκπροσώπων του το δημόσιο τη σχετική διαπραγμάτευση και, εντέλει, σ' αυτά τα ετεροβαρή -κατά τη γνώμη μας- αποτελέσματα.

Οι αιτίες μας για τη διαπραγμάτευση συνοψίζονται στην ανάληψη της αποκλειστικής ευθύνης από το Υπουργείο Υποδομών - δηλαδή από το ελληνικό δημόσιο- και στην παράλειψη χρήσης συμβατικής πρόβλεψης επ' ωφελεία του ελληνικού δημοσίου, δηλαδή ο παραχωρησιούχος να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή συνεχής χρηματοδότηση, ακυρώνοντας στην πράξη τον επιχειρηματικό κίνδυνο του παραχωρησιούχου.

Επίσης, οι αιτιάσεις μας αφορούν τη σύναψη συμφωνιών με υψηλό ποσό αποζημιώσεων για τις απαιτήσεις παρελθόντος των κοινοπραξιών κατασκευής των έργων και το πολύ υψηλό κόστος συμπληρωματικής χρηματοδότησης στην αρχική σημαντική χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου -την οποία έδινε κανονικά, παρά την κρίση- για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού και την επανεκκίνηση των έργων, όπως και την κάλυψη του ρίσκου και των εξόδων συντήρησης και λειτουργίας των οδικών αξόνων, ακόμα και της απόδοσης του αρχικού κεφαλαίου του παραχωρησιούχου, από το σημαντικό μέρος των εσόδων των διοδίων από το δημόσιο.

Απ' αυτό το τελευταίο προέκυψε, μεταξύ των άλλων, και η ανάγκη εξάντλησης του ανωτάτου ορίου των τιμών των διοδίων και των συμπληρωματικών μετωπικών και πλευρικών θέσεων των διοδίων.

Ας δούμε, λοιπόν, αναλυτικά τα κύρια σημεία των συμφωνιών τροποποίησης που καλούμαστε να υιοθετήσουμε.

Οι βασικές τροποποιήσεις επί των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης, οι οποίες συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων που προηγήθηκαν, κινούνται στους παρακάτω άξονες:

Πρώτον, στην αντιμετώπιση του χρηματοδοτικού κενού κατά την περίοδο μελετών-κατασκευών μέσω πρόσθετης χρηματοδοτικής συμβολής. Συνοπτικά, κατά την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, το δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει στους παραχωρησιούχους κατά την περίοδο μελετών-κατασκευών των έργων και με βάση το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα πρόσθετη χρηματοδοτική συμβολή ως ακολούθως: 401 εκατομμύρια ευρώ στον αυτοκινητόδρομο Αιγαίου, 214 εκατομμύρια ευρώ στον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδας, 179 εκατομμύρια ευρώ στη «ΝΕΑ ΟΔΟ Α.Ε.» και επιπλέον 100 εκατομμύρια ευρώ σε περίπτωση κατασκευής σήραγγας στην περιοχή Κλόκοβα, 250 εκατομμύρια ευρώ στην Ολυμπία Οδό.

Ειδικά για τα τμήματα ΠΑΘΕ-Μαλιακός-Κλειδί και Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Τσακώνα και για τον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδας, στο ανωτέρω ποσό της πρόσθετης χρηματοδοτικής συμβολής του δημοσίου συμπεριλαμβάνονται και ποσά που αντιστοιχούν στη δαπάνη πρόωρης καταγγελίας των συμβάσεων και αντιστάθμισης κινδύνων επιτοκίων, το ακριβές ύψος των οποίων, κατά την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, δεν μπορεί να καθοριστεί.

Όπως επισημάναμε και στην αρχή, η παραπάνω πρόσθετη χρηματοδοτική συμβολή είναι πολύ υψηλή για το ελληνικό δημόσιο και είναι αποτέλεσμα της ανάληψης ολοκληρωτικά από το δημόσιο της ευθύνης του παραχωρησιούχου να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή χρηματοδότηση διαθέσιμη για την πλήρη εκτέλεση του έργου, μετά από την εκτίμησή ότι η οικονομική κρίση, όπως ανέφερα, αποτελεί παρατεταμένο γεγονός ανωτέρας βίας και έτσι αποτελεί αθέτηση των υποχρεώσεων του ελληνικού δημοσίου.

Η πρόσθετη αυτή χρηματοδοτική συμβολή καλύπτεται από πρόσθετους, έναντι των αρχικών, πόρους από το ΕΣΠΑ, μεταφορά από άλλα έργα, πόρους που θα εξυπηρετούσαν, σύμφωνα με τον εθνικό και περιφερειακό σχεδιασμό, άλλα μεγάλα ή μεσαία έργα, απαραίτητα και αυτά για το κοινωνικό σύνολο και με ουσιαστική συμβολή στην ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας.

Εδώ ακούστηκε -και από τον Υπουργό- ότι εμείς μιλάμε γενικά και αόριστα για μικρά έργα, για άσχετα έργα κ.λπ.. Όχι. Μιλάμε για ένα συγκεκριμένο εθνικό περιφερειακό προγραμματισμό που έδωσε αρκετή δαπάνη για τις συμβάσεις παραχώρησης, αλλά που τώρα καλείται να απεντάξει άλλα έργα που και αυτά είναι κρίσιμα.

Άρα, η συζήτηση θα πρέπει να γίνει και σήμερα. Δεν είναι κα νένας λαϊκισμός από εμάς. Είναι ουσιαστική συζήτηση.

Χρησιμοποιούνται, λοιπόν, επιπρόσθετοι πόροι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και με δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Μηχανισμός ανακύκλωσης των πληρωμών προς το δημόσιο κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας των έργων: Μέσω του μηχανισμού ανακύκλωσης το δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέτει μέρος των αναλογούντων σε αυτό εσόδων από την εκμετάλλευση των έργων, εφόσον τα συνολικά έσοδα

των έργων δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας των έργων, την εξυπηρέτηση των δανειακών συμβάσεων και την επίτευξη εύλογης απόδοσης της δεσμευτικής επένδυσης του παραχωρησιούχου.

Όπως ήδη αναφέραμε, η κάλυψη του ρίσκου και των εξόδων συντήρησης και λειτουργίας των οδικών αξόνων, όπως και της απόδοσης του αρχικού κεφαλαίου του παραχωρησιούχου, μετά από τη βασική αποδοχή ότι η οικονομική κρίση αποτελεί παρατεταμένο γεγονός ανωτέρας βίας, χρεώνονται στο ελληνικό δημόσιο. Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων του δημοσίου από τα διόδια κατά τη λειτουργία των οδικών αξόνων αποδίδεται στον παραχωρησιούχο.

Εξαιτίας αυτών των ευθυνών που ανέλαβε εξ ολοκλήρου το δημόσιο, θα προκύψουν μεγάλες αυξήσεις των διοδίων στα κεντρικά τμήματα των αξόνων και κυρίως στον κεντρικό ΠΑΘΕ. Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι δεν συνιστά αύξηση των τιμών, των υψηλών τιμών, που υπήρχαν στις αρχικές συμβάσεις.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Θέλω λίγο χρόνο παραπάνω, κύριε Πρόεδρε.

Συνιστά, όμως, εξάντληση του ανωτάτου ορίου των τιμών των διοδίων και των δυνατοτήτων συμπληρωματικών μετωπικών και πλευρικών θέσεων, ανώτατων ορίων που ορθώς δεν είχαν εξαντληθεί μέχρι σήμερα λόγω κυρίως της εξάντλησης κάθε δυνατότητας των πολιτών, των χρηστών των αυτοκινητοδρόμων, να αναγκασθούν σε μία ακόμη υπερβολική επιβάρυνση, όταν, μάλιστα, δεν έχει ληφθεί καμία μέριμνα μέχρι σήμερα τόσο για τα έργα του εναλλακτικού δικτύου -απαραίτητα για πολλές περιοχές και ιδιαίτερα για την βορειοανατολική Αττική- όσο και για την αναλογική χρέωση των διοδίων με την καθιέρωση ηλεκτρονικών συστημάτων, όπως και για τη διαλειτουργικότητα των αυτοκινητοδρόμων.

Για να μετριάσετε το μεγάλο θέμα του κόστους των διοδίων, αναδείχθηκε η σπουδαιότητα του μέτρου της αναλογικής χρέωσης και της πρόσθετης δυνατότητας μείωσης των τιμών για τους συχνούς χρήστες, σπουδαιότητα που μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Θέλω δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

Όμως, έτσι, όπως περιγράφεται στο αντίστοιχο άρθρο των τροποποιημένων συμβάσεων, η διαδικασία υλοποίησης του εννοικού αυτού μέτρου, όπως, δηλαδή, η μελέτη μετά από δεκαοκτώ μήνες, η έγκριση της μελέτης με πολλαπλές προϋποθέσεις -κυρίως οικονομικές αφού το σύστημα αποδεδειγμένα διευκολύνει οικονομικά τον χρήστη και μειώνει κατά 30% περίπου τα έσοδα- μετατίθεται τουλάχιστον κατά τρία χρόνια και με πολλές προϋποθέσεις και αβεβαιότητες.

Γι' αυτό, όπως είπατε και στην επιτροπή κύριε Υπουργέ, ακούγοντας και εμάς και τους φορείς, αναγνωρίσατε το πρόβλημα. Πρέπει να προχωρήσετε άμεσα και στην εγκατάσταση αυτών των συστημάτων και ειδικότερα στην έναρξη της μελέτης από την υπογραφή των συμβάσεων και σύνταξη των προθεσμιών έγκρισης και εγκατάστασης.

Όμως, άμεσα ανάγκη είναι να μην εφαρμόσετε σήμερα τις ανώτατες τιμές των διοδίων και να δείτε σοβαρά το θέμα των εκπτώσεων επί αυτών των ανώτατων τιμών, αφού η περίοδος της κρίσης συνεχίζεται και βαίνει επιδεινούμενη για τους πολίτες.

Επίσης, πρέπει να εξαντληθούν άμεσα όλες οι δυνατότητες και τα μέτρα για την ολοκλήρωση των έργων του εναλλακτικού δικτύου και να αποτραπούν τα πλευρικά διόδια.

Τέλος, με τον εν λόγω μηχανισμό ανακύκλωσης των πληρωμών προς το δημόσιο κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας των έργων και σύμφωνα με τις συνθήκες στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους των οικονομικών επιβαρύνσεων, θα έχουμε τα εξής: Περίπου 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ για τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ-Μαλιακός-Κλειδί, 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ για τον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδας, 2,1 δισεκατομμύρια ευρώ για την Ιονία Οδό, 3,1 δισεκατομμύρια ευρώ για τον αυτοκινητόδρομο την Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Τσακώνα. Δηλαδή, πραγματικές πληρωμές προς το δημόσιο απομένουν

μόνο 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ έναντι 9.000.000.000 ευρώ που προβλέπονταν αρχικά. Έχουμε, δηλαδή, απώλεια 7,6 δισεκατομμύρια ευρώ για το δημόσιο.

Ειδικά, δε, ως προς τις συμβάσεις παραχώρησης του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα και της κεντρικής Ελλάδας, υπάρχει αναβολή της κατασκευής μέρους του αρχικού τεχνικού αντικειμένου. Έτσι, και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους λέει ότι η κατασκευή αυτών των έργων –και είναι εύλογο– θα επιφέρει πρόσθετη δαπάνη σε σχέση με την αρχική δαπάνη που είχε προϋπολογιστεί.

Όσον αφορά το παραπάνω, έγινε μεγάλη συζήτηση. Το σίγουρο είναι ότι και βέβαια πρέπει να καλυφθούν αυτά τα τμήματα και πρέπει να εξασφαλιστεί η δαπάνη. Κάνατε μία προσπάθεια να υπάρξει άμεση λύση για το θέμα του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα και πρέπει να γίνουν και άλλες προσπάθειες και για τα τμήματα του Ε65.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει επανειλημμένα το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Όμως, αυτά συνιστούν πρόσθετη δαπάνη και θα προέλθουν αφού απενταχθούν άλλα έργα που και εκείνα είναι χρήσιμα. Επομένως, προστίθενται στις δαπάνες του δημοσίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρία συνάδελφε, σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι επειδή πραγματικά μετά τα παραπάνω –και δεν το παραβλέπουμε– βλέπουμε ότι η επανεκκίνηση των έργων θα συμβάλλει στην ανάπτυξη και στην εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου, αλλά επειδή αυτή η επανεκκίνηση γίνεται με δυσανάλογα μεγάλη επιβάρυνση του ελληνικού δημοσίου –πλέον των 10 δισεκατομμυρίων ευρώ– επειδή δεν λαμβάνεται μέριμνα στις τροποποιήσεις για να διορθωθούν παραλείψεις ή να επικαιροποιηθούν όροι των αρχικών συμβάσεων προς όφελος του ελληνικού δημοσίου και...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τελειώνετε, κυρία συνάδελφε.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

...και δεδομένου ότι δεν επανεξετάζεται στη σημερινή βάση το πρόβλημα του υψηλού κόστους των έργων των συμβάσεων και το υψηλό κόστος της ανά χιλιόμετρο συντήρησης της οδού –θα τα εξηγήσουμε στα άρθρα– γι' αυτό εμείς θα καταψηφίσουμε επί της αρχής αυτό το σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι από την ημέρα που ορκιστήκαμε, γνωρίζουμε όλοι ότι ο Κανονισμός έχει ορισμένο χρόνο για τον κάθε ομιλητή. Είναι, λοιπόν, πολύ δυσάρεστο στον Προεδρεύοντα να απευθύνεται κάθε τόσο στον ομιλούντα και να του επισφαινεί ότι τελειώνει ο χρόνος του και να ακούει μονίμως τη φράση «τελειώνω, κύριε Πρόεδρε» και να μην τελειώνει ποτέ. Επίσης, οι συνάδελφοι διαμαρτύρονται δικαιολογημένα.

Θα ήθελα, λοιπόν, να παρακαλέσω πάρα πολύ να τηρείται ο χρόνος. Όποιος έρχεται προετοιμασμένος να μιλήσει, θα πρέπει να ξέρει ότι θα μιλήσει για επτά, οκτώ ή δεκαπέντε λεπτά, όσα προβλέπει ο Κανονισμός.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Μωραϊτης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βιάζεται και προχωράει η συγκυβέρνηση με γρήγορους ρυθμούς στην επανέναρχη των έργων στους οδικούς άξονες Ολυμπία Οδός, Ιονία Οδός, αυτοκινητόδρομος Αιγαίου και Ε65. Πανηγυρίζει, γιατί έχουμε, λέει, επανεκκίνηση της οικονομίας και γιατί θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας, ενώ παράλληλα τα αστικά μέσα ενημέρωσης τονίζουν την ευεργετική συμβολή των έργων για την επάνοδο της καπιταλιστικής οικονομίας σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Το πανηγύρι για τη συνέχιση των έργων κατασκευής των οδικών αξόνων αποτελεί τμήμα του αστικού σχεδιασμού εξαπάτησης, με στόχο την καλλιέργεια κλίματος αναμονής και εφησυχασμού προοδωτικών και ενεργού στήριξης στην εθνική προσπάθεια προ-

σέλλυσης επενδύσεων, όπως λέτε.

Απευθύνεται σε ευρύτερα τμήματα της εργατικής τάξης, των αυτοαπασχολούμενων που βιώνουν την εξαθλίωση είτε ως άνεργοι, είτε ως εργαζόμενοι.

Η κυρίαρχη, λοιπόν, προπαγάνδα εμφανίζει τις επενδύσεις ως φάρμακο για την ανεργία, που επισήμως είναι κοντά στο 30%, ως μόνη διέξοδο για τη λαϊκή ευημερία, την κατοχύρωση του καπιταλιστικού δρόμου ανάπτυξης ως μονόδρομου.

Στην ίδια κατεύθυνση υπηρετεί και η εντός των τειχών Αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ και των λοιπών αντιμνημονιακών δυνάμεων που προβάλλουν το στόχο προσέλκυσης επενδύσεων, αλλά χωρίς «πειρατές-επενδυτές», όπως λέει ο ΣΥΡΙΖΑ, με τον καλό καπιταλισμό, με το ανθρώπινο πρόσωπο που θα φτιάξει και θα υπηρετήσει. Σαν κι αυτό που μας είπε σήμερα η εισηγήτρια του, ότι έπρεπε η Κυβέρνηση να δώσει άτοκα δάνεια στους κατασκευαστικούς ομίλους, όπως έκανε και η κυβέρνηση της Ισπανίας, δηλαδή πως θα υπάρχει καλύτερη διαπραγμάτευση των όρων σφαγής των λαϊκών δικαιωμάτων.

Η αλήθεια όμως, είναι ριζικά διαφορετική. Το παράδειγμα των οδικών αξόνων βοηθάει να κατανοήσουμε τι συμβαίνει στην πραγματικότητα, δηλαδή ότι υπάρχουν νικητές και θύματα της καπιταλιστικής ανάπτυξης.

Αυτό φαίνεται καθαρά στο ότι εν μέσω της πιο βαθιάς κρίσης της ελληνικής, καπιταλιστικής οικονομίας, συνεχίζεται απρόσκοπτα η διοχέτευση πακτωλού κρατικών κεφαλαίων προς τους εργάσιμους και ξένους κατασκευαστικούς ομίλους, καθώς πράγματι «λεφτά υπάρχουν» για τους μονοπωλιακούς ομίλους, επομένως και για τις κατασκευαστικές κοινοπραξίες των οδικών αξόνων.

Η πολύμηνη διαπραγμάτευση των συμβάσεων παραχώρησης με τους ομίλους κατέληξε σε συμφωνία με νέους όρους για τη διασφάλιση ακόμα υψηλότερης κερδοφορίας των κατασκευαστριών εταιρειών από τις συμβατικές υποχρεώσεις τους, μεταξύ των οποίων η κύρια είναι αυτή της διασφάλισης της χρηματοδότησης των έργων.

Ταυτόχρονα, το κράτος αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τις όποιες καθυστερήσεις, αλλά και το κόστος επιπρόσθετης αποζημίωσης των ομίλων «για την παράλειψη», όπως λένε, του δημοσίου για την κατασκευή των έργων.

Την ίδια στιγμή η Κυβέρνηση προχωρά σε νέο, εξωτερικό, κρατικό δανεισμό, αφού εγγυάται πλήρως τα δάνεια μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, εγγύηση που διασφαλίζεται με την προσθήκη-τροπολογία που καταθέσατε, στην οποία θα αναφερθούμε πιο αναλυτικά αύριο.

Το κράτος των μονοπωλίων αποδεικνύεται ιδιαίτερα αποτελεσματικό στο ρόλο για την εγγύηση των κερδών και της θωράκισης της εξουσίας των μονοπωλίων. Οι προτεραιότητες των τεχνικών έργων και οι όροι χρηματοδότησης ευθυγραμμίζονται με τις ανάγκες κερδοφορίας των κατασκευαστικών εταιρειών και γενικότερα του χρηματιστικού κεφαλαίου, όπως οι τραπεζικοί όμιλοι που αναλαμβάνουν από κοινού τη χρηματοδότηση των έργων.

Παράλληλα, διαμορφώνονται ακόμα πιο ευνοϊκοί όροι αύξησης του βαθμού εκμετάλλευσης στο έδαφος της τεράστιας ανεργίας για τους εργαζόμενους του κατασκευαστικού κλάδου και της κατάργησης εργατικών δικαιωμάτων μέσω της νομοθεσίας. Οι μονοπωλιακοί κατασκευαστικοί όμιλοι έχουν προχωρήσει σε μεγάλες μειώσεις μισθών. Έχουμε περιπτώσεις στις οποίες οι μειώσεις φτάνουν και το 40% στους οδικούς άξονες, όπως συμβαίνει αυτήν τη στιγμή στο δρόμο Αμβρακία-Άκτιο.

Το τελευταίο διάστημα για το σύνολο των εργαζομένων υπάρχουν αυτές οι μειώσεις στους εξής κλάδους: Των οικοδόμων, των χειριστών, των οδηγών, των μισθωτών, των τεχνικών και υπαλλήλων όλων των ειδικοτήτων. Μετά τη λήξη της μετενέργειας των συλλογικών συμβάσεων στον κλάδο αρνούνται οι κατασκευαστριες εταιρείες στο σύνολό τους να προσέλθουν σε νέα διαπραγμάτευση για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας, τόσο με την Ομοσπονδία των Οικοδόμων Ελλάδας όσο και με τα άλλα σωματεία, άλλων ειδικοτήτων, στον κλάδο των κατασκευών.

Εκτός από τον πακτωλό κρατικού χρήματος που καλείται να πληρώσει ο λαός μέσω της φορολογίας και της περικοπής κοινωνικών δαπανών, το υψηλό κόστος χρήσης των υποδομών μέσω

των διοδίων, οι εργαζόμενοι του κατασκευαστικού κλάδου πληρώνουν ακόμα πιο ακριβά την ανταγωνιστικότητα και την καπιταλιστική ανάπτυξη για την οποία πανηγυρίζει η Κυβέρνηση και την οποία ευαγγελίζονται και οι υπόλοιπες αντιμνημονιακές δυνάμεις.

Εμείς λέμε ότι πρόκειται για απαράδεκτη νομοθετική ρύθμιση που μεταβάλλει τους όρους κατασκευής και λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων.

Η νέα σύμβαση, που είναι τροποποίηση των υφιστάμενων συμβάσεων, έχει σαν μοναδικούς κερδισμένους τους μονοπωλιακούς κατασκευαστικούς ομίλους και τις τράπεζες που χρηματοδοτούν τα εν λόγω έργα. Πρόκειται για ρύθμιση υλοποίησης των προηγούμενων συμβάσεων κατασκευής των οδικών αξόνων που έγιναν το 2007 και τότε είχε καταψηφίσει το ΚΚΕ.

Η σημερινή ρύθμιση προβλέπει άμεση, πρόσθετη χρηματοδότηση των ομίλων μέχρι το 2015 με το ποσό του ενός δισεκατομμυρίου εκατόν πενήντα εκατομμυρίων ευρώ περίπου.

Επιπρόσθετα, παραίτηση πρακτικά του δημοσίου από τα έσοδα από τους δρόμους με πάνω από επτά δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο παραχώρησης των έργων, η οποία επιπλέον αυξάνεται με τη συγκεκριμένη σύμβαση κατά τρία χρόνια.

Ταυτόχρονα, η αύξηση του χρόνου παραχώρησης σηματοδοτεί αύξηση των συνολικών βαρών που θα πληρώσουν τα λαϊκά στρώματα μέσα από τα διόδια. Πρακτικά η σύμβαση ισοδυναμεί με πρόσθετη χρηματοδότηση των ομίλων από το κράτος, που θα φθάσει τα επτά με οκτώ δισεκατομμύρια ευρώ.

Επιπρόσθετα, προβλέπονται μία σειρά πλέον ρυθμίσεις υπέρ των κατασκευαστικών ομίλων, όπως για παράδειγμα η ρήτρα απαλλαγής των αναδόχων σε περίπτωση νέων προβλημάτων που δεν έχουν προβλεφθεί.

Η νομοθετική ρύθμιση αποδέχεται, όπως αναφέρεται στο σημείο ε' της εισηγητικής έκθεσης, ότι η πτώση στην κίνηση αυτοκινήτων συνιστά παρατεταμένο γεγονός ανωτέρας βίας και άρα λόγο για την τροποποίηση των συμβάσεων που γίνεται προς όφελος των ομίλων. Ουσιαστικά προβλέπεται μία ρύθμιση θωράκισης των μονοπωλιακών ομίλων από τις επιπτώσεις της καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης. Γενικότερα μία κρατική ρύθμιση που εξασφαλίζει το ποσοστό κέρδους των εμπλεκόμενων ομίλων.

Στην πραγματικότητα οι κατασκευαστικές κοινοπραξίες και οι μονοπωλιακοί όμιλοι υπαναχώρησαν από τις υφιστάμενες συμβάσεις και το ελληνικό δημόσιο έχει την ευθύνη που δεν εξασφάλισε ούτε καν την εφαρμογή τους, αλλά αντίθετα προχωρά σε νέο μπονανά χρηματοδότησης.

Αυτός ο νέος πακτωλός χρηματοδότησης προς τους ομίλους αποτελεί πρόκληση προς τον ελληνικό λαό. Γίνεται την ίδια ώρα που τα λαϊκά στρώματα καλούνται σε συνεχείς απανωτές θυσίες σε μισθούς, συντάξεις, ασφαλιστικά δικαιώματα, σε αυξημένα νοσήλια στα νοσοκομεία, την ώρα που απειλείται η λαϊκή κατοικία.

Αποτελεί συνέχεια των κάθε είδους χρηματοδοτήσεων προς τους ομίλους, όπως έγινε στο παρελθόν, με αναπτυξιακού νόμους, με φοροαπαλλαγές στο μεγάλο κεφάλαιο ήδη από τη φάση της ανάπτυξης. Έτσι, αποδεικνύεται σήμερα ποιος είναι ο πραγματικός στόχος για τις θυσίες, που είναι η διασφάλιση των κερδών για τα μονοπώλια. Φωτίζεται πραγματικά ο λόγος για τον οποίο επιδιώκεται το πλεόνασμα του προϋπολογισμού, που ψηφίστηκε πριν από δύο μέρες, για να βρεθούν νέοι πόροι χρηματοδότησης των ομίλων.

Οι κυβερνητικές αιτιάσεις για ανάγκη αποζημίωσης από το κράτος σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης με υπαιτιότητα του αναδόχου αναδεικνύουν τον αντιλαϊκό χαρακτήρα που είχαν οι αρχικές συμβάσεις που είχαν υπογραφεί το 2007 και οι περιεχόμενες σε αυτές ρήτρες.

Τώρα τι λένε τα άλλα κόμματα της ευρωϋποταγής, του αντιμνημονιακού τόξου; Ακούσαμε εδώ σήμερα τοποθετήσεις, λεκτικούς διαξιφισμούς, κουρνιαχτό στην κυριολεξία. Στην ουσία, όμως, δεν αμφισβητήθηκε από κανέναν στο παραμικρό ο πυρήνας αυτής της αντιλαϊκής πολιτικής, που οδηγεί στην κερδοφορία των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων, μεταφέροντας στις πλάτες των λαϊκών οικογενειών τα βάρη της καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης.

Τι μας λέει ή τι προτείνει ο ΣΥΡΙΖΑ; Να γίνεται καλύτερη δια-

πραγμάτευση, να γίνεται δημοπράτηση των έργων ως δημόσια έργα και όχι ως έργα παραχώρησης. Ωστόσο, η συγκεκριμένη πρόταση συγκαλύπτει πως στην περίπτωση αυτή οι κατασκευαστικοί όμιλοι θα στοχεύουν στην κερδοφορία στη φάση κατασκευής των έργων, αφού η κατασκευή τους θα γίνει και πάλι από τους ομίλους αυτούς, με γνώμονα πάλι την κερδοφορία τους.

Η συζήτηση για το αν οι απώλειες των λαϊκών στρωμάτων θα γίνουν στη φάση κατασκευής των έργων, όπως προτείνει ο ΣΥΡΙΖΑ, ή συνδυασμένα στη φάση της κατασκευής και της διαχείρισής τους, όπως είναι το κυβερνητικό σχέδιο, αποκρύπτει στην ουσία ότι σε κάθε περίπτωση πληρώνουν τα λαϊκά στρώματα και κερδίζουν οι όμιλοι. Πρόκειται για διαπραγμάτευση των όρων σφαγής των λαϊκών δικαιωμάτων.

Γι' αυτό, όπως αναφέραμε, υπάρχουν χαμένοι και κερδισμένοι. Μεγάλοι κερδισμένοι, είτε σε συνθήκες ανάπτυξης είτε σε συνθήκες κρίσης, είναι οι μεγάλοι κατασκευαστικοί όμιλοι, που θα δουν τα κέρδη τους να πολλαπλασιάζονται γοργά.

Οι εργαζόμενοι μπροστά στους πανηγυρισμούς της συγκυβέρνησης και στα συνθήματα ανάπτυξης και επενδύσεων, πρέπει να ορθώσουν τα δικά τους αιτήματα για το δικό τους συμφέρον.

Η ανάπτυξη και οι επενδύσεις δεν αφορούν τα λαϊκά στρώματα. Αφορούν τους επιχειρηματικούς κατασκευαστικούς ομίλους. Για τη μεγάλη πλειοψηφία του λαού, η ανάπτυξη πάει χέρι-χέρι με τη φορολογία, με την ανεργία, με την κακοπληρωμένη εργασία, σαν και αυτή που πανηγυρίζει η Κυβέρνηση με πεντάμηνες συμβάσεις δώρα στους κατασκευαστικούς ομίλους, δηλαδή εργασία με ημερομηνία λήξης, χωρίς συλλογικές συμβάσεις, με ισοπεδωμένα εργατικά δικαιώματα, όπως ανέφερε και ο Πρόεδρος της Συνομοσπονδίας Οικοδόμων στην ακρόαση φορέων ότι σε όλα τα εργοτάξια επικρατεί Μεσαίωνας.

Το ΚΚΕ, καλεί τους εργαζόμενους να πλατιά λαϊκά στρώματα να παλέψουν για δημόσιες σύγχρονες δωρεάν συγκοινωνίες, για δημόσιους ασφαλείς δρόμους που θα είναι λαϊκή περιουσία, που θα υπηρετούν τις σύγχρονες λαϊκές ανάγκες. Αυτό όμως προϋποθέτει απαλλαγή του συστήματος κατασκευής των δημόσιων έργων από τους σιδηρένιους νόμους του καπιταλιστικού κέρδους. Κάθε λύση εντός των τειχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της εξουσίας των μονοπωλίων, σημαίνει κερδοφορία των ομίλων και πρόσθετα βάρη για τα φτωχά λαϊκά στρώματα.

Είναι, πράγματι, μονόδρομος ο ενιαίος κρατικός φορέας κατασκευών που θα συγκεντρώνει όλα τα απαραίτητα μέσα, τους πόρους και θα ασχολείται με όλα τα έργα από τη φάση μελέτης, μέχρι την κατασκευή και τη λειτουργία τους. Για τη συνδυασμένη ικανοποίηση των σύγχρονων λαϊκών αναγκών, είναι απαραίτητη η κατασκευή των απαραίτητων έργων με κατάλληλες προτεραιότητες στις μεταφορές, όπου θα δίνεται η προτεραιότητα στις μαζικές μεταφορές, σε σχέση με τις ατομικές, στις χερσαίες, στις σταθερές τροχιές, στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας, στις ακτοπλοϊκές για τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές. Αυτό όμως προϋποθέτει κοινωνικοποίηση των μονοπωλίων, επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο, αποδέσμευση από τη λυκοσυμμαχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καταψηφίζει το προτεινόμενο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Βουλευτής κ. Σταυρογιάννης από την Κοινοβουλευτική Ομάδα των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΤΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αναθεώρηση των τεσσάρων συμβάσεων παραχώρησης για τους μεγάλους οδικούς άξονες και μάλιστα με εσπευσμένες διαδικασίες, αναδεικνύει πέραν των άλλων και τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η δημόσια συζήτηση και λαμβάνονται αποφάσεις σε αυτήν τη χώρα και αναδεικνύει τα διαρθρωτικά προβλήματα του πολιτικού μας συστήματος.

Η Κυβέρνηση, προσπαθεί να διαχειριστεί θέματα και ζητήματα μόνο στον τομέα της επικοινωνίας, καθώς και να παρουσιάσει ένα περιεχόμενο πολιτικής, που δεν έχει να κάνει με το δημόσιο συμφέρον ως τέτοιο. Και βέβαια, τα μέσα ενημέρωσης, επενδύοντας στην παραπολιτική ή στο παρασκήνιο και όχι στην ουσία

των ζητημάτων, αποφεύγουν να ενημερώσουν την κοινή γνώμη για το τι ακριβώς συμβαίνει στην πατρίδα μας.

Οι κυβερνήσεις όλες, αλλά πρωτίστως των μνημονίων, προστάτευσαν και συνεχίζουν να προστατεύουν τα κεκτημένα του συστήματος εξουσίας και φυσικά συνέχισαν να εξυπηρετούν τα μεγάλα συμφέροντα σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα των όσων σας ανέφερα, είναι η συμφωνία για την αναθεώρηση των συμβάσεων παραχώρησης για τους μεγάλους οδικούς άξονες, αφού η αναθεώρηση βλάπτει σοβαρά τα συμφέροντα του δημόσιου τομέα και των χρηστών-πολιτών και βεβαίως φροντίζει για τα συμφέροντα των παραχωρησιούχων, που όλως τυχαίως κάποιοι από αυτούς είναι και μέτοχοι σε Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

Το σκεπτικό της παραχώρησης των εθνικών οδών σε μεγάλους κατασκευαστικούς ομίλους στηρίζεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη χρηματοδότηση με δικά τους κεφάλαια και με δικό τους δανεισμό για την κατασκευή τους και τη συντήρησή τους στη συνέχεια, με αντάλλαγμα την εκμετάλλευσή τους για κάποια χρόνια. Η αναθεώρηση που συζητούμε τώρα, είναι ό,τι χειρότερο σε μια αμφιλεγόμενη συμφωνία που είχε επέλθει το 2007.

Με την προηγούμενη συμφωνία, το ποσοστό αυτοχρηματοδότησης από τους παραχωρησιούχους των μεγάλων οδικών αξόνων, ήταν περίπου της τάξεως του 50%. Με τη νέα συμφωνία, το ποσοστό αυτοχρηματοδότησης πέφτει ίσως και κάτω από το 20%. Ουσιαστικά δηλαδή, έχουμε δρόμους που κατασκευάζονται με το κόστος τους να πηγαίνει στο 80% και να το αναλαμβάνει το δημόσιο, οι χρήστες πολίτες και βεβαίως οι Ευρωπαίοι, γιατί έχουμε και συγχρηματοδότηση από κονδύλια του ΕΣΠΑ. Η εκμετάλλευσή τους όμως, μένει για τριάντα χρόνια και παραπάνω στους παραχωρησιούχους, για να διευκολυνθούν οι τρεις μεγάλοι κατασκευαστικοί όμιλοι -γιατί περί αυτών πρόκειται- στις επιδιώξεις τους. Το δημόσιο μάλιστα, παραιτείται με τη συμφωνία από το ποσοστό των διωδίων που του αναλογούσε και εισέπραττε, στο οποίο θα επανέλθω παρακάτω.

Αυτό σημαίνει ένα πρόσθετο δώρο στις κατασκευαστικές εταιρείες και στους παραχωρησιούχους, που ίσως να ξεπερνάει στο βάθος του χρόνου η παραχώρηση και τα 8 δισεκατομμύρια. Επαναλαμβάνω εδώ ότι οι δύο από τους τρεις μεγάλους κατασκευαστικούς ομίλους διασυνδέονται με ισχυρά μέσα ενημέρωσης. Αν συνυπολογίσουμε τα δάνεια αρκετών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ που παίρνουν οι κατασκευαστικοί όμιλοι από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, διάφορες πρόσφατες αποζημιώσεις που τους έχουν δοθεί με αξιοπερίεργες δικαιολογίες και την απαλλαγή τους από την υποχρέωση να κατασκευάσουν δύο εξαιρετικά δύσκολα τμήματα του εθνικού μας οδικού δικτύου, περίπου διακόσια ογδόντα χιλιόμετρα, τότε έχουμε ένα πολύ μεγάλο δώρο -θα έλεγα «γιορτινό», «χριστουγεννιάτικο» δώρο- στους τρεις μεγάλους κατασκευαστικούς ομίλους, εκ των οποίων, οι δύο πληρούν απολύτως τα κριτήρια αυτών που ονομάζουμε τα τελευταία χρόνια, ως μεγάλη διαπλοκή στον τόπο μας.

Το συνολικό δώρο, μετά την ανάληψη των ευθυνών από το δημόσιο και από τους χρήστες πολίτες, ίσως να ξεπερνάει τα 10 δισεκατομμύρια σε βάθος χρόνου. Η κλιμάκωση της εξυπηρέτησης των μεγάλων ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος εξαιτίας της αναπτυχθείσας από το παρελθόν δυναμικής, των μνημονιακών μας υποχρεώσεων και του διαρκούς ειλικρινά θριάμβου και επιβολής της διαπλοκής εκθέτει ανεπανόρθωτα την Κυβέρνηση, σε μία περίοδο κατά την οποία εκατομμύρια συμπολίτες μας βρίσκονται σε πολύ δύσκολη οικονομική και κοινωνική κατάσταση. Περισσότερο από ενάμισι εκατομμύριο συμπολίτες μας είναι άνεργοι, τρία εκατομμύρια είναι νεόπτωχοι και σε λίγο θα έχουμε και πολλές χιλιάδες αστέγων.

Επιτρέψτε μου να επαναλάβω τα λόγια του μεγάλου πολιτικού Κωνσταντίνου Καραμανλή -το είπα και στη συζήτηση του προϋπολογισμού- ότι δεν πρέπει να ξεχνούμε, πως περισσότερο από την φτώχεια και την ανέχεια αυτό που εξοργίζει το λαό είναι η αδικία.

Χαρίζουμε, λοιπόν, πολλά δισεκατομμύρια ευρώ στα μεγάλα συμφέροντα αλλά μειώνουμε κατά 18% περίπου τις δαπάνες στον προϋπολογισμό για την υγεία, μειώνουμε κατά 6% για την παιδεία, κατά 13% ή και περισσότερο για τους μισθούς των δη-

μοσίων υπαλλήλων, αυξάνουμε κατά 137% τη φορολόγηση των νομικών προσώπων, όσες από τις εταιρείες κατάφεραν να επιβιώσουν μέσα σε αυτόν τον οικονομικό Αρμαγεδδώνα, αυξάνουμε κατά 11,5% το φόρο εισοδήματος και κατά 41% το φόρο περιουσίας.

Γιατί τα κάνουμε όλα αυτά; Δήθεν για να λύσουμε το δημοσιονομικό πρόβλημα της χώρας; Αφού εδώ βλέπουμε την Κυβέρνηση να τα παίρνει από τους πολλούς και να τα δίνει με το άλλο χέρι στα μεγάλα συμφέροντα, επιβεβαιώνοντας αυτό που όλοι γνωρίζουμε, ότι όταν έρχονται οι ζημιές, τις κοινωνικοποιούμε, τις επιμερίζουμε στους πολλούς αλλά τα κέρδη και τα οφέλη τα κρατούν οι λίγοι.

Σήμερα είναι η παγκόσμια ημέρα της καταπολέμησης της διαφθοράς και δυστυχώς η διαφθορά πάει μαζί με την εξυπηρέτηση των μεγάλων κυρίως αλλά και των μικρότερων ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος του δημόσιου συμφέροντος.

Στην πατρίδα μας αυτό κοστίζει πολύ και είναι από τις κύριες αιτίες που δεν έρχονται επενδύσεις, που δεν μάς βλέπουν φίλοι, εταίροι και αντίπαλοι με τον τρόπο που θα έπρεπε.

Θα επαναλάβω δύο-τρία νούμερα, που συμπληρώνουν τα πάνω από δέκα δισεκατομμύρια που χαρίζουμε στους μεγαλοεργολάβους και στους παραχωρησιούχους. Περίπου 1,2 δισεκατομμύριο ευρώ από το ΕΣΠΑ μεταφέρονται στους μεγάλους οδικούς άξονες, ενώ μ' αυτά τα χρήματα, θα μπορούσαμε να χρηματοδοτήσουμε πολύ μικρότερα και μεσαία έργα και να βοηθήσουμε την ανάπτυξη παντού, σ' όλη τη χώρα.

Ο τελικός λογαριασμός των αποζημιώσεων των εργολάβων και των παραχωρησιούχων, φτάνει στα 520 εκατομμύρια ευρώ. Από την Τράπεζα Ευρωπαϊκών Επενδύσεων εξασφαλίστηκαν με εγγύηση του δημοσίου 650 εκατομμύρια ευρώ. Παρ' όλα αυτά, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι μ' αυτήν τη συμφωνία, που είναι ετεροβαρής σε βάρος του δημοσίου και υπέρ των ιδιωτικών συμφερόντων, εγείρονται σοβαρές αμφιβολίες, για το αν θα υπάρξει επαρκής ιδιωτική χρηματοδότηση μέχρι τέλους.

Όσον αφορά στην αύξηση των διωδίων σε ποσοστό που φτάνει ακόμα και το 60% σε ορισμένες περιοχές και την τοποθέτηση και άλλων μετωπικών και παράπλευρων διωδίων που προβλέπονταν -λέει- από την προηγούμενη σύμβαση παραχώρησης, δεν αλλάξαμε τίποτα που να αφορά το κοινωνικό σύνολο, τους χρήστες, αλλάξαμε τα πάντα σε βάρος του δημοσίου αλλά δεν αλλάξαμε τίποτα για τους παραχωρησιούχους, γι' αυτούς που δεν τήρησαν και τις συμβατικές τους υποχρεώσεις.

Τέλος, ο νέος μηχανισμός ανακύκλωσης των πληρωμών που επιλέχθηκε -έτσι βαφτίστηκε για να είναι εύηχος στα αυτιά των πολιτών- στερεί από το δημόσιο τη δυνατότητα, να αντλεί περίπου 55% των εσόδων από τα διόδια, έτσι όπως προβλεπόταν από την πρώτη φάση της κατασκευής. Με τις νέες συμβάσεις, το δημόσιο υποχωρεί στην τελευταία θέση των απαιτήσεων πίσω από τις τράπεζες, από τους εργολάβους και από τους παραχωρησιούχους. Επιτρέψτε μου να σας πω ότι ο δανεισμός αυτών των σχημάτων, από τρία δισεκατομμύρια που προβλέπονταν στην πρώτη σύμβαση, τώρα είναι μόνο ενάμισι δισεκατομμύριο.

Αφού, λοιπόν, με βάση τη χρηματοδοτική συμβολή στις νέες συμβάσεις τα έργα ουσιαστικά μετατρέπονται σε δημόσια και αφού το δημόσιο στην ουσία έχει απεμπολήσει το δικαίωμά του να εισπράττει έσοδα από τις συμβάσεις αυτές και με τις δικές του εγγυήσεις οι παραχωρησιούχοι παίρνουν το δάνειο, γιατί να εισπράττουν τα διόδια οι παραχωρησιούχοι και μάλιστα αυξημένα; Γιατί το δημόσιο δεν απαίτησε με προσφυγές, τη συμμόρφωση των παραχωρησιούχων στις συμβατικές τους υποχρεώσεις; Αυτό κι αν είναι «λεόντεια» συμφωνία!

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ με δυο λόγια και στο Νομό μου, στη Φθιώτιδα -έναν πολύπαθο νομό- γι' αυτά τα μεγάλα έργα, για τα πολλά διόδια, τα τρία μετωπικά, όπου κατασκευάζεται ένα τέταρτο αλλά και πολλά παράπλευρα, χωρίς να είναι έτοιμο το παράπλευρο οδικό δίκτυο.

Θα κάνω μία ξεχωριστή αναφορά στον Ε65. Θα μιλήσω γι' αυτόν και στην επί των άρθρων συζήτηση. Έχει ιδιαίτερη σημασία ότι είναι ένας μεγάλος αυτοκινητόδρομος, που έβγαζε από την υπανάπτυξη τον κεντρικό κορμό της Ελλάδας και μια κοινοπραξία, η οποία είχε αναλάβει και γνώριζε από την αρχή και τις υψηλές τε-

χνικές προδιαγραφές και τις απαιτήσεις στο δύσκολο τμήμα Καλαμπάκα-Εγνατία αλλά και στο κομμάτι της Όθρυος, που είναι εντός της Φθιώτιδας. Είχαν ξεκινήσει από την αρχή διάφορες συζητήσεις από τους παραχωρησιούχους, οι οποίοι προσπαθούσαν να απαλλαγούν τότε με προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας, τότε με αλλαγή χάραξης στο κομμάτι ΠΑΘΕ εθνικός δρόμος Λαμίας-Καπερνησίου. Όλα αυτά δεν ευοδώθηκαν και βέβαια τώρα έχουμε τα διόδια της Αγίας Τριάδας που παρανόμως είχαν τοποθετηθεί για να προεισπράττουν έσοδα, για να χρηματοδοτήσουν ένα δρόμο που δεν έγινε, ξεκίνησε και τελείωσε.

Ποια είναι τα σημερινά νέα δεδομένα από τις δηλώσεις του κυρίου Υπουργού και από τη συζήτηση στην επιτροπή; Το έργο θα κατασκευαστεί «ακρωτηριασμένο» στα δυο του άκρα, για τα οποία λόγω του κόστους, θα μετατεθεί η κατασκευή του στα επόμενα πολλά χρόνια, κανείς δεν ξέρει τότε.

Όμως, το οικονομικό κόστος ολοκλήρωσης του έργου για το δημόσιο, θα ήταν πολύ μικρότερο από το κόστος της ματαίωσής του ή της αναστολής κατασκευής των δυο τμημάτων.

Τα συμφέροντα της κοινοπραξίας παραχώρησης, ο κατασκευαστικός όμιλος και οι τράπεζες, προφανώς εξυπηρετούνται αν επιτευχθεί μείωση του αντικειμένου και μάλιστα του πιο δύσκολου και κοστοβόρου τμήματος, ενώ το δημόσιο, πλήττεται αναλαμβάνοντας την υποχρέωση ολοκλήρωσης αυτού του τμήματος, καθώς και του άλλου τμήματος, ΠΑΘΕ-Ξυνιάδα δηλαδή, με ίδιους, με δημόσιους πόρους, ενώ αυτό αποτελούσε συμβατική υποχρέωση της κοινοπραξίας.

Ας μη συζητάμε καθόλου τι σημαίνει από την αρχή και πόσα χρόνια μπορεί να πάρει η αλλαγή της χάραξης που λένε για το κομμάτι «Τρίκαλα-Εγνατία Οδός».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ποτέ άλλοτε δεν κατασκευάστηκε αυτοκινητόδρομος εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιόμετρα – τόσος είναι ο αυτοκινητόδρομος της κεντρικής Ελλάδας- χωρίς τα πρώτα του τριάντα και τα τελευταία εβδομήντα χιλιόμετρα. Βέβαια, δεν είναι τυχαίο ότι στο Τμήμα Ξυνιάδα-Τρίκαλα υπάρχουν δύο σταθμοί διοδίων. Και αυτό το κομμάτι είναι το πιο εύκολο, γιατί είναι εντός σχεδόν της θεσσαλικής πεδιάδας. Υπάρχουν και μερικοί σταθμοί –αν δεν κάνω λάθος- εξυπηρέτησης οχημάτων. Καταλαβαίνετε ότι είναι πολλά έσοδα για τους παραχωρησιούχους, τα οποία θα πληρώνουν οι χρήστες που θα πηγαίνουν από έναν παλιό και επικίνδυνο δρόμο, δηλαδή το δρόμο Λαμίας-Δομοκού, θα μπαίνουν στον κόμβο της Ξυνιάδας, θα φθάνουν μέχρι τα Τρίκαλα. Θα πληρώνουν αλλά δεν θα μπορούν να πάνε στην Εγνατία.

Νομίζω πως αυτό το έργο και η άμεση ολοκλήρωσή του πρέπει να αποτελέσει απαίτηση, γιατί είναι με βάση και τις συμβατικές υποχρεώσεις που είχαν οι παραχωρησιούχοι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι είμαστε υπέρ της υλοποίησης των μεγάλων οδικών αξόνων ως έργα αναπτυξιακά που βγαίνουν από την απομόνωση και δίνουν προοπτικές σε όλες τις περιοχές της πατρίδας μας. Όμως, αυτό που έχει σημασία, είναι ο τρόπος με τον οποίο υλοποιούνται αυτά τα έργα απ' ενός και ποιους επιβαρύνουν απ' ετέρου.

Και εδώ εμείς αρνούμαστε να φορτώσουμε την επιβάρυνση στο δημόσιο συμφέρον και στους χρήστες, στους φτωχοποιημένους σήμερα Έλληνες, για να έχουν τα κέρδη οι παραχωρησιούχοι και οι μεγαλοεργολάβοι. Γι' αυτό και καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Ανεξάρτητων Δημοκρατικών Βουλευτών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τελείωσαν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές και εισερχόμεθα στον κατάλογο των αγορητών.

Πρώτος είναι ο κ. Κωνσταντίνος Μουσουρούλης, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν νομίζω ότι υπάρχει κανείς που να βάζει θέμα σκοπιμότητας επανεκκίνησης των έργων. Δεν μιλώ για το σύστημα παραγωγής τους αλλά για τη σκοπιμότητα

υλοποίησης.

Νομίζω όλοι συμφωνούμε ότι αυτά τα μεγάλα έργα πρέπει να γίνουν. Γιατί; Πρώτον, συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη, αφού γίνονται στην περιφέρεια και όχι στην Αττική και δεύτερον, γιατί βοηθούν την ανάπτυξη και την απασχόληση, επειδή θα έχουν πολλαπλασιαστικές θετικές επιπτώσεις σε μία σειρά τομείς –εκτός από τους εργολάβους, που όλοι επικεντρώθηκαν σήμερα στις παρεμβάσεις τους- όπως στην τσιμεντοβιομηχανία, στα λατομεία, στη χαλυβουργία, και σε μία σειρά από επαγγελματικούς κλάδους, που σήμερα υποφέρουν κάτω από το βάρος της ύφεσης. Αυτή είναι η μεγάλη εικόνα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

(Κωδωνοκρουσίες)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Γιατί διακόπτετε, κύριε Καπερνάρο;

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Μην εκνευρίζεστε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ακούν οι πάντες τον ομιλητή και εσείς πετάγεστε και τον διακόπτετε.

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Όταν σας βολεύει, κτυπάτε το κουδούνι και όταν δεν σας βολεύει, δεν κτυπάτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σας παρακαλώ, κύριε Κουίκ, να ζητάτε το λόγο πριν τον πάρετε. Εντάξει; Να είστε περισσότερο κόσμιος. Λυπάμαι πάρα πολύ για τη συμπεριφορά σας, κύριε Κουίκ.

Συνεχίστε, κύριε Μουσουρούλη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Αν δεν με είχε διακόψει ο συνάδελφος, θα άκουγε το συλλογισμό και...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Εσείς διακόψατε προηγουμένως το δικό μας πέντε φορές!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Μουσουρούλη, παρακαλώ να μη δίνετε σημασία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Έρχομαι, λοιπόν, στο σύστημα παραγωγής των έργων και τις δύο επιλογές που έχουμε.

Η πρώτη, είναι ένα αμιγώς δημόσιο έργο. Είναι μία επιλογή που –πρώ ό,τι αντιλαμβάνομαι- προτείνει η αριστερή πτέρυγα της Βουλής, το Κομμουνιστικό Κόμμα, ενδεχομένως και ο ΣΥΡΙΖΑ. Δεν είμαι απόλυτα βέβαιος.

Αν μείνω στο προεκλογικό πρόγραμμα του 2012, υπόσχεται την κατάργηση των συμβάσεων παραχώρησης, άρα αντιλαμβάνομαι ότι η θέση του κόμματος, είναι όλα τα έργα, μικρά ή μεγάλα, να εκτελούνται ως αμιγώς δημόσια.

Η δεύτερη επιλογή, είναι αυτή που συζητάμε τώρα, οι παραχωρήσεις.

Το βασικό μας μέλημα είναι να δούμε ποια είναι η προστιθέμενη αξία αυτής της παραγωγής των έργων με το ένα ή με το άλλο σύστημα και αν είναι πιο επωφελής για το κοινωνικό σύνολο. Αυτή, δεν είναι μια άσκηση που πρέπει να κάνουμε;

Μελετώντας όλες τις μορφές ιδιωτικοποιήσεων, θα δούμε ότι και οι παραχωρήσεις είναι μια μορφή ιδιωτικοποίησης δημοσίων έργων, εξ' ου και τα προβλήματα ιδεολογικών προσανατολισμών, ή αγκυλώσεων ορισμένων παρατάξεων, αφού πρόκειται για μία ιδιωτικοποίηση. Μιλάμε για ένα κλασικό τομέα δημοσίων συντελεστών, οι οποίοι μεταβιβάζονται σιγά-σιγά στον ιδιωτικό. Έχουμε δηλαδή τη μετεξέλιξη μιας κλασικής σχέσης προμηθευτή-πελάτη σε εταιρική σχέση.

Αν μελετήσουμε τους λόγους μετατροπής αυτής της σχέσης σε εταιρική, θα καταλάβουμε γιατί η παραγωγή του έργου ως αμιγώς δημοσίου, δεν έχει την προστιθέμενη αξία που απαιτούν οι καιροί.

Μπορεί ο οποιοσδήποτε να εντυπώσει στην εμπειρία της χώρας από τις μεγάλες συμβάσεις παραχώρησης, παράδειγμα: «Βενιζέλος», Ρίο-Αντίρριο, Αττική Οδός. Εκεί είχαμε μεικτό σχήμα με πολλές παραλλαγές. Αλλού δημιουργήθηκαν κοινές εταιρείες, αλλού όχι. Είχαμε δε, εγγυήσεις δανείων, συγχρηματοδότηση Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, ιδιωτική συμμετοχή, δηλαδή, μεικτό σχήμα χρηματοδότησης, ανάλογα με τη φύση του έργου.

Η σχέση, δηλαδή αφορά; Τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων ενός έργου.

Εμπειρία, όμως –και θέλω να το τονίσω αυτό- είχαμε και σε μεσαία έργα, παράδειγμα οι παραχωρήσεις αδειών καζίνο, οι παρα-

χωρήσεις χρήσης αιγιαλού παραλίας ή δικτύων χαμηλής πίεσης φυσικού αερίου, οι χώροι στάθμευσης, ή ακόμα τα έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τα έργα διαχείρισης απορριμμάτων.

Ρωτώ, λοιπόν: Αν όλα αυτά, όλη αυτή η εμπειρία δεν είχαν γίνει με την εταιρική σχέση και τα έργα τα είχε αναλάβει αμιγώς το δημόσιο, ποίος θα επωμιζόταν όλους τους κινδύνους; Γιατί όταν λέμε δημόσιο, εννοούμε τους Φορολογούμενους. Η δεύτερη άσκηση που πρέπει να κάνουμε αφορά στον κίνδυνο στην περίπτωση του δημοσίου έργου, ο οποίος μεταβιβάζεται στο σύνολο του στο φορολογούμενο. Η εμπειρία στη χώρα είναι αρνητική.

Έρχομαι τώρα στις αποτυχίες που είχαμε. Η υποθαλάσσια Μαλιακού και το μετρό της Θεσσαλονίκης. Στο μετρό της Θεσσαλονίκης, υπήρξε αποτυχία, γιατί, κατέρρευσε το χρηματοδοτικό σχήμα, όταν κάποιος μέτοχος αρνήθηκε να αποδεχθεί όλους τους όρους της συμβάσεως.

Και, εδώ έρχεται η τρίτη άσκηση για το θέμα που συζητάμε. Το χρηματοδοτικό κενό που δημιουργήθηκε είναι αληθινό. Και ρωτώ. Από το 2008 μέχρι σήμερα, η κρίση επηρέασε και ή όχι τα χρηματοοικονομικά του έργου; Ασφαλώς, αφού μειώθηκαν τα έσοδα. Όταν μειώνονται τα έσοδα, τότε διαταράσσεται η δανειακή σχέση. Όταν διαταράσσεται η δανειακή σχέση τότε επηρεάζονται τα επιτόκια. Δεν γίνεται να μην το καταλαβαίνουμε αυτό. Το πόσο μεγάλο είναι το κενό συναρτάται με μια άλλη άσκηση, τεχνική και όχι πολιτική.

Εκτός από τις χαμένες ευκαιρίες θα πρέπει να συζητήσουμε περισσότερο για τα θεσμικά, τα οργανωτικά και τα επιχειρηματικά και λιγότερο για τα πολιτικά προβλήματα των συμβάσεων παραχώρησης. Αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μονόδρομος.

Αν συμφωνούμε, θα πρέπει να αναζητήσουμε την ισορροπία ανάμεσα στον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα. Πιστεύω ότι θα πρέπει να ξεκινήσουμε από τη λογική του κόστους οφέλους. Τι θα πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψιν οι λογαριασμοί που θα κάνουμε; Να δούμε και τα διόδια, έχει μεγάλη σημασία, τα δάνεια και τις εγγυήσεις του κράτους. Πρέπει, όμως, να δούμε και τους πόρους που εξοικονομούμε, εάν το έργο δεν γινόταν με σύμβαση παραχώρησης. Ποιά πλεονεκτήματα θα είχαμε, αν η παραγωγή και εκμετάλλευση ήταν αμιγώς δημόσια σε κάθε μια από τις τρεις παραμέτρους ουσίας. Κόστος, ποιότητα, χρόνος.

Θα μου πει κανείς, δεν μπορεί να βελτιωθεί το δημόσιο, ώστε να γίνουμε ακόμα καλύτεροι από τον ιδιωτικό τομέα σε αυτές τις τρεις παραμέτρους; Όλοι γνωρίζετε ότι δεν είναι θέμα πολιτικής βούλησης.

Έρχομαι στο θέμα διαχείρισης της σύμβασης. Έχει πολύ μεγάλη σημασία, κύριε Υπουργέ, η δομή που θα φτιάξετε στο Υπουργείο, να εγγυάται την αποτελεσματική διαχείριση σύμβασης. Έχουμε δει έργα να εξοκειλουν, όχι λόγω των αναδόχων αλλά γιατί είναι κακό το Υπουργείο, δηλαδή, ο μηχανισμός παρακολούθησης των συμβάσεων και επίλυσης διαφορών. Δεν ξέρω αν και στο ρυθμιστικό κομμάτι έχετε κάνει κάτι. Φαντάζομαι ότι το έχετε αντιμετωπίσει.

Ο επιμερισμός κινδύνων είναι το πιο σημαντικό από όλα τα θέματα.

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

Θα είστε ανεκτικός φαντάζομαι, αν και έχω λίγο χρόνο ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όχι πολύ όμως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Το λεπτό που δικαιούμαι συν μερικά δευτερόλεπτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εντάξει. Συν κάτι δευτερόλεπτα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Όμως πριν επιμερίσουμε τον κίνδυνο θα πρέπει να τον προβλέψουμε. Είναι πολλοί οι κίνδυνοι στο σχεδιασμό -μιλάμε για μελετοκατασκευές- στην κατασκευή, στη λειτουργία, στις τεχνολογικές αλλαγές που θα γίνουν κατά την πορεία των κατασκευών, στην ίδια την αγορά, στον κυκλοφοριακό κίνδυνο. Ο κίνδυνος μπορεί τελικά να είναι και όφελος. Μπορεί να πάμε πολύ καλύτερα και ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης της επένδυσης να αυξηθεί και να βελτιωθεί και η χρηματοδότηση.

Ανάλογα με την κατανομή των κινδύνων, θα πρέπει να συμβάλει ο ένας ή ο άλλος.

Το αντάλλαγμα είναι το αντιστάθμισμα για τους κινδύνους και από τη μια ή την άλλη πλευρά. Ο επιμερισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και τη δυνατότητα του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού τομέα να διαχειριστεί και να ελέγξει τους κινδύνους.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Το θέμα του ελέγχου είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Είδαμε παραδείγματα και στο εξωτερικό. Η Μάγχη για παράδειγμα. Ποιος μπορεί να πει ότι στη Μάγχη τέθηκε θέμα αδιαφάνειας; Όχι. Ήταν μια πολιτική επιλογή. Τι έγινε όμως; Είχαμε έναν αδύναμο παραχωρησιούχο ο οποίος δεν κατόρθωσε να κινητοποιήσει χρηματοδότηση, και γι' αυτό απευθυνόταν κάθε τρεις και λίγο στους μετόχους μέχρις ότου κατέρρευσε το έργο.

Προϋπόθεση επιτυχίας είναι η βιωσιμότητα, η δυνατότητα δηλαδή των μελλοντικών χρηματοδοτών να μπορούν να καλύπτουν τα έξοδα και να μπορούν να εξυπηρετούν τα δάνεια. Αυτή είναι μια μαθηματική άσκηση που βασίζεται σε διάφορα σενάρια.

Η χρηματοδότηση δεν εξαρτάται μόνο από τη βιωσιμότητα αλλά και από την πιστοληπτική ικανότητα του ενός και του άλλου. Γνωρίζετε δε ότι σήμερα δεν είμαστε στα καλύτερά μας και οι δυο πλευρές.

Τέλος, υπάρχουν οι δικλίδες ασφαλείας. Δικλίδα ασφαλείας αποτελεί το δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων -το ένα δισεκατομμύριο- η οποία διαθέτει ένα μηχανισμό υψηλού επιπέδου για τον έλεγχο και την παρακολούθηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, τελειώνετε παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ: Τέλος, όλα γίνονται κάτω από το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Υπάρχουν, λοιπόν, μηχανισμοί που μπορούν να εγγυηθούν και τη διαφάνεια πλην της αποτελεσματικότητας που είναι στο δικό μας χέρι.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω προς το Σώμα ότι:

α) Με την υπ' αριθμ. 12004/7962, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, συγκροτήθηκε η προβλεπόμενη από το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής, Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας.

β) Με την υπ' αριθμ. 12006/7964, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, συγκροτήθηκε η προβλεπόμενη από το άρθρο 46 του Κανονισμού της Βουλής, Επιτροπή Βιβλιοθήκης της Βουλής.

γ) Με την υπ' αριθμ. 12022/7978, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, συγκροτήθηκαν οι προβλεπόμενες από το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής, Ειδικές Μόνιμες Επιτροπές.

δ) Με την υπ' αριθμ. 11998/7956, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, τροποποιήθηκε η υπ' αριθμ. 9729/6929/27.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής.

ε) Με την υπ' αριθμ. 12002/7960, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, τροποποιήθηκε η υπ' αριθμ. 9200/6542/20.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τι λένε αυτές;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): στ) Με την υπ' αριθμ. 12003/7961, από 9 Δεκεμβρίου 2013, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, τροποποιήθηκε η υπ' αριθμ. 10911/7300/11.11.2013 απόφαση του Προέδρου της Βουλής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τι λένε μας λέτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Επιτρέψτε μου.

ζ) Με την υπ' αριθμόν 11999/7957 από 9 Δεκεμβρίου 2013 απόφαση του Προέδρου της Βουλής τροποποιήθηκε η υπ' αριθμόν 9948/7090/31.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής.

Οι σχετικές αποφάσεις θα καταχωρηθούν στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και θα λάβετε γνώση και περί ποίων αποφάσεων πρόκειται. Εγώ απλά ανακοίνωση κάνω.

(Στο σημείο αυτό κατατίθενται τα Πρακτικά οι προαναφερθείσες αποφάσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Πρωτ.:12004
Αριθμ.
Διεκτ.: 7962

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Σύσταση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής
Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

- 1) τα άρθρα 11 και 12 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),
- 2) το άρθρο 43 Α του Κανονισμού της Βουλής,
- 3) την υπ' αριθμ. 11995/7953/9.12.2013 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, περί ορισμού Προέδρου της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας,
- 4) την από 6 Νοεμβρίου 2013 εκλογή Προέδρου της Διαρκούς Επιτροπής Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης,
- 5) τις υπ' αριθμ. 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106 και 3107, από 5 Νοεμβρίου 2013, και 3388, από 25 Νοεμβρίου 2013, επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
- 6) τις έγγραφες προτάσεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

αποφασίζουμε,

συνιστούμε, για τη Β' Σύνοδο της ΙΕ' Βουλευτικής Περιόδου, την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας, που αποτελείται από τους Βουλευτές:

1. Μαρκογιαννάκη Χρήστο, Γ' Αντιπρόεδρο της Βουλής, ως Πρόεδρο,
2. Βιρβιδάκη Κυριάκο, Πρόεδρο της Διαρκούς Επιτροπής Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης,
3. Υψηλάντη Βασίλειο - Νικόλαο, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας,
4. Αποστόλου Ευάγγελο, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς – Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου,
5. Ρήγα Παναγιώτη, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος,
6. Κόλλια – Τσαρουχά Μαρία, ΣΤ' Αντιπρόεδρο της Βουλής, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα των Ανεξαρτήτων Ελλήνων,
7. Ζησιμόπουλο Πολύβιο, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσής Αυγής,
8. Ρεπούση Μαρία, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Δημοκρατικής Αριστεράς,
9. Χαλβατζή Σπυρίδωνα, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας και
10. Μπόλαρη Μάρκο, από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Συνασπισμού Κομμάτων «Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΟΣΤΑΛΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. ΣΦΕΤΣΙΟΥ

Κοινοποίηση:

- Γραφείο Προέδρου της Βουλής
- Γραφεία Γενικών Γραμματέων Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφείο Ειδικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές
- Γενική Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Έργου
- Διεύθυνση Νομοθετικού Έργου
- Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Διεύθυνση Διαρκών Επιτροπών
- Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών
- Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών
- Τμήμα Διοικητικών και Οικονομικών Εφαρμογών
- Τμήμα Διαδικτυακών Εφαρμογών



Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Πρωτ: 12006
Αριθμ.
Διεκτ: 7964

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Σύσταση και συγκρότηση της Επιτροπής Βιβλιοθήκης της Βουλής

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. τις διατάξεις των άρθρων 46 έως 48, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 29 παρ. 5, του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),
2. την εκλογή των Κοσμητόρων της Βουλής στη συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής της 8ης Οκτωβρίου 2013,
3. τις υπ' αριθμ. 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106 και 3107 από 5 Νοεμβρίου 2013, 3385 και 3388 από 25 Νοεμβρίου 2013 επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
4. τις έγγραφες υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

αποφασίζουμε,

συνιστούμε, για τη Β' Σύνοδο της ΙΕ' Βουλευτικής Περιόδου, την προβλεπόμενη από το άρθρο 46 του Κανονισμού της Βουλής Επιτροπή Βιβλιοθήκης της Βουλής, η οποία συγκροτείται ως ακολούθως :

./.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

1. Αυγερινοπούλου Διονυσία – Θεοδώρα
2. Βογιατζής Παύλος
3. Γεωργαντάς Γεώργιος
4. Δήμας Χρίστος
5. Κόνσολας Εμμανουήλ
6. Κουκοδήμος Κωνσταντίνος
7. Τζαμτζής Ιορδάνης (Δάνης)
8. Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος)
9. Γεωργοπούλου – Σαλτάρη Ευσταθία (Έφη)
10. Τριαντάφυλλος Κωνσταντίνος
11. Αβραμίδης Γαβριήλ
12. Ηλιοπούλος Παναγιώτης
13. Ψύρρας Θωμάς
14. Γκιάκας Ιωάννης
15. Αηδόνης Χρήστος

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΟΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΦΩΤΗΣ Δ. ΣΟΤΕΡΙΟΥ

Κοινοποίηση:

- Γραφείο Προέδρου Βουλής
- Γραφεία Γενικών Γραμματέων Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφείο Ειδικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές
- Γενική Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Έργου
- Διεύθυνση Νομοθετικού Έργου
- Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Διεύθυνση Διαρκών Επιτροπών
- Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών
- Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών
- Τμήμα Διοικητικών και Οικονομικών Εφαρμογών
- Τμήμα Διαδικτυακών Εφαρμογών



Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Πρωτ:12022
Αριθμ.
Διεκπ: 7978

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Σύσταση και συγκρότηση των Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 43 Α, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 29 παρ. 5 και 31 παρ. 3 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),
2. τις υπ' αριθμ. 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106 και 3107 από 5 Νοεμβρίου 2013 και 3385, 3386, 3387 και 3388 από 25 Νοεμβρίου 2013 επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
3. τις έγγραφες υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

αποφασίζουμε,

συνιστούμε, για τη Β' Σύνοδο της ΙΕ' Βουλευτικής Περιόδου, τις Ειδικές Μόνιμες Επιτροπές της Βουλής, που προβλέπονται από το άρθρο 43 Α του Κανονισμού της Βουλής, οι οποίες συγκροτούνται ως ακολούθως:

Ι. ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ

1. Αναστασιάδης Σάββας
2. Αντωνίου Μαρία
3. Καρασμάνης Γεώργιος
4. Λεονταρίδης Θεόφιλος
5. Μαρίνος Ανδρέας
6. Μπατσará Γεωργία
7. Πασχαλίδης Ιωάννης
8. Σολδάτος Θεόδωρος
9. Σταμενίτης Διονύσιος
10. Τζαμτζής Ιορδάνης (Δάνης)
11. Τσαβδαρίδης Λάζαρος
12. Χριστογιάννης Δημήτριος
13. Ψυχάρης Ανδρέας
14. Γεροβασίλη Ολγα
15. Διακάκη Μαρία
16. Ζερδελής Ιωάννης
17. Κουρουμπλής Παναγιώτης
18. Μιχαλάκης Νικόλαος
19. Τριανταφύλλου Μαρία
20. Τσουκαλάς Δημήτριος
21. Δήμας Πύρρος
22. Κρεμαστινός Δημήτριος
23. Ρήγας Παναγιώτης
24. Κουϊκ Τέρενς – Σπένσερ Νικόλαος
25. Κουντουρά Έλενα
26. Γρέγος Αντώνιος
27. Ζησιμόπουλος Πολύβιος
28. Κυρίσης Γεώργιος
29. Γκιόκας Ιωάννης
30. Αηδόνης Χρήστος

II. ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

1. Αυγερινοπούλου Διονυσία - Θεοδώρα
2. Βλαχογιάννης Ηλίας
3. Βλάχος Γεώργιος
4. Δήμας Χρίστος
5. Καλογιάννης Σταύρος
6. Καρανάσιος Ευθύμιος
7. Κοψαχείλης Τιμολέων
8. Κυριαζίδης Δημήτριος
9. Λαζαρίδης Χρύσανθος
10. Μάνη – Παπαδημητρίου Άννα
11. Μαρκόπουλος Κωνσταντίνος
12. Σταμενίτης Διονύσιος
13. Τσουμάνης Δημήτριος
14. Αλεξόπουλος Απόστολος
15. Διώτη Ηρώ
16. Ζαχαριάς Κωνσταντίνος
17. Θεοπεφτάτου Αφροδίτη
18. Ιγγλέζη Αικατερίνη
19. Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)
20. Ουζουνίδου Ευγενία
21. Δριβελέγκας Ιωάννης
22. Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)
23. Σηφουνάκης Νικόλαος
24. Μακρή Ραχήλ
25. Ουζουνίδης Μαρίνος
26. Κουκούτσης Δημήτριος
27. Μίχος Νικόλαος
28. Φούντα Νίκη
29. Μανωλάκου Διαμάντω
30. Μουτσινάς Παρίσης (Πάρις)

III. ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

1. Βεσυρόπουλος Απόστολος
2. Βλαχογιάννης Ηλίας
3. Κέλλας Χρήστος
4. Κόλλιας Κωνσταντίνος
5. Κόνσολας Εμμανουήλ
6. Κουτσογιαννακόπουλος Κωνσταντίνος
7. Μακρή - Θεοδώρου Ελένη
8. Μπούρας Αθανάσιος
9. Σενετάκης Μάξιμος
10. Σκρέκας Κωνσταντίνος
11. Στύλιος Γεώργιος
12. Χριστογιάννης Δημήτριος
13. Αμανατίδης Ιωάννης
14. Δερμιτζάκης Κωνσταντίνος
15. Διαμαντόπουλος Ευάγγελος
16. Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
17. Καρα Γιουσούφ Αϊχάν
18. Κυριακάκης Βασίλειος
19. Φωτίου Θεανώ
20. Κασσής Μιχαήλ
21. Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας
22. Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)
23. Γιοβανόπουλος Κωνσταντίνος
24. Ξουλίδου Σταυρούλα
25. Ηλιόπουλος Παναγιώτης
26. Κούζηλος Νικόλαος
27. Μάρκου Αικατερίνη
28. Λαμπρούλης Γεώργιος
29. Παραστατίδης Θεόδωρος

**IV. ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΙΣΟΤΗΤΑΣ, ΝΕΟΛΑΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ**

1. Αντωνίου Μαρία
2. Καραμανλή Άννα
3. Κατσαφάδος Κωνσταντίνος
4. Κικίλιας Βασίλειος
5. Κόλλιας Κωνσταντίνος
6. Μπατσαρά Γεωργία
7. Παπακώστα – Σιδηροπούλου Αικατερίνη
8. Πλακιωτάκης Ιωάννης
9. Αμμανατίδου- Πασχαλίδου Ευαγγελία (Λίτσα)
10. Δριτσέλη Παναγιώτα
11. Κοδέλας Δημήτριος
12. Σταμπουλή Αφροδίτη
13. Γκερέκου Αγγελική
14. Μωραϊτης Αθανάσιος (Θάνος)
15. Χρυσοβελώνη Μαρίνα
16. Ματθαϊόπουλος Αρτέμιος
17. Πανούσης Ιωάννης
18. Μανωλάκου Διαμάντω
19. Βουδούρης Οδυσσέας

V. ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

1. Αυγενάκης Ελευθέριος
2. Βογιατζής Παύλος
3. Καραμπέλας Ιωάννης
4. Κεφαλογιάννης Ιωάννης
5. Κλεισιώτης Κωνσταντίνος
6. Κοντογεώργος Κωνσταντίνος
7. Κοντογιάννης Γεώργιος
8. Ντινόπουλος Αργύρης
9. Σαμπαζιώτης Δημήτριος
10. Σκόνδρα Ασημίνα
11. Στύλιος Γεώργιος
12. Ταμήλος Μιχαήλ
13. Τσαβδαρίδης Λάζαρος
14. Γάκης Δημήτριος
15. Κανελλοπούλου Μαρία
16. Κριτσωτάκης Μιχαήλ
17. Μαντάς Χρήστος
18. Πετράκος Αθανάσιος
19. Σαμοΐλης Στέφανος
20. Συρμαλένιος Νικόλαος
21. Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις)
22. Ντόλιος Γεώργιος
23. Ρήγας Παναγιώτης
24. Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα)
25. Χαϊκάλης Παύλος
26. Ηλιόπουλος Παναγιώτης
27. Μπαρμπαρούσης Κωνσταντίνος
28. Αναγνωστάκης Δημήτριος
29. Καραθανασόπουλος Νικόλαος
30. Κασαπίδης Γεώργιος

VI. ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Βλάχβεης Μενέλαος
2. Μακρή – Θεοδώρου Ελένη
3. Μπατσará Γεωργία
4. Νταβλούρος Αθανάσιος
5. Πασχαλίδης Ιωάννης
6. Σαμπαζιώτης Δημήτριος
7. Σκόνδρα Ασημίνα
8. Ταγαράς Νικόλαος
9. Αγαθοπούλου Ειρήνη-Ελένη
10. Δρίτσας Θεόδωρος
11. Ξανθός Ανδρέας
12. Πάντζας Γεώργιος
13. Γκόκας Χρήστος
14. Κασσής Μιχαήλ
15. Μελάς Παναγιώτης
16. Μίχος Νικόλαος
17. Ψαριανός Γρηγόριος
18. Κανέλλη Γαρυφαλλιά (Λιάνα)
19. Μουτσινάς Παρίσης (Πάρις)





ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Πρωτ.: 11998
Αριθμ.
Διεκπ.: 7956

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Τοποθέτηση μελών Επιτροπής Κανονισμού της Βουλής

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

- 1) Το άρθρο 46 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),
- 2) την υπ' αριθμ. 9729/6929/27.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, περί συστάσεως και συγκροτήσεως της Επιτροπής Κανονισμού της Βουλής, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα,
- 3) τις υπ' αριθμ. 3385 και 3388, από 25 Νοεμβρίου 2013, επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
- 4) την, από 3 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Γενικού Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας και
- 5) την, από 6 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Κομμάτων «Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές»,

αποφασίζουμε,

τροποποιούντες την υπ' αριθμ. 9729/6929/27.7.2012 απόφαση, τοποθετούμε, στην Επιτροπή Κανονισμού της Βουλής, τους Βουλευτές, κ.κ. Σάββα Αναστασιάδη, Φωτεινή Αραμπατζή και Ιωάννη Κουράκο.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ

Κοινοποίηση:

- Γραφείο Προέδρου Βουλής
- Γραφεία Γενικών Γραμματέων Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφείο Ειδικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές
- Γενική Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Έργου
- Διεύθυνση Νομοθετικού Έργου
- Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Διεύθυνση Διαρκών Επιτροπών
- Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών
- Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών
- Τμήμα Διοικητικών και Οικονομικών Εφαρμογών
- Τμήμα Διαδικτυακών Εφαρμογών



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΟΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΗΣ Δ. ΣΦΕΤΣΙΟΥ



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Πρωτ.: 12002
Αριθμ.
Διεκτ.: 7960

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Τοποθέτηση μελών Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπόψη:

- 1) Τα άρθρα 43Α και 31 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),
- 2) την υπ' αριθμ. 9200/6542/20.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, περί συστάσεως και συγκροτήσεως της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας για την ΙΕ' Βουλευτική Περίοδο, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα,
- 3) τις υπ' αριθμ. 3385 και 3388, από 25 Νοεμβρίου 2013, επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
- 4) την, από 3 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Γενικού Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας και
- 5) την, από 6 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Κομμάτων «Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές»,

αποφασίζουμε,

τροποποιώντας την υπ' αριθμ. 9200/6542/20.7.2012 απόφαση, τοποθετούμε, στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, τους Βουλευτές, κ.κ. Κωνσταντίνο Κουτσογιαννακόπουλο και Ανδρέα Λοβέρδο.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ

Κοινοποίηση:

- Γραφείο Προέδρου Βουλής
- Γραφεία Γενικών Γραμματέων Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφείο Ειδικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές
- Γενική Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Έργου
- Διεύθυνση Νομοθετικού Έργου
- Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Διεύθυνση Διαρκών Επιτροπών
- Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών
- Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών
- Τμήμα Διοικητικών και Οικονομικών Εφαρμογών
- Τμήμα Διαδικτυακών Εφαρμογών



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

(Signature)

ΦΩΤΙΟΣ Δ. ΣΦΕΤΣΙΟΥ



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Πρωτ.:12003

Αριθμ.

ΔΙΕΚΤ.: 7961

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Τοποθέτηση μελών Επιτροπής Οικονομικών της Βουλής

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπόψη:

- 1) Τα άρθρα 46 και 31 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),
- 2) την υπ' αριθμ. 10911/7300/11.11.2013 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, περί συστάσεως και συγκροτήσεως της Επιτροπής Οικονομικών της Βουλής για τη Β' Σύνοδο της ΙΕ' Βουλευτικής Περιόδου,
- 3) τις υπ' αριθμ. 3385 και 3388, από 25 Νοεμβρίου 2013, επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
- 4) την, από 3 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Γενικού Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας και
- 5) την, από 6 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Κομμάτων «Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές»

αποφασίζουμε,

τροποποιούντες την υπ' αριθμ. 10911/7300/11.11.2013 απόφαση, τοποθετούμε, στην Επιτροπή Οικονομικών της Βουλής, τους Βουλευτές, κ.κ. Κωνσταντίνο Σκρέκα και Δημήτριο (Μίμη) Ανδρουλάκη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ

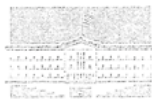
Κοινοποίηση:

- Γραφείο Προέδρου Βουλής
- Γραφεία Γενικών Γραμματέων Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφείο Ειδικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές
- Γενική Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Έργου
- Διεύθυνση Νομοθετικού Έργου
- Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
- Διεύθυνση Διαρκών Επιτροπών
- Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών
- Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών
- Τμήμα Διοικητικών και Οικονομικών Εφαρμογών
- Τμήμα Διαδικτυακών Εφαρμογών



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΣΦΕΤΣΙΟΥ



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2013

Πρωτ.: 11999
Αριθμ.
Διεκπ.: 7957

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Τοποθέτηση μελών της Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων, Τραπεζών, Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

- 1) Τα άρθρα 49Α και 31 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),
- 2) την υπ' αριθμ. 9948/7090/31.7.2012 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, περί συστάσεως και συγκροτήσεως της Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων, Τραπεζών, Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης για την ΙΕ' Βουλευτική Περίοδο, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα,
- 3) τις υπ' αριθμ. 3385, 3386 και 3388, από 25 Νοεμβρίου 2013, επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
- 4) την, από 3 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Γενικού Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας
- 5) την, από 26 Νοεμβρίου 2013, επιστολή του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς – Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου και
- 6) την, από 6 Δεκεμβρίου 2013, επιστολή του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Κομμάτων «Ανεξάρτητοι Δημοκρατικοί Βουλευτές»,

αποφασίζουμε,

τροποποιώντας την υπ' αριθμ. 9948/7090/31.7.2012 απόφαση, τοποθετούμε, στην Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων, Τραπεζών, Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης, τους Βουλευτές, κ.κ. Σταύρο Καλογιάννη, Φεβρωνία Πατριανάκου, Όλγα - Νάντια Βαλαβάνη και Νικόλαο Νικολόπουλο.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ

Κοινοποίηση:

- Γραφείο Προέδρου Βουλής
- Γραφεία Γενικών Γραμματέων Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφείο Ειδικού Γραμματέα της Βουλής
- Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Αναφερόμενους κ.κ. Βουλευτές
- Γενική Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Έργου



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΟΣΕΓΓΡΑΜΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

(Signature)
ΦΩΤΕΙΝΗ/ Δ. ΣΦΕΤΣΙΟΥ

Διεύθυνση Νομοθετικού Έργου
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Διεύθυνση Διαιτητικών Επιτροπών
Διεύθυνση Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών
Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών
Τμήμα Διοικητικών και Οικονομικών Εφαρμογών
Τμήμα Διαδικτυακών Εφαρμογών

»»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Πάντζας, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε συνάδελφε, επειδή υπάρχουν πολλά παράπονα από συναδέλφους ότι έχει αλλάξει η σειρά, σας λέω ότι οι έξι πρώτοι συνάδελφοι ομιλητές, όπως καθορίζεται από τον Κανονισμό της Βουλής, εγγράφονται εναλλάξ με τη σειρά των κομμάτων. Από και πέρα ισχύει ο κατάλογος, γι' αυτό υπάρχουν και κάποιες μικροδιαφοροποιήσεις στους έξι πρώτους ομιλητές.

Ορίστε, κύριε Πάντζα, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΤΖΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το πάρτι των εθνικών εργολάβων στα δημόσια έργα συνεχίζεται. Πάρτι με πακέτα-δωράκια εκατομμυρίων ευρώ στους κατασκευαστικούς ομίλους, πάρτι, που μετά τη ψήφιση του σημερινού νομοσχεδίου, η τσέπη των μεγαλοεργολάβων θα φουσκώσει ακόμα περισσότερο, την ίδια ώρα που οι πολίτες και οι επιχειρήσεις στενάζουν από τις μνημονιακές σας πολιτικές. Την ίδια ώρα που το κράτος έχει αναδειχθεί στο μεγαλύτερο «μπαταχτοή» και χρωστάει εκατομμύρια ευρώ σε υγιείς επιχειρήσεις.

Δεν έχετε αλλάξει ούτε στο ελάχιστο ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία. Τα ίδια που κάνατε όλα αυτά τα χρόνια και χρεοκοπήσατε τη χώρα, τα ίδια εξακολουθείτε και κάνετε σήμερα. Συγκαλύπτετε την ισχυρή οικονομική ολιγαρχία των εθνικών εργολάβων εις βάρος των πολιτών. Επικαλείστε την υποτιθέμενη ανάπτυξη με μισθούς 300 ευρώ σε μεγάλα εργοτάξια, ξεπουλώντας το δημόσιο συμφέρον, φτάνει να διασφαλιστεί η κερδοφορία κάποιων. Ληλατείτε το δημόσιο χρήμα, κλείνοντας τα μάτια σε στημένους διαγωνισμούς και σκανδαλώδεις συμβάσεις. Με φουσκωμένους προϋπολογισμούς και κοστολογήσεις σε τιμές του 2006, ενεργοποιείτε 60% αύξηση στις τιμές των διοδίων, με τη συμβολή του δημοσίου να υπερβαίνει το 55%. Οι εταιρείες συνεχίζουν να εισπράττουν διόδια για έργα που δεν έχουν ποτέ εκτελεστεί, με ρήτρες οι οποίες δεν ενεργοποιήθηκαν ποτέ, έρχεστε σήμερα και βάζετε ρήτρα στο ίδιο το κράτος.

Γιατί όλα αυτά; Για να εξασφαλιστεί δηλαδή η κερδοφορία της ιδιωτικής κερδοσκοπίας, όλων αυτών, που συνεργαστήκατε όλα αυτά τα χρόνια και καταστρέψατε τη χώρα. Πρόκειται για ληστεία. Πρόκειται για σκάνδαλο. Πρόκειται για ένα σχέδιο, που πέρα από την οικονομική του διάσταση έχει και το στοιχείο του ελέγχου των μαζών.

Θέλετε να ελέγξετε τις μετακινήσεις του πληθυσμού αυξάνοντας το κόστος μετακίνησης, περιορίζοντάς τον στα μεγάλα αστικά κέντρα. Επιβάλλετε εξωφρενικές αυξήσεις στα διόδια, προκειμένου η περιφέρεια να μην αναπτυχθεί ποτέ. Κάνετε τα πάντα προκειμένου η οποιαδήποτε σκέψη μετακίνησης στην Ελλάδα της κρίσης να είναι απαγορευτική. Να είναι απαγορευτική για κάποιον που μένει στον Ωρωπό, στο Διόνυσο, στην Ελευσίνα και που σήμερα διανύει δεκάδες χιλιόμετρα προκειμένου να εργαστεί με μισθούς πείνας.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, έχετε την εντύπωση ότι ο Ωρωπός, ο Διόνυσος ή η Ελευσίνα, σήμερα στην Ελλάδα της κρίσης και με όλη την πληθυσμιακή επέκταση, είναι εκτός αστικού ιστού; Αν πιστεύετε κάτι τέτοιο, τότε είστε εκτός πραγματικότητας. Κι άντε να πούμε ότι το 2007, με τις αρχικές συμβάσεις, υπήρξε πράγματι αστοχία στο συγκεκριμένο. Σήμερα, το 2013, με την υπάρχουσα κρίση, που δουλειές δεν υπάρχουν, που η ανεργία μαστίζει, που η αναζήτηση δουλειάς δεν κοιτάει σύνορα και χιλιόμετρα, έρχεστε και κάνετε το ίδιο και χειρότερο λάθος. Έρχεστε και βάζετε διόδια και αυξήσεις εντός του αστικού ιστού, εντός της Περιφέρειας Αττικής. Φτάνει να κάνετε μία βόλτα τις πρωινές και βραδινές ώρες στην εθνική οδό Αθηνών-Λαμίας, να δείτε την «ηρωική» έξοδο που κάνουν καθημερινά οι κάτοικοι της Αττικής προκειμένου να εργαστούν.

Τι λέτε σε αυτούς, λοιπόν; Τους λέτε, πληρώστε παραπάνω διόδια προκειμένου να εργαστείτε; Τους λέτε, είσατε προνομιούχοι που δουλεύετε και πρέπει να τιμωρηθείτε;

Τους λέτε ότι θα φτιάξετε παράδρομους, ενώ γνωρίζετε ότι αυτό ποτέ δεν πρόκειται να συμβεί, γιατί δεν θα επιτρέψουν οι εργολάβοι να τους διαφύγουν κέρδη. Επίσης, τους λέτε να χρησιμοποιήσουν την ανύπαρκτη προς τα βόρεια της χώρας σιδηροδρομική γραμμή. Κοινώς τους κοροϊδεύετε, δηλαδή.

Το αρχικό σας λάθος στις συμβάσεις του 2007, που προέβλεπαν όλα τα παραπάνω, όχι απλά δεν το διορθώσατε αλλά το ενισχύσατε. Και το ενισχύσατε ασελγώντας για μια φορά στην τσέπη του ελληνικού λαού.

Κυρίες και κύριοι της συγκυβέρνησης, σήμερα γίνεται ακόμα πιο αντιληπτό για ποια ανάπτυξη κόπτεστε πραγματικά, για την ανάπτυξη των λίγων, γιατί αυτές οι συμβάσεις είναι αντιαναπτυξιακές για τους πολλούς. Είναι συμβάσεις, οι οποίες πρέπει να ακυρωθούν και να επανεξεταστούν από το μηδέν. Είναι συμβάσεις, που τροφοδοτούν την μαύρη τρύπα και το φαύλο κύκλο της υπάρχουσας κατάστασης, όπου ο πολίτης, καθημερινά και για πολλά χρόνια πληρώνει διόδια για ανύπαρκτα έργα, χωρίς να γνωρίζει που έχουν πάει τα χρήματα αυτά. Είναι συμβάσεις, οι οποίες θα επανεξεταστούν σε λίγα χρόνια με ακόμα περισσότερες αυξήσεις και με ακόμα περισσότερους σταθμούς διοδίων.

Αυτή είναι η πολιτική σας, το ξεπούλημα και η εκποίηση δημοσίων αγαθών, η διαπλοκή μέσω ευνοϊκών συμβάσεων υπέρ των λίγων, η business κάτω από το τραπέζι με τα συμφέροντα που σήμερα σας χειραγωγούν και εξαρτάτε από αυτά. Όλες οι κυβερνήσεις σας κινούνται στην ίδια στρατηγική. Όλες οι κυβερνήσεις σας κινούνται στη στρατηγική του χάους και της κομπίνας, στη στρατηγική του παραλόγου για τους πολλούς και του κέρδους για τους λίγους.

Μόνο που αυτό αλλάζει σιγά – σιγά γιατί ο κόσμος σας πήρε χαμπάρι. Δεν μπορείτε να κρυφτείτε, όταν υπάρχει πείνα, δυστυχία και εξαθλίωση. Δεν μπορείτε να κρυφτείτε, όταν υπάρχει γενική απαίτηση για μια άλλη ριζοσπαστική πολιτική.

Μίλησα πέντε λεπτά και πενήντα πέντε δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστώ πάρα πολύ για τη συνέπεια, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κουτσούκος, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τι σημαίνει για τη χώρα μας, που βρίσκεται σε μια περίοδο παρατεταμένης ύφεσης και κρίσης, η επανεκκίνηση των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, δεν χρειάζεται να το αναλύσω. Καταλαβαίνει ο καθένας τη σημασία που έχει αυτή η διαδικασία για την ανάπτυξη και για την απασχόληση.

Επίσης δεν χρειάζεται να αναλύσω, γιατί η χώρα μας επέλεξε μια παγκόσμια συνηθισμένη πρακτική, αυτής των συμβάσεων παραχώρησης για τους αυτοκινητόδρομους. Βεβαίως και αυτή η διαδικασία στη φάση της κρίσης δοκιμάστηκε, όπως απέδειξε η μονομερής στάση των παραχωρησιούχων και των παραχωρησιούχων να διακόψουν τα έργα, όταν η κρίση δεν μπορούσε να τα χρηματοδοτήσει.

Για την ιδιαίτερη εκλογική μου περιφέρεια, την Ηλεία, αλλά όχι μόνο, για τη δυτική Ελλάδα συνολικά, το γεγονός ότι μετά από πάρα πολλές προσπάθειες στις αρχές τις δεκαετίας του 2000 μπήκαμε στον εθνικό σχεδιασμό για πρώτη φορά, ήταν ένα πάρα πολύ σημαντικό γεγονός. Όλοι γνωρίζουμε ότι η Ήπειρος και η δυτική Ελλάδα, είναι οι κατ' εξοχήν φτωχότερες περιοχές της χώρας μας. Η ανάπτυξη στον ανατολικό και στο βόρειο άξονα είχε στερήσει πόρους από αυτήν την περιοχή χωρίς σιδηρόδρομο, χωρίς αυτοκινητόδρομους.

Δυστυχώς, η ένταξη στους Δυτικοευρωπαϊκούς άξονες του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα απεντάχθηκε στην πορεία. Η περιπέτεια της Ιονίας Οδού, που το δυτικό της τμήμα πήγαινε μέχρι την Τσακώνα, συνεχίστηκε εντάσσοντάς την στην Ολυμπία Οδό, της οποίας οι εργασίες διεκόπησαν, όταν οι τράπεζες και οι παραχωρησιούχοι μονομερώς εγκατέλειψαν το έργο. Έτσι επιβεβαίωσαν, δυστυχώς, αυτό που είχα πει όταν ψηφίσαμε, όπως είπε ο εισηγητής μας, τις συμβάσεις το 2007, στον κ. Σουφλιά και προκάλεσε την αντίδρασή του ότι η σύμβαση ήταν λεόντεια.

Αυτό αποδείχθηκε από τον τρόπο που μας αντιμετώπισαν οι τράπεζες και οι παραχωρησιούχοι, όταν εκμεταλλεύτηκαν τους όρους των συμβάσεων για να διακόψουν τις συμβάσεις και εμείς να περνάμε ένα δρόμο πάρα πολύ επικίνδυνο καταβάλλοντας και διόδια. Και καταβάλλουμε διόδια, γιατί πάρα πολλοί νομίζουν ότι

οι Βουλευτές δεν πληρώνουν τα διόδια.

Τώρα, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, είμαστε σε μία φάση όπου μέσα από μία μακρόχρονη περίοδο που έγινε προσπάθεια επανεκκίνησης των έργων, έχουμε στη Βουλή τις συγκεκριμένες συμβάσεις παραχώρησης.

Θέλω να σας θυμίσω, για την ιστορία, ότι αυτή η προσπάθεια ξεκίνησε με Υπουργό τον κ. Ρέππα και Υφυπουργό τον κ. Μαγκριώτη, με την προετοιμασία ενός συμφώνου συναντίληψης με τους παραχωρησιούχους και τότε στις επανειλημμένες συσκέψεις στο Υπουργείο, εγώ διαπίστωσα αυτό που επιβεβαιώνει τον ισχυρισμό μου, ότι οι τράπεζες και οι παραχωρησιούχοι επέμεναν να απεντάξουν το τμήμα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα από το έργο, με το επιχείρημα ότι το έργο δεν βγαίνει. Άρα, επιβεβαιώνεται αυτό που είπα για το χαρακτήρα της σύμβασης.

Τότε εγώ προσωπικά το δήλωσα με σαφήνεια, το Νοέμβριο του 2011 –θυμίζω ήμουν ακόμα μέλος της κυβέρνησης– ότι σύμβαση στη Βουλή που δεν θα έχει το τμήμα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα δεν μπορεί να ψηφιστεί.

Κάναμε και μία μεγάλη προσπάθεια, όταν η καινούργια τρικομματική κυβέρνηση με Υπουργό τον κ. Χατζηδάκη και ειδικό διαπραγματευτή τον κ. Βιδάλη ξεκίνησε τις διαπραγματεύσεις, να πάρουμε τη δέσμευση ότι μέσα στη φάση των διαπραγματεύσεων η Κυβέρνηση, με ό,τι μπορεί να παραχωρήσει, τα claims, τα διόδια, το χρονοδιάγραμμα, δεν θα απεντάξει αυτό το τμήμα. Δυστυχώς δεν την πήραμε, παρά τις προσπάθειές μας.

Όταν ενημερωθήκαμε ότι στις συζητήσεις που έκανε ο κ. Χατζηδάκης με τους Ευρωπαίους Επιτρόπους είχε συμφωνήσει η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων να μην έχει αυτό το τμήμα, το Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, πήραμε την πρωτοβουλία σε μία μεγάλη σύσκεψη όλων των Βουλευτών των δύο Περιφερειών, της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας, των θεσμικών εκπροσώπων της αυτοδιοίκησης, να ζητήσουμε συνάντηση με τον κ. Σαμαρά, γιατί θέλαμε ο Πρωθυπουργός και Βουλευτής της Μεσσηνίας όχι να μας κάνει χάρη αλλά να ρίξει το ειδικό του διαπραγματευτικό βάρος και να δώσει οδηγίες στους Υπουργούς του.

Δυστυχώς, δεν το κατορθώσαμε. Και ως Βουλευτής, που έχω δώσει ψήφο εμπιστοσύνης στον κ. Σαμαρά, πρέπει να σας πω ότι νιώθω ιδιαίτερα στενοχωρημένος όταν βλέπω τον Πρωθυπουργό να συναντιέται με τους παράγοντες του ποδοσφαίρου, τους παράγοντες της αυτοδιοίκησης και να μη βλέπει τους εκπροσώπους δύο ολόκληρων περιφερειών.

Αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να σας πω, ότι για πρώτη φορά πήραμε μία καθαρή τοποθέτηση, ότι ο δρόμος, το τμήμα αυτό που έχει τεράστια σημασία για την ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας, για να μην είναι σε απομόνωση, θα παραμείνει εντός του εθνικού σχεδιασμού, στο τέλος του Νοέμβρη, όταν μας κάλεσε ο κ. Χρυσοχοϊδης, προς τιμήν του, να μας παρουσιάσει το σχέδιο και όπου βεβαίως επαναλάβανε αυτό που είχαμε πει, ότι σύμβαση χωρίς το κομμάτι αυτό δεν μπορεί να περάσει στη Βουλή.

Ο κ. Χρυσοχοϊδης, μας διαβεβαίωσε ότι οι προθέσεις της Κυβέρνησης είναι αυτό να γίνει δημόσιο έργο. Ζητήσαμε συγκεκριμένες δεσμεύσεις. Ζήτησα κι εγώ, μεταξύ των άλλων, αυτό να έχει το χαρακτήρα μίας ρύθμισης, που θα την ψηφίσουμε στη Βουλή, όχι μόνο για να επιβεβαιωθεί η πολιτική βούληση αλλά για να αντιμετωπίσουμε τα γραφειοκρατικά εμπόδια, τα ζητήματα των περιβαλλοντολογικών μελετών, της χάραξης του δρόμου, του φυσικού αντικείμενου, των απαλλοτριώσεων. Έφερε ο κύριος Υπουργός μία ρύθμιση στην επιτροπή. Βελτιώθηκε αυτή μετά τις παρεμβάσεις μας. Νομίζω ότι είναι επαρκής. Έχει ειδική αναφορά στο τμήμα Πάτρα-Πύργος, στο οποίο σημειώνω, έχει εκτελεστεί ένα μεγάλο μέρος του έργου, έχει ειδική αναφορά στο έργο Καλό Νερό-Τσακώνα. Νομίζω πως αν προστεθεί και μία αναφορά στο υπόλοιπο τμήμα, δηλαδή από Πύργο μέχρι το Καλό Νερό, θα είναι πλήρης.

Ο Υπουργός, μας έχει επιβεβαιώσει ότι έχει έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που επιτρέπει τη χρηματοδότηση του έργου. Πιστεύω θα το καταθέσει στη Βουλή. Μας έχει πει ότι είναι έτοιμη η διαδικασία της απένταξης και της δημοπράτησης. Νομίζω ότι θα το κάνει. Εγώ θέλω να τον ευχαριστήσω γι' αυτήν τη συμβολή του και να πω ότι για εμάς δεν υπάρχει άλλος δρό-

μος, παρά να ψηφίσουμε το άρθρο 5. Πολύ περισσότερο πιστεύω και για εκείνους που έχουν ένσταση επί των συμβάσεων, δεν υπάρχει άλλη οδός, παρά να ψηφίσουν το άρθρο 5. Όταν κάνεις μάλιστα κριτική στις συμβάσεις παραχώρησης και λες ότι η σωστή διαδικασία είναι η δημοσία έργα, τότε πρέπει να ψηφίσεις τη διαδικασία ενός δημοσίου έργου.

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

Με αυτά θέλω να κλείσω την τοποθέτησή μου, αγαπητοί συνάδελφοι, επαναλαμβάνοντας αυτό που είπα για τη συμβολή του Υπουργού και την πεποίθησή πως ό,τι λέει, το εννοεί και ότι άμεσα θα δρομολογήσει τις διαδικασίες της δημοπράτησης, όπως πιστεύω θα το επιβεβαιώσει και στην ομιλία του στην Ολομέλεια, όπως έκανε και στην επιτροπή.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργιαννάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κουίκ από τους Ανεξάρτητους Έλληνες.

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε, πριν μπω στο θέμα το οποίο αφορά την υπόθεση του νομοσχεδίου που κουβεντιάζουμε, να θέσω ένα εθνικό θέμα, διότι ο Ερντογάν εκπρέπεται πλέον.

Σε ομιλία που έκανε σήμερα στην Κεσάνη, δίπλα στα σύνορα με τον Έβρο, είπε επί λέξει –για να καταλάβουμε πώς τον έχουμε αφήσει με τα ζειμπέκικα και με τις «κουμπιριές» ανεξέλεγκτο– ότι γι' αυτούς Θράκη είναι ταυτόχρονα και Θεσσαλονίκη, είναι ταυτόχρονα και Κομοτηνή και Ξάνθη και έμπλεξε και πόλεις της Βουλγαρίας και των Σκοπίων.

Αυτό σημαίνει ότι έχουμε πλέον όλη αυτή την νεοσθμανική αντίληψη Ερντογάν και Νταβούντογλου και μάλιστα μέσω του προξενείου μας, όπου σκορπάνε 15 εκατομμύρια μαύρο χρήμα το χρόνο, με τους τρεις χιλιάδες πράκτορες και προκοτόσκους, κάτι που το έχουμε κουβεντιάσει στην Επιτροπή Άμυνας και Εξωτερικών και τώρα απλώνει τα νύχια του και εκεί που βρίσκεται ο γνωστός μας Δήμαρχος Μπουτάρης, δηλαδή και προς την Θεσσαλονίκη, την ώρα που και οι Αλβανοί θέτουν σαν πρώτο θέμα της εξωτερικής τους πολιτικής, με τη νέα σοσιαλιστική κυβέρνηση του κ. Ράμα, το θέμα της Μεγάλης Αλβανίας και των Τσάμηδων. Οπότε, είμαι υποχρεωμένος και ως Τομεάρχης Εξωτερικών των Ανεξάρτητων Ελλήνων, να θέσω ότι βρισκόμαστε προ κινδύνων.

Ο κ. Βενιζέλος, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, αρνείται να συγκαλέσει το Συμβούλιο Εξωτερικής Πολιτικής, παρά τις επανειλημμένες οχλήσεις μας, όταν και από το Σεπτέμβριο είπε στον Πρόεδρό μας Πάνο Καμμένο, με τον οποίο συναντήθηκαν στο γραφείο του, ότι ναι, οσονούπω θα το συγκαλέσει. Και εμείς καθμαστέ ακόμα εδώ και τον κοιτάμε και τον παρακολουθούμε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Άρα, δεν αρνείται. Είπε «οσονούπω».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργιαννάκης): Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ να μη διακόπτετε.

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Αρνείται από τον Σεπτέμβριο, την ώρα που βράζουν τα εθνικά θέματα, κύριε Πρόεδρε. Μη δικαιολογείτε τον άνθρωπο που έχει ευθύνη αυτήν τη στιγμή και ο οποίος έτρεξε και ένα χιλιόμετρο μπροστά από τον Ομπάμα –σας θυμίζω– για το θέμα της Συρίας. Οπότε, μην τον δικαιολογείτε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είπε «οσονούπω».

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Μη τον δικαιολογείτε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργιαννάκης): Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ να μη διακόπτετε τον ομιλητή.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αφού είναι εκτός θέματος. Να μη διακόψουμε καν;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργιαννάκης): Συνεχίστε, κύριε Κουίκ.

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ: Ας πάμε τώρα στο θέμα που συζητάμε.

Σήμερα, ήμουν στα διόδια της Αγίας Τριάδας στις Θερμοπύλες, λίγο πριν από τη Λαμία, εκεί όπου όλοι οι φορείς –επιμελη-

τήρια, ΚΤΕΛ, φορτηγατζήδες, τοπική αυτοδιοίκηση, περιφέρεια-κατέβηκαν σε συγκέντρωση διαμαρτυρίας.

Ξέρετε, μιλάμε για έναν από τους νομούς που είναι όμηροι. Οι άνθρωποι, δεν μπορούν να κινηθούν μέσα στον ίδιο το νομό τους αν δεν πληρώσουν διόδια και έρχονται και άλλα. Είναι οι άνθρωποι, οι οποίοι τον Ε65 τον βλέπουν με κιάλια, διότι μέσα σε όλα «μπακλαβοποιήθηκε» ο Ε65. Φτιάχνονται ορισμένα τμήματα, όμως αφήνουν έξω την Λαμία.

Εκεί, συνάντησα και τον φορτηγατζή ο οποίος μου είπε ότι: «εγώ για να πάω τώρα στη Θεσσαλονίκη και να γυρίσω πίσω θέλω 245 ευρώ». Εκεί συνάντησα και ανθρώπους του ΚΤΕΛ που λένε ότι θα υπάρξει επιβάρυνση πάνω στην τιμή των εισιτηρίων μετά από τις αυξήσεις των διοδίων.

Ταυτόχρονα, σκεπτόμουν τι ηλίθιος είμαι να μην πάρω την οικογένειά μου και να πάω στο Υπουργείο και να πω: «Μου δίνετε μια εθνική οδό, να πληρώνουν δυο, τρία χρόνια διόδια οι οδηγοί όλων των κατηγοριών -ερασιτέχνες και επαγγελματίες- και μετά εγώ να σας τον φτιάξω;». Ό,τι γίνεται δηλαδή στο θέμα Κορίνθου-Πατρών. Ωραία τα έχουν πάρει. Και αφού τα πήραν πολύ ωραία επί τρία χρόνια, τώρα θέλουν να φτιάξουν και το δρόμο.

Επιπλέον, έχουμε βεβαίως και το θέμα της μείωσης της αυτοχρηματοδότησης από το 50% στο 20%, ένας μπιοναμάς 8,2% -τα ξέρετε- κάτι που δεν το ακούω σε κανένα κανάλι. Εύλογο.

Το κακό ξέρετε ποιο είναι; Ότι ο Κώστας Καραμανλής, ο τότε Πρωθυπουργός της Νέας Δημοκρατίας, είχε μιλήσει τρώγοντας σουβλάκια και κεμπάπ, για νταβατζήδες, και η συνέχειά του, η Νέα Δημοκρατία του Σαμαρά, τους έχει στα όπα-όπα και τους δίνει και τον χριστουγεννιάτικο μπιοναμά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μόνο μία θέση σε ό,τι αφορά το εθνικό με ιδίους πόρους έργο, το οποίο θα γίνει από την Πάτρα μέχρι την Ολυμπία.

Εμείς δεν θα λέγαμε όχι αλλά θέλουμε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένη δέσμευση, σε ό,τι αφορά την χρηματοδότηση εξ ιδίων πόρων, εθνικών πόρων. Γιατί είχα ακούσει ότι το 2013 θα ήταν έτοιμος ο δρόμος αυτός, αλλά το 2013 τελειώνει και τώρα ακούμε ότι θα ξεκινήσει το 2016. Απλά το λέω για το άρθρο 5. Θέλουμε αυτές τις απόλυτα γραπτές διαβεβαιώσεις.

Κατ' αρχάς οφείλω να τονίσω ακόμα ότι οι εθνικοί εργολάβοι καταργούν ήδη τις δικές τους συμβάσεις που αφορούν την υποχρέωση να έχουν παράλληλα μεριμνήσει για τους διπλανούς, για τους παράλληλους δρόμους. Υπάρχουν σημεία των αυτοκινητόδρομων, όπου υπάρχουν στροφές καρμανιόλες και σε άλλα σημεία δεν υπάρχουν καν παράλληλοι δρόμοι. Είναι για αυτούς που πάλευε ο Απόστολος Γκλέτσος στην περιοχή της Στυλίδας.

Η ιστορία δυστυχώς επαναλαμβάνεται με τους ίδιους πρωταγωνιστές, Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ. Τότε ήταν το όνομα Σουφλιάς, σήμερα είναι Χρυσοχοϊδης το όνομα, αν και υποπτεύομαι ότι από πίσω κρύβεται και ο Κωστής Χατζηδάκης.

Να υπενθυμίσω ότι ο κ. Σουφλιάς στην κυβέρνηση Καραμανλή, χόρεψε και μάλιστα για πάρτι των εργολάβων, τσάμικο, καλαματιανό, δεν θυμάμαι. Υποθέτω ότι ο κ. Χρυσοχοϊδης, εάν αποφασίσει να χορέψει στους εργολάβους, θα χορέψει χορό ανατολίτικο, μια που, όπως είπε, είναι περήφανος Έλληνας που θα γίνει στην Αθήνα το τζαμί. Πρέπει να διαλέξει και τους αντίστοιχους κούκους.

Μια που μιλάμε, όμως, να κάνω ένα ερώτημα -και απευθύνομαι στον περήφανο Έλληνα που θα φτιάξει το τζαμί στην Αθήνα. Στη συνεδρίαση της Βουλής για αυτό το νομοσχέδιο, θα ανακοινώσετε ότι τις είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας, που είπατε, θα τις δικαιούνται πρωτίστως οι άνεργοι Έλληνες πολίτες; Εδώ σας έχω, κύριε Υπουργέ.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Ο κ. Ματθαίου από την Χρυσή Αυγή έχει τον λόγο.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Πράγματι, το σημερινό σχέδιο νόμου που αφορά τη ρύθμιση θεμάτων σε ό,τι αφορά την παρχώρηση μεγάλων οδικών έργων και άλλα συναφή θέματα, είναι σημαντικό από πάρα πολλές και διαφορετικές απόψεις.

Ωστόσο, είναι πολύ δικαιολογημένη η στάση ορισμένων εδώ

πέρα που μεταχειρίστηκαν επιχειρήματα τέτοιου ύφους -αναφέρονται σε όλους τους προλαλήσαντες- ακριβώς γιατί σε αυτήν εδώ την Αίθουσα υπάρχουν εκφραστές δύο συγκεκριμένων τάσεων.

Από τη μία, έχουμε αυτούς οι οποίοι εκφράζουν τα συμφέροντα του απλού Έλληνα πολίτη, του απλού Έλληνα φορολογούμενου και από την άλλη, έχουμε αυτούς οι οποίοι επιχειρηματολογούν μόνο και μόνο για τα συμφέροντα των μεγάλων εργολάβων, αυτών δηλαδή που θα πάρουν μεγάλα πακέτα για να διεκπεραιώσουν -υποτίθεται- μεγάλα αναπτυξιακά έργα.

Η Χρυσή Αυγή, το λαϊκό εθνικιστικό κίνημα, είναι αυτονόητο ότι μιλάει για τα συμφέροντα του ελληνικού λαού και μέσα από τη δική του οπτική γωνία, αντιλαμβάνεται και αντιμετωπίζει το παρόν νομοσχέδιο και τη φιλοσοφία που το διέπει.

Η μνημονιακή συγκυβέρνηση, δυστυχώς, για ακόμη μία φορά αποδεικνύει ότι νομοθετεί εις όφελος των μεγάλων εθνικών υπερεργολάβων, οι οποίοι συνδιαλέγονται, συνεργάζονται άσφoga με μεγάλα και επίτιμα κομματικά στελέχη είτε του ΠΑΣΟΚ είτε της Νέας Δημοκρατίας.

Θα έρθει στο θέμα αυτό αργότερα, για να αποδείξω ότι για ακόμα μία φορά νομοθετείτε εις όφελος εκείνων οι οποίοι σας έχουν φέρει για να κάθεστε στην καρέκλα που κάθεστε σήμερα.

Ωστόσο, πρέπει να παραδεχθώ ότι η εξέλιξη των πραγμάτων ήταν τέτοια, που με αναγκάζει να συμφωνήσω για πρώτη φορά με το ΠΑΣΟΚ, το οποίο πριν από τρία, τέσσερα χρόνια, διά στόματος του τότε Προέδρου του είχε πει την περίφημη φράση «λεφτά υπάρχουν».

Φυσικά λεφτά υπάρχουν όχι για τον Έλληνα πολίτη, λεφτά υπάρχουν για τους μεγαλοεργολάβους, για τους «μεγαλοκαρχαρίες», οι οποίοι για ακόμη μία φορά μέσα από ένα τέτοιο νομοσχέδιο, θα θησαυρίσουν εις βάρος του ιδρώτα του ελληνικού λαού.

Δικαιώνεται, λοιπόν, το ΠΑΣΟΚ με το «λεφτά υπάρχουν», γιατί έχουμε ένα νομοσχέδιο, του οποίου η μελέτη αποδεικνύει ότι σήμερα μέσα σε μία μεγάλη μνημονιακή κρίση, μέσα σε μία οικονομική συγκυρία τόσο άσχημη, έχουμε ένα κράτος σπάταλο το οποίο δωρίζει «πακέτα» σε συγκεκριμένες οικογένειες, οι οποίες εδώ και χρόνια έχουν αναλάβει τη διεκπεραίωση μεγάλων «αναπτυξιακών» έργων.

Δεν είναι η τωρινή υπόθεση, δεν αφορά τη Μεταπολίτευση και μετά, μιλάμε για οικογένειες, οι οποίες και επί επταετίας ή χούντας όπως την αποκαλείτε εσείς, είχαν αναλάβει τη διεκπεραίωση μεγάλων έργων του δημοσίου.

Είναι γνωστά τα ονόματα αυτά και τα έχουμε κατονομάσει πολλές φορές μέσα σε αυτήν την Αίθουσα.

Βέβαια το θέμα είναι, γιατί εσείς σήμερα έχετε τόσο μεγάλη ζέση για να νομοθετήσετε εις όφελος των κυρίων αυτών; Έχετε τόσο μεγάλη ζέση, ακριβώς γιατί είναι άτομα τα οποία έχουν στην ιδιοκτησία τους κανάλια, έχουν όλες τις τηλεοράσεις, έχουν όλες τις εφημερίδες, τα ραδιόφωνα, τα περιοδικά μέσα από τα οποία διαφημιζόστανε και εξωραϊζούν το μνημόνιο μέσα από τα μνημονιακά μέσα ενημέρωσης. Πολλές φορές βλέπουμε άτομα, τα οποία έχουν βουλιάξει την Ελλάδα στο χρέος, που έχουν ξεφτιλίσει την εικόνα της χώρας στο εξωτερικό, να παρουσιάζονται ως μεγάλα πολιτικά στελέχη, ενώ ταυτόχρονα την ίδια στιγμή, από τα ίδια μέσα, είναι κάποιοι που βρίζουν συστηματικά και κατ' επάγγελμα τη Χρυσή Αυγή, λερώνοντας με τη λάσπη τους το νόμιμο πολιτικό αγώνα της. Να, λοιπόν, για ποιο λόγο έχουμε τη σύμπλευση μνημονιακής συγκυβέρνησης με μεγαλοεργολάβους. Διότι κάθεστε στο ίδιο τραπέζι και τρώτε από το ίδιο πιάτο. Να λέμε τα πράγματα ωμά και να μιλήσουμε επιτέλους τη γλώσσα της αλήθειας.

Είχα πει κατά τη διάρκεια της συζήτησης για τον «κατοχικό» προϋπολογισμό, όπως τον χαρακτηρίζουμε εμείς, ότι έπρεπε το Υπουργείο να κάνει συγκεκριμένα πέντε απλά πράγματα, εάν θέλει να προβεί στην οποιαδήποτε ρύθμιση θεμάτων σαν το σημερινό.

Είπα συγκεκριμένα, ότι θα έπρεπε να έχουμε ανεξάρτητες οικονομικές αρχές, οι οποίες θα διεξάγουν λογιστικό έλεγχο ιδιαίτερα για τα δημόσια έργα. Είναι κοινή παραδοχή όλων, ότι ένας από τους λόγους που η χώρα βυθίστηκε σε αυτό το χρέος, είναι

επειδή ο δημόσιος τομέας και τα δημόσια έργα είναι με τέτοιο τρόπο υπερκοστολογημένα, ώστε ο Έλληνας πολίτης να πληρώνει πέντε και δέκα φορές έργα, τα οποία είναι χειρίστης ποιότητας.

Θα γίνω λίγο πιο συγκεκριμένος λέγοντας ότι θα έπρεπε εσείς, το Υπουργείο σας και καθένας που κάθεται στη θέση αυτή, να κάνουν ένα δειγματοληπτικό έλεγχο των τιμών στη διεθνή αγορά, να πάρει δηλαδή τις τιμές και να δει πόσο κοστίζει η κατασκευή ενός δρόμου, για παράδειγμα, σε μια ευρωπαϊκή χώρα και πόσο κοστίζει στην Ελλάδα. Εάν η απόκλιση είναι τόσο μεγάλη, πρώτον, να αναρωτηθεί το γιατί και δεύτερον, να αποδώσει ποινικές ευθύνες σε αυτούς οι οποίοι αποδεδειγμένα κλέβουν μέσα από τέτοια έργα.

Θα δώσω ένα συγκεκριμένο παράδειγμα, για να καταλάβετε για τι πράγμα μιλάω. Έχουμε τη μελέτη του νομοσχεδίου από την οποία προκύπτει εύκολα –το παραδεχθήκατε κι εσείς– ότι θα έχουμε αύξηση της χρηματοδοτικής συμβολής από πλευράς τους κράτους. Να το πούμε διαφορετικά. Ο Έλληνας πολίτης, θα πληρώσει ξανά από την τσέπη του άλλο 1,14 δισεκατομμύριο ευρώ, τη στιγμή που οι εταιρείες αυτές, οι ιδιωτικές εταιρείες, που πολλές εξ αυτών είναι και χρεοκοπημένες, θα διεκπεραιώσουν ένα έργο αλλά για διακόσια ογδόντα χιλιόμετρα λιγότερα. Αυτό δεν χαρακτηρίστηκε «κλοπή» –που όντως είναι κλοπή– αλλά χαρακτηρίστηκε «αναπτυξιακό έργο». Έτσι αντιλαμβάνεστε την ανάπτυξη και μετά απορείτε, για ποιο λόγο όλος ο ελληνικός λαός λέει τα πράγματα με το όνομά τους και αποκαλεί «κλέφτες» τους κλέφτες και «απατεώνας» τους απατεώνας.

Επίσης, δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι μετά από την εξωφρενική είδηση της αύξησης της τάξεως του 60% στα τέλη των διωδίων είχαμε και μια ρύθμιση μέσα στη Βουλή. Όποιος είναι Βουλευτής και ταξιδεύει με το αυτοκίνητό του –για το οποίο η Βουλή του δίνει και επίδομα για να βάζει καύσιμα– έχει το δικαίωμα να μην πληρώνει διόδια, ο Έλληνας πολίτης όμως, θα αναγκαστεί να πληρώσει συν 60% τα διόδια αυτά, για να απολαύσει έργα τα οποία είναι χειρίστης ποιότητας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Παίρνεις επίδομα για τα καύσιμα; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης):** Παρακαλώ, μη διακόπτετε.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι. Πάρτε τη βεβαίωση αποδοχών και θα δείτε ότι έχει ένα πίνακα που λέει ότι από τη Βουλή κατατίθεται ένα ποσό συγκεκριμένο μηνιαίως για τη μεταφορά των Βουλευτών. Ούτε αυτό το έχετε υπ' όψιν;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Μάλλον κατ' εξαίρεση θα το παίρνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, εσείς μην απαντάτε.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει, ούτε αυτό δεν το έχετε υπ' όψιν. Προφανώς σας ενδιαφέρει η τελευταία γραμμή που λέει τη μηνιαία αποδοχή, τα άλλα δεν σας ενδιαφέρουν, γιατί δεν τα βάζετε από την τσέπη σας στο κάτω-κάτω.

Εν πάση περιπτώσει, το ζήτημα είναι ότι δεν συμπεριφέρεστε τίμια, γιατί βγάζετε έξω από αυτό το φορολογικό παιχνίδι τους εαυτούς σας. Αναγκάζετε, όμως, τον ελληνικό λαό να πληρώνει από την τσέπη του ξανά και ξανά έργα, τα οποία –φαίνεται κι από τούτο το νομοσχέδιο– ληλατούν τον ιδρώτα του ελληνικού λαού.

Δεν θα μπω στον κόπο να έρθω σε αντιπαράθεση ούτε με εσάς ούτε με κανέναν μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, πόσω μάλλον με έναν αδιάβαστο Υπουργό, ο οποίος δεν μπήκε καν στον κόπο να διαβάσει το μνημόνιο, άσχετα αν αυτό, έφερε πέντε και δέκα χιλιάδες αυτοκτονίες, άσχετα αν αυτό, έχει βυθίσει τη χώρα στο χρέος, άσχετα αν αυτό, έχει εκχωρήσει εθνική κυριαρχία.

Θα απαντήσω όμως –κάτι το οποίο οφείλω να κάνω– γιατί με ιδιαίτερη ειρωνεία είχε πει σε κάποιο συναγωνιστή από τη Χρυσή Αυγή, ότι άτομα με μυαλά σαν τα δικά μας απέναντι –εννοώντας την Τουρκία– θέλουν να μετατρέψουν την Αγιά Σοφία σε τζαμί.

Άτομα με μυαλά σαν τα δικά σας θέλουν να χτίσουν τζαμί μέσα στην Ελλάδα χωρίς να ρωτήσουν τον ελληνικό λαό και άτομα με μυαλά σαν τα δικά σας, είναι που έχουν φέρει τη χώρα σε αυτό το έσχατο σημείο.

Στο κάτω-κάτω –για να κλείσω με αυτό– είναι άτοπο να μιλάτε για μυαλά, όταν ανήκετε σε ένα κόμμα του οποίου ο Πρόεδρος έκανε ποδήλατο κι εν κινήσει ήθελε να αλλάξει την αλυσίδα.

Επομένως, προσέχετε τις εκφράσεις σας και δείτε τα του οίκου σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, επειδή είστε καινούργιος Βουλευτής, να αποφεύγετε τέτοιου είδους αναφορές και αντιπαραθέσεις. Σοβαρότητα χρειάζεται σε αυτήν την Αίθουσα.

Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Και να σας πω, επίσης, ότι είστε αμετανόητοι και άθλιοι και καλό θα ήταν να αποχωρήσετε όσο γίνεται πιο γρήγορα από αυτήν την Αίθουσα...

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Καληνύχτα σας, κύριε Υπουργέ! Δεν αποφασίζετε εσείς.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): ...γιατί η Ελλάδα σε αυτές τις κρίσιμες στιγμές άτομα και πολιτικούς σαν κι εσάς, δεν τους χρειάζεται.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Καληνύχτα σας, κύριε Υπουργέ! Δεν αποφασίζετε εσείς.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Η θέση σας είναι αλλού.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Τι έχετε προσφέρει εσείς για την Ελλάδα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, μιλήστε για το νομοσχέδιο.

(Θόρυβος-διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)
Κύριε Μαθαίοπουλε, ήρξατο χειρών αδίκων. Εσείς ξεκινήσατε. Σας παρακαλώ, λοιπόν, να σταματήσει εδώ ο καυγάς.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είστε άμυαλοι και επικίνδυνοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Υπουργέ, μην ανταποκρίνεστε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είστε άμυαλοι και επικίνδυνοι. Δεν σας φοβάται κανείς. Εγώ δεν σας φοβάμαι καθόλου. Σας ξέρω πολλά χρόνια. Είστε δειλοί και μαχαιροβγάλτες!

(Θόρυβος-έντονες διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΟΛΥΒΙΟΣ ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Σοβαρά μιλάτε; Τι μαχαιροβγάλτες;

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτή είναι η σοβαρότητα; **ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Είστε μαχαιροβγάλτες και δειλοί!

(Θόρυβος-έντονες διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ! Συνεχίστε, παρακαλώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν συζητώ με μαχαιροβγάλτες και δειλούς.

(Θόρυβος-έντονες διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Κι εσείς είστε λαμόγια! Πού είναι τα κλεμμένα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μεγάλη χαρά για μένα που φέρνω για έγκριση το πρώτο νομοσχέδιο μετά τον προϋπολογισμό. Έχει μια συμβολική σημασία. Είναι το πρώτο νομοσχέδιο ανάπτυξης στον πρώτο προϋπολογισμό με πλεόνασμα, μετά από μία τραγική εξαιτια κρίση.

Δεν είναι τυχαίο. Αυτά τα έργα ξεκίνησαν το 2008, σταμάτησαν το 2010, γιατί κανείς χρηματοδοτικός οργανισμός, καμιά διεθνής τράπεζα, δεν εμπιστευόταν να βάλει τα κεφάλαια στη χώρα και εγκατέλειπαν την Ελλάδα. Σήμερα, με πρώτη την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τους εταίρους μας, επενδύουν 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ στη χώρα, όχι μόνο για δύο-τρία χρόνια, αλλά για τριάντα χρόνια. Εμπιστεύονται, όσο πιο έμπρακτα μπορούν, την Ελλάδα και πέρα από λόγια χτίζουν τη σταθερότητά της. Οι σκληρές θυσίες των συμπολιτών μας αρχίζουν να αποδίδουν αποτελέσματα.

Είναι ένα νομοσχέδιο ανάπτυξης με έργα και όχι με λόγια. Δεν υπόσχεται το νομοσχέδιο αυτό. Κάνει. Πράττει. Φέρνει είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας, 1,5% αύξηση του ΑΕΠ τα επόμενα τρία χρόνια, οδικές υποδομές στην Ελλάδα, ευκαιρίες επιχειρηματικότητας και στρατηγικής ανάπτυξης. Στο τέλος του 2015, όταν τα έργα θα ολοκληρωθούν, η χώρα θα έχει ένα σύγχρονο, λειτουργικό οδικό δίκτυο, δηλαδή θα έχει μία βασική προϋπόθεση για να γίνει κόμβος μεταφορών στην Ευρασία. Η Ελλάδα θα ενωθεί, η μετακίνηση θα διευκολυνθεί, η επικοινωνία θα επιταχυνθεί.

Συμφωνούμε όλοι στο στρατηγικό στόχο της ανάπτυξης ως κόμβου μεταφορών. Όλοι, επίσης, γνωρίζουμε πως αυτό σημαίνει υποδομές και τεχνολογίες δικτύων μεταφοράς, οδικούς άξονες, σιδηροδρομικό δίκτυο, λιμάνια, εμπορευματοκέντρα σταθμούς, διασυνδέσεις, τεχνολογίες διακίνησης και τεχνογνωσία διαδικτυακής κατασκευής και συντήρησης.

Ο στόχος δεν φτάνει, δεν είναι άλλωστε καινούργιος. Η διαφορά με τις παλιότερες εποχές, είναι πως τώρα υπάρχει ζωτική ανάγκη για ανάπτυξη. Έχουμε σχέδιο, έχουμε πολιτική, να κάνουμε το στόχο αποτέλεσμα ζωής για τη χώρα και τους συμπολίτες μας.

Το νομοσχέδιο έχει και μια άλλη σημασία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Μας φέρνει όλους πιο κοντά να συζητάμε, για το πώς μπορούμε πράγματα που είναι συμφωνημένα ως στρατηγικές για τη χώρα, να τα προχωρήσουμε και να συμφωνήσουμε αν θα τα κάνουμε ή όχι.

Δεν υπάρχει κανείς που να μη θέλει τους αυτοκινητόδρομους. Τι δεν θέλουμε; Το οδικό δίκτυο; Την αύξηση του ΑΕΠ; Τις είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας; Δεν θέλουμε αύριο το σιδηροδρομικό δίκτυο, τις υποδομές που θα υποδεχθούν την ανάπτυξη;

Η επανεκκίνηση, κατά τη γνώμη μου, είναι μία μεγάλη ευκαιρία για συνεννόηση. Πρέπει να μάθουμε να λύνουμε τα προβλήματα και όχι απλά να τα κουβεντιάζουμε και, κυρίως, όχι να «στύβουμε» τις ψυχές των ανθρώπων και να οδηγούμε περατώσει στο μίσος μέσα από τον λαϊκισμό. Αυτός είναι ο πολιτικός στόχος. Η συνεννόηση. Αυτόν πρέπει να επιδιώξουμε, να υπηρετήσουμε, να εφαρμόσουμε. Έχει δύο προϋποθέσεις: Τη γνώση και την καλή πίστη.

Προσπάθησα όλο αυτό το χρονικό διάστημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για όποιον ήθελε ενημέρωση, απ' όλα τα κόμματα, απ' όλες τις πλευρές αλλά και φορείς, να ενημερωθούν και να έχουν πλήρη γνώση για το αντικείμενο. Όλα είναι στο φως. Όλες οι συμβάσεις είναι ανηρτημένες στο διαδίκτυο. Δεν υπάρχει τίποτα κρυφό. Αυτό διαλύει τις καχυποψίες. Και πρέπει να διαλύσουμε τις καχυποψίες, προκειμένου να αφήσουμε τις γενικολογίες, να πάμε στη διαφάνεια, να αποτρέψουμε τη συνολομολογία και το μίσος.

Λυπάμαι, που εδώ συνεχίζω να ακούω μετά τη συζήτηση που κάναμε στην επιτροπή, τις ίδιες γενικολογίες, τους ίδιους αφορισμούς, τις ίδιες αοριστίες και τα ίδια λάθη. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει διάλογος κωφών. Όποιοι λένε κάτι, πρέπει να το τεκμηριώσουν. Αν δεν έχω απαντήσει σε κάτι, παρακαλώ να μου πείτε «απάντησε». Όμως, το να έρχεστε εδώ ορισμένοι και να επαναλαμβάνετε τους ίδιους ισχυρισμούς που λέγατε στην επιτροπή, αυτά που λέτε δημόσια, ενώ έχουν απαντηθεί, ενώ υπάρχουν στοιχεία, ενώ υπάρχουν έγγραφα, ε, τότε δεν είναι αντιπολιτευση αυτό. Αυτό είναι μια ανεύθυνη πολιτική στάση και λαϊκισμός.

Ακούω το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, παραδείγματος χάριν. Έχει μία θέση στα πράγματα. Αυτή είναι η φιλοσοφία του. Το δέχομαι. Το τιμώ. Διαφωνώ. Εν πάση περιπτώσει, μπορούμε να κάνουμε μία πολιτική αντιπαράθεση. Όμως, εδώ ακούω όλες αυτές τις αοριστίες, τα περί εθνικών εργολάβων. Αλήθεια, ποιοι είναι οι εθνικοί εργολάβοι; Αλήθεια, ξέρετε ότι δεν έχει μείνει καμιά εταιρεία στην Ελλάδα πια; Δεν υπάρχουν εταιρείες. Έχουν καταστραφεί όλες. Και αυτές που υπάρχουν, είναι έτοιμες να καταρρεύσουν.

Ξέρετε ότι σε αυτά τα έργα, υπάρχουν μεγάλες εταιρείες της Ευρώπης; Υπάρχουν ευρωπαϊκές, γαλλικές, γερμανικές, ισπανικές. Ποιοι εθνικοί εργολάβοι;

Ερχόμαστε εδώ μέσα να πούμε ό,τι θέλουμε, δικό μας; Υπάρχουν και κάποιοι άλλοι, που έχουν έλθει εδώ μέσα και έχουν κάνει καταγγελίες. Και τους περιμένω να έλθουν ξανά μέχρι αύριο.

Υπάρχουν και κάποιοι άλλοι, οι οποίοι κατήγγειλαν τα έργα το 2008, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Πήγαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Χάθηκε ένας χρόνος. Οι καταγγελίες μπήκαν στο αρχείο. Οι κύριοι αυτοί σουλατσάρουν ελεύθεροι έξω. Η Ελλάδα πλήρωσε 90 εκατομμύρια στους παραχωρησιούχους τότε. Εγώ προσωπικά κοιτάζω, με ποιον τρόπο θα πάρουμε πίσω τα 90 εκατομμύρια απ' αυτούς που έκαναν άδικες καταγγελίες, για να τελειώνουμε με όλα αυτά.

Εγώ πιστεύω ότι αυτοί οι δρόμοι πρέπει να ενώσουν την Ελλάδα. Μόνο μικροί πολιτικοί θα προσπαθήσουν να χωρίσουν από εδώ και πέρα τη χώρα.

Θέλω να μπω στην ουσία των πραγμάτων και να ξεκινήσω με μια αναφορά που έκανε η κ. Ουρουνίδου. Είπε ότι αυτό το μοντέλο των ΣΔΙΤ δεν είναι πλέον επίκαιρο. Λάθος! Τετρακόσια έργα παγκοσμίως αυτήν τη στιγμή στην Ευρώπη και στις Ηνωμένες Πολιτείες, εκτελούνται με αυτό το σύστημα. Στη Ρουμανία, στη Γαλλία, στην Κροατία, στην Ιταλία, στις Ηνωμένες Πολιτείες, στο Λος Άντζελες, στο Κολοράντο, στο Πόρτσμουθ, στο Οχάιο, στη Βιρτζίνια, στη Βραζιλία, παντού υπάρχουν έργα παρόμοια, γιατί μέσα απ' αυτές τις μεθόδους, τη μέθοδο, δηλαδή, του ΣΔΙΤ, εξασφαλίζουμε μικρότερη χρηματοδότηση, εξασφαλίζουμε καλύτερη ποιότητα έργου, εξασφαλίζουμε συντήρηση για πολλά χρόνια και λιγότερες δαπάνες.

Θέλω να διευκρινίσω ξανά κάτι. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μιλάμε για καινούργιες συμβάσεις. Μιλάμε για τις συμβάσεις του 2007. Αυτές αλλάζουν ως προς ένα και μόνο ζήτημα. Σε ό,τι αφορά τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτούνται οι νέοι αυτοκινητόδρομοι. Δεν ακουμπάμε καθόλου τα διόδια, καθόλου τους όρους, παρά μόνο το χρηματοδοτικό μοντέλο.

Για ποιο λόγο όμως; Διότι εδώ υπάρχει μια αιτίαση. Επανερχεται και πάλι το ότι τα δώσαμε όλα στους παραχωρησιούχους και κατασκευαστές, δεχθήκαμε την υπαιτιότητα του δημοσίου και δεν αφήσαμε κανένα ρίσκο στους άλλους. Είναι έτσι τα πράγματα;

Πράγματι, λοιπόν, αφού δεν μιλάμε για νέα σύμβαση παραχώρησης, όλα τα έργα ξεκίνησαν με βάση τις συμβάσεις του 2007. Αν, όμως, δεν είχε μεσολαβήσει η κρίση, τα έργα θα είχαν τελειώσει σήμερα. Έτσι δεν είναι; Θα είχαν τελειώσει μάλιστα και τμήματα τα οποία σήμερα δεν συμπεριλαμβάνονται. Παρά την κρίση, όμως, το δημόσιο έστω και λίγο, πέτυχε να συνεχιστούν τα έργα και οι τράπεζες να δίνουν έστω και κάποια λίγα λεφτά.

Η επίκληση του άρθρου 7 για υποχρέωση χρηματοδότησης παρά την κρίση, δεν θα είχε άλλο αποτέλεσμα από το να αχθεί το θέμα σε δικαστική διαφορά και τελικά σε καταγγελία των συμβάσεων. Παρόμοια, η μετατροπή των έργων σε αμιγώς δημόσια έργα, υποχρεωτικά θα περνούσε μέσα από μια καταγγελία και από μια δικαστική διαδικασία.

Ανέφερα προχθές δύο παραδείγματα που δεν άρεσαν σε ορισμένους. Το πρώτο παράδειγμα που ανέφερα ήταν αυτό της Θερμαϊκής. Η κ. Ξηροτύρη τότε πράγματι, ήταν κατά αυτού του έργου. Βέβαια, κύριε Ιωαννίδη, η Θερμαϊκή Οδός ήταν πανθεσσαλονικικό αίτημα, παλλαϊκό αίτημα. Η Θερμαϊκή Οδός δεν έγινε ποτέ. Θα πληρωθούν –γιατί δεν έχουν πληρωθεί ακόμα– 80 εκατομμύρια. Το έργο από 400 εκατομμύρια, είχε φτάσει ήδη με τις ενστάσεις στα 620 εκατομμύρια περίπου και το αποτέλεσμα είναι το δημόσιο να πληρώνει τεράστια αποζημίωση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ**)

Το δεύτερο παράδειγμα, είναι το σημερινό του Μορέα. Ο Μορέας, είναι ο δρόμος Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, Τρίπολη-Σπάρτη. Ο δρόμος αυτός, έχει κατασκευαστεί σε ποσοστό 91%. Κρατήστε το αυτό. Είναι αμιγώς ελληνική η κοινοπραξία. Δεν σταμάτησε ποτέ κατά τη διάρκεια της κρίσης. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων –και όχι οι εμπορικές τράπεζες– λέει, «Θέλω να καλύψετε σχεδόν για το σύνολο της αξίας του έργου, διότι θεωρώ ότι δεν είναι βιώσιμο».

Το λέω αυτό για ποιο λόγο; Νομίζω ότι εδώ ορισμένοι επιχειρούν να περάσουν προς τα έξω ότι η οικονομία λειτουργεί στο κενό –λες και η οικονομία δεν λειτουργεί με βάση τους συναλασσομένους, δηλαδή τράπεζες, επιχειρήσεις κ.λπ.– και πως το δημόσιο έχει στα χέρια του το μαγικό ραβδί και αυτό αποφασίζει.

Δεν είναι έτσι τα πράγματα και θα το εξηγήσω στη συνέχεια.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο τι είπε; Ότι οι τροποποιήσεις που έρχονται στη Βουλή, είναι επιβαλλόμενες από απρόβλεπτες συνθήκες, ανωτέρα βία, δεν συνιστούν νέα σύμβαση και ως εκ τούτου δεν επιβάλλουν την επαναδημοσίευσή του έργου.

Τα ίδια ακριβώς λέει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς που εξέτασε τις συμβάσεις σελίδα προς σελίδα, λέξη προς λέξη. Τα ίδια λέει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού λέξη προς λέξη και περιμένει να ψηφίσουμε για να μας δώσει την τελική έγκριση. Τα ίδια λέει η Επιτροπή Περιφερειακής Ανάπτυξης του κ. Χαν, που θα είναι μεθαύριο εδώ.

Γιατί όλοι αυτοί λένε τα ίδια; Γιατί όλοι αυτοί αποδέχονται αυτά τα μοντέλα και κάποιοι από εμάς εδώ αρχίζουν από τους εθνικούς ερρολάβους, τα σκάνδαλα και φτάνουν σε μια λογική που λέει ότι δεν διαπραγματευτήκαμε σωστά;

Πριν από λίγες μέρες συνάντησα και τον κ. Χόγερ, τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, εδώ, στην Ελλάδα, στην Αθήνα. Μου είπε, «Να πάτε να διαπραγματευτείτε στο Λουξεμβούργο». Και πήγαμε. Πήγαμε να διαπραγματευτούμε για το Μορέα, δηλαδή το Κόρινθος-Τρίπολη-Σπάρτη και Τρίπολη-Καλαμάτα.

Σήμερα πάλι είχαμε τις ίδιες διαπραγματεύσεις προκειμένου να καταλήξουμε σε μια συμφωνία για το δρόμο αυτό.

Επειδή άκουσα πολλές φορές να λέτε τι ρίσκα πήραν οι άλλοι, θα σας ρωτήσω: Ποιοι άλλοι, δηλαδή; Ποιοι είναι; Οι τράπεζες.

Οι τράπεζες, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δουλεύουν σε όλον τον κόσμο κάτω από ένα πολύ συγκεκριμένο σύστημα, σε όλες τις χώρες του κόσμου, στο ευρωπαϊκό αλλά και το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα. Άρα, λοιπόν, όταν μικραίνουν τα έσοδα, μικραίνει και ο δανεισμός. Όταν δεν έχουμε καθόλου έσοδα, δεν έχουμε δανεισμό. Αυτή είναι η βασική αρχή. Διαφωνεί κανείς σ' αυτό; Είναι πάρα πολύ απλό. Δεν έχουμε να κάνουμε με ένα απλό δημόσιο έργο.

Θα προχωρήσω στην τεκμηρίωση αυτών που θέλω να σας πω. Κατ' αρχάς, πρέπει να ξεκαθαρίσουμε κάτι. Πολλοί από μας εδώ μέσα, μεταξύ των οποίων και εγώ, ψηφίσαμε το 2008 τις συμβάσεις, το σωστό αυτό -με τα όποια προβλήματα- νόμο.

Σήμερα, λοιπόν, ερχόμαστε χωρίς να αλλάξουμε τίποτα, να κάνουμε μόνο ένα και μοναδικό πράγμα, να καλύψουμε το χρηματοδοτικό κενό. Ποιο είναι το χρηματοδοτικό κενό; Στις πρώτες συμβάσεις υπήρχε μια πρόβλεψη για έσοδα 37,7 δισεκατομμυρίων ευρώ για τα τριάντα χρόνια λειτουργίας της παραχώρησης. Σήμερα αυτά τα 37,7 δισεκατομμύρια ευρώ έχουν γίνει 14,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτά είναι τα μεγέθη, έχουν γίνει 14,5 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, τρεις φορές σχεδόν κάτω, 62% μείωση.

Εδώ, πάνω απ' όλα πρέπει να πούμε το εξής: Όπως σας είπα, με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων έχουμε να κάνουμε με τις προβλέψεις του δανειστή. Ο δανειστής είναι η τράπεζα, είτε είναι η Ευρωπαϊκή Τράπεζα είτε είναι μια εμπορική τράπεζα. Αυτό είναι, λοιπόν. Ο δανειστής είναι αυτός που καθορίζει, δυστυχώς, την εξέλιξη του έργου.

Άρα, λοιπόν, ο δανειστής πρωτίστως καθορίζει τη στάση του απέναντι στο συγκεκριμένο ζήτημα. Τότε, το 2007 δηλαδή, ο δανεισμός ήταν 3 δισεκατομμύρια ευρώ, με επιτόκιο 1% έως 2%. Σήμερα, ο δανεισμός είναι 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ, σχεδόν το μισό, με επιτόκιο 3% έως 6,5%, πολλαπλάσιο.

Για να μη μιλάμε στον αέρα, θα ήθελα να σας πω πολύ συγκεκριμένα παραδείγματα. Το 2013, δηλαδή, ο δανεισμός αυτών των μηνών μιας σειράς ελληνικών επιχειρήσεων ήταν 8% έως 10%, όπως είναι τα ΕΛΠΕ, μεγάλη επιχείρηση, ο ΟΤΕ, εξαιρετικά μεγάλη επιχείρηση, ο «ΤΙΤΑΝΑΣ». Είναι 8% με 10% για δάνεια όχι τριάντα ετών, αλλά για δάνεια πέντε ετών. Εμείς έχουμε πάρει μέχρι στιγμής 3% με 8%, κατά μέσο όρο περίπου 5% με 6% για τα τριάντα χρόνια.

Αντιλαμβάνεστε ποια είναι η διαφορά και πόσο πολύ καλά επιτόκια επιτεύχθηκαν.

Υπάρχει και άλλο στοιχείο. Όλοι οι αναλυτές για την Ελλάδα δίνουν το ρίσκο που ξεπερνά το 10% αυτήν τη στιγμή. Σημειώτέον ότι η Ελλάδα το 2007 ήταν μια οικονομία με ΑΑ. Σήμερα είναι Β- και ορισμένοι μας έχουν και CCC, δηλαδή, πολύ χαμηλή

κατηγορία. Σήμερα, λοιπόν, μας δίνουν ρίσκο που ξεπερνά το 10%. Το δεκαετές ελληνικό ομόλογο έχει μειωθεί πια αισθητά: Από 33% στη δύσκολη περίοδο στο 7% έως 10%.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ λίγο χρόνο. Ευχαριστώ.

Αν δούμε έργα συγκρίσιμα στο εξωτερικό, η απόδοση κεφαλαίων, αυτού που βάζει τα λεφτά δηλαδή, είναι 12% επί του αρχικού του κεφαλαίου. Σε αντίστοιχα ελληνικά έργα -Αττική Οδός, γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου- είναι 11,5%. Εδώ έχουμε απόδοση 7% με 11%, γύρω στο 8% μέσο όρο. Άρα, λοιπόν, σημαίνει και αυτό κάτι που πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας.

Επίσης, υπάρχει κάτι άλλο σημαντικό που πρέπει να πω, γιατί το άκουσα πολλές φορές.

Παγκοσμίως οι τράπεζες δανείζουν βάσει συγκεκριμένων δεικτών κάλυψης της αποπληρωμής των δανείων τους. Δεν υπάρχουν άλλοι κανόνες, αυτοί είναι οι κανόνες δανεισμού. Εκτός αν κάποιοι εδώ είναι τόσο βολονταριστές που θέλουν να επιβάλουν τους δικούς τους κανόνες αλλά αυτό ξέρετε είναι εντελώς θεωρητικό.

Όταν οι δείκτες αυτοί παραβιάζονται, οι τράπεζες δεν έχουν την υποχρέωση να συνεχίζουν τη δανειοδότηση. Δεν προκύπτει από πουθενά αυτό, ούτε από καμιά σύμβαση ούτε από κάποιο νόμο ούτε από καμιά συνθήκη, παγκόσμια ή ευρωπαϊκή. Αυτή είναι η λειτουργία των τραπεζών στο χρηματοπιστωτικό καπιταλιστικό σύστημα.

Η διακοπή των έργων, συνεπώς, δεν σημαίνει αποπληρωμή των δανείων. Είναι πολύ απλό. Τα δάνεια, δηλαδή, δεν εξυπηρετούνταν, αλλά υπήρχαν ήδη. Εφόσον οι τράπεζες έχουν τροφοδοτήσει τα έργα αυτά με σημαντικά κεφάλαια από το 2008, πρέπει να πάρουν πίσω αυτά τα κεφάλαια, τα λεφτά τους δηλαδή που έχουν δώσει.

Επίσης, υπήρξε και ένα άλλο ερώτημα: Τώρα που τελειώσατε τα έργα έρχεστε να κάνετε διαπραγματεύσεις με τους παραχωρησιούχους και τους κατασκευαστές; Δηλαδή αφού τελειώσανε τα έργα, γιατί κάνετε διαπραγματεύσεις; Ποιος το λέει αυτό; Και αυτό δεν είναι σωστό, κάθε άλλο. Τα πράγματα είναι διαφορετικά.

Ποιανού είναι ο κατασκευαστικός κίνδυνος; Είναι του κατασκευαστή; Όχι βέβαια. Ο κατασκευαστής δεν έχει καμιά ευθύνη. Ο παραχωρησιούχος έχει την ευθύνη, γιατί ο κατασκευαστής δεν έχει καμιά σχέση με το δημόσιο, έχει σχέση με τον παραχωρησιούχο.

Τώρα τι γίνεται, λοιπόν; Κλείνουν οριστικά όλα τα παρελθόντα ζητήματα, δηλαδή οι αποζημιώσεις, αυτά που θα μπορούσαν να έχουν προβολή στο μέλλον μέσα από δικαστήρια και μέσα από διαιτησίες. Μέσα από αυτή τη διαδικασία έγινε η διαπραγμάτευση, διότι τα ποσοστά ολοκλήρωσης του κάθε έργου δικαιολογούσαν τη διαπραγμάτευση και ενδεχομένως μια οποιαδήποτε αντισυμβατική συμπεριφορά από την πλευρά του δημοσίου θα οδηγούσε σε προβλήματα.

Στο έργο Μαλιακός - Κλειδί είναι κατασκευασμένο το 70%, αλλά πρέπει να σας πω ότι αυτήν τη στιγμή υπάρχει μεγάλο ρίσκο, γιατί ακόμα δεν έχει κατασκευαστεί μια βασική πλευρά του έργου, που είναι η σήραγγα του Πλαταμώνα. Στην Ολυμπία οδό έχει κατασκευαστεί μόλις το 35% του έργου, στην Ιόνια οδό το 30% και στην Κεντρική οδό το 16% του έργου. Άρα, λοιπόν, τα έργα ουσιαστικά μόλις άρχισαν.

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

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ λίγο χρόνο, σας παρακαλώ. Γιατί εδώ έχουμε ένα μεγάλο νομοσχέδιο, μιλάμε επί ώρες πολλές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Μπορείτε, να κάνετε χρήση του χρόνου, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Στην Κεντρική Οδό, λοιπόν, είναι έτοιμο το 16%. Θέλω να πω, δηλαδή, ότι τα έργα δεν είναι ούτε στο 50% και συνεπώς έπρεπε να ολοκληρωθούν με βάση τις διαδικασίες. Σας είπα όμως ότι και στο Μορέα, που έχει ολοκληρωθεί το 91%, κιν-

δυνεύουμε αυτήν τη στιγμή να εγκαταλειφθεί το έργο από τις τράπεζες και κυρίως από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Επίσης, στο ζήτημα των αποζημιώσεων, σας παρακαλώ πάρα πολύ, όσοι θέτετε τέτοια θέματα να δείτε λίγο τις συμβάσεις. Δεν υπάρχει αποζημίωση κατασκευαστή η οποία να στηρίζεται σε μία διάταξη. Στηρίζεται πάνω στη συγκεκριμένη διάταξη της σύμβασης ή του νόμου. Επίσης, στηρίζεται σε γνωμοδότηση-βεβαίωση του ανεξάρτητου μηχανικού, ο οποίος είναι θεσμός με βάση το νόμο. Στηρίζεται σε βεβαιώσεις της υπηρεσίας. Δηλαδή, τι νομίζετε, ότι πήγε κάποιος και έδωσε στον κατασκευαστή ή στους κατασκευαστές κάποιες αποζημιώσεις, έτσι;

Επίσης, ακούστηκε για τη «ΛΕΑ». Αυτό το θέμα πράγματι που έθεσε η κ. Ουζουνίδου βρίσκεται αυτήν τη στιγμή, μετά από την έκθεση της ΕΔΕΛ, στο Ελεγκτικό Συνέδριο κατόπιν προσφυγής που έχει κάνει το ελληνικό δημόσιο, οι υπηρεσίες. Ας μην βιαζόμαστε, θα υπάρξει απάντηση. Και θα υπάρξει απάντηση από το Ελεγκτικό Συνέδριο που είναι το κατά νόμον αρμόδιο όργανο.

Στο ζήτημα, λοιπόν, των αποζημιώσεων έχουμε το ζήτημα της αποζημίωσης των κατασκευαστών, που στηρίζεται –όπως σας είπα– καθαρά σε διατάξεις των συμβάσεων, των νόμων, του ανεξάρτητου μηχανικού και των υπηρεσιών. Αλλά θέλω να πάω λίγο πέρα ακόμα. Από τη στιγμή που σταμάτησε η χρηματοδότηση του έργου από τις τράπεζες και σταμάτησε οποιαδήποτε δραστηριότητα στα έργα, από εκεί και πέρα υπήρχαν οι εξής δυνατότητες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι:

Η μια δυνατότητα ήταν να πει το κράτος «σηκώνομαι και φεύγω, αφού εσείς εγκαταλείψατε τα έργα». Τι σήμαινε αυτό πρακτικά, με βάση τις συμβάσεις που υπογράψαμε και είχαν ψηφιστεί ως νόμος του κράτους; Σήμαινε ότι δεν ακουμπούσε κανείς τα έργα, συνέχιζαν να εισπράττουν οι παραχωρησιούχοι τα διόδια, δεν κατασκευάζονταν ούτε ένα εκατοστό έργου.

Πηγαίναμε στα δικαστήρια έως ότου ξεκαθαρίσει νομικά η υπόθεση με εγκαταλειμμένο το έργο, χωρίς εργασίες και με εισπράξεις διοδίων. Για παράδειγμα, η Θερμαϊκή Οδός, για την οποία δεν εκτελέστηκαν ούτε ένα χιλιόστο έργο βεβαίως.

Τι δυνατότητες, λοιπόν, είχε εδώ το δημόσιο; Είχε μόνο μία δυνατότητα, δηλαδή να κατασκευάσουμε τα έργα, να φτιάξουμε τις οδικές υποδομές στη χώρα, να δημιουργήσουμε προϋποθέσεις απασχόλησης και ανάπτυξης, να βάλουμε τις τράπεζες μέσα από τη διαπραγμάτευση να δανείσουν το έργο, να υποχρεώσουμε τους παραχωρησιούχους κάτω απ' αυτές τις προϋποθέσεις να συντηρούν το έργο το επόμενο χρονικό διάστημα και να μπορέσουμε να ακολουθήσουμε μία δημιουργική και όχι καταστροφική οδό.

Αυτό, λοιπόν, έγινε και αυτό κάναμε όλο αυτό το χρονικό διάστημα των προηγούμενων χρόνων. Γι' αυτό, πραγματικά, θέλω να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους προκατόχους μου. Βλέπω εδώ τους συναδέλφους μου τον κ. Μάκη Βορίδη, τον κ. Σταύρο Καλογιάννη ο οποίος ήταν ο προκάτοχός μου μαζί με τον κ. Χατζηδράκη. Όλοι τους πάλεψαν για τις συμβάσεις και έκαναν ένα βήμα μπροστά.

Θα αναφερθώ τώρα σε κάτι ακόμα σημαντικό, το κόστος του έργου. Δεν θα μείνει τίποτα αναπάντητο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Αφήστε τα για μετά, γιατί θα ρωτήσουμε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αφήστε, αφήστε. Επειδή ο κ. Καμμένος προχθές στον προϋπολογισμό είπε ότι αυτά πρέπει να πάνε στον εισαγγελέα, να του μεταφέρετε, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι των Ανεξάρτητων Ελλήνων –και το λέω σε όλους σας– ότι τα έστειλα εγώ στον εισαγγελέα. Έστειλα στον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου όλες τις συμβάσεις και όλα τα προσαρτήματα. Έστειλα στους οικονομικούς εισαγγελείς όλες τις συμβάσεις. Τα έστειλα στους εισαγγελείς της διαφθοράς και στον Εθνικό Συντονιστή της διαφθοράς. Τα έστειλα στην Αρχή για το ξέπλυμα μαύρου χρήματος. Τα έστειλα στον «ΟΛΑΦ», με τον οποίο ασχολούνται ορισμένοι από εσάς. Τα έστειλα στο Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο.

Τα έστειλα, λοιπόν, παντού. Όλα είναι στον αέρα. Οι εκβιαστές, όμως, που επιχειρούν διάφορες μεθοδεύσεις, προκειμένου να μην προχωρήσουν τα έργα, αυτά, αυτή τη φορά θα διαφευτούν. Όσον αφορά τους παλαιούς, επαναλαμβάνω ότι ετοιμάζω

διάταξη, όπου θα υποχρεωθούν σε αποζημιώσεις. Αυτό το λέω, για να τελειώνουμε μ' αυτήν την ιστορία των εκβιαστών, οι οποίοι επικαλούμενοι δήθεν τους εισαγγελείς ουσιαστικά οδηγούν τη χώρα σε μαρασμό και υπονομεύουν την ανάπτυξη.

Θέλω να σας πω και κάτι ακόμα. Θέλω να κάνετε το εξής: Να πάτε όπου θέλετε. Ο δρόμος είναι ανοιχτός, η πόρτα είναι ορθάνοιχτη αλλά με μία διαφορά. Όταν θα τελειώσει η διαδικασία, να έρθετε να ζητήσετε και καμιά «συγγνώμη» επιτέλους, γιατί όλη μέρα πηγαίνετε στους εισαγγελείς, αποτελέσματα δεν βλέπουμε και διασύρετε ανθρώπους.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Όλους θα σας παραπέμψουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Κύριε Καπερνάρο, αν έχετε την καλοσύνη, μη διακόπτετε.

Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το ποιος παραπέμπεται, το ξέρετε. Εσείς τα ξέρετε καλύτερα από εμένα αυτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Θα τα πούμε όλα μετά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Τι εννοείτε, κύριε Καπερνάρο; Γιατί φωνάζετε;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Εσείς, λέω, τα ξέρετε καλύτερα από εμένα αυτά, και τις παραπομπές και τα ΣΔΟΕ. Τα ξέρετε πολύ καλά. Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

Θέλετε να διασπείρετε το μίσος, γιατί άκουσα προηγουμένως τον κ. Κουϊκ να λέει κάτι το οποίο μέχρι τώρα το άκουγα από τους λεβέντες της Χρυσής Αυγής. Το ακούσατε αυτό που είπε, υποθέτω. Είπε «θα είναι όλοι Έλληνες στα έργα».

Εγώ, λοιπόν, απαντώ ότι δεν θα υπάρχει ούτε ένας ανασφάλιστος εργαζόμενος. Αυτό διαβεβαιώνω την ελληνική Βουλή και κάθε τρεις μήνες θα κάνουμε εδώ απολογισμό. Δεν θα υπάρχει ούτε ένας ανασφάλιστος εργαζόμενος. Ο κ. Κουϊκ είπε «θα είναι όλοι Έλληνες». Αρχίσατε κι εσείς να διολισθαίνετε προς αυτές τις κατευθύνσεις;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Θα τα πούμε μετά.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα αναφερθώ τώρα στο κόστος του έργου, επειδή ακούστηκε το ζήτημα της μείωσης του εργατικού κόστους. Επειδή όταν μιλάμε, πρέπει να μιλάμε με στοιχεία και αποδείξεις, θα σας πω ότι η συμμετοχή του εργατικού κόστους είναι περίπου στο 30%. Η κατασκευή των δρόμων είναι εντάσεως μηχανικού εξοπλισμού. Σκεφτείτε μόνο πού βρισκόταν η ενέργεια το 2008, πράγμα το οποίο σημαίνει πετρέλαιο, πίσσες, ασφαλτός, κ.λπ..

Όσον αφορά την Ολυμπία Οδό, θα καταθέσω όλα τα στοιχεία. Μάλιστα, παρακαλώ, αν υπάρχουν αντίστοιχα στοιχεία, να τα φέρετε και να τα αντιπαραβάλετε μ' αυτά που καταθέτω εγώ. Όποιος έχει αντίθετα στοιχεία, να τα πάει στον εισαγγελέα και αυτά.

Στην Ολυμπία Οδό, λοιπόν, το κόστος είναι 7 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο. Στην Ιονία Οδό το κόστος είναι 6,6 εκατομμύρια ευρώ. Στην Κεντρική Οδό το κόστος είναι 7,2 εκατομμύρια ευρώ. Στο Μορέα είναι 6,4 εκατομμύρια ευρώ.

Στην Εγνατία Οδό έχουν γίνει διακόσιες ογδόντα δύο συμβάσεις οι οποίες, όπως ξέρετε, έχουν περάσει και τη διαδικασία των αιτήσεων θεραπειών. Εκεί, λοιπόν, έχουμε ένα οριστικό τελικό κόστος.

Στην Εγνατία Οδό, λοιπόν, πριν από επτά χρόνια, έως δεκαπέντε χρόνια από σήμερα, κατά τη διάρκεια της κατασκευής είχαμε στην δυτική Εγνατία, στην Ήπειρο -εκεί που, όπως ξέρετε, έχουμε προβλήματα γεωλογικά με σήραγγες και λοιπά- 15,3 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο, εκείνη την εποχή. Στην κεντρική Μακεδονία είχαμε 8,4 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο και στην ανατολική Μακεδονία 4,1 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο. Δηλαδή κατά μέσο όρο είχαμε 7,5 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο.

Μπορώ να σας δώσω και θα καταθέσω και στοιχεία από όλη την Ευρώπη. Στην Γερμανία, στη Γαλλία, στην Ουγγαρία, τα κόστη όλα είναι πολύ μεγαλύτερα από τα δικά μας.

Θέλω να πω ακόμη δύο στοιχεία. Το ένα στοιχείο είναι ότι εάν τα έργα αυτά, ξεκινώντας από το 2006 και το 2007, ήταν δημόσια έργα και αναπροσαρμοζόταν τα τιμολόγια τους, οι τιμές τους με βάση αυτό που λέμε τα τιμολόγια του δημοσίου, από 1-1-2007

έως το τέλος του 2013, μέχρι σήμερα δηλαδή, η αναθεώρηση των τιμών των έργων παραχώρησης με βάση τον δείκτη τιμών καταναλωτή, όπως προβλέπουν δηλαδή οι συμβάσεις παραχώρησης, θα ήταν 1,143. Δηλαδή η αύξηση θα ήταν 1,143 επί του αρχικού ποσού που θα σας το πω μετά.

Εάν η αναθεώρηση εκείνων των έργων γινόταν με βάση τα επίσημα αναλυτικά τιμολόγια του δημοσίου, η αύξηση θα ήταν 1,33. Κρατήστε τα δύο νούμερα για να σας τα μεταφράσω σε απόλυτα μεγέθη.

Στο Μορέα, λοιπόν, συμβατικό αντικείμενο 844 εκατομμύρια ευρώ περίπου και λίγο παραπάνω.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Σας απάντησα σ' αυτό, κύριε Υπουργέ. **ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Η αναθεώρηση άρθρων τιμών με βάση το δημόσιο θα πήγαινε στα 140 εκατομμύρια ευρώ. Η συμβατική αναθεώρηση είναι 964 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 175 εκατομμύρια ευρώ λιγότερα.

Θα καταθέσω τα στοιχεία. Τα νούμερα είναι ακριβή. Απλώς για να μην σας κουράσω, αναφέρω ολόκληρα νούμερα, τα ακέραια.

Στην Ιόνια Οδό το συμβατικό τίμημα είναι 925 εκατομμύρια ευρώ. Εάν κάναμε αναθεώρηση με βάση το τιμολόγιο του δημοσίου, θα ήταν 1.256.000.000 ευρώ. Η συμβατική αναθεώρηση, αυτή δηλαδή που εφαρμόζουμε, είναι 1.057.198.000, δηλαδή 200 εκατομμύρια ευρώ λιγότερο.

Η Κεντρική Οδός 1.200.000.000 ευρώ. Ως δημόσιο έργο θα...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Μα, δεν έχουμε δημόσιο έργο.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι για ολόκληρο το τμήμα;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, ό,τι είναι.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι για...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, άλλο λέω. Ίσως παρεξηγήσατε κάτι. Λέω ότι το συμβατικό τίμημα γι' αυτό που αποφασίστηκε να γίνει...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Η Εγνατία Οδός και η Ανατολική είναι 4. Η Δυτική είναι...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είναι 15.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Η Θεσσαλία στον κάμπο είναι άλλο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Ιωαννίδη, παρακαλώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επαναλαμβάνω και πάλι για να γίνει σαφές. Στην Κεντρική Οδό, λοιπόν, είναι πολύ απλά αυτά που λέω.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Δεν είναι, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ακούστε με, σας παρακαλώ. Στην Κεντρική Οδό το συνολικό τίμημα είναι 1,2 δισεκατομμύριο ευρώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Το αρχικό.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το αρχικό του 2007. Εάν κάναμε αναθεώρηση σήμερα, στο τέλος του 2013, με βάση τα δημόσια τιμολόγια, το κόστος του έργου θα έφτανε από 1,2 δισεκατομμύριο ευρώ στο 1,6 δισεκατομμύριο ευρώ.

Σήμερα, όπως έχουν τα πράγματα δηλαδή με το νόμο που φέρνουμε και τις συμβάσεις, πάει στο 1.370.000.000 ευρώ. Δηλαδή εάν γινόταν δημόσιο έργο και αναπροσαρμόζονταν οι τιμές από το 2007 μέχρι σήμερα, θα είχαμε 239 εκατομμύρια ευρώ παραπάνω στο έργο. Είναι πολύ απλό.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Στον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου είναι 825 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό είναι το πιο ακριβό έργο. Είναι 32 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο, διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε -έξι και έξι, δώδεκα και άλλα έξι- περίπου είκοσι χιλιόμετρα σήραγγες και όλο μεγάλα τεχνικά έργα.

Έχουμε, λοιπόν, 825 εκατομμύρια κατασκευή. Αυτό είναι το αρχικό τίμημα. Εάν κάναμε αναθεώρηση με βάση τα τιμολόγια του δημοσίου, θα φθάναμε στο 1,059. Τώρα, πάμε στο 943, δηλαδή εξοικονομούμε 115 εκατομμύρια λιγότερα.

Και τέλος, έχουμε την Ολυμπία Οδό, που είναι το πιο ακριβό έργο, με 2.092.000.000. Εάν, λοιπόν, σήμερα κάναμε αναθεώ-

ρηση αυτού του έργου, θα είχαμε 2.685, περίπου 600 εκατομμύρια επάνω. Σήμερα το έργο πάει στο 1.398, δηλαδή 115 εκατομμύρια λιγότερα. Επειδή, λοιπόν, έγινε αναφορά και σ' αυτό, αυτή είναι η κατάσταση γι' αυτό που σας έλεγα σχετικά με τα κόστη.

Επαναλαμβάνω και πάλι, θα παρακαλέσω πολύ όποιον έχει στοιχεία για τα αντίθετα απ' αυτά που λέω, να τα καταθέσει εδώ.

Οι βασικοί συντελεστές κόστους των αυτοκινητοδρόμων έχουν ως εξής. Για το καύσιμο είναι 26,5%, για τον οπλισμό είναι 12,5%, για το τσιμέντο 7%, για την ασφάλτο 6%, για την απόσβεση μηχανημάτων 11%, για την απόσβεση φορτηγών 7%, για εργασία 30%. Επαναλαμβάνω ότι θα καταθέσω όλα τα στοιχεία για μία-μία από τις εκατοντάδες εργασίες.

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

Για να τελειώσω γρήγορα, προχωρώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ολοκληρώστε, όμως, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, ζητώ συγγνώμη.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Εσείς, κύριε Χρυσόχοϊδη, όμως, δεν ακούσατε που απάντησα σ' αυτό. Μας είπατε ότι εμείς λαϊκίζουμε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σε ό,τι αφορά τα διόδια, δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για αύξηση διοδίων. Η μόνη προσθήκη είναι μία. Ζήτησα από τους νομικούς μου συμβούλους να ζητήσουν από τους παραχωρησιούχους να γίνει κάτι πολύ συγκεκριμένο και δεσμευτικό, δηλαδή να μπει διάταξη που αναφέρεται στην αναλογικότητα, η οποία αναφέρεται στη διάταξη, είναι συγκεκριμένη και λέει «σε όλα τα έργα θα εγκατασταθεί ένα σύγχρονο ηλεκτρονικό σύστημα είσπραξης και διαχείρισης διοδίων, το οποίο περιλαμβάνει τη δυνατότητα λογιστικής καταγραφής για κάθε μία κατηγορία διοδίων και οχημάτων, όπως επιβάλλουν οι συμβάσεις παραχώρησης». Και μάλιστα, επειδή ακριβώς έχει εγκατασταθεί παντού αυτό το σύστημα, σήμερα είναι δυνατή η εφαρμογή και εφαρμόζεται η διαλειτουργικότητα σε πέντε έργα, δηλαδή στην Αττική Οδό, στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, στην Ολυμπία Οδό, στο Μορέα, στον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου και μέχρι το τέλος του 2014 θα γίνει και στους άλλους δύο δρόμους, δηλαδή στην Κεντρική Οδό και στη Νέο Οδό.

Η νέα διάταξη, λοιπόν, που έφερα, αποσκοπεί στο να θέσει το χρονικό ορόσημο, δηλαδή την προθεσμία, κάτι που δεν υπήρχε στις συμβάσεις. Αυτό που έγινε, δηλαδή, ήταν να υποχρεώσουμε τους παραχωρησιούχους ναβάλουν το αναλογικό σύστημα μέσα σε δήλη, σε ρητή ημερομηνία.

Επίσης, τόνισα...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αλλιώς το λέει μέσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ.

Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ βοηθήστε. Ολοκληρώστε, έχετε και τη δευτερολογία.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να μην ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ναι, αλλά βλέπετε ότι έχετε χρησιμοποιήσει διπλάσιο χρόνο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Μας ενδιαφέρει, όμως, κύριε Πρόεδρε.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Συνεχίστε τότε, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, όλη αυτή η σπέκουλα εδώ και ο λαϊκισμός -και τονίζω ότι υπάρχει ευτυχώς από ορισμένους και όχι απ' όλους- δεν μπορεί να μην απαντηθούν και μάλιστα με στοιχεία. Όποιος σκηωθεί και βγει από εδώ μέσα χωρίς στοιχεία, θα είναι στην κρίση αυτών που τον ακούν και των συναδέλφων.

Τόνισα, λοιπόν, ότι υπάρχει ένα μεγάλο άδικο που εντοπίζεται στη βορειοανατολική και στη νοτιοδυτική Αττική που έχει σχέση με τους χρυσούς συχνούς χρήστες. Δεσμεύτηκα ότι δεν θα γίνει απολύτως τίποτα πριν λύσουμε αυτά τα θέματα των παράπλευρων και εναλλακτικών διαδρομών και το θέμα των εκπτώσεων ή

του αναλογικού συστήματος. Δεν θα γίνει τίποτα, λοιπόν, εάν πρώτα δεν λυθούν αυτά τα ζητήματα. Είναι δική μου απόφαση και θα εφαρμοστεί. Από εκεί και πέρα, οποιοσδήποτε λέει οτιδήποτε άλλο, δεν κάνει τίποτα άλλο, παρά σπέκουλα.

Και τελειώνω λέγοντας ότι υπάρχει το μεγάλο ζήτημα των τμημάτων που έχουν εξαιρεθεί, τα αναβαλλόμενα. Μάλιστα, ο παραλογισμός των τοποθετήσεων από ορισμένους συναδέλφους φθάνει σε τέτοιο σημείο που λέγεται και το εξής: «Γιατί, λέει, δεν τα δίνετε σε μικρά έργα;». Και μετά από λίγο λένε «φτιάξτε και το δικό μας το δρόμο, όμως».

Θέλω να εξηγηθώ απέναντί σας. Ο δρόμος Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα εξαιρείται από την παραχώρηση της Ολυμπίας Οδού και θα κατασκευαστεί αυτόνομα ως δημόσιο έργο. Τα τμήματα είναι δύο: Το Πάτρα-Πύργος, το οποίο έχει ολοκληρωμένες απαλλοτριώσεις κατά 99% -θα τις καταθέσω- έχει πλήρεις, οριστικές περιβαλλοντικές μελέτες και έχει ήδη κατασκευαστεί αρκετά ένα τμήμα του και μάλιστα σε δύσκολα σημεία. Κατά τα άλλα, είναι ένα εύκολο έργο τεχνικά. Επαναλαμβάνω ότι έχει πλήρεις περιβαλλοντικές μελέτες, εγκεκριμένες, οριστικές και αμετάκλητες, μη προσβαλλόμενες.

Άρα, λοιπόν, η διάταξη την οποία φέρνουμε λέει κάτι πολύ απλό: Λέει ότι θα κατασκευαστεί, στο πλαίσιο της παραχώρησης, μέχρι το τέλος του 2015, που σημαίνει ότι υπάρχουν οι μελέτες και ότι το επόμενο τρίμηνο πρέπει να ετοιμαστούν τα τεύχη δημοπράτησης για να δημοπρατηθεί το έργο.

Απομένει το τμήμα Πύργος-Καλό Νερό, εκεί όπου, όπως ξέρετε, υπάρχουν τα προβλήματα της ακύρωσης των περιβαλλοντικών όρων. Μάλιστα, κατόπιν εκκλήσεως των συναδέλφων, βάζουμε μία διάταξη, μία προσθήκη που λέει ότι για εμάς θεωρείται έργο προτεραιότητας, να δούμε τη συντήρησή του πάνω στον υπάρχοντα άξονα.

Υπάρχει, όμως, το κομμάτι Καλό Νερό-Τσακώνα -δηλαδή ο Ανισόπεδος Κόμβος Κυπαρισσίας- το οποίο θα κατασκευαστεί μέχρι το 2016. Είναι τμήμα του όλου έργου. Έχουμε πλήρεις περιβαλλοντικές μελέτες. Δεν έχουμε απαλλοτριώσεις, οι οποίες έχουν ακυρωθεί για κάποιους λόγους. Εν πάση περιπτώσει, είναι ένα ζήτημα που χρειάζεται απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, ώστε να υπάρξει επίλυση. Οι μελέτες υπάρχουν για να προχωρήσουμε στην πλήρη κατασκευή του.

Απομένει ο Ε65. Αυτό που θέλω να σας πω για τον Ε65 -επειδή αντιλαμβάνομαι πολύ καλά αυτό που λένε οι συνάδελφοι, το έχω δει και εγώ, το είπε και ο κ. Καλογιάννης προχθές, το είπα κι εγώ- είναι ότι προφανώς έγινε για λόγους κόστους το τμήμα Ξυνιάδα-Τρίκαλα. Επελέγη γι' αυτό το λόγο.

Από εκεί και πέρα, εγώ θέλω να σας διαβεβαιώσω ενώπιον της Ελληνικής Κοινοβουλευτικής Αντιπροσωπείας, εδώ στη Βουλή, ότι το έργο θα χρηματοδοτηθεί πλήρως στη νέα περίοδο. Το κομμάτι Γέφυρα Αλαμάνας-ΠΑΘΕ-Α/Κ Καρπενησίου -δηλαδή Ανισόπεδος Κόμβος Καρπενησίου- θα γίνει άμεσα, θα το ανακοινώσουμε άμεσα μετά το νέο έτος και θα κατασκευαστεί.

Το υπόλοιπο τμήμα είναι έτοιμο για χρηματοδότηση. Θα προχωρήσουμε στην κατασκευή του με μία προϋπόθεση, κύριε Βλαχογιάννη, ότι το τμήμα Τρίκαλα-Καλαμπάκα-Εγνατία είναι ένα ζήτημα το οποίο θέλει μία συζήτηση, γιατί υπάρχει αυτήν τη στιγμή μία χάραξη, η οποία είναι έτοιμη και έχει περιβαλλοντικές μελέτες, ωστόσο εκεί που έχει χαραχθεί, καταλήγει πολύ ψηλά και ενδεχομένως, να δημιουργεί προβλήματα. Λέω ενδεχομένως ...

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αυτό είναι από Καλαμπάκα και πάνω, κύριε Υπουργέ. Μέχρι Καλαμπάκα, όμως, είναι εντάξει.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Με συγχωρείτε, αναφέρομαι σε όλο το δρόμο. Η χρηματοδότηση, όμως, θα είναι πλήρης, γιατί υπάρχει υποχρέωση από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να το χρηματοδοτήσουμε το έργο. Άρα, η χρηματοδότηση υπάρχει. Η πρόβλεψη είναι ότι ...

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν υπάρχει στο νομό.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Υπάρχει και λέει «εντός τριών ετών».

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Λέει, όμως, «Με απόφαση Υπουργού».

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Λέει, «εντός τριών ετών» και από τη στιγμή ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ακούστε με λίγο. Θα σας καλύψω. Από τη στιγμή... (Θόρυβος στην Αίθουσα)

Δεν με ακούτε. Αν με ακούσετε, θα σας καλύψω πλήρως.

Από τη στιγμή που εντάσσεται το έργο ως μεγάλο έργο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, είμαστε υποχρεωμένοι να το κάνουμε.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ας το περάσουμε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μα, είναι μέσα.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Όχι.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αναφέρεται. Να το διαβάσετε καλά.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Λέει, «Με απόφαση Υπουργού».

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το άμεσο που μπορούμε να κάνουμε και που θα ανακοινώσω σε λίγες εβδομάδες είναι η κατασκευή του τμήματος από τη Γέφυρα της Αλαμάνας και την παράκαμψη της Λαμίας μέχρι τον Α/Κ-Καρπενησίου.

Από εκεί και πέρα αυτό για το οποίο δεσμεύομαι είναι ότι στους τρεις πρώτους μήνες του 2014 θα υπάρξει μία απάντηση για το πώς θα πάρουμε αποφάσεις και για το τμήμα Τρίκαλα-Καλαμπάκα και για το τμήμα από την Καλαμπάκα μέχρι την Παναγιά ή οπουδήποτε αλλού. Όμως, αυτήν τη στιγμή δεν μπορώ να δεσμευτώ, γιατί θα ήταν και ανεύθυνο από την πλευρά μου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζητώ συγγνώμη, γιατί έκανα κατάχρηση του χρόνου. Έπρεπε, όμως, να απαντήσω σε όλα τα ερωτήματα. Θα παρακαλέσω πολύ όποιος θέσει θέματα, να μου ζητήσει θέσεις σε συγκεκριμένα ζητήματα. Θα απαντήσω σε όλα τα θέματα.

Επαναλαμβάνω ότι είμαστε ανοικτοί. Δεν έχουμε να κρύψουμε τίποτα. Η διαφάνεια είναι και πρέπει να αποτελέσει, με αφορμή αυτό το νομοσχέδιο που είναι πάρα πολύ ευαίσθητο, μια μόνιμη πρακτική αυτής της Αίθουσας εδώ στη χώρα μας και στην πολιτική.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Σταθάκης έχει τον λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Οι Βουλευτές δεν θα μιλήσουν, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Μπορεί, κύριε συνάδελφε, να είστε νέος Βουλευτής αλλά έχετε εμπειρία. Απ' ό,τι γνωρίζω και ο κ. Σταθάκης Βουλευτής τυχαίνει να είναι. Συνάδελφός σας είναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Να συνεχιστεί ο κατάλογος αύριο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Ιωαννίδη, ο κ. Σταθάκης δεν είναι Βουλευτής; Ο κ. Καπερνάρος δεν είναι Βουλευτής;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Ιωαννίδη, τόση ώρα τι κάνατε με τον κύριο Υπουργό; Δώδεκα λεπτά μιλάτε εδώ. Ο κύριος Υπουργός μίλησε σαράντα δύο λεπτά!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Σταθάκη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Κατ' αρχάς, να ξεκαθαρίσουμε μερικές από τις ασάφειες που έχουν διατυπωθεί για το μονόδρομο των ΣΔΙΤ. Τα ΣΔΙΤ στις Ηνωμένες Πολιτείες είναι μόλις 10% των έργων. Το 90% των έργων είναι παραδοσιακά δημόσια έργα. Στην Ευρώπη κινείται σε ακόμη χαμηλότερα ποσοστά και αν μελετήσουμε λίγο την Αυστραλία, θα δούμε ότι έχουν εξελίξει και τη μέθοδο με την οποία αποφαινόνται αν συμφέρει να είναι δημόσιο το έργο ή ΣΔΙΤ. Άρα, έχουν και ένα μηχανισμό που κρίνει ποιο είναι πιο συμφέρον. Επομένως, η ιδέα ότι τα ΣΔΙΤ είναι ο κοινός κανόνας διεθνώς και ότι η Ελλάδα τον χρησιμοποιεί είναι παραπλανητική.

Το δεύτερο σχόλιο είναι γιατί έχουμε τόσα πολλά ΣΔΙΤ στην Ελλάδα. Η απάντηση είναι απλή. Στη δεκαετία του 2000 υπέθεσαν όλοι ότι με την απελευθέρωση του τραπεζικού δανεισμού μπορούν να γίνουν όλα ταυτόχρονα. Έτσι μια χώρα στην οποία είχε να γίνει μεγάλο έργο για τουλάχιστον είκοσι χρόνια -από τη δεκαετία του '70, του '80 κ.λπ.- αισθάνθηκε ότι μπορούσε να τα

κάνει όλα ταυτόχρονα: αυτοκινητόδρομους, μετρό, αεροδρόμιο, Ρίο-Αντίρριο, ολυμπιακά έργα. Αυτή η ιδέα, όσο θεμελιακή και κεντρική ήταν, στηριζόταν σε δύο έννοιες: Στο ότι αυτός θα είναι ο μοχλός της ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και στο ότι οι τράπεζες αποτελούν τον βασικό πυλώνα, ο οποίος καθοδηγεί μία ανάπτυξη με αυτούς τους όρους. Αυτό το μοντέλο έσκασε το 2008. Αυτό το μοντέλο κατέρρευσε.

Άρα, η ιδέα ότι ξαφνικά υπάρχουν διεθνείς κανόνες με τους οποίους αντιμετωπίζουμε την επαύριον της κρίσης, τα προβλήματα της κρίσης που υπονόησε ο κ. Χρυσοχοϊδης δεν είναι έτσι. Διότι την επαύριον της κρίσης όχι μόνο οι τράπεζες αλλά και οι παραχωρησιούχοι και οι εργολάβοι και όλοι καταγράφουν τις ζημιές της κρίσης.

Και το δημόσιο, λοιπόν, καλείται μαζί με τις τράπεζες, μαζί με τους εργολάβους, μαζί με τους παραχωρησιούχους να επαναδιαπραγματευτούν την ένταση και την έκταση των ζημιών και τις προϋποθέσεις, υπό τις οποίες μπορούν να επανεκκινήσουν τα έργα.

Στον τρόπο με τον οποίο χειρίστηκε τις διαπραγματεύσεις η Κυβέρνηση είναι σαφές το εξής: Θεώρησε ότι με την κρίση του 2008 δεν άλλαξε τίποτα στις τράπεζες. Οι τράπεζες πρέπει να συμπεριφερθούν στα συγκεκριμένα έργα ακριβώς όπως πριν.

Τους παραχωρησιούχους τους αντιμετώπισε ακριβώς με τον ίδιο τρόπο. Μπορεί να αλλάξει η χρηματοδοτική σύνθεση, για παράδειγμα να ανέβει η συμμετοχή του δημοσίου στο 55% των έργων, αλλά η σύνθεση του παραχωρησιούχου, των μετόχων θα μείνει ίδια όπως πριν. Δεν θα αυξηθεί το δημόσιο. Δεν θα πάει στο 55%, ενώ αυξήθηκε από 20% σε 50% η συμμετοχή του. Οι παραχωρησιούχοι θα μείνουν ίδιοι, ανέπαφοι.

Τρίτον, η ιδέα ότι οι εργολάβοι θα μείνουν ανέπαφοι, με την έννοια του κόστους των έργων, του κόστους μελετών, του κόστους των εργατικών που μόλις ανέφερε ο κύριος Υπουργός ότι είναι 30%, ότι θα είναι τα ίδια όπως πριν. Δεν τίθεται θέμα επαναδιαπραγμάτευσης του κόστους, λες και οι τσιμεντοβιομηχανίες, οι εργαζόμενοι που έχουν χάσει το 40% των μισθών, οι φτηνές τιμές σε δεκάδες από τα οικοδομικά υλικά φτηνότερες από το 2006, η κερδοφορία των εργολάβων και πολλά άλλα, είναι ανέπαφα.

Η ιδέα, λοιπόν, της σκληρής κριτικής που κάνουμε στην Κυβέρνηση είναι ότι προσεγγίζει το θέμα ως να μην άλλαξε τίποτα. Προσεγγίζει, δηλαδή, το θέμα και λέει ότι το μόνο που αλλάζει είναι ο τρόπος χρηματοδότησης των έργων.

Και αυτό είναι ένα τραγικό λάθος, διότι πρώτον δεν εξοικονομεί πόρους υπέρ του δημοσίου. Μία έκπτωση στα κοστολόγια των έργων της τάξεως του 15%, 20%, συγγνώμη θα το πω ευθέως, είναι 1,6 δισεκατομμύριο στο σύνολο των έργων. Αυτό είναι καθοριστικό, διότι αλλάζει όλη την έννοια της βιωσιμότητας των έργων.

Η βιωσιμότητα των έργων είναι το δεύτερο και μεγάλο πρόβλημα, διότι η αλλαγή στο χρηματοδοτικό κενό προκύπτει από τη μη βιωσιμότητα των έργων, πλέον. Άλλαξε ο κόσμος μετά το 2008 και τα έργα κατέρρευσαν. Γιατί; Διότι δεν είναι βιώσιμα.

Οι μελέτες και οι συμβάσεις του 2006 και 2007 προέβλεπαν αύξηση του ΑΕΠ 3,5% για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια και εν συνεχεία αύξηση του όγκου των μετακινήσεων από αυτούς τους δρόμους. Ισχύει αυτό; Όχι. Με τα νέα δεδομένα που αρχίζει και προεγγράφει, -50% και -60% όγκο, είναι βιώσιμα τα έργα; Ποιος μπορεί να το εγγυηθεί;

Για να γίνουν τα έργα βιώσιμα χρειάζεται τουλάχιστον τρεις προϋποθέσεις: Πρώτον, βεβαίως αλλαγή του χρηματοδοτικού μοντέλου, βεβαίως άλλη πολιτική διοδίων από αυτή που είχαμε αποφασίσει το 2007 –θα εξηγήσω στη συνέχεια ποια είναι αυτή– και τρίτον και βασικό πρέπει να υπάρξει ένα μείγμα χρηματοδότησης και μία πολιτική διοδίων, εν προκειμένω, η οποία να ανταποκρίνεται στα σημερινά κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα και όχι στα προηγούμενα. Τίποτα από αυτά δεν έχει συμβεί με αυτές τις συμβάσεις που έρχονται. Ακριβώς το αντίθετο. Μένουν όλα ίδια και αλλάζει μόνο το χρηματοδοτικό κενό.

Ας δούμε πώς το αλλάζει. Με τρεις τρόπους.

Πρώτον, υποκαθιστά την ιδιωτική χρηματοδότηση στις τράπεζες –οι μισές την «έκαναν», έφυγαν– με δημόσια χρηματοδότηση.

Δεύτερον, μεταφέρει την αποζημίωση του δημοσίου στο τέλος της σύμβασης. Προηγούνται οι ιδιώτες. Μέχρι τώρα, η σύμβαση προέβλεπε παράλληλη αποζημίωση και των δύο.

Και το τρίτο που κάνει είναι να προσφέρει πλήρη δημόσια εγγύηση για την αποδοτικότητα των ιδιωτικών κεφαλαίων. Επαναλαμβάνω, πλήρη δημόσια εγγύηση για την αποδοτικότητα των ιδιωτικών κεφαλαίων. Κοινώς, αν τα έργα πέσουν έξω –που θα πέσουν έξω– το δημόσιο θα αποζημιώσει πλήρως την ιδιωτική συμμετοχή, την περιορισμένη, τη μισή ιδιωτική συμμετοχή, που παραμένει στα έργα.

Αυτός ο τρόπος διακανονισμού εγείρει θέματα, δηλαδή ότι είναι σαν να μη συμβαίνει τίποτα, σαν να μη συνέβη κρίση, σαν να μην πρέπει να επιμεριστούμε το κόστος, τις δαπάνες, τη ζημιά, να μην πρέπει να βρούμε ένα νέο τρόπο εκκίνησης.

Άρα, η βασική θεωρία η δική μας λέει το εξής: Οι συμβάσεις έπρεπε να συνεχιστούν ριζικά αναθεωρημένες σε όλα τους τα σκέλη και στο κόστος. Δηλαδή και στον τρόπο χρηματοδότησης και στην πολιτική των διοδίων και στον τρόπο με τον οποίο θα γίνει και στα χρονοδιαγράμματα απόσβεσης, προκειμένου να αποκτήσουν μία υπόσταση στην οποία όλα τα μέρη πληρώνουν αυτό που τους αναλογεί ως κόστος και αναπροσαρμόζονται όλες οι συμβάσεις στα σημερινά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα της χώρας. Αυτό είναι κρίσιμο, απόλυτο. Δεν έγινε και αυτή είναι σκληρή και αδιαπραγμάτευτη κριτική από την πλευρά τη δική μας.

Τι θα έπρεπε να γίνει, για να κλείσω και το χρόνο. Έφυγε ο κ. Ιωαννίδης, κρίμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Εδώ είμαι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Εδώ είστε, ωραία, για να μιλήσω λιγότερα λεπτά.

Τι έπρεπε να γίνει; Πρώτον, ενεργοποίηση της αρχής της ευθύνης, λόγω της έκτακτης κατάστασης της κρίσης του 2008, όχι μονόπλευρα από την πλευρά του δημοσίου. Συμμερίζομαι το γεγονός ότι οι τράπεζες όποτε θέλουν φεύγουν. Οι τράπεζες, όμως, έχουν βάλει χρήματα και έχουν συμφέρον, εφόσον συνέβη αυτό που συνέβη, να καθίσουν στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και να επαναδιαπραγματευθούν με νέους όρους τη συνέχιση των έργων.

Άρα, η καθολική αρχή δεν είναι μονόπλευρη. Είναι μονόπλευρη, ως προς τη δυνατότητα που έχουν κάποιοι να αποχωρήσουν, είναι όμως και διαπραγματευτική χαρτί του δημοσίου για να συνεχίσει η διαπραγμάτευση με τους όρους που θέλουμε εμείς. Η καθολική αρχή, λοιπόν, εφόσον έβαζε στο πλαίσιο αναθεώρηση πλήρως των συμβάσεων, πρέπει να βάλει όλα τα στοιχεία μέσα.

Δεύτερον, το θέμα του κόστους είναι καίριο, βασικό και δεν με καλύπτει ο Υπουργός, όπως του απάντησα και στην Επιτροπή. Είναι καίριο ζήτημα, διότι δεν υπάρχει κανείς σε αυτόν τον κόσμο, όπως μελετητικό γραφείο, εργολαβική εταιρεία, κατασκευαστικές εταιρείες, εταιρείες που προμηθεύουν τσιμέντα και ασφάλτο κ.λπ., που να μην έχει αναπροσαρμοστεί στις σημερινές συνθήκες και να μην έχει αναπροσαρμόσει και τις τιμές του και τα κοστολόγια και την κερδοφορία του.

Υπάρχει και μία ιδιαίτερη πτυχή εδώ –την υπέδειξα και στον Υπουργό κάποια στιγμή– για το πώς γίνονται τα ιδιωτικά έργα το 2013. Γίνονται με τον ίδιο τρόπο που γίνονταν το 2006; Μπορώ να επικαλεστώ πολλά από τα μεγάλα ιδιωτικά έργα που έχουν γίνει στην Αθήνα. Υπάρχουν ιδιαίτερες τεχνικές αναπροσαρμογής και τις εφαρμόζουν στον ιδιωτικό τομέα. Δεν φέρνω κάτι καινούργιο. Αν συζητήσετε με κάποια από τα σοβαρά μελετητικά γραφεία για το πώς αποτυπώνουν πλέον το κόστος κατασκευής ενός μεγάλου έργου στην Αθήνα, ενός μεγάλου κτηρίου, θα δείτε ότι έχουν εξελίξει πολύ τις τεχνικές να προσαρμόζουν τα δεδομένα στις σημερινές συνθήκες.

Η επίκληση του δημόσιου τιμολογίου είναι λίγο παραπλανητική, διότι εγώ ξέρω δημόσια έργα –και ξέρω πολλά– που βγαίνουν στην τιμή με το δημόσιο τιμολόγιο, όπως το αεροδρόμιο στα Χανιά με έκπτωση 40%, 42%, 38%. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι το δημόσιο τιμολόγιο φτάνεται με ένα τρόπο που ακολουθεί τον τιμάρθρο του καταναλωτή και ίσως υπερβολικά προσκολλάται σε αυτό υπερβολικά πολύ. Εν προκειμένω, η πραγματικότητα της αγοράς και η οικονομία δείχνει ότι τα κοστολόγια των έργων

σήμερα είναι σαφώς μειωμένα σε σχέση με το παρελθόν. Και αυτό είναι απλή οικονομική λογική. Δεν μπορεί να ισχύει το ανάποδο, το οποίο ισχυρίζονται οι συμβάσεις, τις οποίες υπερασπίζεται ο κύριος Υπουργός.

Ένα άλλο θέμα είναι ο τρόπος με τον οποίο γίνονται οι αποζημιώσεις. Δεν αμφισβητώ ότι τις αποζημιώσεις τις αποφάσισε κάποιος, ακόμα και ο ανεξάρτητος. Εν τούτοις, και οι αποζημιώσεις έπρεπε να αποτελούν μέρος της οικονομικής επαναδιαπραγμάτευσης του συνολικού πακέτου, με αμοιβαίες υποχωρήσεις και από τις δύο μεριές, άρα χαμηλότερες αποζημιώσεις.

Τρίτον, κλείνω με το θέμα των διοδίων. Οι επιλογές που κάνει η Κυβέρνηση να διατηρήσει τα διόδια ως να μην συνέβη τίποτα σε αυτήν τη χώρα, είναι εντελώς κοινωνικά μη αποδεκτές. Τα διόδια είναι εκτός τόπου και χρόνου και η διατήρηση ιδίων διοδίων σημαίνει ότι μία μεγάλη μερίδα δεν συμμετέχει πλέον στους δρόμους, δεν μπορεί να τα πληρώσει. Υπάρχει από παντού μία πολύ μεγάλη αντίδραση, κυρίως επειδή ανεβαίνουν πολύ τα κοστολόγια. Θα αναφερθώ σε ένα συγκεκριμένο θέμα. Ένα φορτηγό για να πάει και να έρθει Θεσσαλονίκη θέλει 300 ευρώ. Συνεπώς η πολιτική των διοδίων έπρεπε να προσαρμοστεί.

Πέραν, όμως, από το κοινωνικό είναι βαθιά αντιεμπορική. Σήμερα αν υπήρχε πραγματικά μέριμνα για μία βιωσιμότητα αυτών των δρόμων με πραγματικούς όρους, θα έπρεπε να διόδια να μειωθούν στο σύνολο των αυτοκινητοδρόμων και να αυξηθεί ο όγκος αυτών που κινούνται. Γι' αυτό επιμένουμε ότι τα έργα δεν είναι βιώσιμα.

Συνεπώς οι προτάσεις ήταν σαφείς. Η διαπραγμάτευση είναι μονομερής. Άλλαξε μόνο το χρηματοδοτικό σκέλος, ενώ υπήρχαν περιθώρια για μία μεγάλη αναπροσαρμογή των έργων, για μία προσαρμογή της πολιτικής των εσόδων στη σημερινή κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα και συμβάσεις, οι οποίες θα μπορούσαν και να ολοκληρώσουν τα έργα και ταυτόχρονα να είναι συμβατά με την κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα.

Γι' αυτό, θα καταψηφίσουμε τις συγκεκριμένες συμβάσεις.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Βορίδης έχει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ο κύριος Υπουργός μίλησε σαράντα δύο λεπτά. Τώρα θα μιλήσει ο κ. Βορίδης. Πότε θα μιλήσουμε εμείς;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Καπερνάρε, γιατί προτρέχετε; Δεν ξέρουμε πόσο θα μιλήσει ο κ. Βορίδης.

Ορίστε, κύριε Βορίδη.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Με προτρέπει ο κ. συνάδελφος να μιλήσω σαράντα δύο λεπτά, αυτό φαντάζομαι ότι εννοεί!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το βασικό ερώτημα το οποίο έχει κανείς να αντιμετωπίσει στη συζήτηση αυτή είναι το αν θέλει ή δεν θέλει να γίνουν τα έργα. Αυτή είναι μία βασική τοποθέτηση. Δεν θέλω να απλοποιήσω τη συζήτηση, αλλά τελικά η απόφαση που πρέπει να πάρει η Εθνική Αντιπροσωπεία είναι αυτή, εάν θέλει ή δεν θέλει με τους συγκεκριμένους όρους να υλοποιηθούν αυτά τα έργα. Δεν μπορεί από τη μια μεριά να λες ότι «εγώ θέλω όλες τις ευεργετικές συνέπειες των έργων, θέλω το 1,5% αύξησης του ΑΕΠ, θέλω τις είκοσι πέντε χιλιάδες θέσεις εργασίας, θέλω τη δημιουργία της υποδομής, θέλω την Ελλάδα διαμετακομιστικό κόμβο, θέλω το πλαίσιο των οδικών μεταφορών να διαρθρωθεί μ' αυτόν τον τρόπο», αλλά εν συνεχεία να κάνω μία κριτική η οποία να καταλήγει στη θέση που κατέληξε η Αξιωματική Αντιπολίτευση, «όχι, καταψηφίζουμε». Αν μας πείσει, λοιπόν, ο κ. Σταθάκης να καταψηφίσουμε, αυτό στην πραγματικότητα λέει ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις δεν υπάρχουν και ότι τα έργα δεν γίνονται. Αυτή είναι η επιλογή και αυτό λέτε, «όχι» στα έργα και αυτό είναι κάτι που πρέπει να αναδειχθεί.

Γιατί, όμως, λέτε «όχι» στα έργα; Ακούω. «Είναι οι εργολάβοι». Επιτρέψτε μου να σας πω τις εταιρείες που συμμετέχουν στα έργα. Είναι η «HOCHTIEF», είναι η «VINCI», μία από τις μεγαλύτερες γαλλικές κατασκευαστικές εταιρείες, συμβαλλόμενη εταιρεία, είναι η «SITRA», η «IRIDIUM», είναι η «DRAGATUS», είναι η «EAC SERVICIOS» και είναι και όλες οι μεγάλες ελληνικές, ο «ΑΚΤΩΡ», η «J&P», η «TERNA», η «ΑΕΓΕΚ». Θα ήθελα να σας ρω-

τήσω ποιος ακριβώς θέλετε να κάνει αυτά τα έργα. Ποιος θα κάνει αυτά τα έργα, αν όχι αυτοί;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Μα, αυτοί ήταν και πριν.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Λέω κάτι γι' αυτό το επιχείρημα το οποίο ακούω, «οι εργολάβοι». Ποιοι εργολάβοι; Είναι όλοι. Δεν θα τα κάνουν αυτοί τα έργα; Ποιον θα φωνάξουμε να κάνει αυτά τα έργα;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Μα, ο κύριος Υπουργός προηγουμένως είπε ότι αυτοί έχουν πέσει έξω. Τους λυπάται.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, να συνεννοηθούμε. Τα έργα αυτά μπορούν να γίνουν από μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες και αυτές οι εταιρείες που συμμετέχουν σ' αυτούς τους ομίλους, σ' αυτές τις κοινοπραξίες, είναι πρακτικά όλες οι μεγάλες ελληνικές και ευρωπαϊκές εταιρείες. Αυτές είναι, δεν έχει άλλες. Ερώτηση: Αν δεν κάνουν αυτές τα έργα, ποιος θέλετε να τα κάνει;

Πάω στο δεύτερο. Ποιες είναι οι αντιρρήσεις σας; Να ακούσω μία-μία τις αντιρρήσεις. Λέτε το εξής και το άκουσα, γιατί αυτή είναι η κριτική του ΣΥΡΙΖΑ σε μια σειρά από θέματα. Ας τα πιάσουμε ένα-ένα: Γιατί έχει αλλάξει ο τρόπος χρηματοδότησης; Έχει αλλάξει ο τρόπος χρηματοδότησης γιατί δεν υπάρχουν λεφτά. Έχει αλλάξει ο τρόπος χρηματοδότησης γιατί δεν μπορεί να χρηματοδοτηθούν, γιατί μειώθηκε ο φόρτος. Έχει αλλάξει ο τρόπος χρηματοδότησης γιατί υπάρχουν χρηματοδοτικά κενά. Πώς θα καλυφθεί το χρηματοδοτικό κενό; Καμιά ιδέα; Πάλι τα λεφτά «από τον ουρανό»;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Σας την είπα.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Όχι. Ειδικά για το χρηματοδοτικό δεν μας είπατε απολύτως τίποτα και μάλιστα αντιπαρήλατε με χαρακτηριστική ευκολία το ζήτημα της αποχώρησης των τραπεζών. «Φεύγουν οι τράπεζες», λέει. «Τι να κάνουμε, έφυγαν μερικές τράπεζες». Ναι, έφυγαν μερικές τράπεζες, αλλά έμειναν κάτι λεφτά τα οποία δεν καταβάλλονται.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Το δημόσιο...

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Μπράβο.

Τι λέμε, λοιπόν, εμείς; Ακούστε, γιατί αυτό ανοίγει μία ενδιαφέρουσα συζήτηση. Λέμε: Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων συν διαρθρωτικά ταμεία συν χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Ανοίγει επίσης μία ωραία ερώτηση την οποία θα ήθελα να απαντήσει κάποιος από το ΣΥΡΙΖΑ. Τώρα που έχετε και μία πολύ ενδιαφέρουσα εσωτερική συζήτηση για τα περί δραχμής, διερρωτώμαι. Δεν το κάνω έτσι. Είστε Αξιωματική Αντιπολίτευση. Υπάρχει ένα πολύ σοβαρό θέμα σ' αυτή τη συζήτηση. Αυτή τη στιγμή αντιλαμβάνομαι ότι η κρατούσα άποψη στο ΣΥΡΙΖΑ λέει: «Όχι, είμαστε στο ευρώ». Το σέβομαι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Πάλι καλά.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Βεβαίως, αυτή είναι η κρατούσα άποψη. Πολύ ενδιαφέρον. Λέτε για τη μειοψηφία. Η μειοψηφία του κύριου Λαφαζάνη δεν έχει 5%, έχει 40%.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Έχει 30%.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Στο συγκεκριμένο έχει 40%. Αν το κερδίσει λίγο παραπάνω, τι ακριβώς σημαίνει; Ότι αλλάζει θέση. Αν ήσασταν στο 4%, το να αλλάζετε θέση είναι δικαίωμά σας και δεν έχει επιπτώσεις. Όταν είστε Αξιωματική Αντιπολίτευση αυτές οι αλλαγές σε κεντρικά στρατηγικά σημεία της θέσεως έχει τεράστιες επιπτώσεις.

Ρωτώ τώρα, θα συνυπάρξει πολύ στο εσωτερικό σας αυτή η σχάση, οι διαφορετικές αντιθετικές κεντρικές στρατηγικές; Γιατί αυτό ενδιαφέρει τον ελληνικό λαό και άρα όλους μας. Δεν είναι δικό σας θέμα. Όλους μας ενδιαφέρει τι θέσεις θα πάρετε σε κεντρικά ζητήματα. Η συνύπαρξη αναδεικνύεται δύσκολη γιατί αν αύριο άλλαξε η πλειοψηφία στο ΣΥΡΙΖΑ, προφανώς από την Τράπεζα Επενδύσεων και από τα διαρθρωτικά δεν θα είχατε. Άρα, λοιπόν, γι' αυτά τα ωραία έργα, που εμείς τα χρηματοδοτούμε μ' αυτόν τον τρόπο το πλαίσιο του ευρώ, προφανώς δεν θα υπήρχε αυτή η χρηματοδότηση. Εκτός κι αν λέτε ότι θα τα χρηματοδοτούσαμε με το Τυπογραφείο. Θα βάζαμε να τυπώσουμε δραχμές κι έτσι θα χρηματοδοτούσαμε τα έργα. Άρα, λοιπόν, εμείς σας λέμε ένα χρηματοδοτικό μοντέλο.

Υπάρχει κι ένα δεύτερο ζήτημα. Πρέπει να μην αποχωρήσουν

οι εταιρείες από τα έργα. Γιατί δεν αποχωρούν οι εταιρείες από τα έργα; Επειδή οι εταιρείες δεν είναι φιλανθρωπικά ιδρύματα, ούτε κοινωνικά και ευαγή ιδρύματα και προφανώς αποσκοπούν στο να κάνουν μια δουλειά στην οποία θα έχουν κερδοφορία, πρέπει κάπως να διασφαλιστεί αυτό. Αυτό, λοιπόν, γίνεται μέσα απ' αυτόν τον μηχανισμό της ανακύκλωσης, όπως λέμε. Πράγματι, αλλάζει η σειρά. Γιατί αλλάζει η σειρά; Γιατί με το χρηματοδοτικό μοντέλο που έχουμε τώρα, αυτό που ίσχυε δηλαδή πριν την τροποποίηση, τι θα γινόταν; Λεφτά το ελληνικό δημόσιο, λεφτά για τη συντήρηση, λεφτά για τις τράπεζες, στο τέλος λεφτά για τις εταιρείες. Μάλιστα. Αν το εφαρμόσουμε με το συγκεκριμένο φόρτο, ποιο είναι το αποτέλεσμα; Δεν παίρνουν λεφτά εν μέρει οι τράπεζες, καθόλου οι εταιρείες.

Ξαναλέω ότι αυτό που αλλάζει είναι ακριβώς αυτός ο μηχανισμός.

Ερώτηση: Να γίνει ή να καταγγείλουμε τις συμβάσεις, όπως άκουσα ότι είπατε; Να καταγγείλουμε, λοιπόν, τις συμβάσεις; Αυτό είναι το ερώτημα. Να συνεννοηθούμε τι σημαίνει να καταγγείλουμε τις συμβάσεις, επειδή το λέτε εύκολα. Σημαίνει το κατασκευασμένο μέρος κάθεται και περιμένει. Δεν συντηρείται, δεν προχωράει, δεν κάνει τίποτα και υπάρχει κίνδυνος απώλειας, καταστροφής.

Δεύτερον, λεφτά που έχουν δοθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση επιστρέφονται. Πόσα; Ένα δισεκατομμύριο.

Τρίτον, όλο το υπόλοιπο πρέπει να γίνει από εθνικούς πόρους, από το ελληνικό πρόγραμμα επενδύσεων. Με ποια λεφτά; Άρα, εκείνο το οποίο έρχεστε και μας λέτε, είναι να κάνουμε μια καταστροφική για τον φορολογούμενο επιλογή για να μην πάρουμε στην πραγματικότητα την ευθύνη να αντιμετωπίσουμε την εξέλιξη της λειτουργίας συμβάσεως μέσα σ' αυτό το δυσμενές περιβάλλον.

Έρχεται ο κ. Σταθάκης και λέει: «Ναι, αλλά δεν επιμερίσατε με τον τρόπο που πρέπει να επιμερίσατε το κόστος αυτής της αναπροσαρμογής». «Άρα, παίρνετε», λέει ο κ. Σταθάκης, «μόνο το δημόσιο κόστος και οι άλλοι δεν παίρνουν». Αυτό ήταν το βασικό επιχείρημα.

Μόνο που στην προηγούμενη εκδοχή της συμβάσεως δεν υπήρχε συντελεστής αποδόσεως. Ξέρετε γιατί δεν υπήρχε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Υπήρχε.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ακούστε, μη βιάζεστε σ' αυτήν τη ζωή.

Δεν υπήρχε συντελεστής αποδόσεως. Γιατί δεν υπήρχε στην πραγματικότητα συντελεστής αποδόσεως; Γιατί από το πλαφόν που είχε και πάνω, έπαιρνε. Και η προσδοκία ήταν η αυξημένη κερδοφορία. Εκεί ήταν, αν θέλετε, το ζήτημα της διακινδυνεύσεως. Υπάρχει τώρα πλαφόν κερδοφορίας; Βεβαίως και υπάρχει. Και αυτό είναι το οκτώ.

Ερώτηση: Είναι μεγάλο; Είναι μικρό; Θα έπρεπε να είναι μεγαλύτερο ή μικρότερο. Είπατε και κάτι άλλο. Δε θα έπρεπε σ' αυτήν τη συζήτηση να βάλουμε και το ζήτημα των claims, των αποζημιώσεων μέσα σε μια συνολική διαπραγμάτευση;

Απαντώ, λοιπόν: Βεβαίως, ετέθη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Χαίρομαι.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Μπήκε μέσα στο ζήτημα μίας συνολικής διαπραγμάτευσης και μάλιστα η διαπραγμάτευση εξελίχθηκε σε επάλληλα στάδια. Δεν κατέληξαν οι αποζημιώσεις χωρίς να καταλήξει το σύνολο της συμβατικής -αν θέλετε- διαπραγμάτευσης. Άρα, έγινε προσδιορισμός των αποζημιώσεων, χρηματοδοτικό σχήμα, αναπροσαρμογή της συμβάσεως και συνολικά αυτό κατέληξε σε αυτήν τη συμφωνία.

Η συζήτηση για τις αποζημιώσεις, όπως ξέρετε, προφανώς έχει γίνει με απολύτως τεχνικούς, νομικά ορθούς και διαφανείς όρους, στην οποία ήταν και ο ανεξάρτητος μηχανικός και η υπηρεσία και όλο αυτό έχει τεθεί στην κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Αυτό είναι λοιπόν που έχει γίνει.

Εάν μου πείτε τώρα εσείς, ότι «εγώ είχα μία εκτίμηση, θα έκανα καλύτερη διαπραγμάτευση και το οκτώ θα το έκανα έξι», καλά, αυτό είναι μία τελειώς θεωρητική συζήτηση, γιατί εγώ μπορώ να σας πω ότι μπορώ να σας θεωρήσω και κακό διαπραγματευτή και το οκτώ να το είχατε κάνει δέκα.

Ποτέ, λοιπόν, δεν θα καταλήξουμε με αυτήν την έννοια στο αν

η διαπραγμάτευση εξελίχθηκε με έναν απολύτως άρτιο τρόπο, ειδικά σε ζητήματα τα οποία είναι εξόχως τεχνικού χαρακτήρα. Προφανώς, μας παρουσιάζει η Κυβέρνηση μετά από επίμονες διαπραγματεύσεις που κράτησαν πάρα πολλά χρόνια ένα σχέδιο το οποίο αξίζει να υποστηρίξουμε.

Θα αναφερθώ τώρα στο ζήτημα των διοδίων. Για μένα το ζήτημα των διοδίων, κύριε Υπουργέ, καλύπτεται απολύτως με τις δηλώσεις σας. Και καλύπτεται απολύτως, γιατί το ζήτημα των διοδίων, ειδικά στο κομμάτι της Αττικής, θα πρέπει να προσεχτεί γιατί έχουμε συχνούς χρήστες και μικρές χιλιομετρικές αποστάσεις, επομένως το γεγονός ότι δεσμεύστε ότι ειδικώς στην Αττική δεν πρόκειται να υπάρξει οποιαδήποτε αύξηση διοδίων προτού αντιμετωπιστούν τα ζητήματα της συχνής χρήσης των κατοίκων στην περιοχή ή των παραπλεύρων οδύσεων, είναι πολύ σημαντικό.

Θα προσέθετα στη συζήτηση ότι για μένα κομμάτι της διαπραγμάτευσης και αντικείμενο εκπαιδευτικής πολιτικής πρέπει να υπάρξει και στο ζήτημα των συχνών χρηστών, με την έννοια των επαγγελματιών, των φορτηγών δημοσίας χρήσεως. Θα έπρεπε και αυτό να αποτελέσει αντικείμενο της συζήτησης.

Θέλω να πω ότι, κατά τη γνώμη μου, για οποιαδήποτε άλλη επιλογή εκτός από τη σύναψη αυτών των συμβάσεων, για οποιαδήποτε επιλογή καταγγελίας η οποία θα μας οδηγούσε στο να μη γίνουν ποτέ τα έργα, για οποιαδήποτε επιλογή που μιλάει φαντασιακά ότι δήθεν μπορούμε να χρηματοδοτήσουμε αυτά τα έργα από ένα Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, όταν τα έργα αυτά είναι αυτής της εκτάσεως αλλά ακόμα και στα ζητήματα που έχουμε μία μείωση του φυσικού αντικείμενου, που όμως υπάρχει η αντίστοιχη δέσμευση της Κυβέρνησης ότι αυτό θα ενταχθεί στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και θα υλοποιηθεί αυτό το κομμάτι ως δημόσιο έργο, νομίζω ότι με αυτήν την έννοια καλύπτεται πλήρως οποιαδήποτε βάσιμη αντίρρηση.

Όλα τα υπόλοιπα -και οφείλω να το αναγνωρίσω αυτό- να μην εγείρουν ζητήματα τα οποία προβληματίζουν -οι προβληματισμοί που κατέθεσε και η εισηγήτρια αλλά και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, αυτήν τη φορά δεν είναι εκτός τόπου και χρόνου, όπως συνήθως είναι η κριτική του ΣΥΡΙΖΑ, καθώς ηγέθησαν ζητήματα που προβληματίζουν τον Υπουργό, προβληματίζουν την Κυβέρνηση, αντιμετωπίστηκαν δηλαδή, άρα, είναι υπαρκτοί προβληματισμοί- αλλά για μία ακόμη φορά καταλήγετε στο λάθος συμπέρασμα. Δηλαδή, εδώ, απλώς πετύχατε τους προβληματισμούς, που συνήθως ούτε αυτό γίνεται. Έπρεπε, λοιπόν, να έχετε καταλήξει στο ορθό συμπέρασμα, το οποίο θα ήταν η επιλογή της συνάψεως της συμβάσεως και των ωφελειών που πηγάζουν από τις συμβάσεις αυτές για τον ελληνικό λαό.

Γι' αυτόν το λόγο είναι προφανές ότι στηρίζουμε και συγχάριουμε τον Υπουργό, που μετά από πολύ καιρό αυτός ο ίδιος, ο Υφυπουργός και η Κυβέρνηση φέρνουν αυτές τις συμβάσεις προς κύρωση στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Τις υπερψηφίζουμε και πραγματικά προσδοκούμε στη γρήγορη εκτέλεση αυτών των έργων.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Κουκουλόπουλος, έχει τον λόγο.

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινώντας θέλω από την πλευρά μας να δηλώσω ότι τιμούμε τη μνήμη του αστυνομικού που έπεσε την ώρα του καθήκοντος για να μας θυμίζει ότι κάποιοι συμπολίτες μας -και δεν είναι λίγοι βέβαια, είναι πάρα πολλοί- από το καθήκον τους είναι εκτεθειμένοι διαρκώς σε κίνδυνο για να εξασφαλίζουν το αγαθό της ασφάλειας για όλους μας.

Είμαι υποχρεωμένος, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ξεκινήσω από ένα ζήτημα που υπήρξε πριν την ομιλία του κυρίου Υπουργού και δημιούργησε μια σύγχυση. Και αναφέρομαι, βέβαια, στις δηλώσεις του Ερντογάν.

Για λόγους κοινοβουλευτικής τάξης, εθνικής αξιοπρέπειας αλλά και για ένα κρίσιμο ζήτημα που αφορά το φρόνημα του ελληνικού λαού, θέλω να παρακαλέσω τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο των Ανεξάρτητων Ελλήνων, που θα ακολουθήσει, να αποκαταστήσει.

Εγώ δεν θα περιοριστώ να καταθέσω μόνο στα Πρακτικά, θα

διαβάσω για λόγους κοινοβουλευτικής τάξης το πλήρες κείμενο, για να ακούσει η Βουλή και να κατανοήσει πώς κάποιοι αντιλαμβάνονται τα πράγματα και πολιτεύονται.

Τι λέει, λοιπόν, το σχετικό τηλεγράφημα του πρακτορείου: Λέει πως ο Ερντογάν ολοκλήρωσε την τριήμερη περιοδεία του στη Θράκη, παρουσίασε τον υποψήφιο δήμαρχο του κόμματός του στη Κεσάνη και απευθυνόμενος στον κόσμο είπε: «Βρισκόμαστε στον τελευταίο σταθμό του τριήμερου μααραθωνίου στη Θράκη, το φινάλε του οποίου είναι σήμερα στην Κεσσάνη. Η Θράκη μας αγκάλιασε και από δω, από την Κεσσάνη, εκφράζω τις ευχαριστίες μου στον κόσμο που κατέκλυσε τις πλατείες και μας άνοιξε την καρδιά του. Για μας η Θράκη έχει ιδιαίτερη σημασία και έννοια. Η Θράκη ταυτόχρονα είναι Θεσσαλονίκη, είναι Κομοτηνή, Ξάνθη, ταυτόχρονα είναι Ντόμπρουτσα, είναι Κάρτζαλι (πόλη της Βουλγαρίας), είναι Βαρδάρης και αν πάμε πιο πίσω, Θράκη είναι ταυτόχρονα Σκόπια, Πρίστινα, Πρίζρεν, είναι Σαράγιεβο. Η Θράκη είναι η ζωντανή κοινή ιστορία μας στην Ευρώπη. Είναι εκπρόσωπος του παρελθόντος μας σ' αυτήν τη γεωγραφία. Σήμερα στη γεωγραφική περιοχή των Βαλκανίων στο επίκεντρο των σχέσεων μας βρίσκεται η Θράκη μας με την Αδριανούπολη, το Τεκίρνταγ, το Κιρκκλάρελι και βέβαια την Κωνσταντινούπολη». Αυτά είπε, λοιπόν, ο κ. Ερντογάν.

Τι πρέπει να κάνει ακριβώς η Ελλάδα; Έγινε μια ιστορικού τύπου αναφορά στη Θράκη. Μίλησε για την ιστορική σχέση στο παρελθόν της Τουρκίας με την Ευρώπη και είπε ποια είναι σήμερα η Θράκη. Ας σταματήσουμε, λοιπόν, να παίζουμε με το φρόνημα των συμπατριωτών μας διαρκώς και ας εγκαταλείψουμε επιτέλους την ευκολία με το ότι κάποιοι είναι παραπάνω πατριώτες από κάποιους άλλους δήθεν. Γιατί όπως είπαμε και στη συζήτηση του προϋπολογισμού, η πορεία των πραγμάτων δείχνει ότι εμείς οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ πρώτοι και καλύτεροι, που έχουμε υποστεί τη βαρύτερη κριτική τα προηγούμενα χρόνια, έχουμε πράξει σαφέστατα το σωστό. Αυτό δείχνουν όλες οι εξελίξεις και κάθε μέρα επιβεβαιώνουν αυτή μας τη στάση.

Το καταθέτω για τα Πρακτικά και παρακαλώ πολύ να διανεμηθεί για να μην μένει καμμία σκιά.

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

Μπαίνοντας στο ζήτημα του νομοσχεδίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να κάνω μια γενικού τύπου αναφορά, πριν μιλήσω για το νομοσχέδιο, που αφορά τη λογική των καταγγελιών και τα περί σκανδάλων. Το έχω ξανακάνει και πριν λίγες μέρες με αφορμή κάποια άλλη συζήτηση.

Πιστεύω βαθιά και θέλω να προτείνω σε όλη την Ολομέλεια, σε όλους τους συναδέλφους κατανοώντας και συμφωνώντας ότι είμαστε σε μια άλλη χώρα, ό,τι και αν πιστεύει κανείς για το τι μας οδήγησε, τι ακριβώς μας διέπτε σήμερα, είμαστε σε μια άλλη χώρα, όποια άποψη και αν έχει κανείς για τα μνημόνια, για την περιπέτεια της χώρας, για το πώς και γιατί φτάσαμε εδώ, πάντως, σήμερα είμαστε σε μια άλλη χώρα.

Πιστεύω, λοιπόν, βαθιά, ότι αν δεν θέλουν να καλλιεργούμε καταστροφικές λογικές στην ελληνική κοινωνία όταν μιλάμε για σκάνδαλα ή για οικονομικά ζητήματα, πρέπει να αποδεικνύουμε αυτό που λέμε. Δεν μπορεί να πολιτευόμαστε με τους προ του 2008 όρους, γιατί τότε ξεκίνησε η ύφεση. Όταν η πίτα μεγάλωνε και οι πολίτες, άλλος λιγότερος, άλλος περισσότερο, απολάμβαναν από την ανάπτυξη, ο διάλογος που διεξαγόταν στο κέντρο του πολιτικού συστήματος με καταγγελίες για σκάνδαλα, πολλές φορές αναπόδεικτες, αντιμετωπιζόταν με έναν ορισμένο τρόπο από τους πολίτες.

Σήμερα δεν είναι έτσι. Αν πραγματικά πιστεύουμε -γιατί κάποιοι πολιτικοί μόνο παρουσιάζουν αυτά που όλοι ξέρουμε για τους πολίτες- ότι δοκιμάζεται ο ελληνικός λαός, δεν μπορούμε να δοκιμάζουμε κι εμείς τις αντοχές του μιλώντας γενικά και αόριστα εδώ. Όταν έχουμε να πούμε κάτι, να το αποδεικνύουμε, διαφορετικά το μόνο που ενισχύουμε, είναι τη συγκεκριμένη δύναμη που μιλάει απαξιωτικά για την Ελληνική Δημοκρατία. Και αναφέρονται βέβαια στο νεонаζιστικό κόμμα της Χρυσής Αυγής. Ουδείς άλλος ωφελείται από έναν τέτοιο διάλογο.

Το δεύτερο είναι ότι στα ζητήματα ηθικής και διαφάνειας στη διαχείριση οφείλουμε και πρέπει -ένας λόγος παραπάνω είναι η κρίση- να είμαστε άτεγκτοι.

Όμως, θα πρέπει κάθε φορά να είμαστε πάρα πολύ συγκεκριμένοι, γιατί δεν μπορεί να εμπεδώνεται σε ένα τμήμα των συμπολιτών μας η αντίληψη ότι η κακοδιαχείριση κάποιων που η θέση τους είναι στην εισαγγελία και από εκεί στη φυλακή, δεν σχετίζεται ως τάξη μεγέθους με το πρόβλημα της χώρας. Πρέπει να βοηθήσουμε τους πολίτες να κατανοήσουν το πρόβλημα που έχει η χώρα και ο καθένας ας αναπτύξει τα προγράμματά του.

Η χώρα χρωστούσε 300 δισεκατομμύρια με πρωτογενές έλλειμμα 25 δισεκατομμύρια το 2009 και τρομερό έλλειμμα ανταγωνιστικότητας. Είναι άλλης τάξης μεγέθους το ζήτημα της ανηθικότητας στη διαχείριση διαφόρων δημοσίων λειτουργιών, που η θέση τους είναι εκεί που ο λαός λέει. Δεν υπάρχει καμμία αντίρρηση σ' αυτό. Δεν είναι όμως το οικονομικό πρόβλημα της χώρας αυτό. Δεν είναι δυνατόν να καλλιεργούμε τέτοιες αντιλήψεις.

Τα λέω αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί σήμερα μιλάμε για δημόσια έργα, μιλάμε για σύγχρονες μορφές συμβάσεων, που είναι οι συμβάσεις παραχώρησης, τα ΣΔΙΤ. Δεν είναι καθόλου ωφέλιμο και χρήσιμο για τη δημοκρατία, καθόλου ωφέλιμο και χρήσιμο για την κοινωνία, γενικά και αόριστα να δημιουργούμε ένα πέπλο μυστηρίου, όταν με ΣΔΙΤ κατασκευάζονται, όπως είπε ο κύριος Υπουργός, τετρακόσια έργα παγκοσμίως αυτήν τη στιγμή. Δίκιο είχε ο κ. Σταθάκης ότι το 10% είναι στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ε, λοιπόν, εμείς ήμασταν ως Κυβέρνηση αντιμέτωποι ήδη από το 2009 με ένα δεδομένο: Δραματική αλλαγή των συνθηκών σε σχέση με τα οικονομικά δεδομένα του έργου με αυτές τις συμβάσεις καθυστέρησαν και σήμερα, ναι, φέρνουν ένα μεγάλο ποσοστό στην κατασκευή διαφόρων δημοσίων έργων. Αυτό συνιστά κάποιο πρόβλημα και δεν μπορώ να το καταλάβω; Ποιο είναι ακριβώς αυτό το πρόβλημα; Είναι πρόβλημα αυτό; Μακάρι τα έργα να ολοκληρωθούν και να τελειώσουν.

Άρα, λοιπόν -για να ολοκληρώσω- στο θέμα που έχει να κάνει με τη διαφάνεια δόθηκαν επαρκείς εξηγήσεις από τον κύριο Υπουργό. Για εμάς τους Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, που πιέζαμε και σήμερα και με την προηγούμενη κυβέρνηση για να προχωρήσουν αυτά τα έργα με τη μέγιστη δυνατή διαφάνεια, το αποτέλεσμα είναι παραπάνω από ικανοποιητικό.

Θέλω ιδιαίτερα να τονίσω την πορεία που ακολούθησαν οι συμβάσεις -Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ελεγκτικό Συνέδριο, Βουλή. Ποιες είναι ακριβώς οι διαδικασίες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που θα πρέπει να ακολουθούμε για να εξασφαλιστεί η διαφάνεια; Να μπορούμε στην τεχνική; Έχοντας διατελέσει δεκαεννέα χρόνια δήμαρχος κι έχοντας κάνει πάρα πολλά δημόσια έργα με το δήμο μου και τις δημοτικές επιχειρήσεις, έχω να πω ότι στις τεχνικές λεπτομέρειες έχεις να δώσεις από εκεί και πέρα την εμπιστοσύνη και οι στοίχοι τεχνικούς, οι οποίοι διαπραγματεύονται και ούτω καθ' εξής, με βάση γενικούς κανόνες που οφείλουμε να ελέγξουμε εμείς εδώ, γιατί σε εμάς έρχονται στο τέλος οι συμβάσεις.

Άρα, λοιπόν, εμείς, στο βαθμό που είμαστε ενημερωμένοι -και είμαστε αρκετά καλά ενημερωμένοι- επικροτούμε το αποτέλεσμα, συγχαιρούμε την πολιτική ηγεσία στο πρόσωπο του κυρίου Υπουργού και όλα τα στελέχη του ΥΠΕΚΑ που έκαναν όλες αυτές τις διαπραγματεύσεις και έφεραν αποτέλεσμα.

Ψηφίζουμε, φυσικά, όπως είπε και ο εισηγητής μας σε μία τεκμηριωμένη συζήτηση, ο κ. Γκόκας, τη συγκεκριμένη πρόταση νόμου που περιλαμβάνει τις συμβάσεις, για πολλούς λόγους, αλλά κυρίως και πάνω απ' όλα για το συγκεκριμένο αναπτυξιακό αποτέλεσμα που επιφέρει. Γιατί;

Πρώτον, υπάρχει ένα ζήτημα πολλών τοπικών κοινωνιών για έργα υπερτοπικής σημασίας.

Εγώ θα ήθελα πραγματικά να ακούσω να τοποθετούνται από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης Βουλευτές των περιοχών που έχουν την άμεση ωφέλεια από τα έργα. Θέλω να ακούσω την άποψη και τη γνώμη τους. Δεν ισχυρίζομαι ότι η Βουλή θα πρέπει να ψηφίζει ανάλογα με το τι λέει ο καθένας για τον τόπο του. Επ' ουδενί. Δεν λέω κάτι τέτοιο. Θα ήθελα όμως να δω και τη δική

τους ματιά. Διότι είναι ιδιαίτερα σημαντική η διάσταση για μια σειρά από περιοχές της χώρας, που πραγματικά ωφελούνται εντελώς οφθαλμοφανώς και κραυγαλέα από αυτά τα έργα.

Δεύτερον, δεν μπορώ να καταλάβω αυτά που λέμε για τους κατασκευαστές. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα είχε έναν τομέα κατασκευών, ο οποίος από την ύφεση έχει καταταλαιπωρηθεί. Η μια πλευρά είναι οι διάφορες συμβάσεις και όλα αυτά που λέμε στη Βουλή. Μπορεί να υπάρχουν διάφορες γκρίτζες περιοχές και ζώνες που πρέπει κάποια στιγμή να διερευνηθούν ή έχουν διερευνηθεί και έχουν καταγγελθεί.

Αμφισβητεί κανείς σε αυτή την Αίθουσα τα άλματα που έκανε ο τομέας των κατασκευών τα προηγούμενα χρόνια στην Ελλάδα και ότι έγιναν από ελληνικές εταιρείες και από ελληνικά χέρια η Εγνατία και άλλοι οδοί; Αυτός είναι πλούτος για τη χώρα. Αυτόν τον κλάδο η χώρα έχει χρέος να τον κρατήσει όρθιο. Πώς ακριβώς πιστεύουμε ότι θα γίνει η ανάπτυξη; Θα έρθει από κάποιον άλλον πλανήτη;

Εγώ έχω μικρή εμπειρία ως Υφυπουργός. Διετέλεσα μόνο επτά, οκτώ μήνες. Ξέρετε τι μας έλεγαν οι διεθνείς συνομιλητές μας; Δεν αναφέρομαι μόνο στην τρόικα αλλά και στην ομάδα του Ράιχενμπαχ, στην ομάδα του Χαν, που αναφέρθηκε ναυρίτερα, σε στελέχη επενδυτών κ.λπ..

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

Ξέρετε τι μας έχουν πει πάρα πολλές φορές; Ότι «στην Ελλάδα συνηθίζετε πάρα πολλές φορές να μιλάτε για μοντέλο ανάπτυξης και μιλάτε για άλλα πράγματα, ενώ είναι λάθος η κουβέντα για τους τομείς. Οι τομείς που πρέπει να αναπτύξετε είναι η οικονομία που έχετε να την βάλετε να λειτουργήσει με καλύτερους όρους και με άλλο πλαίσιο». Αυτό ισχύει σε όλη την ανθρωπότητα. Τον τομέα των κατασκευών τον μνημόνευαν πάντα, σαν έναν από τους βασικούς τομείς για να φύγει η χώρα μπροστά.

Η υπερτοπική σημασία λοιπόν για μια σειρά από περιοχές είναι ο ένας λόγος που ψηφίζουμε το αποτέλεσμα.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσουμε κι εμείς;

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Για σένα μιλάω, για την σημασία που έχει για τον τόπο σου, συνάδελφε.

Δεύτερον, το ψηφίζουμε, γιατί πραγματικά δίνουμε ανάσα σε έναν κλάδο, ο οποίος έχει δοκιμαστεί όσο λίγοι μέσα στην κρίση. Τρίτον, το ψηφίζουμε, γιατί έχει συγκεκριμένο αναπτυξιακό αποτέλεσμα και επηρεάζει συγκεκριμένα το ΑΕΠ.

Τέταρτον, το ψηφίζουμε, γιατί δίνει θέσεις απασχόλησης. Διότι με λόγια δεν την χτυπάμε την ανεργία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνω με ένα κρίσιμο ζήτημα. Το αναπτυξιακό αποτέλεσμα που έχει μεγαλύτερη σημασία από το άμεσο, χειροπιαστό αποτέλεσμα που θα επιφέρει η κατασκευή των έργων, είναι αυτό στο οποίο η πατρίδα μας μονίμως υστερεί, δηλαδή το αναπτυξιακό αποτέλεσμα μετά την κατασκευή των έργων. Οι δρόμοι -και εδώ υπάρχει μια μεγάλη παρεξήγηση- δεν γίνονται πρωτίστως για τις ιδιωτικές μας μετακινήσεις, όπως νομίζουμε στην Ελλάδα, αλλά κυρίως και πάνω απ' όλα, για την μεταφορά των προϊόντων.

Γι' αυτό χρηματοδοτούνται τα διευρωπαϊκά δίκτυα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Γι' αυτό είχαν τεράστια σημασία οι άρσεις των δασμών που υπήρξαν στα σύνορα. Διότι το κόστος μεταφοράς των προϊόντων είναι ένας συγκεκριμένος συντελεστής, που αφορά κάθε οικονομία.

Αυτό που πρέπει να μας προβληματίζει είναι το πόσα και ποια προϊόντα πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα θα μεταφέρονται σε αυτούς τους οδικούς άξονες, που αν μας προβληματίσει και μας κινητοποιήσει με ορθό τρόπο και είμαστε εύστοχοι σε αυτές τις επιλογές, τότε οι επιφυλάξεις που εξέθεσε ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Σταθάκης θα διασκεδαστούν πολύ συντομότερα απ' ό,τι νομίζει.

Δεν πρέπει να μετράμε με το πόσο συχνά θα περνάμε τα διόδια εμείς μόνο για να πάμε στην Ολυμπία να δούμε τα Αρχαία. Θα πρέπει να μετράμε και με το τι βήματα θα κάνει ο πρωτογενής τομέας, ο τουρισμός και άλλοι κλάδοι της οικονομίας. Έτσι, γρή-

γορα τα δεδομένα βιωσιμότητας γι' αυτούς τους άξονες θα αλλάξουν, όπως και για όλους τους άλλους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Πόσοι Καβαλιώτες έρχονται κάθε Σαββατοκύριακο με την Εγνατία στην Κοζάνη, κύριε συνάδελφε; Πάρα πολλοί.

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Για ένα προϊόν, όμως, έχει σημασία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει ο κ. Καπερνάρος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων.

Θα προτείνω με την ολοκλήρωση των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων, εφόσον δεν επείγεται κάποιος συνάδελφος, ο κατάλογος να διατηρηθεί και να συνεχιστεί η σειρά αύριο με το ξεκίνημα της διαδικασίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Θα έχει και πρωί αύριο, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Όχι. Απόγευμα.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, κ. Καπερνάρος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Επειδή λείπει ο κ. Κυριαζίδης, κύριε Βλαχογιάννη και ξέρω ότι διέπρεστε και εσείς από την ίδια ευαισθησία, ήθελα να πω ότι πράγματι κλίνουμε το γόνυ στη μνήμη αυτού του Έλληνα μεγαλόψυχου αρχιφύλακα ο οποίος έπεσε την ώρα του καθήκοντος.

Πλην, όμως, έχω την εντύπωση ότι το να τηρούμε ενός λεπτού σιγή, όπως γίνεται μέχρι σήμερα, είναι ένα δείγμα συνεχιζόμενης υποκρισίας. Και λέμε αυτά να τα σταματήσουμε, διότι εάν πρέπει να υποβάλει κάποιος τον εαυτό του σε παντοτινή σιγή -ή εν πάση περιπτώσει να του ορίσουμε ένα χρονικό όριο πέντε μηνών σιγή- αυτός είναι ο Υπουργός σας ο οποίος έχει καταδικάσει αυτούς τους ανθρώπους σε τέτοιας μορφής ζωή και τέτοιας μορφής θάνατο.

Και του χαρίζω ως απάντηση αυτό που είπε ο Πρόεδρος της Ένωσης Αστυνομικών Φλώρινας κ. Γιάννης Μουρατίδης. «Τι να λέμε; Ότι δεν έχουμε αυτοκίνητα; Ότι παρακαλάμε δεξιά και αριστερά για να μας φτιάξουν τα αυτοκίνητα; Ότι δεχθήκαμε χορηγία εφοπιστή για να έχουμε αλεξίσφαιρα γιλέκα;».

Και προχθές που ήμασταν μαζί στο 23ο συνέδριο της ΠΟΑΞΙΑ, συνεχάρη τη ταπεινότητά του αφ' ενός των αυτών τους άνδρες για τη γενναιοψυχία τους -να τα ακούει ο πρώην Υπουργός Δημόσιας Τάξεως- και κυρίως συνεχάρη εγώ προσωπικά και το ίδρυμα Νιάρχου, διότι αυτοί είναι οι εφοπιστές που συντηρούν και αυτή τη στιγμή δίνουν γιλέκα στους Έλληνες αστυνομικούς. Και δεν πρέπει, δε, να ξεχνάμε ότι αυτοί οι άνθρωποι κάθε μέρα έχουν πόλεμο. Οι μόνοι ένστολοι που έχουν πόλεμο καθημερινά με εσωτερικούς εχθρούς. Οι άλλοι ένστολοι περιμένουν πότε θα γίνει ο εξωτερικός πόλεμος για να υπεραμυνθούν των ιερών και των οσίων μας.

Και για αυτό λέω ότι επειδή περισσεύει η υποκρισία, άλλη φορά να μην ζητάμε αυτή την τυπική ενός λεπτού σιγή.

Σας δίνω και για τα Πρακτικά τις ερωτήσεις που έχει κάνει μόνο η κ. Ραχήλ Μακρή. Εάν το ήξερα θα έφερνα μισό κιλό ερωτήσεις που έχω κάνει -και είναι αναπάντητες οι μισές- στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξεως.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Για ποιο θέμα;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Για τον αρχιφύλακα που σκοτώθηκε. Και αυτήν τη στιγμή που μιλάμε -τα ξέρει αυτό ο κ. Βλαχογιάννης, μας έχει απασχολήσει- στη Βοιωτία επί εκατόν πενήντα δύο επιχειρούντων υπάρχουν δεκαπέντε κανονικά γιλέκα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Καπερνάρος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Να προχωρήσουμε και επί της διαδικασίας, κύριε Πρόεδρε, για τους αυτοκινητόδρομους.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ναι, έχετε δίκιο. Εσάς να σας απασχολούν μόνον οι αυτοκινητόδρομοι.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ναι, ενώ εσάς...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Προηγουμένως για σαράντα δύο λεπτά με τον κύριο Υπουργό δεν τολμήσατε να μιλήσετε. Καταλάβατε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Συνεχίστε, κύριε Καπερνάρο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Θα μιλήσω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Επειδή έχετε ενδιαφέρον να ακούσετε από εμένα για τους αυτοκινητόδρομους, θα σας μιλήσω και για τους αυτοκινητόδρομους.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αυτό περιμένουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κατ' αρχάς, σας ευχαριστώ πάρα πολύ που με περιμένετε! Σας ευχαριστώ! Περιμένετε ένα λεπτό. Θα απαντήσω σε ένα άλλο θέμα στον κύριο Υπουργό.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, αναφερόμενος στο πρόσωπό μου, για το ΣΔΟΕ. Να ξέρετε ότι εγώ τις προάλλες κατέθεσα στα Πρακτικά της Βουλής των Ελλήνων όλα μου τα φορολογικά στοιχεία. Και τα κατέθεσα μετά από τρεις τακτικούς ελέγχους μέχρι και το 2009 και με τέσσερις περαιώσεις μέχρι το 2008. Απευθυνόμενος, δε, στα Υπουργικά έδρανα που ήταν αρκετοί συνάδελφοί σας, σας προκάλεσα και σας προκάλεσεν συνέχεια, εάν έχετε τον στοιχειώδη πολιτικό ανδρισμό, να καταθέσετε και εσείς τα φορολογικά σας στοιχεία όχι από το 2000, αλλά από το 2008 όταν ήρθη το ασυμβίβαστο για τους δικηγόρους.

Και σας λέω το εξής: Επειδή χρησιμοποιείτε το ΣΔΟΕ και το ΣΔΟΕ, κάποιος συνάδελφός σας με προκάλεσε χθες και του έδωσα την αντίστοιχη, την πρόπευσα -δεν λέω απρεπή, την πρόπευσα, διότι δεν ήτο αυτό το θέμα που μας απασχολούσε χθες-απάντηση. Αυτό προέρχεται από το ΠΑΣΟΚ και το «ΠΑΣΟΚοΣΔΟΕ». Το ελέγχω και εγώ. Να ξέρετε, δε, το εξής: Το ελέγχω γιατί αυτή τη στιγμή θα μου απαντήσει το «ΠΑΣΟΚοΣΔΟΕ», εάν άνοιξε λογαριασμούς τραπεζών και ζητάει πληροφορίες από το 2000 για Υπουργούς, Υφυπουργούς και Βουλευτές δικηγόρους.

Διότι μέχρι τώρα δεν έχει ανοίξει κανέναν. Κι αυτά θα τα προκαλέσουμε εμείς, διότι, όπως γνωρίζετε, εγώ είμαι μαχητής δικηγόρος και μαχόμενος και πολεμιστής. Δεν είμαι χορευτής.

Σας λέω το εξής: Από τότε μέχρι τώρα δεν μου έχει κοινοποιηθεί η έκθεση ελέγχου. Να τελειώνουμε με το ΣΔΟΕ.

Να προχωρήσω, λοιπόν, επειδή με προκαλέσατε. Σας λέω, δε, το εξής:

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να σας διακόψω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Αφήστε με, γιατί ο κ. Καλογιάννης θέλει να του απαντήσω για τα...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Για δέκα δευτερόλεπτα.

Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να διακόψω τον συνάδελφο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Επιτρέπετε, κύριε συνάδελφε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, σε όλη μου τη διαδρομή δεν χρησιμοποιήσα ποτέ προσωπικές επιθέσεις για να αντιμετωπίσω συναδέλφους μου. Αυτό το θεωρώ ανήθικο. Θέλω να σας πω ότι η Αίθουσα αυτή δεν είναι χώρος για τέτοιου είδους αντιπαραθέσεις.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Τότε γιατί το είπατε;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα σας απαντήσω αμέσως.

Σας παρακαλώ πάρα πολύ, κύριοι συνάδελφοι, επειδή σας διακρίνει μια καταγγελιομανία και εισαγγελιομανία και αυτομάτως ενοχοποιείτε χωρίς κανένα επιχείρημα, χωρίς στοιχεία -όπως άκουσα προηγουμένως και τον κ. Κουκουλόπουλο- συναδέλφους για πράγματα τα οποία εδώ μέσα είμαστε σε πολιτική αντιπαράθεση, για θέματα ποινικά, υπονοήσεις σκανδάλων κ.λπ., σας να είστε προσεκτικοί.

Εν πάση περιπτώσει, ο καθένας μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, όπως ξέρετε, έχει την ιστορία του, έχει τον ήθος του, έχει την εντιμότητα του, έχει την προσωπικότητα του, έχει την αξιοπρέπεια

του. Για το λόγο αυτόν σας διέκοψα. Ας σας δώσει ο κύριος Πρόεδρος το χρόνο.

Εγώ, λοιπόν, δεν χρησιμοποιώ τέτοιες μεθόδους. Θέλω να κλείσει αυτή η υπόθεση εδώ, γιατί θεωρώ ότι δεν είναι αντιπαράθεση...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ποια υπόθεση;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτή η αντιπαράθεση μεταξύ μας εννοώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Εγώ δεν έχω αντιπαράθεση μαζί σας.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): ...γιατί δεν προάγει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Εντάξει. Εδόθησαν οι διευκρινίσεις.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Χαίρομαι. Κρατήστε αυτή τη συμβουλή για εσάς, διότι εσείς αρχίσατε. Ας μην με προκαλούσατε. Δεν αφήνω τίποτα να πέσει κάτω -έτσι είναι ο χαρακτήρας μου- και κανέναν αναπάντητο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επειδή εγώ είμαι δικηγόρος, αλλά δεν έχω δικηγόρησει ποτέ εδώ και είκοσι δύο χρόνια, θέλω να σας πω ότι δεν έχω τέτοια προβλήματα. Η διαδρομή μου είναι...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Σας λέω, λοιπόν...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αρα, λοιπόν, σας παρακαλώ πολύ όταν απευθύνεστε τουλάχιστον σε εμένα, να απευθύνεστε με πολιτικό τρόπο κι αν έχετε κάτι να το τεκμηριώνετε με επιχειρήματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Αυτήν τη στιγμή, δεν έχω τίποτα μαζί σας. Μπορώ να έχω μαζί σας ως Υπουργό. Είστε υποχρεωμένος, όμως, πρώτον, διότι με προκαλέσατε να τα ακούσετε όλα και, δεύτερον, να τα ακούτε κι ως Υπουργός, διότι είστε και Υπουργός που εκφράζετε το κόμμα σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε Καπερνάρο, απαντήσατε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Ναι, προχωρώ. Βάλτε το χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Δεν τον βάζω αν δεν ξεκινήσετε. Ξεκινήστε, όμως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Υπουργέ, να ξέρετε πως το τι κάνει ο καθένας είναι δικός του λογαριασμός. Εγώ θεωρώ έντιμο πολιτικό αυτόν ο οποίος δεν βουτάει το δάχτυλο στο μέλι και το γλείφει. Απόλυτα, όμως, έντιμος πολιτικός είναι αυτός που βλέπει αυτόν που βουτάει το δάχτυλο στο μέλι και το γλείφει και πιάει και το καταγγέλλει. Για το λόγο αυτόν, έχουμε τη δικαστική εξουσία και τις αρχές. Δεν θα έχουμε πολιτικούς λαμόγια, πολιτικούς που κάνουν πλιάτσικο στο δημόσιο ταμείο και στον κρατικό πλούτο, Υπουργούς, οι οποίοι χρησιμοποιούν το άρθρο 86 για να παραγραφούν τα εγκλήματά τους κι εμείς θα ποιοίμε τη νήσσαν. Έχουμε διαφορετικό χαρακτήρα.

Εμείς λέμε ότι δεν υπάρχει «σπιτικό δίκαιο». Το έχουμε ξαναπεί αυτό. Εξηγηθήκαμε. Δεν έχει: «Τον τιμώρησε ο λαός, τον έστειλε στο σπίτι του, επειδή έκανε πλιάτσικο και έξοκισε τα δημόσια ταμεία. Τι να κάνουμε;» Υπάρχει ποινικό δίκαιο. Υπάρχει διοικητικό δίκαιο. Έτσι νομίζω ότι πρέπει να το δεχθεί ο λαός.

Δηλαδή στους νέους τι μαθαίνουμε; Τους μαθαίνουμε ότι θα ξεσκίζουν τον κρατικό πλούτο, θα τρώνε, θα ληστεύουν, θα κάνουν απιστίες, θα κάνουν υπεξαίρεσεις, θα κάνουν απάτες και θα λέμε, «Α, είναι πολιτικός εγκληματίας»; Αυτό εννοείτε; Όχι, κύριε! Έχουμε τεράστια διαφορά. Έχουμε απόλυτη διαφορά όσον αφορά τις απόψεις αυτές.

Είπε ο κ. Κουκουλόπουλος -για τον οποίο οι πληροφορίες μου λένε ότι υπήρξε πολύ καλός δήμαρχος και γνωρίζει από τεχνικά έργα- ότι δεν μπορούμε να μιλάμε γενικά κι αόριστα, αλλά πρέπει να τα αποδεικνύουμε κ.λπ.. Μίλησε για ζητήματα ηθικής και διαφάνειας. Το κράτση, όπως βλέπετε, διότι εγώ επιχειρηματολογώ με αποδείξεις. Κι ως μαχόμενος μέχρι σήμερα δικηγόρος βγάζω μεροκάματο, χρησιμοποιώντας επιχειρήματα και αποδείξεις.

Κράτση και τα δικά σας λόγια, ότι εάν δεν έχετε απαντήσεις, θα μου πείτε απαντήσεις. Και κράτση κι αυτά που είπατε, «Ποια ανάπτυξη;» κ.λπ..

Κύριε Υπουργέ, ποιος είπατε ότι δεν θέλουμε ανάπτυξη; Ποιος

είπε ότι οι Έλληνες δεν θέλουν να ξεκαρφισώσετε ονόματα από την τεράστια λίστα των ανέργων και να τους βάλετε να δουλέψουν; Ποιος είπε ότι δεν θέλουμε να γίνουν οι δρόμοι; Ποιος είπε ότι δεν θέλουμε να γίνουν έργα; Δεν το καταλαβαίνω. Άκουσα και τον κ. Βορίδη προηγούμενος, ο οποίος ήρθε, μας είπε αυτά που μας είπε και έφυγε.

Εγώ σας λέω το εξής, σύμφωνα και με αυτά που είπε ο κ. Κουκουλόπουλος: Πάω σε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, στη σύμβαση που έγινε με τη «Νέα Οδός» και αφορά το Νομό Φθιώτιδας. Θα σας πω πράγματα που όχι μόνο δεν ξέρετε, αλλά που μέχρι τώρα αγνοείτε και που κακώς τα αγνοείτε ως Υπουργός. Σας λέω το εξής: Κάνετε μία καινούργια σύμβαση. Ποια είναι η διαφορά με την παλιά; Ποια είναι η αφορμή που κάνετε την καινούργια σύμβαση; Λέτε: «Σκοπός της παρούσας συμφωνίας είναι οι τροποποιήσεις συγκεκριμένων όρων της σύμβασης παραχώρησης προς αποκατάσταση της συμβατικής και οικονομικής ισορροπίας της, η οποία έχει ιδιαίτερος διαταραχθεί από την οικονομική και δημοσιονομική κρίση των τελευταίων τεσσάρων ετών, η οποία επέδρασε και εξακολουθεί να επιδρά επί των θεμελιωδών παραδοχών...» κ.λπ..

Σας λέω το εξής: Τέσσερα χρόνια είναι. Ο Πρόεδρός σας έλεγε ότι λεφτά υπάρχουν μέχρι το 2010. Έτσι κερδίσατε τις εκλογές. Εν πάση περιπτώσει, με οποιαδήποτε έννοια μεταγενέστερη: Υπήρχε κρίση το 2006 που υπογράφηκε αυτή η σύμβαση; «Η Νέα Οδός Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης υπέγραψε με το δημόσιο στην Αθήνα σήμερα, τη 19^η του μηνός Δεκεμβρίου του έτους 2006». Το 2006 είχε η Ελλάδα κρίση; Επικαλείστε τα τέσσερα τελευταία χρόνια. Επικαλείστε, δηλαδή, την κρίση του 2013, του 2012, του 2011 και του 2010. Εσείς λέτε ότι είναι τέσσερα χρόνια. Από τα επτά χρόνια τα τρία είχε κρίση;

Έρχεστε τώρα και καλύπτετε το εξής: Γιατί υπογράψατε τη νέα σύμβαση με τους ίδιους; Ξέρετε τι ήταν υποχρεωμένη να κάνει η «Νέα Οδός» με τους Ισπανούς; Έπρεπε να κάνει τον παράδρομο. Ξέρετε τι λέει το Μονομελές Πρωτοδικείο της Λαμίας, που κερδίσαμε την υπόθεση με τους πρατηριούχους, από τα Μάρμαρα του Φονιά, από το 134^ο χιλιόμετρο μέχρι τη Σκάρφεια, γιατί ήθελε η «Νέα Οδός» με ένα εξώδικο εντός πέντε ημερών να την κάνει κλειστή οδό και να κλείσει τα πρατήρια; Ξέρετε τι είπαν τα δικαστήρια, κύριε Υπουργέ, γιατί θέλετε αποδείξεις, γιατί αλλιώς γενικόλογα, αοριστολογούμε ενώ εσείς συγκεκριμενολογείτε; «Τα παραπάνω πιθανολογούνται από τη σαφή, πειστική κατάθεση του μάρτυρα Ανέστη Μαυροειδή - Δημάρχου Δαφνουσίων Φθιώτιδας, ο οποίος κατέθεσε ότι τα δημοτικά διαμερίσματα Λιβανατών - Αρκίτσας και Αταλάντης - Τραγάνας δεν συνδέονται με παράπλευρο οδικό δίκτυο». Είναι ενιαία η Κυβέρνησή σας ούτως ή άλλως. Έχετε αλληλοαφομοιωθεί. Είστε «πασοκονεοδημοκρατία» ή «νεοδημοκρατοπασόκ». Θα γνωρίζατε ότι αν είχαν κατασκευαστεί οι παράδρομοι, θα μπορούσε ένας Έλληνας οικογενειάρχης να πάρει την οικογένειά του και να πάει στη Θεσσαλονίκη χωρίς να πληρώσει διόδια.

Κι έρχεστε τώρα και όχι μόνο παίρνετε τα διόδια με την παλιά τιμή, αλλά τον «ξεσκίζετε» βάζοντας 60% επιπλέον. Αυτά κάνετε. Κι έρχεστε και μας λέτε «όχι αοριστολογίες», ενώ εσείς έρχεστε και λέτε φληναφήματα, αοριστολογικά στερεότυπα, συνεχιζόμενες και εξακολουθητικές κοροϊδίες.

Σας ρωτάω: Ξέρετε την απόφαση αυτή; Ποιος τους ήλεγξε; Γιατί λέτε να σας κάνουμε ερωτήματα για να απαντήσετε.

Ερώτημα πρώτο: Πότε θα γίνουν οι παράδρομοι; Έχετε ρήτρα; Πότε θα τελειώσουν; Οι είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας θα καταληφθούν από Έλληνες άνεργους; Διότι για τους Ολυμπιακούς Αγώνες που κάνατε, είχατε κάνει διακρατική συμφωνία και φέρατε εργάτες από την Ινδία και το Πακιστάν. Και για τους Ολυμπιακούς Αγώνες που κάνατε προς ντροπή σας -τους κάνατε εσείς, τους κλείσατε εσείς, τους συνέχισαν οι άλλοι, τους εγκαταλείψαν- είστε οι μόνοι που δεν έχετε παρουσιάσει ισολογισμό. Περιμένει αυτός ο δυστυχής λαός να δει πόσο του στοίχισαν οι λαμογιές με τις μίζες της «SIEMENS» που δεν παρουσίασε το C4I. Λέει η γερμανική απόφαση του δικαστηρίου του Μονάχου ότι το ΠΑΣΟΚ έπαυρε 2% και τα εισέπραττε ο ταμίας σας, ο κ. Κώστας Γεϊτόνας.

Ζει; Δεν έχει κουνήσει καθόλου να μιλήσει γι' αυτό. Όμως, μου

στέλνετε το «ΠΑΣΟΚΟΣΔΟΕ» και αντιμετωπίζω πολλά «ΠΑΣΟΚΟΣΔΟΕ» εγώ, πολλές «ΠΑΣΟΚολάσπερες». Και πολλές «ΠΑΣΟΚολαμογιές» θα γίνουν γνωστές.

Λέμε: Γιατί δεν παρουσιάσατε ισολογισμό; Γιατί δεν κυνηγήσατε αυτούς που δεν έφτιαξαν τον παράδρομο στο Νομό Φθιώτιδας και πληρώνουν οι άνθρωποι αυτοί διόδια για να πάνε από το ένα χωριό στο άλλο στους συγγενείς τους; Δεν έχετε απάντηση.

Ξέρετε τι έγινε; Είναι οι ίδιοι, η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», η «ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» με τον τότε που υπογράψατε, τον κ. Ρουφίνο Τζενέρο ντελ Ρίο Απαρίτσιο. Ο κ. Ρουφίνο Τζενέρο ντελ Ρίο Απαρίτσιο, κάτοικος Μαδρίτης, έχει φύγει και τώρα ξέρετε ποιον φέρνετε; Τον Φρανσίσκο Χαβιέρ Μαρτίν Ρίβας, τον Φερνάντο Χοσέ Αλόνσο. Γιατί; Ξέρετε; Μια και θεωρείτε ότι είστε ενημερωμένος;

Διότι ο κ. Ρουφίνο Τζενέρο ντελ Ρίο Απαρίτσιο, κύριε Υπουργέ, είναι κατηγορούμενος. Και ξέρετε γιατί είναι κατηγορούμενος στα ελληνικά δικαστήρια; Θα σας πω τώρα. Είναι κατηγορούμενος για απόπειρα κακουργηματικής εκβίασης, ψευδούς βεβαίωσης υπό την κακουργηματική της μορφή και απόπειρα απάτης στο δικαστήριο. Βάλτε τους συνεργάτες σας να πάρουν τηλέφωνο αύριο τον ανακριτή Λαμίας να σας πουν σε ποιο στάδιο είναι, διότι έχω απομακρυνθεί από την υπόθεση εδώ και καιρό. Θα σας πουν ότι είναι κατηγορούμενος για τις λαμογιές.

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

Συνεχίζει, λοιπόν, η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» και σήμερα, η «IRIDIUM» και σήμερα, η «SERVICIOS Y CONCESIONES», που μας έλεγε ο κ. Βορίδης νωρίτερα, όλες οι σπουδαίες εταιρείες, και σήμερα. Γιατί; Ποιος τους ήλεγξε; Ποιος ζήτησε λογαριασμούς; Ποιος έστειλε εξώδικο, όπως στείλατε στους πρατηριούχους της Λαμίας; Ποιος είπε: «Ελάτε εδώ. Γιατί φύγατε;». Ποιος έκανε απολογισμό; Ποιος έκανε έλεγχο;

Δεν τολμήσατε. Γιατί; Το γιατί νομίζω πως είναι εύλογο. Γιατί δεν τολμήσατε να κάνετε στη «SIEMENS»; Γιατί δεν τολμήσατε να κρατήσατε εδώ τον Χριστοφοράκο και τον πήγατε συνοδεία αστυνομικού για να φύγει; Γιατί το ένα; Γιατί το άλλο; Γιατί η Ελλάδα είναι σ' αυτό το σημείο; Γιατί οι συνάδελφοί σας είναι ουρά έξω από τον Κορυδαλλό κάθε μέρα στον ανακριτή; Ποιος θα τα πληρώσει αυτά; Σπιτικό δικαίο;

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

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω και άλλα. Θα τα πω όταν έλθει η ώρα για να σας υπενθυμίσω το γεγονός ότι ο Ισπανός, ο κ. Ρουφίνο Τζενέρο ντελ Ρίο Απαρίτσιο, είναι κατηγορούμενος ύστερα από μήνυση δική μας. Αν δεν σας αρέσει, μην κάνετε μηνύσεις εσείς. Αν δεν σας αρέσει, κάντε άλλα νταραβέρια.

Σας είπα και την άλλη φορά ότι και στις προσωπικές διαφορές και στις μη προσωπικές διαφορές εσείς έχετε τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, εσείς έχετε τους συνεταιρικούς σας εργολάβους, εσείς έχετε αυτά τα κόλπα, αλλά εμείς έχουμε τη δικαιοσύνη. Πώς θα γίνει; Ο καθένας εφ' ω ενόχθη. Εμείς δε, ως Ανεξάρτητοι Έλληνες, να ξέρετε ότι είμαστε υπερασπιστές του ελληνικού λαού απέναντι στην Κυβέρνησή του.

Καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο αυτό και για έναν άλλο λόγο και σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, μισό λεπτό θα ήθελα ακόμη.

Δίνω στα Πρακτικά την επίκαιρη ερώτηση που έχω κάνει -εκτός αν δεν μπορούμε να κάνουμε και επίκαιρες ερωτήσεις σε λίγο καιρό- διότι η ειδηση είναι ήδη μέσα στη σύμβαση που είχατε υπογράψει εσείς: «Τα έργα για τα οποία ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει με την παρούσα σύμβαση μόνο την υποχρέωση μελέτης, χρηματοδότησης, κατασκευής και εγγύησης κατά την περίοδο εγγύησης ΤΕ αποτελούν τα τοπικά έργα και είναι μεταξύ άλλων: οι παράπλευροι οδοί και όποιο άλλο δευτερεύον οδικό δίκτυο κατασκευαστεί σύμφωνα με τον βασικό σχεδιασμό και τις προβλέψεις της ΕΣΙ». Μιλάω γι' αυτά τα οποία δεν κατασκευάστηκαν από τον Ιανουάριο του 2007 μέχρι και το 2009, δηλαδή 2007, 2008, 2009. Τρία χρόνια δεν έγιναν.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασιλείος Καπερνάρος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο

βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Έχετε δίκιο. Ευχαριστώ για την ανοχή σας. Τι είναι τέσσερα λεπτά μπροστά στην αιωνιότητα της ομιλίας του κυρίου Υπουργού προηγουμένως;

Δίνω στα Πρακτικά και το ΦΕΚ του 2002, που δείχνει ότι από τότε ήταν οδός ταχείας κυκλοφορίας και γι' αυτό ήθελαν να κλείσουν το συγκεκριμένο σημείο.

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

Κύριε Υπουργέ, ξέρετε ότι η γερμανική εταιρεία «HOCHTIEF» κατ' απαίτηση του ελληνικού δημοσίου οφείλει 600 εκατομμύρια ευρώ από ΦΠΑ. Δεν πληρώνει το ΦΠΑ και χρωστάει 600 εκατομμύρια ευρώ για το αεροδρόμιο. Πήγε στα δικαστήρια, σας κουνάει το δάκτυλο και δεν της το κόβετε. Σας κουνάει το δάκτυλο και τους ξαναφέρνετε για να συμπράξετε μαζί τους. Σας κουνάει το δάκτυλο και έχουν ξεχρεώσει την Αττική Οδό από τα μέχρι τώρα διόδια που έχουν πάρει.

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

Σας παρακαλώ πάρα πολύ, ρωτήστε για να μάθετε γι' αυτό, γιατί και εγώ δεν είμαι σίγουρος. Είναι μια τελευταία πληροφορία την οποία δεν μπόρεσα να διασταυρώσω 100%. Μόνο γι' αυτό έχω μια επιφυλάξη. Για τα υπόλοιπα έχω την εντύπωση ότι σας απέδειξα πως εμείς αποδεικνύουμε τους ισχυρισμούς μας και τους στηρίζουμε μόνο σε αποδείξεις και σε τεκμήρια.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, αν και τόσο φασαρία με τις κορνέτες σας και τα πιάνα σας δεν γίνεται σε κανέναν άλλον, μόνο σε εμάς τους Ανεξάρτητους Έλληνες! Δεν πειράζει.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Είστε πολύ καλός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Τον λόγο έχει ο κ. Κουκουτσης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα έχουμε την ατυχία να βρισκόμαστε σαράντα μέρες μετά την ανανδρή δολοφονία των δύο συναγωνιστών μας στο Νέο Ηράκλειο και ο κύριος Υπουργός μάς είπε μαχαιροβγάλτες, χωρίς όμως να αναφέρει ούτε την ιδεολογική ταυτότητα αυτών που εγκλημάτησαν, αλλά και χωρίς να μιλήσει για σκάνδαλα ή για τις μίζες του ΠΑΣΟΚ.

Δεν πρέπει να ανησυχεί ο κύριος Υπουργός. Δεν θα έχει τέτοια μεταχείριση από τρομοκράτες για έναν και μόνο λόγο: Γιατί έχει τριάντα με σαράντα αστυνομικούς. Και μας προξενεί εντύπωση γιατί έχει σχετικά μεγάλη λαοφιλία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Με συγχωρείτε, τι είπατε τώρα; Είπατε ότι αν δεν είχε σαράντα αστυνομικούς, θα είχε πρόβλημα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Μα γιατί έχει σαράντα, κύριε Πρόεδρε; Αφού είναι λαοφιλής. Υπάρχει λαοφιλία. Γιατί να υπάρχουν σε έναν μόνο...

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ξαναπείτε το αυτό μια-δυο φορές για να καταλάβετε τι είπατε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Ξέρω πολύ καλά τι λέω, γιατί εμείς είμαστε χωρίς αστυνομικούς, εμείς που είμαστε φασίστες, δολοφόνοι και εγκληματίες. Αυτή είναι η διαφορά, κύριε Κουκουλόπουλε.

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ άλλο είπα. Να ξαναπείτε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Ο κύριος Υπουργός είπε «κανένας ανασφάλιστος στα έργα». Δεν είπε όμως «κανένας Έλληνας». Ποιοι έρχονται εδώ τώρα να μιλήσουν για τους μαχαιροβγάλτες της Χρυσής Αυγής; Τα τσιράκια του Μπόμπολα, του Τεγόπουλου και του Κόκκαλη, οι αρχιλήσταρχοι, οι αρχιναβατζήδες, οι αρχιπροδότες, οι ολετήρες του ελληνικού λαού με προεξάρχοντα τον πρώην Αρχηγό τους, τον Ανδρέα Παπανδρέου. Αυτοί έρχονται να μιλήσουν για τη Χρυσή Αυγή σήμερα.

Ρώτησε ο κ. Βορίδης ποια είναι η άλλη λύση. Βεβαίως και υπάρχει άλλη λύση. Εμείς το λέμε ξεκάθαρα. Εμείς θα ξαναφτιάξουμε τη ΜΟΜΑ, ο ελληνικός λαός θα φτιάξει τους δρόμους, τα παιδιά του ελληνικού λαού, χωρίς εργολάβους. Και τότε υπήρχαν

εργολάβοι, αλλά ήξεραν τι τους περίμενε, γι' αυτό και έκαναν τη δουλειά τους όπως έπρεπε.

Για είκοσι δύο χρόνια δεν πρόλαβε να δικηγορήσει ο κύριος Υπουργός. Έσωζε τη χώρα, όπως την έσωζε –για να θυμόμαστε τα δημόσια έργα– ο κ. Βερελής που έφτιαξε από το Αργίτιο μέχρι το Κρουονέρι μια σιδηροδρομική ράγα, ταξίδεψε το τρένο μια φορά και από τότε «μην τον είδατε τον Παναή», ούτε τρένο ούτε τίποτα.

Είναι υποκριτικό σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα κάθε λίγο και λιγάκι να λέμε συλλυπητήρια σε οικογένειες αστυνομικών.

Ως τότε κάποιοι θα τους στέλνουν άφραγκους χωρίς υποδομές και ηθικό να υπερασπιστούν την πατρίδα; Ως τότε κάποιοι άλλοι θα τους στοχοποιούν, θα τους λένε «γουρούνια, μπάτσους, δολοφόνους», λες και αυτά τα παιδιά δεν είναι παιδιά του λαού αλλά είναι πλουτοκράτες; Ξέρουμε πολλούς από το Κολωνάκι που πήγαν στην Ελληνική Αστυνομία!

Το μόνο που μπορούμε να πράξουμε εμείς είναι να δώσουμε ένα λόγο τιμής ότι, όταν έρθει η ώρα, θα δώσουμε αυτό που πρέπει στην Ελληνική Αστυνομία και αξιοπρέπεια και υπόσταση, αλλάζοντας, πρώτα απ' όλα, τους κανόνες εμπλοκής και δίνοντας υλικοτεχνική υποδομή που αρμόζει σε ένα σύγχρονο κράτος.

Ξεπαγώνουν τα δημόσια έργα οδοποιίας. Με κοντά 2 δισεκατομμύρια, οι εργολαβικές εταιρείες δουλεύουν πλέον τα σταματημένα έργα, με νέους σταθμούς διοδίων, με 60% πάνω τα διόδια, για να σιγουρευτούν ότι θα την πληρώσει ο κοσμάκης και ότι οι εργολάβοι θα συνεχίσουν με τα κανάλια τους να στηρίζουν τα μνημόνια. Τελικά, λεφτά υπάρχουν, αλλά μόνο για τους εθνικούς εργολάβους.

Ξεπαγώνουν, λοιπόν, τα χρήματα, γιατί λεφτά υπάρχουν, αλλά μόνο για αυτούς. Τι και αν έχει παγώσει η Ελλάδα από την έλλειψη πετρελαίου! Αρκεί οι μπουλντόζες του εθνικού εργολάβου να είναι γεμάτες πετρέλαιο αφορολόγητο και αρκεί τα κανάλια και οι εφημερίδες να λιβανίσουν, στηρίζοντας τους ανύπαρκτους.

Όπως γράφτηκε, όμως, στο διαδίκτυο, ακούστε, αφουγκραστείτε το λαό, την οργή, γιατί τώρα ξεπαγώνουν αυτά. Αυτά τα ίδια μέσα επικοινωνίας που ανήκουν σε αυτούς, μας παρουσιάζαν τον αποτυχημένο «Τζέφρι» ως σωτήρα της χώρας, που θα έδινε 700 και 800 ευρώ στους μεροκαματιάρηδες του ΙΚΑ και ψωμί στον φτωχό λαό, διορθώνοντας τα λάθη του Καραμανλή. Προέβαλλαν το αχάρευτο παιδί του Αντρέα ως εθνικό ηγέτη, αυτόν που μας ξεπούλησε στους οικονομικούς δολοφόνους! Τελικά, λεφτά υπάρχουν, όταν πρόκειται να πληρωθούν μόνο οι εθνικοί εργολάβοι.

Η συμφωνία αυτή παρουσιάστηκε ως απαραίτητη για να ξεπαγώσουν τα έργα που σταμάτησαν εδώ και τρία χρόνια σχεδόν. Το μνημονιακό καθεστώς με τη συμφωνία αυτή μετατρέπει τις υποχρεώσεις των εργολάβων, των παραχωρησιούχων και των τραπεζών σε ξεκάθαρη κρατική ενίσχυση. Το δημόσιο θα καλύψει χρηματοδοτικό κενό των έργων ύψους 1,14 δισεκατομμυρίων ευρώ, αυξάνοντας τη χρηματοδοτική του συμβολή, ενώ από τις συμβάσεις αφαιρούνται από τα έργα διακόσια ογδόντα χιλιόμετρα οδοστρώματος. Μέρος του ποσού θα καλυφθεί από πόρους του ΕΣΠΑ, με τη θυσία όμως πολύτιμων μικρών και μεσαίων έργων στην περιφέρεια, τα οποία δεν θα υλοποιηθούν τελικά.

Σε ό,τι αφορά το συνολικό ποσό των αποζημιώσεων που θα δοθούν στους εργολάβους και λοιπούς παραχωρησιούχους, το ύψος τους ανέρχεται σε 574 εκατομμύρια ευρώ. Το ποσό αυτό αφορά, βέβαια, στις καθυστερήσεις που έχουν σημειωθεί μέχρι σήμερα στους οδικούς άξονες λόγω απαλλοτριώσεων, αρχαιολογίας και άλλα.

Επιπλέον, οι παραχωρησιούχοι οι οποίοι έχουν ήδη εισπράξει συνολικά πάνω από 3 δισεκατομμύρια ευρώ από πληρωμές του δημοσίου και διόδια για τα ημιτελή έργα στους τέσσερις οδικούς άξονες, πετυχαίνουν παράλληλα με την επανεκκίνηση των εργασιών όχι μόνο να ξεπαγώσουν, αλλά τα διόδια να πάρουν πραγματική φωτιά.

Οι αυξήσεις στα διόδια από 1^η Ιανουαρίου του 2014 φτάνουν μέχρι και το 60%, αφού η χρέωση των διοδίων από 2,5 λεπτά το χιλιόμετρο φτάνει στα 4 λεπτά για όλες τις κατηγορίες. Για παράδειγμα, το κόστος των διοδίων της διαδρομής Αθήνα-Θεσσα-

λονίκης μετ' επιστροφής με Ι.Χ. αυτοκίνητο θα αυξηθεί από τα 44,30 ευρώ στα 56,20 ευρώ, με αύξηση που φτάνει το 21%. Στη διαδρομή Αθήνα-Λαμία-Αθήνα φτάνει το 48,5%.

Εντυπωσιακή είναι η αύξηση στο τμήμα Αθήνα-Σκάρφεια, που αγγίζει το 60%. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη αύξηση που θα εφαρμοστεί στο εθνικό οδικό δίκτυο και αφορά στο τμήμα από Μεταμόρφωση Αττικής μέχρι Σκάρφεια, περιλαμβάνοντας τους σταθμούς Αφίδνες, Καπανδρίτι, Μαλακάσα, Οινόφυτα, Βαθύ, Θήβα και Τραγάνα. Επιπλέον, μπαίνουν και νέοι σταθμοί, καθώς από τον προσεχή Ιούλιο θα λειτουργήσει με καθυστέρηση περίπου τεσσάρων ετών ο σταθμός του Αγίου Στεφάνου και θα ακολουθήσει τον Ιούλιο του 2015 και ο σταθμός της Βαρυμπόμπης, πλήττοντας έντονα και τις μετακινήσεις εντός του Λεκανοπεδίου.

Σημαντικό είναι πως στη συμφωνία περιλαμβάνεται και η πρόσθετη πρόβλεψη πως το δημόσιο δεσμεύεται πως θα ενισχύσει τα έργα κατά την περίοδο της λειτουργίας τους μέσω των εσόδων που αυτό δικαιούται. Αυτό προβλέπει ο λεγόμενος μηχανισμός ανακύκλωσης εσόδων, ο οποίος στην ουσία σημαίνει πως το δημόσιο δεν θα εισπράξει τα έσοδα που δικαιούται, αν δεν καλυφθούν πρώτα οι δαπάνες λειτουργίας, τα έξοδα των δανειακών συμβάσεων και το προβλεπόμενο κέρδος των παραχωρησιούχων. Σύμφωνα με την εισήγηση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η απώλεια εσόδων του κράτους μπορεί να φτάσει ακόμα και τα 9 δισεκατομμύρια.

Θα μπορούσε κάποιος κακοπροαίρετος να πει πως πιθανότατα ο κ. Χρυσόχοιδης δεν πρόλαβε να διαβάσει τη συμφωνία που υπέγραψε! Αυτό, όμως, δεν ισχύει στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Ο κ. Χρυσόχοιδης, ως όργανο της Κυβέρνησης του μνημονίου, ξέρει καλά να ικανοποιεί τα θέλω των εργολάβων καναλαρχών και ξέρει πάρα πολύ καλά τι υπέγραψε. Ξέρει πως πρέπει όπως δήποτε να εξυπηρετηθούν αυτοί που κάθε μέρα μέσα από τις εφημερίδες και τα κανάλια της διαπλοκής αγιοποιούν το μνημόνιο και το θεάρεστο έργο της Κυβέρνησης και κατασκευοφαντούν τη Χρυσή Αυγή.

Είναι αναμενόμενο η Κυβέρνηση να στέκεται προσοχή και να υπογράφει οτιδήποτε της βάλουν αυτοί μπροστά της να υπογράψει, χωρίς καμμία καθυστέρηση. Τι κι αν ο Έλληνας πεινάει ή είναι άνεργος και η τράπεζα από 1^{ης} Ιανουαρίου θα του πάρει και το σπίτι για κάποια χρέη κάποιων χιλιάδων ευρώ. Αφού κατασκευάζονται νέοι σταθμοί διόδων και αυξάνονται οι τιμές των ήδη υφιστάμενων, όλα δουλεύουν ρολόι για τους Σαμαρά-Βενιζέλο!

Εμείς δηλώνουμε ξεκάθαρα ότι θα γκρεμίσουμε τους σταθμούς των διοδίων. Ότι τους δρόμους της ελληνικής επικράτειας θα τους φτιάχνει το ελληνικό δημόσιο, χωρίς μεσάζοντες και μεγαλοκαρχαρίες, για το συμφέρον του λαού μας και τη διαφάνεια που απαιτείται.

Δράττομαι της ευκαιρίας –γιατί δυστυχώς εμείς οι χρυσαυγίτες άλλο βήμα δεν έχουμε πλην της Βουλής- να πω ένα μεγάλο «εύγε» σε όλους αυτούς που αγωνίζονται για να παραμείνουν όρθιοι ανάμεσα σε έναν κόσμο προσκυνημένων, γιατί συνεχίζουν να αγωνίζονται μέσα σε αυτό το ίδιο το βασίλειο του φόβου.

Μας έσυραν μέσα στα σίδηρα. Μας έκαναν θέαμα στην πλύση εγκεφάλου ενός ολόκληρου λαού στα δελτία των 20.00', κυρίως για να φοβίσουν τον λαό μας. Για να φοβίσουν όλους αυτούς τους γενναίους άντρες και γυναίκες, που έχουν το θάρρος στην εποχή της τυραννίας των ανθελλήνων να σηκώνουν ψηλά τη γαλανόλευκη και τα τιμημένα λάβαρα της Χρυσής Αυγής.

Με τη φυλάκιση του Αρχηγού μας θέλουν να σας λυγίσουν. Αυτός δεν λύγισε ούτε στιγμή! Μη λυγίσετε ούτε και εσείς. Δεν αξίζει καμμία ψεύτικη ελευθερία για όποιον είναι σκλάβος στην ψυχή. Με τη φυλάκισή του, για πρώτη φορά στην πολιτική ιστορία του τόπου, θέλουν να σας φοβίσουν. Γκρεμίστε το βασίλειο του φόβου με τον αγώνα σας. Συνεχίστε να αγωνίζεστε για πατρίδα, πίστη, ελευθερία, για τη χρυσή αυγή του Ελληνισμού. Δείξτε στο καθεστώς των διεφθαρμένων ότι σε αυτήν τη χώρα, την πατρίδα των ηρώων, υπάρχουν ακόμα γενναίοι που δεν διαθέτουν δηλώσεις μετανοίας!

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Παρακαλώ τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Ψύρρα να πάρει τον λόγο.

ΩΜΑΣ ΨΥΡΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, οι αρχικές έξι συμβάσεις των αυτοκινητοδρόμων του 2005 έως το 2007 είχαν -είναι αλήθεια- πολλά προβλήματα για να υλοποιηθούν: Μέγεθος εισπράξεων, μη βιώσιμα τμήματα, προβλήματα περιβαλλοντικά εκείνη την εποχή. Κοντά σε αυτά ήταν και το χρηματοδοτικό μοντέλο, πολύπλοκο και με σφικτές προθεσμίες. Επιπλέον, οι αρχικές συμβάσεις βασίστηκαν σε θετικά σενάρια, τα οποία δεν επαληθεύτηκαν.

Η κρίση που άρχισε λίγο μετά πολλαπλασίασε μοιραία τα χρηματοοικονομικά προβλήματα, με συνέπεια να επιδεινωθεί η κατάσταση και να υπάρξει κατακόρυφη πτώση των πραγματικών και των προβλεπόμενων εσόδων των έργων, με συνέπεια να σταματήσουν ή στην καλύτερη περίπτωση κάποια έργα να αδρανήσουν σε υπερβολικά αργούς ρυθμούς.

Εκείνο που πρέπει να τονιστεί, γιατί έχει ιδιαίτερη σημασία, είναι ότι σύμφωνα με τις αρχικές συμβάσεις η διαρκής χρηματοδότηση των έργων είναι ευθύνη του παραχωρησιούχου, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 της αρχικής σύμβασης. Αυτό υπήρχε εκεί μέσα ως ρητή δέσμευση, που αφορούσε τις κοινοπραξίες που μετέχουν στο έργο. Σαφέστατα είναι ευθύνη του παραχωρησιούχου η διαρκής χρηματοδότηση των έργων.

Σήμερα καλούμαστε να κυρώσουμε συμφωνίες τροποποίησης εκείνης της αρχικής σύμβασης, τροποποιήσεις οι οποίες έλαβαν υπ' όψιν μεν την κατάρρευση των εσόδων –αυτή που κινητοποιήσε τα έργα- αλλά έχεσε εντελώς την προηγούμενη ρητή δέσμευση για την ευθύνη των παραχωρησιούχων.

Κατ' αυτήν την έννοια, είναι σαφές ότι οι τροποποιήσεις είναι μονομερείς. Οι τροποποιήσεις που έρχονται σήμερα για κύρωση, δυστυχώς περιλαμβάνουν μόνο την ιδιαίτερα μεγάλη επιβάρυνση του δημοσίου για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού και την απώλεια σημαντικών εσόδων από την εισπράξη των διοδίων, για να καλυφθεί το ρίσκο και το επιχειρηματικό κέρδος των παραχωρησιούχων και των τραπεζών.

Η επανεκκίνηση των έργων χρηματοδοτείται πλέον από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, από δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης. Η κρατική ενίσχυση που αιτιολογείται με το καθεστώς του παρατεταμένου γεγονότος ανωτέρας βίας είναι 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ –που το αποδέχεται η Κυβέρνηση, λες και αυτό οφείλεται μόνο στην αθέτηση από πλευράς δημοσίου- και 8,5 δισεκατομμύρια ευρώ είναι αυτά που δίδονται στους παραχωρησιούχους από τα καθαρά έσοδα, από το μηχανισμό ανακύκλωσης των πληρωμών προς το δημόσιο. Το σύνολο είναι 11 δισεκατομμύρια ευρώ. Κοντά σ' αυτά κόβονται και τα σχέδια των έργων, δηλαδή δύο μεγάλα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων Ε65 και της Ολυμπίας Οδού, που υπήρχαν στις αρχικές συμβάσεις. Συνεπώς, συνυπολογίζοντας και αυτά μέσα στο κόστος, η χρηματοδότηση του δημοσίου στους παραχωρησιούχους υπερβαίνει τα 15 δισεκατομμύρια ευρώ ή κινείται κάπου εκεί κοντά.

Το συμπέρασμα είναι το εξής: Οι τροποποιήσεις που έρχονται προς κύρωση δεν αφορούν μόνο ποσά μεγάλου ύψους, αλλά και μεταφορά πόρων χρήσιμων και αναγκαίων, ιδιαίτερα τώρα μέσα στην κορύφωση της κρίσης, του δημοσίου προς τις κοινοπραξίες και εμμέσως προς τις τράπεζες που κρύβονται πίσω απ' αυτές.

Δυστυχώς βρισκόμαστε μπροστά σε έργα που μόνο κατ' όνομα είναι έργα παραχώρησης. Στην ουσία πρόκειται για ψευδώνυμη παραχώρηση, αφού και μόνο το ένα μέρος, το δημόσιο, είναι εκείνο που υποκύπτει και εκείνο που αναλαμβάνει τις ευθύνες του ρίσκου που του αναλογούν, ενώ η απέναντι πλευρά απλώς υποδέχεται το δημόσιο χρήμα.

Επιπλέον, η λογική των τροποποιήσεων είναι απολύτως αντιφατική. Στην αιτιολογική έκθεση διαβάζουμε ότι η κατάρρευση των εσόδων οφείλεται σε ένα μεγάλο βαθμό στη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου. Ωραία! Τώρα, με τις αυξήσεις των διοδίων σε 0,04 ευρώ κατά χιλιόμετρο, φαντάζομαι ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος θα μειωθεί περαιτέρω. Άρα, αντίστοιχα, θα μειωθούν και τα έσοδα. Ποιος θα πάρει το αυτοκίνητό του, για παράδειγμα, από τη Λάρισα να έρθει στην Αθήνα και να πληρώσει 40 ευρώ; Κι αν βουλιάξουν και πάλι τα έσοδα, τι θα γίνει; Θα έρθει πάλι το δημόσιο να πληρώσει εκ νέου τα σταματημένα έργα; Οπότε, τίθεται το εξής ερώτημα: Τι χρηματοδοτικό μοντέλο είναι αυτό;

Θα ήθελα, μάλιστα, να κάνω και μία επισήμανση. Ενώ η αιτιολογική έκθεση κόπτεται για την αναπτυξιακή σημασία των αυτοκινητοδρόμων, παραβλέπει ότι δύο απ' αυτούς, ακόμα κι όταν παραταθούν τα έργα, θα παραμείνουν ατελείς. Μιλάμε για τον Ε65 που δεν θα συναντήσει την Εγνατία και την Ολυμπία Οδό, η οποία δεν θα έχει τη συνέχεια ως το τέρμα της.

Πρέπει να επισημάνω ότι σε κάποιο σημείο της τροποποίησης γίνεται ρητά λόγος για τον ημίκομβο της Ραψάνης που συνδέεται με τον Ε06. Αναρωτιέμαι, γιατί ημίκομβος; Την ώρα που η αιτιολογική έκθεση μιλά για ενίσχυση της προσπελασιμότητας προς περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους –Τέμπη, Όλυμπος, Πήλιο– θα κατασκευαστεί σε εκείνο εκεί το συγκεκριμένο σημείο ημίκομβος! Δηλαδή, να μειωθεί η προσπελασιμότητα σε μία περιοχή ιδιαίτερης τουριστικής ανάπτυξης! Αυτό κι αν είναι αντίφαση!

Το γεγονός ότι όλοι οι πόροι που προέρχονται από τα διόδια περνούν από το δημόσιο στις κοινοπραξίες είναι η μία πλευρά του ζητήματος. Υπάρχει και κάτι πιο σημαντικό. Είναι η αύξηση της τιμής των διοδίων στο ανώτατο όριο των αρχικών συμβάσεων. Ο Υπουργός διευκρίνισε ότι δεν θα αυξηθούν οι τιμές των διοδίων και εννοούσε ότι δεν θα αυξηθούν οι τιμές των διοδίων σε σχέση με τις ανώτατες τιμές των αρχικών συμβάσεων. Όμως, όποιοι θα περάσουν σε λίγο τα διόδια, θα αντιληφθούν πρακτικά στην τσέπη τους ότι θα πληρώσουν παραπάνω σε σχέση με όσα πληρώναν πρωτίτερα.

Ο Υπουργός απλώς εννοεί ότι δεν θα υπάρξει αύξηση σε σχέση με την ανώτατη τιμή κατά χιλιόμετρο, δηλαδή 0,04 ευρώ που προβλεπόταν στις αρχικές συμβάσεις όπου καθοριζόταν ακριβώς η τιμή των διοδίων κατά χιλιόμετρο –πότε όμως– όταν θα προχωρούσαν τα έργα και τότε μόνο θα μπορούσαν να φτάσουν σε αυτήν την τιμή. Αλλιώς οι τιμές των διοδίων ανάλογα με την πρόοδο των έργων θα προχωρούσαν κλιμακωτά.

Βέβαια, αυτή τη στιγμή το έργο δεν είναι τελειωμένο. Όμως, οι αυξήσεις έρχονται, ενώ δεν υπάρχει ούτε το προβλεπόμενο εναλλακτικό δίκαιο. Συγχρόνως ο κύριος Υπουργός ανακοινώνει το μέτρο της αναλογικής χρέωσης των διοδίων, χωρίς όμως να εξηγήσει ότι έτσι, τουλάχιστον, όπως περιγράφεται στις τροποποιούμενες συμβάσεις, αυτό δεν μπορεί να υλοποιηθεί ούτε σε τρία χρόνια.

Η ΔΗΜΑΡ, βεβαίως, επιθυμεί να κατασκευαστούν οι δρόμοι. Αυτό είναι δεδομένο. Και πιστεύω ότι όλοι εδώ μέσα είμαστε σύγχοροι ότι είναι ένα έργο που πρέπει να γίνει. Το ζήτημα είναι πώς και κάτω από ποιες διαδικασίες.

Η Δημοκρατική Αριστερά –το ξανατονίζω– ενδιαφέρεται γι' αυτούς τους δρόμους, αλλά δεν αποδέχεται τον τρόπο με τον οποίο λύνεται το πρόβλημα με τους παραχωρησιούχους. Δηλαδή να προχωρούν τα έργα με δημόσιο χρήμα, το οποίο όμως κόβεται από άλλες αναγκαίες περιφερειακές επενδύσεις και από πάνω οι κοινοπραξίες να μη συμμετέχουν στο παραμικρό ρίσκο αφήνοντας απολύτως εκτεθειμένο το ελληνικό δημόσιο στο ενδεχόμενο να παγώσουν και πάλι για οποιοδήποτε λόγο τα έργα.

Βεβαίως, η Δημοκρατική Αριστερά θεωρεί ότι δεν πρέπει να υπάρξουν αυξήσεις πάνω από τις σημερινές τιμές των διοδίων. Δεν το αντέχει ο κόσμος και θα δημιουργηθούν περισσότερα προβλήματα από όσα θα λυθούν.

Όσο διαρκεί η κρίση δεν πρέπει να μπουν διόδια στις πλάγιες οδούς, τις εισόδους και τις εξόδους. Οπωσδήποτε πρέπει να υπάρξουν και σημαντικές εκπτώσεις στα διόδια που αφορούν σε κατοίκους χωριών που εμποδίζονται στις μετακινήσεις εντός του ίδιου του νομού.

Στο νομό μου, στη Λάρισα, ο κάτοικος της Ραψάνης που εργάζεται στη Λάρισα, πρέπει να περάσει τέσσερα διόδια. Φανταστείτε δηλαδή αυτός ο άνθρωπος που έχει 600 ευρώ το μήνα –με το σύρε κι έλα, αφήνουμε τη βενζίνη και τα άλλα έξοδα– πώς μπορεί να τα βγάξει πέρα και τι πελώριο κόστος, 150 ευρώ, 160 ευρώ περίπου, είναι γι' αυτόν, για έναν άνθρωπο που με μεγάλη δυσκολία τα βγάξει πέρα.

Πρέπει, λοιπόν, αυτό το πράγμα να λυθεί. Κι εκτός από αυτό, στις μετακινήσεις εντός του ίδιου του νομού ίσως πρέπει να δούμε και μια σειρά από επαγγελματίες που ασχολούνται με τις μεταφορές για τον τρόπο που θα πρέπει να δίνονται τα διόδια. Διότι αντίστοιχα δεν θα υπάρχει μόνο κατάρρευση του κυκλοφο-

ριακό φόρτο, θα υπάρξει και κατάρρευση στον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Αφήνω και την άλλη παράμετρο που δεν συζητήσαμε μέχρι τώρα για την αύξηση των ατυχημάτων που θα συμβαίνουν στους κακούς παράδρομους που έχουμε σήμερα.

Ήδη ο Δήμαρχος του Κίλελέρ εδώ και πάρα πολύ καιρό τόνισε ότι στον παράδρομο μέσα στο νομό είχαν γίνει σε ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα πάρα πολλά ατυχήματα. Σκεφτείτε τι έχει να γίνει τώρα, όταν θα κυκλοφορούν νταλίκες σ' αυτούς τους στενούς δρόμους. Πρέπει, λοιπόν, να δοθούν άμεσα οι παράδρομοι σε όλο το μήκος των έργων, γιατί είναι αναγκαίοι, σύμφωνα με τις συμβάσεις, για να εξασφαλιστούν όλοι όσοι χρησιμοποιούν τον κεντρικό δρόμο.

Βέβαια, υποστηρίζουμε την άμεση ανάγκη να καθιερωθούν τα αναλογικά διόδια κατά χιλιόμετρο, όπως συμβαίνει στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης.

Μετά, λοιπόν, από όσα σας είπα και χωρίς να παραβλέπουμε ότι η επανεκκίνηση των έργων θα συμβάλει στην ανάπτυξη και στην εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου, επειδή η επανεκκίνηση αυτή γίνεται με δυσανάλογα μεγάλη επιβάρυνση του ελληνικού δημοσίου –πλέον των 10 δισεκατομμύρια ευρώ, αφού τελικά αναλαμβάνει όλη την ευθύνη και τις επιβαρύνσεις από την οικονομική κρίση με την πρόσθετη χρηματοδότηση και την απώλεια των συμβασιολογημένων εσόδων από τη λειτουργία των έργων– επειδή δεν λαμβάνεται καμία μέριμνα στις τροποποιήσεις αυτές για να διορθωθούν παραλείψεις ή να επικαιροποιηθούν όροι των αρχικών συμβάσεων προς όφελος του ελληνικού δημοσίου και κυρίως δεν επανεξετάζεται στη σημερινή βάση το πρόβλημα του υψηλού κόστους των έργων αυτών των συμβάσεων προς όφελος του ελληνικού δημοσίου και κυρίως δεν επανεξετάζεται στη σημερινή βάση το πρόβλημα του υψηλού κόστους των έργων των συμβάσεων αυτών, επειδή πέρα της μεγάλης απώλειας εσόδων του δημοσίου –τα οποία είναι και έσοδα του ελληνικού λαού πολύτιμα για τις τωρινές ανάγκες– οι πολίτες-χρήστες των αυτοκινητοδρόμων καλούνται με την αύξηση της τιμής των διοδίων να συμβάλλουν ακόμα και στην εξασφάλιση του κόστους απόδοσης του κεφαλαίου των κοινοπραξιών και πολύ περισσότερο στο κόστος του δανεισμού, εμείς από τη ΔΗΜΑΡ θα καταψηφίσουμε επί της αρχής αυτό το σχέδιο νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να μας ξεκαθαρίσετε ευθύς εξαρχής αν τα συγκεκριμένα έργα, οι συγκεκριμένοι οδικοί άξονες είναι έργα προτεραιότητας. Αυτό είναι το μεγάλο ερώτημα. Εμείς λέμε ότι δεν είναι έργα προτεραιότητας. Βέβαια, μόνο το ΚΚΕ το λέει, ενώ όλα τα άλλα κόμματα συμφωνούν ότι είναι έργα προτεραιότητας.

Για μας, λοιπόν, αυτοί οι μεγάλοι οδικοί άξονες –τις συμβάσεις των οποίων σήμερα προχωράτε προς αναθεώρηση– δεν είναι έργα προτεραιότητας. Και όσον αφορά το γιατί δεν είναι έργα προτεραιότητας, το βασικό ζήτημα είναι ποιος καθορίζει τις προτεραιότητες και για ποιο σκοπό.

Ας δούμε, λοιπόν, γιατί γίνονται αυτοί οι οδικοί άξονες. Γιατί από τη μια μεριά –το είπατε, κύριε Υπουργέ– η Ελλάδα πρέπει να μετατραπεί σε διαμετακομιστικό κόμβο. Αυτό, λοιπόν, σημαίνει ότι ένας στόχος της αστικής τάξης στη χώρα μας είναι να μετατρέψει την Ελλάδα σε διαμετακομιστικό κόμβο, όπως και σε ενεργειακό κόμβο, όπως λέτε. Όμως, αυτό δεν έχει να κάνει σε τίποτα με τα συμφέροντα των εργαζομένων και των υπόλοιπων λαϊκών στρωμάτων. Δεν λύνει τίποτα γι' αυτούς. Αυτό είναι τσένα.

Δεύτερον, εντάσσεται μέσα σε έργα τα οποία θα χρηματοδοτηθούν από τα ευρωπαϊκά δίκτυα. Το γενικότερο, δηλαδή, είναι ότι η Ελλάδα γίνεται μέρος των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών που εξυπηρετούν την ελεύθερη μεταφορά εμπορευμάτων, τη διευκόλυνση και την ενιαιοποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς από τη μια μεριά και από την άλλη, τη δυνατότητα των μονοπωλιακών ομίλων να μεταφέρουν φθηνά και γρήγορα τα εμπορεύματά τους. Τι σχέση έχει αυτό με την κάλυψη των λαϊκών αναγκών;

Λύνει κάτι;

Απ' αυτήν την άποψη λοιπόν, εμείς λέμε ότι αυτές τις προτεραιότητες τις οποίες εφαρμόζετε, δεν είναι προτεραιότητες για τον ελληνικό λαό. Και αν το θέλετε, αυτή είναι και η αιτία, η πρώτη αιτία –γιατί υπάρχει και μια δεύτερη αιτία– της κατάρρευσης του υπόλοιπου οδικού δικτύου, της κατάρρευσης του σιδηροδρομικού δικτύου. Έχει μειωθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο. Στην Πελοπόννησο δεν υπάρχει πια σιδηροδρομικό δίκτυο. Άρα έχει μειωθεί σε σχέση με προηγούμενες δεκαετίες.

Επίσης, έχουμε την κατάρρευση του οδικού επαρχιακού δικτύου. Εδώ πλημμύρες γίνονται και αποκόπτονται χωριά. Εδώ δεν μπορείτε να κυκλοφορήσετε με ασφάλεια στο δρόμο και γκρεμοτσακίζετε στο επαρχιακό δίκτυο. Να, λοιπόν, γιατί υπάρχει αυτή η κατάσταση στο δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι δεν πρέπει να προχωρήσουμε σ' αυτές τις προτεραιότητες. Για εμάς βασική προτεραιότητα και στα μεγάλα έργα είναι αν ικανοποιούν τις λαϊκές ανάγκες.

Ας δούμε τι σημαίνει ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών για το ζήτημα των μεταφορών. Το πρώτο είναι ότι πρέπει οι μεταφορές να γίνονται με ασφάλεια και να μην κινδυνεύει ο άλλος να γκρεμοτσακιστεί, να σκοτωθεί. Άρα, ασφαλείς οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Το δεύτερο ζήτημα είναι να είναι οι μεταφορές φθηνές και όχι πανάκριβες. Είτε είναι ακτοπλοϊκές είτε είναι αεροπορικές είτε είναι σιδηροδρομικές ή οδικές οι μεταφορές, είναι πανάκριβες. Είναι πανάκριβες οι μεταφορές για το λαό και δεν λύνουν και τις ανάγκες του.

Το τρίτο ζήτημα είναι να προστατεύουν το περιβάλλον.

Το δεύτερο θέμα που θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε είναι ότι η δική σας πολιτική είναι βαθύτατα ανορθολογική και γενικά αναδεικνύεται ο ανορθολογισμός του καπιταλιστικού συστήματος. Γιατί, λοιπόν, να είναι ανορθολογική η δική σας λογική; Γιατί βασίζεται στη λογική της ανταγωνιστικότητας. Για παράδειγμα, θέλετε να κατασκευάσετε –και είναι μέσα στο πρόγραμμα, στα μεγάλα έργα– και την Ολυμπία Οδό και το σιδηροδρομικό άξονα. Το ίδιο κομμάτι δεν εξυπηρετούν; Το ίδιο γεωγραφικό τμήμα δεν εξυπηρετούν; Γιατί, λοιπόν, να μη γίνει ενιαία μελέτη και ενιαία κατασκευή; Δεν θα υπήρχαν οικονομίες κλίμακας; Δεν θα υπήρχαν με την καπιταλιστική λογική, με τη δική σας λογική, οικονομίες κλίμακας; Βεβαίως και θα υπήρχαν παρά πολύ μεγάλες και στις απαλλοτριώσεις και στις μελέτες και στην κατασκευή των έργων. Γιατί δεν το κάνετε;

Γιατί ο σιδηρόδρομος με τον αυτοκινητόδρομο είναι ανταγωνιστικά έργα στον καπιταλισμό. Αυτός είναι ο παραλογισμός, είναι ανταγωνιστικά έργα αντί να είναι συμπληρωματικά. Εκεί που δεν μπορεί να εξυπηρετήσει ο σιδηρόδρομος, γιατί είναι πολύ πιο δύσκολο, βάσεις πιο ευέλικτο τον αυτοκινητόδρομο και δουλεύει δορυφορικά, συμπληρωματικά του σιδηροδρομικού δικτύου. Εσείς, κάνετε το ανάποδο. Και αυτή είναι τεράστια σπατάλη πόρων. Και η σπατάλη δεν γίνεται για να δώσετε μισθούς και συντάξεις, αλλά για να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων.

Η ίδια λογική δεν ήταν στη βάση, κύριε Υπουργέ, της άρνησης και των ελληνικών κυβερνήσεων αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κομμάτων του ευρωμονόδρομου, όταν σχεδιάζονταν η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου να συμπεριλαμβάνει και τη σιδηροδρομική σύνδεση; Δεν το είχαμε προτείνει; Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος το πρότεινε και εδώ και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και επέμεινε.

Γιατί δεν έγινε; Γιατί και η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και οι κατασκευαστικοί όμιλοι και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είπαν ότι δεν είναι βιώσιμο το έργο εάν θα συμπεριλάβει και τη σιδηροδρομική σύνδεση, γιατί έχει και τη λογική της βιωσιμότητας, δηλαδή της κερδοφορίας και όχι της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Βασίζετε και συνδυάζετε τα έργα με τη λογική της βιωσιμότητας, του κέρδους και όχι αν είναι απαραίτητα και μελλοντικά και προοπτικά, αλλά και με βάση τις λαϊκές ανάγκες.

Γιατί τώρα, άμα θέλετε να κάνετε σύνδεση και να αναπτύξετε το δυτικό άξονα στο σιδηρόδρομο θα πρέπει να κάνετε άλλη γέφυρα, υπόγειο σήραγγα. Τι θα κάνετε, αν θα το κάνετε, γιατί δεν πρόκειται να το κάνετε; Δεν είναι σπατάλη πόρων αυτή τεράστια;

Γιατί το κάνετε λοιπόν; Γι' αυτόν το λόγο: Γιατί δεν θα έβγαине αυτός ο παραχωρισιούχος φτιάνοντας και το σιδηροδρομικό δίκτυο. Να, λοιπόν, πως η λογική και η πολιτική σας οδηγεί σε έναν τεράστιο ανορθολογισμό και σε μια τεράστια σπατάλη έργων.

Τρίτο ζήτημα, η διαπάλη για τον τρόπο κατασκευής. Από τη μια μεριά είναι με ΣΔΙΤ –κάποιοι χειροκροτούν– και από την άλλη λένε ότι είναι «δημόσιο έργο». Βεβαίως αυτοί που λένε ότι είναι «δημόσιο έργο», προτείνουν και τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας. Ο Πρόεδρος σας τουλάχιστον, ο κ. Τσίπρας, το προτείνει.

Αλλά, τέλος πάντων, το θέμα ποιο είναι; Έχει κάποια διαφορά; Και στη μια περίπτωση με τα ΣΔΙΤ, με τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, το κέρδος, το καπιταλιστικό δεν είναι ο άξονας γύρω από τον οποίο περιστρέφεται η διαπραγμάτευση; Και με τη δημόσια σύμβαση πάλι το καπιταλιστικό κέρδος δεν θα είναι ο άξονας που θα περιστραφεί η διαπραγματεύσιμη της δημόσιας σύμβασης; Στη μια μεριά έχει περισσότερο χρόνο, στην άλλη είναι πιο άμεση η καταβολή του δημοσίου χρήματος, στον κεφαλαιοκράτη, στον κατασκευαστή.

Και στη μια και στην άλλη περίπτωση ο λαός θα πληρώσει. Για να διασφαλιστεί το κέρδος είτε, λοιπόν, γίνει με δημόσιο έργο θα έχει καπιταλιστικό κέρδος είτε γίνει με σύμβαση, πάλι έχει καπιταλιστικό κέρδος. Άρα το ζήτημα είναι πώς θα ποτίσω δηλητήριο τον λαό, δηλαδή με ποιον τρόπο θα τον ποτίσω δηλητήριο; Να επιλέξει εάν τα ΣΔΙΤ είναι καλύτερα ή η δημόσια σύμβαση; Αυτή την επιλογή θα του βάλουμε να κάνει;

Εμείς λέμε, λοιπόν, όχι. Και η μια και η άλλη επιλογή είναι σε βάρος του. Γιατί φτάνει να πληρώνει πάρα πολλά, κύριε Υπουργέ. Πληρώνει με τη φορολογία, πληρώνει με τα τέλη κυκλοφορίας, για παράδειγμα, αυτός που έχει το αυτοκίνητο, πληρώνει με την ασφάλιση, πληρώνει και με τα διόδια.

Και στο κάτω-κάτω της γραφής –να η δεύτερη αιτία της τεράστιας διαφοροποίησης που υπάρχει, όσον αφορά την κάλυψη των λαϊκών αναγκών– είναι η αντιδραστική λογική της ανταποδοτικότητας, που την υπερασπίζονται όλα τα κόμματα του ευρωμονόδρομου. Τι σημαίνει; Θέλεις να το χρησιμοποιήσεις; Πλήρωνε! Άμα δεν μπορείς, δεν με ενδιαφέρει. Τώρα, εάν είναι πολλά ή λίγα είναι το ζήτημα, για να τσακωθείς;

Δηλαδή, κύριε Σταθάκη, με συγχωρείτε πάρα πολύ, εσάς σας ενδιαφέρει τα έσοδα που θα πάρει ο παραχωρισιούχος, εάν θα τα πάρει μέσα από αυξημένα διόδια ή μέσα από χαμηλότερα και αύξηση του όγκου του μεταφορικού; Το ζήτημα είναι πώς θα τα πάρει δηλαδή;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Στις λαϊκές τάξεις...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Να, λοιπόν, ποια είναι η αντίφαση, γιατί κάποτε και εσείς ο ΣΥΡΙΖΑ λέγατε να καταργηθούν τα διόδια. Τώρα δεν το λέτε. Τώρα λέτε, εδώ πέρα να διαπραγματευθούμε το ύψος των διοδίων.

Άρα, ποιο είναι το ζήτημα; Πρέπει να πληρώνει; Για ποιο λόγο; Δεν πληρώσε μέσα από τη φορολογία του; Δεν πληρώνει με δέκα χιλιάδες άλλους τρόπους; Να πληρώνει, λοιπόν, και τώρα και για τη χρήση τους;

Απ' αυτήν την άποψη, άμα βάλουμε τη λογική της ανταποδοτικότητας, εξυπηρετείται αυτός που έχει και γίνεται το έργο γι' αυτόν που θα υπάρχει αντίστοιχος κυκλοφοριακός φόρτος. Διαφορετικά δεν θα γίνει το έργο. Αν δεν είναι βιώσιμο, τι εισιτήρια θα κόβει; Τι διόδια θα κόβει; Γιατί να το κάνει;

Άρα το υπόλοιπο δίκτυο, που δεν θα έχει κέρδη, δεν θα έχει διόδια –μικρά ή μεγάλα– θα καταρρεύσει με αυτήν τη λογική. Θα συντηρείται και θα υποβαθμίζεται.

Απ' αυτήν την άποψη εμείς λέμε καθαρά το τέταρτο σημείο: Η αναθεώρηση της σύμβασης είναι σε βάρος του λαού και προς όφελος του κεφαλαίου. Και όσον αφορά τη χρηματοδότηση, χρήματα βρίσκετε, ενώ όσον αφορά το αντικείμενο του έργου, περικόπτετε τα έργα. Και η Ε65 περικόπτεται και η Ολύμπια Οδός περικόπτεται. Ένα κολοβό έργο φτιάχνετε! Εκατό και κάτι χιλιόμετρα παραμένουν. Γιατί από τον Πύργο μέχρι την Κυπαρισσία, κύριε Υπουργέ, δεν είναι μόνο η λίμνη Καϊάφα! Είναι και άλλα πράγματα. Άρα μένει ένα κολοβό έργο.

Όπως κολοβό είναι και το έργο –εδώ θέλουμε μια ξεκάθαρη απάντηση– της Ιόνιας Οδού. Τι θα γίνει με την υπόθεση της Πα-

λαιοβούνας; Δεν υπάρχει τίποτα. Η Παλαιοβούνα απ' έξω, με αυτήν την καρμανιόλα;

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Το γράφει η σύμβαση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Καλά δεν πειράζει. Ας πει ο κύριος Υπουργός τι θα γίνει, διότι οι συμβάσεις γράφουν διάφορα.

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

Τέλος, θα ρωτήσει κάποιος, για να ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ: «Δεν σας ενδιαφέρει το τίμημα ενός έργου;». Άμα, δηλαδή, γίνει μια σκληρή διαπραγμάτευση και μειωθεί το τίμημα; Η διαπραγμάτευση, δηλαδή το μαχαίρι, έχει δύο κόψεις -μπορεί να σου πάρει, αλλά μπορεί και να μη σου πάρει καλά- και όταν μάλιστα αυτή η διαπραγμάτευση είναι εντός των τειχών, των τειχών όπου καθορίζουν τους όρους οι μεγάλοι κατασκευαστικοί όμιλοι και η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αρα εμείς λέμε, «Βεβαίως, και μας ενδιαφέρει το κόστος». Όμως, καμμία Κυβέρνηση δεν πρόκειται να μειώσει το κόστος. Διότι όλες οι κυβερνήσεις, ανεξάρτητα από προσανατολισμό, εξυπηρετούν τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων. Αυτό, δηλαδή η μείωση του κόστους, θα έχει μέσα τους στόχους πάλης του λαϊκού παράγοντα, δηλαδή να διεκδικήσουν οι εργαζόμενοι στα έργα, οι οικοδόμοι συλλογικές συμβάσεις, μεροκάματα που να καλύπτουν τις βασικές τους ανάγκες και όχι αυτές της πείνας. Ωράριο εργασίας, ασφάλιση και βεβαίως μέσα από την κατάργηση των διοδίων.

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

Μου δίνετε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε; Δεν θα καταχραστώ τον χρόνο.

Τελειώνοντας, λοιπόν, θα πω ποιος είναι ο μονόδρομος για το ΚΚΕ. Ο μονόδρομος για το ΚΚΕ είναι ο ενιαίος κοινωνικοποιημένος φορέας των κατασκευών, που θα συγκεντρώνει όλα τα απαραίτητα μέσα και πόρους που υπάρχουν και θα ασχολείται με όλα τα έργα, από τη φάση της μελέτης μέχρι και τη φάση της κατασκευής και της λειτουργίας της. Πρόκειται για έργα τα οποία θα βασίζονται στη συνδυασμένη ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Κατασκευή των απαραίτητων έργων με τις κατάλληλες προτεραιότητες.

Αυτές οι προτεραιότητες στις μεταφορές είναι οι εξής: Προτεραιότητα στη μαζική μεταφορά σε σχέση με τις ατομικές, δηλαδή στις χειραίες σταθερής τροχιάς -σιδηρόδρομο- για το ηπειρωτικό τμήμα της Ελλάδας, στις ακτοπλοϊκές για τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές.

Αξιοποιείται ο κοινωνικοποιημένος τομέας της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για την κατασκευή, μετασκευή, επισκευή και συντήρηση σύγχρονων και ασφαλών πλοίων και σιδηροδρομικού υλικού. Σχεδιάζονται με κριτήριο τη διασύνδεση και τη συμπληρωματικότητα όσον αφορά τη λειτουργία τους οι οδικές, αεροπορικές και όλες οι μορφές μαζικών μεταφορών, με στόχο τη γρήγορη, φθηνή μετακίνηση προσώπων και προϊόντων, την εξοικονόμηση ενέργειας, την ισόρροπη παρέμβαση του ανθρώπου στο περιβάλλον, τη σχεδιασμένη ανάπτυξη για την εξάλειψη της περιφερειακής ανισότητας, τον πλήρη έλεγχο της άμυνας και της ασφάλειας ενός άλλου, όμως, κράτους, του εργατικού λαϊκού κράτους.

Για να γίνουν αυτά, όπως καταλαβαίνετε πολύ καλά, προϋπόθεση είναι η κοινωνικοποίηση των μονοπωλίων, ο επιστημονικός κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας, με εργατικό έλεγχο και αποδέσμευση από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με βάση αυτή, λοιπόν, την πρόταση που καταθέτει το ΚΚΕ, είναι φανερό, κύριε Υπουργέ, ότι δεν μπορούμε να ψηφίσουμε, όπως δεν ψηφίσαμε και τις αρχικές συμβάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ολοκληρώνουμε τον κύκλο των ομιλιών των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων με το συνάδελφο των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών κ. Βουδύρη.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΒΟΥΔΟΥΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, ο κ. Σταυρογιάννης εξέθεσε την άποψη όλων των Ανεξαρτήτων Βουλευτών.

Θέλω να διευκρινίσω το εξής, επειδή η Κοινοβουλευτική Ομάδα των Ανεξαρτήτων Βουλευτών έχει συσταθεί πρόσφατα: Αποκλειστικός σκοπός αυτής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας είναι η ισότιμη αντιπροσώπευση, η λειτουργία των Βουλευτών σε μία ισότιμη βάση -όλων των Βουλευτών- είτε ανήκουν σε μία κομματική κοινοβουλευτική ομάδα είτε όχι.

Πέρα από αυτό, όμως, έχουμε και έναν κανόνα, ο οποίος είναι ο κανόνας της ομοφωνίας. Όταν υπάρχει για ένα θέμα μία ομοφωνία, προφανώς ψηφίζουμε και ψηφίζουμε όπως λέει το σύνολο, ομόφωνα, της Κοινοβουλευτικής Ομάδας.

Είναι πάρα πολύ σημαντικό, νομίζω, ότι Βουλευτές οι οποίοι έρχονται από διαφορετικούς πολιτικούς ορίζοντες, πολλές φορές, μάλιστα, με διαμετρικά αντίθετες απόψεις για σημαντικά πολιτικά θέματα, αποφασίσαμε ομόφωνα να καταψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Συνεπώς ο κ. Σταυρογιάννης στην προκειμένη περίπτωση δεν εξέφρασε μόνο τη δική του άποψη και την άποψη του δικού του κόμματος, αλλά την άποψη του συνόλου των Βουλευτών.

Δεν θα επανέλθω, λοιπόν, σε αυτήν την επιχειρηματολογία, γιατί θεωρώ ότι ήταν ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη.

Θα προσπαθήσω, όμως, να δώσω μερικές προεκτάσεις κατ' αρχάς και μερικές απαντήσεις σε αυτά τα οποία ειπώθηκαν κυρίως από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας για να υπερασπίσει αυτό το νομοσχέδιο.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος έθεσε ορισμένες ερωτήσεις. Σε αυτές τις ερωτήσεις, όμως, έλεγε κάθε φορά μία συμπληρωματική ερώτηση. Διευκρινίζω:

Έθεσε την ερώτηση, λέγοντας ότι το βασικό διακύβευμα αυτού του νομοσχεδίου είναι αν θέλουμε ή δεν θέλουμε τα έργα. Είναι από αυτές τις ερωτήσεις που η απάντηση είναι προφανής. Προφανώς τα θέλουμε τα έργα. Λέει, όμως, η συμπληρωματική ερώτηση: «Με ποιο κόστος;» Διότι προφανώς θέλουμε τα έργα, αλλά τα θέλουμε με ένα ορισμένο κόστος.

Δεύτερη ερώτηση: «Ποιος θα τα κάνει αυτά τα έργα;» Προφανώς θα τα κάνουν κατασκευαστικές εταιρείες. Και εδώ η απάντηση είναι προφανής. Η συμπληρωματική ερώτηση είναι: «Με οποιονδήποτε όρο; Με όποιον όρο αυτές οι κατασκευαστικές εταιρείες μας θέσουν;»

Τρίτη ερώτηση: Εάν δεν συμφωνήσουμε με αυτά τα οποία προτείνονται, σημαίνει ότι εμείς θέλουμε να καταγγείλουμε τη σύμβαση για το έργο αυτό; Η απάντηση είναι ότι προφανώς δεν θέλουμε να την καταγγείλουμε. Αυτό δεν σημαίνει ότι είμαστε έτοιμοι να πάμε σε μία διαπραγμάτευση, έχοντας εκ προοιμίου δεχτεί τους χειρότερους όρους οι οποίοι μπορεί να προκύψουν για μας.

Όλες, λοιπόν, αυτές οι ερωτήσεις στην ουσία, κατά την άποψή μου, αποσκοπούν στο να κρύψουν ποιο είναι το πραγματικό πρόβλημα με αυτό το νομοσχέδιο. Και το πραγματικό πρόβλημα είναι στην τέταρτη ερώτηση που έθεσε ο εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, αλλά προσπάθησε να υποβιβάσει αυτό το βασικό ερώτημα.

Απευθυνόμενος στην Αντιπολίτευση είπε: «Δηλαδή, εσείς που μας ασκείτε κριτική, τι εννοείτε; Εννοείτε ότι θα είχατε διαπραγματευτεί κάτι καλύτερο; Μα, δεν είναι σημαντικό αυτό.» Όχι, αυτό είναι το πιο σημαντικό. Ακριβώς αυτό είναι το κομβικό θέμα. Ποιο είναι το αποτέλεσμα αυτής της διαπραγμάτευσης; Ποια διαπραγμάτευση έγινε; Με ποιους όρους έγινε; Και, προφανώς, το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης κρίνεται από το αποτέλεσμα το οποίο έχει να κάνει με το κόστος και με τις συνθήκες τις οποίες θα γίνει αυτό το έργο.

Και έρχομαι τώρα σε ένα ερώτημα, το οποίο πολύ σωστά έθεσε ο Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας. Και εκπληρώσω που αυτό το ερώτημα δεν βρέθηκε στο επίκεντρο της συζήτησης.

Ο εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας είπε, προτού συζητήσουμε γι' αυτό το θέμα, πως πρέπει να διευκρινίσουμε εάν αυτό το έργο είναι στις προτεραιότητες μας ή, για την ακρίβεια, σε ποια σειρά βρίσκεται. Συμφωνώ απολύτως. Αυτή η ερώτηση είναι πάρα πολύ κομβική. Για να απαντήσουμε σε αυτή την ερώτηση, πρέπει να ζυγίσουμε το κόστος σε σχέση με αποτέλεσμα.

Το κόστος λοιπόν: Το κομβικό σημείο, το οποίο και αυτό, νομίζω, δεν αναπτύχθηκε επαρκώς μέσα σε αυτήν τη συζήτηση, είναι ένας αριθμός. Πόσο θα κοστίσει η τροποποίηση αυτών των συμβάσεων στο ελληνικό δημόσιο, πόσο κοστίζει στον Έλληνα φορολογούμενο; Την απάντηση την έχει δώσει η ειδική έκθεση, η οποία γίνεται για κάθε νομοσχέδιο το οποίο έχει ένα οικονομικό κόστος. Το κόστος αυτής της τροποποίησης είναι το εξής: Θα υπάρχει ένα εφάπαξ κόστος, της τάξεως του 1,044 δισεκατομμυρίου. Υπάρχει μία απώλεια εσόδων, η οποία υπολογίζεται -εντελώς αντικειμενικά, δεν είναι δικοί μας υπολογισμοί- στα 7,5 δισεκατομμύρια το λιγότερο και μία ενδεχόμενη πρόσθετη απώλεια εσόδων 3.746.000.000.

Αν κάνουμε αυτό το άθροισμα, βλέπουμε ότι το λιγότερο το οποίο θα κοστίσει στον ελληνικό λαό αυτό το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα, είναι 8.544.000.000 και πιθανώς να φθάσει τα 12.390.000.000, χωρίς να υπολογίζονται διάφορες άλλες εκδοχές που υπάρχουν σαν ενδεχόμενο, αλλά δεν έχουν κοστολογηθεί.

Ας σκεφθούμε λίγο: Δώδεκα δισεκατομμύρια. Δώδεκα δισεκατομμύρια είναι περίπου αυτό που στοίχισε στον ελληνικό λαό το τρίτο μνημόνιο. Αυτό το οποίο συζητάμε αυτήν τη στιγμή είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έχει μία επίπτωση στην ελληνική κοινωνία της τάξεως του τρίτου μνημονίου.

Τίθενται δύο ερωτήματα: Είναι πραγματικά η καλύτερη χρήση που μπορούμε να κάνουμε αυτών των χρημάτων; Εγώ δέχομαι ότι προφανώς από όλη αυτήν την ιστορία -το εξέθεσε και ο κ. Σταθάκης πολύ αναλυτικά- θα υπήρχε μία ζημιά για το ελληνικό δημόσιο. Όμως, δεν θα έπρεπε το ελληνικό δημόσιο να επωμιστεί το σύνολο αυτής της ζημιάς. Πείτε ότι δεν είναι 12 δισεκατομμύρια, ότι είναι 8, ότι είναι 6, ότι είναι 5, ότι είναι 4 δισεκατομμύρια. Είναι η καλύτερη χρήση, όταν ξέρουμε ότι έχουν κλείσει εκατό χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις; Φανταστείτε ποια χρήση αυτών των χρημάτων θα μπορούσαμε να έχουμε για να τα ριζούμε στην κοινωνική οικονομία. Εγώ πιστεύω ότι μόνο και μόνο με αυτά τα χρήματα θα μπορούσαμε να ελπίζουμε ότι ανακάμπτουμε την πορεία της οικονομικής κρίσης.

Το δεύτερο ερώτημα είναι το εξής: Μπορούσαμε να κάνουμε διαφορετικά; Νομίζω ότι η κ. Ξηροτύρη, καθώς και ο κ. Σταθάκης, έκαναν μία λεπτομερή ανάλυση. Ειδικά η κ. Ξηροτύρη, με την ακρίβεια του μηχανικού και χωρίς να χρωσθεί -σε αντίθεση με το ΣΥΡΙΖΑ- μία συστηματική πολιτική αντιπαράθεση -να θυμίσουμε ότι η ΔΗΜΑΡ στήριξε την πολιτική της Κυβέρνησης εδώ και πάρα πολλά χρόνια, δεν είναι ύποπτο κόμμα- έκανε μία πάρα πολύ λεπτομερή ανάλυση -και το λέω κ. Ξηροτύρη για να υποστηρίξω αυτά τα οποία είπατε- που δείχνει ότι προφανώς υπήρχαν περιθώρια διαπραγμάτευσης. Αυτή η διαπραγμάτευση δεν έγινε.

Θα ήθελα να δώσω μία προέκταση σε αυτήν τη διαπίστωση, στο λόγο που η Κυβέρνηση το κάνει αυτό. Θυμάμαι πολλές φορές παρεμβάσεις των συναδέλφων της Συμπόλιτευσης, των Υπουργών, οι οποίοι διαμαρτύρονται, διότι εμείς οι Βουλευτές της Αντιπολίτευσης θέτουμε -όπως λένε- το ερώτημα πάντα στη βάση του ότι υπάρχουν οι καλοί και οι κακοί. Και λένε: «Μα, εμείς είμαστε οι κακοί άνθρωποι και κάνουμε όλα αυτά τα κακά πράγματα».

Εγώ απαντώ ξεκάθαρα: Δεν είστε κακοί άνθρωποι. Ούτε οι Βουλευτές της Συμπόλιτευσης είναι κακοί άνθρωποι, ούτε οι Υπουργοί είναι κακοί άνθρωποι. Εφαρμόζετε μία πολιτική. Είναι μία πολιτική επιλογή. Αυτά τα οποία αποφασίζετε τα κάνετε διότι εφαρμόζετε μία πολιτική. Ποια είναι αυτή η πολιτική; Το έχω πει αρκετές φορές εδώ πέρα και θα το ξαναπώ. Είναι η νεοφιλελεύθερη πολιτική με τα τρία βασικά της δόγματα, τα οποία είναι ότι πρέπει να απαλειφθούν τα εργασιακά δικαιώματα, πρέπει να συρρικνωθεί το κοινωνικό κράτος και πρέπει η δημόσια περιουσία να περάσει στα ιδιωτικά χέρια. Γιατί; Διότι μ' αυτόν τον τρόπο ολοκληρώνεται η ελευθερία του καπιταλισμού. Η απόλυτη ελευθερία του καπιταλισμού είναι -απ' αυτή την άποψη- η ιδανική δημοκρατία, συνεπώς πρέπει να εκπληρωθεί αυτή η πολιτική.

Αυτή την πολιτική εφαρμόζετε με πάρα πολύ μεγάλη συνέπεια και μπορεί να πω με επιτυχία. Γι' αυτό κι εγώ -συγχωρέστε με αν αυτό ακούγεται παράδοξο- δεν έχω πει ποτέ ότι η Κυβέρνηση

Σαμαρά είναι μία αποτυχημένη Κυβέρνηση. Αντιθέτως, θεωρώ ότι είναι μία πάρα πολύ επιτυχημένη Κυβέρνηση στην εφαρμογή αυτών των αρχών.

Εδώ το πρόβλημα είναι ότι κάνετε ένα βήμα παραπέρα. Αυτό που συμβαίνει αυτήν τη στιγμή με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι μία μεταφορά πλούτου από τους φορολογούμενους σε μεγαλοεπιχειρηματίες. Και είναι εν τέλει ακριβώς η ίδια αρχή την οποία εφαρμόζετε με τους πλειστηριασμούς και με το φόρο ακίνητης περιουσίας. Οι πλειστηριασμοί και ο φόρος ακίνητης περιουσίας είναι μία μεταφορά, μία αναδιανομή του πλούτου από τους μη προνομιούχους στους προνομιούχους. Ακριβώς αυτό θα συμβεί μ' αυτό το νομοσχέδιο, διότι ο φορολογούμενος θα πληρώσει στην ουσία όχι εκπλήρωση έργων, αλλά τα κέρδη τα οποία δεν έχουν εισπράξει οι εταιρείες.

Εδώ, βέβαια, έχουμε μία πολύ παράξενη εκδοχή του καπιταλισμού. Είναι μία αρκετά ενδιαφέρουσα εξέλιξη. Μέχρι τώρα αυτό που ξέραμε είναι ότι ο καπιταλισμός είναι ένα σύστημα όπου ο καθένας μπορεί να επιχειρεί και μπορεί να έχει ένα κέρδος παίρνοντας ένα ρίσκο. Έχεις τη δυνατότητα να κερδίσεις πολλά, αλλά επίσης έχεις και τη δυνατότητα να χάσεις. Στο κάτω-κάτω της γραφής είναι μία άποψη αυτή.

Εδώ, όμως, έχουμε μία άλλη εκδοχή του καπιταλισμού: «Μπορείτε να επιχειρείτε και εάν κερδίσετε, τα κέρδη δικά σας, εάν χάσετε, μην ανησυχείτε, η ζημιά δικιά μας».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μην μπερδεύετε τον καπιταλισμό με τον τζόγο. Στον τζόγο μπορεί να χάσεις. Οι καπιταλιστές πάντα θα κερδίζουν.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΒΟΥΔΟΥΡΗΣ: Δεν ξέρω αν θα κερδίζει πάντα ο καπιταλισμός, αλλά δεν μιλούσα τόσο πολύ για τον καπιταλισμό. Μιλούσα για τους καπιταλιστές. Οι καπιταλιστές μερικές φορές κερδίζουν, μερικές φορές χάνουν. Ας μην ξεχνάμε ότι το 1929 οι καπιταλιστές έπεφταν από τον πέμπτο όροφο και αυτοκτονούσαν. Μάλλον ο καπιταλισμός αυτήν τη στιγμή, με την καινούργια του εκδοχή, τείνει να εξαλείψει αυτό το φαινόμενο.

Θα κλείσω λέγοντας ότι αυτό το νομοσχέδιο δείχνει για ακόμα μία φορά ότι αυτή η πολιτική δημιουργεί μία ζημιά στην ελληνική κοινωνία και είναι κατά την άποψή μας επείγουσα, επιτακτική ανάγκη να υπάρξει αλλαγή αυτής της πολιτικής, διότι οι ζημιές που δημιουργούνται στην ελληνική κοινωνία δεν θα είναι εύκολα επανορθώσιμες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε τον κ. Βουδούρη.

Θα ολοκληρώσουμε τη σημερινή συνεδρίαση με τον πρώην Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Καλογιάννη. Ο κατάλογος των αγορητών θα τηρηθεί και θα συνεχιστεί αύριο, όπου θα μιλήσουν όλοι οι εγγεγραμμένοι συνάδελφοι.

Ορίστε, κύριε Καλογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φθάνουμε στο τέλος μιας συζήτησης για τους αυτοκινητόδρομους, ένα έργο μεζόνος σημασίας. Θυμίζω ότι μιλάμε για συμβασιοποιημένες επενδύσεις της τάξεως των 8 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Θα μου επιτρέψετε να κάνω μια πολύ μικρή αναδρομή στο πως ξεκίνησαν οι συμβάσεις αυτές και στο πως φτάσαμε μέχρι σήμερα, χωρίς βεβαίως να σας απασχολήσω επί μακρόν. Θα καταθέσω και δυο-τρία στοιχεία στην κατεύθυνση να βοηθήσω και τους συναδέλφους και όσους ενδεχομένως μας ακούν.

Οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι γνωρίζουμε όλοι ότι περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Η κατασκευή τους με τη μέθοδο των συμβάσεων παραχώρησης ουσιαστικά ήταν μονόδρομος το 2007, όταν υπογράφηκαν αυτές οι συμβάσεις, καθώς θα θυμάστε πολύ καλά ότι εκείνη την εποχή δεν υπήρχαν κονδύλια αντίστοιχου μεγέθους για την υλοποίηση των έργων.

Από το 2004 -ήμουν στο τότε ΥΠΕΧΩΔΕ και επιτρέψτε μου να καταθέσω αυτήν τη μαρτυρία- έγινε μια πολύ σκληρή δουλειά στο Υπουργείο για να εκπονηθούν οι μελέτες και να ολοκληρωθούν οι διεθνείς διαγωνισμοί. Ήρθαν εδώ οι μεγαλύτεροι κατασκευαστικοί όμιλοι της Ευρώπης και του κόσμου, διαγωνίστηκαν, κατέπεσαν όλες οι ενστάσεις που έγιναν από ανταγωνιστές και στα ελληνικά δικαστήρια και στα ευρωπαϊκά, κυρώθηκαν οι συμ-

βάσεις από το ελληνικό Κοινοβούλιο και άρχισαν τα έργα να υλοποιούνται.

Υπενθυμίζω ότι τα αποτελέσματα των διαγωνισμών που έγιναν το 2006 ήταν για το δημόσιο θετικά. Ενδεικτικά μόνο σας αναφέρω ότι η εθνική συμμετοχή ήταν μόνο ένα δισεκατομμύριο ευρώ σε σύνολο έργων της τάξεως των 8 δισεκατομμυρίων, δηλαδή 12,5%. Προβλεπόταν δε η είσπραξη του 67% των εσόδων από τα διόδια για μια περίοδο εικοσιπενταετίας.

Τα έργα, λοιπόν, ξεκίνησαν να υλοποιούνται και παρά τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν και στα οποία θα αναφερθώ αμέσως μετά, έχουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτοκινητόδρομο ο οποίος έχει παραδοθεί από πέρυσι στην κυκλοφορία. Είναι ο «Μορέας»: Κόρινθος Τρίπολη- Καλαμάτα.

Το 2010 ξέσπασε η κρίση. Αντί η τότε Κυβέρνηση, κατά την άποψή μου, εγκαίρως να αντιμετωπίσει το θέμα σύμφωνα με τις προβλέψεις και τα διαπραγματευτικά όπλα που υπήρχαν στις συμβάσεις, θα μου επιτρέψετε να πω ότι κωλυσιέργησε.

Ταυτόχρονα με το συνεχές μήνυμα περί μειώσεως της τιμής των διοδίων ουσιαστικά πυροδοτήθηκε το κίνημα «Δεν πληρώνω» επιδεινώνοντας την κατάσταση.

Για τα διόδια πολύς λόγος γίνεται. Πρέπει να εξηγήσουμε ότι τα διόδια είναι βασική πηγή χρηματοδότησης των έργων. Οι εισπράξεις από τα διόδια μειώθηκαν κατά 50% σε σχέση με το 2008, με αποτέλεσμα την αναστολή του τραπεζικού δανεισμού και τη διακοπή των εργασιών για περισσότερο από δύο χρόνια. Έτσι, η διετία 2010-2011 χάθηκε για τους αυτοκινητόδρομους. Το μεγάλο θέμα που κληθήκαμε να αντιμετωπίσουμε και με τα δεδομένα που προανέφερα ήταν: διαπραγμάτευση για να καταστούν τα έργα βιώσιμα και να επανεκκινήσουν εργασίες ή διάλυση των συμβάσεων και επαναδημοπράτηση.

Η απάντηση στο δίλημμα ήταν διαπραγμάτευση για να υλοποιηθούν τα έργα, καθώς τα πλεονεκτήματα ήταν και παραμένουν πολύ ισχυρά:

Θα ολοκληρωθούν τα έργα, θα δημιουργηθούν δεκάδες χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας -δόθηκαν αναλυτικά στοιχεία και από τον κύριο Υπουργό- θα έχουμε περιφερειακή ανάπτυξη, θα αποκτήσουμε επιτέλους ένα ασφαλές οδικό δίκτυο.

Η οδική ασφάλεια -νοιμίζω θα συμφωνήσουμε όλοι- είναι έργο μεζονος εθνικής σημασίας.

Αντιθέτως, τι θα σήμαινε η καταγγελία των συμβάσεων; Τουλάχιστον δυο-τρία χρόνια επιπλέον καθυστερήσεων για να γίνουν νέες μελέτες. Υποχρέωση εξεύρεσης κονδυλίων αρκετών δισεκατομμυρίων, κάτι που, όπως γνωρίζετε πολύ καλά, σήμερα είναι αδύνατο. Υποχρέωση επιστροφής ενός δισεκατομμυρίου ευρώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς έχουμε χρησιμοποιήσει αυτά τα κονδύλια μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και του ΕΣΠΑ, επιδείνωση της ανεργίας, σοβαρές επιπτώσεις στον κλάδο των κατασκευών.

Επιπλέον, το δημόσιο θα έμπλεκε σε δικαστικές διαμάχες ετών με αβέβαιο μέλλον. Αναφέρθηκαν και οι συνάδελφοι και ο κύριος Υπουργός στο θέμα της υποθαλάσσιας ζεύξης της Θεσσαλονίκης. Κάνω μόνο μια διευκρίνιση. Το ελληνικό Κοινοβούλιο είχε κυρώσει το συγκεκριμένο έργο και εκ των υστέρων, ενώ γίνονταν προκαταρκτικές εργασίες, ήρθε το ΚΑΣ, το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, και τροποποίησε προηγούμενη απόφασή του υποχρεώνοντας το έργο να βυθιστεί κατά δεκάξι μέτρα επιπλέον. Αν είναι ποτέ δυνατόν!

Εδώ τίθεται ένα μεζονος σημασίας ερώτημα. Ποιος αποφασίζει για το αν θα γίνει ένα έργο ή όχι; Το ελληνικό Κοινοβούλιο ή, για παράδειγμα, το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο;

Γι' αυτό το δικαστήριο, στο οποίο προσέφυγαν οι παραχωρησιούχοι, τελικά καταλόγισε στο ελληνικό δημόσιο 70 εκατομμύρια ευρώ περίπου.

Τον Ιούλιο του 2012 ξεκινήσαμε στο Υπουργείο μία -επιτρέψτε μου να πω- πολύ επίπονη, πολύ συστηματική προσπάθεια για να καταλήξουμε στην επανεκκίνηση των έργων. Το Μάρτιο του 2013 καταλήξαμε σε συμφωνία με κάθε έναν παραχωρησιούχο για τις απαιτήσεις παρελθόντος των κατασκευαστών.

Ο κύριος Υπουργός αναφέρθηκε και σε αυτό το θέμα. Βασίζονται στο σύνολό τους οι συγκεκριμένες συμφωνίες σε πολύ συγκεκριμένα άρθρα των υφιστάμενων συμβάσεων παραχώρη-

σης, όπως σωστά επισημαίνει και το Ελεγκτικό Συνέδριο στα αντίστοιχα πρακτικά του.

Οι συμφωνίες τελούσαν υπό την προϋπόθεση της επίτευξης και θέσεως σε ισχύ της συμφωνίας επανεκκίνησης κάθε έργου, δηλαδή υπό την προϋπόθεση έγκρισής τους από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, όπως και έγινε πριν κατατεθούν στο Κοινοβούλιο. Ελέγχθηκαν αυτά τα στοιχεία αναλυτικά, όχι μόνο από τον ανεξάρτητο μηχανισμό που έχει ρόλο επιβλέποντος μηχανικού, αλλά και από ορκωτούς ελεγκτές και βεβαίως από την υπηρεσία και μειώθηκαν οι διεκδικήσεις των παραχωρησιούχων κατά 50%. Αυτό είναι πολύ σημαντικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Έτσι, τα έργα επανεκκίνησαν τον περασμένο Απρίλιο και μέχρι σήμερα που μιλάμε έχουν πιστοποιηθεί αρμοδίως από το Υπουργείο έργα ύψους 30 εκατομμυρίων ευρώ. Καταθέτω σχετικό έγγραφο και αναλυτικούς πίνακες του Υπουργείου Υποδομών στα Πρακτικά.

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

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

Κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλούσα να μου δώσετε δύο λεπτά ακόμα.

Η δουλειά συνεχίστηκε στο Υπουργείο και βεβαίως φτάσαμε στην υπογραφή των τροποποιημένων συμβάσεων από τον κύριο Υπουργό και αυτό είναι προφανώς ένα πολύ θετικό γεγονός.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να πω ότι όσοι είναι αντίθετοι με τη συνέχιση των συμβάσεων παραχώρησης να μας πουν και τι θα γίνει με τα έργα. Δεν άκουσα πειστική απάντηση σε αυτό το ερώτημα. Να μην ολοκληρωθούν; Να παραμείνουν ως έχουν; Έξω από το χορό πολλά τραγούδια μπορεί να πει ο οποιοσδήποτε. Άκουσα πολλούς συναδέλφους να λένε «θέλουμε τα έργα, αλλά όχι με αυτήν τη διαπραγμάτευση». Αυτό, επιτρέψτε μου να πω -το είπα και στην επιτροπή- είναι μια υπεκφυγή. Ο καθένας μας θα ήθελε μία διαφορετική διαπραγμάτευση.

Επιτρέψτε μου να κάνω μία πολύ σύντομη αναφορά σε ορισμένα ειδικότερα σοβαρά θέματα.

Ιόνια Οδός: Στην τροποποιημένη σύμβαση περιλαμβάνεται, αγαπητέ κύριε Καραθανασόπουλε, και ο βασικός σχεδιασμός του έργου, σε αυτόν τον οποίο είχαμε καταλήξει στο Υπουργείο, που προβλέπει δηλαδή την υφιστάμενη χάραξη και περιπορεία της Κλόκοβας με ημιγέφυρες στον έναν κλάδο του αυτοκινητόδρομου και σήραγγα εναλλακτικά, αναλόγως με το τι θα αποφασίσει το Συμβούλιο της Επικρατείας. Και, βεβαίως, το Συμβούλιο της Επικρατείας πρέπει να αποφασίσει και έχει καθυστερήσει πάρα πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Το ίδιο έγινε και με τον Καϊάφα.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Παράλληλα, επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να θυμίσω ότι έχουμε το τμήμα μετά το πέρας της σύμβασης παραχώρησης της Ιόνιας Οδού, το τμήμα Ιωάννινα-Καπάκι-Κακαβιά, που ανήκει στο διευρωπαϊκό δίκτυο, είναι απολύτως ώριμο και παρακαλώ πολύ να προχωρήσει το έργο στη δημοπράτησή του. Το έχουμε συζητήσει κατ' επανάληψη και το γνωρίζετε το θέμα καλά.

Άξονας κεντρικής Ελλάδος: Πριν από έναν χρόνο, λόγω των πολύ μεγάλων δυσκολιών που αντιμετώπιζαν οι συμβάσεις παραχώρησης, όλοι προεξοφλούσαν ότι ο άξονας Ε65 δεν θα κατασκευαστεί. Αυτό τελικά διαψεύστηκε. Θα καταθέσω σχετικά έγγραφα για τα Πρακτικά.

Θυμίζω ότι για τη χάραξη -και αυτό είναι πολύ σημαντικό, κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να το πω- του τμήματος Τρίκαλα-Εγνατία Οδός, υπήρξαν προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας από τους Δήμους Δεσκάτης και Χασίων, από τον Ιππικό Όμιλο Γρεβενών και από τον Κυνηγετικό Σύλλογο Γρεβενών. Όλοι αυτοί οι ευαίσθητοι περιβαλλοντικοί φορείς και σύλλογοι, κυρίες και κύριοι, αφού κυριολεκτικά τίναξαν στον αέρα το έργο, απέσυραν τις προσφυγές!

Καταθέτω το σχετικό έγγραφο στα Πρακτικά και καθένας μπο-

ρεί να βγάλει τα συμπεράσματά του.

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

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ πολύ.

Ως έχει η τροποποιημένη σύμβαση....

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Τι συνέβη και τις απέσυραν;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν το γνωρίζω, κύριε συνάδελφε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Έπρεπε να το γνωρίζετε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: ...παραπέμπει τα αναβαλλόμενα τμήματα του Ε65 στο απώτερο μέλλον.

Κύριε Υπουργέ, η δέσμευσή σας εδώ σήμερα ότι από τη νέα προγραμματική περίοδο θα χρηματοδοτηθεί το σύνολο των αναβαλλόμενων τμημάτων είναι πολύ θετική. Εμένα μου αρκεί. Θα παρακαλούσα μόνο να αποσύρουμε την προβλεπόμενη έκδοση υπουργικής απόφασης σε ένα χρονικό διάστημα πενταετίας από εδώ και πέρα.

Νομίζω ότι μέσα στο 2014 που θα έχουμε στα χέρια μας -ως Υπουργείο εννών- και την εναλλακτική χάραξη για το κομμάτι Τρίκαλα - Εγνατία Οδός θα μπορείτε και εσείς, πραγματικά, να αποφασίσετε.

Κλείνω, λέγοντας ότι για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού διόδου είμαστε όλοι σύμφωνοι. Η άποψή μου, κύριε Υπουργέ, είναι ότι θα πρέπει να δώσετε εντολή μέσα σε έξι μήνες από σήμερα να έχει ολοκληρωθεί η προβλεπόμενη στο σχέδιο νόμου μελέτη ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί αμέσως μετά. Έχει γίνει σχετική προεργασία στο Υπουργείο. Καταθέτω και αυτό το έγγραφο για τα Πρακτικά.

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

Θα ήθελα να κάνω και μια πολύ συνοπτική αναφορά στο θέμα της επιστροφής χώρων στο δημόσιο. Στις τροποποιημένες συμβάσεις, κύριε Υπουργέ, περιλαμβάνονται όροι σύμφωνα με τους οποίους οι χώροι των έργων των αναβαλλόμενων τμημάτων επιστρέφονται στο δημόσιο μαζί με τις επ' αυτών κατασκευές.

Εγώ πιστεύω ότι είναι λάθος αυτή η ρύθμιση. Την ευθύνη συντήρησης αυτών των κατασκευών θα έπρεπε να την έχει ο παραχωρησιούχος και όχι το ελληνικό δημόσιο. Νομίζω ότι πρέπει να το εξετάσετε.

Τέλος, χρειάζεται αυτή η ενίσχυση της υπηρεσίας, κύριε Υπουργέ, έτσι ώστε από την επομένη της κύρωσης των συμβάσεων να μπορέσει απερίσκεπτα υπό τη συνεχή δική σας εποπτεία να παρακολουθεί τα έργα, να μην ξανασυμβούν αυτά τα οποία ζήσαμε μέχρι τώρα, να παρεμβαίνει εγκαίρως. Θα πρέπει να αναπτυχθούν τα εργοτάξια κατά μήκος όλων των αξόνων και να υλοποιηθούν τα έργα εγκαίρως.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω και από αυτό το Βήμα να ευχαριστήσω θερμά τα εξαιρετικά υπηρεσιακά στε-

λέχη που έχει το Υπουργείο Υποδομών, με τα οποία δούλεψα στενά τον ένα χρόνο που είχα την ιδιαίτερη τιμή να είμαι στο Υπουργείο. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον διαπραγματευτή που όρισε ο Πρωθυπουργός και τους συμβούλους του δημοσίου για την εξαιρετική συνεργασία που είχαμε μέχρις ότου επανεκκινήσουν τα έργα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Κύριε Καλογιάννη, πόσα χιλιόμετρα έφτιαξε ο παραχωρησιούχος στο τμήμα Τρίπολη - Καλαμάτα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Παραδόθηκε το σύνολο του αυτοκινητοδρόμου, όπως προβλεπόταν στη σύμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ολοκληρώσατε, κύριε Υπουργέ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, ολοκληρώθηκε η σύμβαση και παραδόθηκε τον Δεκέμβριο του 2012. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ευχαριστούμε.

Κύριε Πετράκο, θέλω και εγώ με τη σειρά μου να ευχαριστήσω -όπως ο κύριος Υπουργός τους συνεργάτες του, τα υπηρεσιακά στελέχη- τους συναδέλφους για το υψηλό επίπεδο της συζήτησης πέρα από τις ορθότατα πολιτικές αντιπαραθέσεις. Ήταν πάρα πολύ υψηλό το επίπεδο και πρέπει να συγχαρούμε όλους τους συναδέλφους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΥΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων», έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 0.51' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τρίτη 10 Δεκεμβρίου 2013 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

