

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΕΖ'

Παρασκευή 22 Ιουλίου 2016

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 13255, 13331
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 13255, 13270, 13278, 13280, 13282, 13294, 13295
3. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 13270

Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις», σελ. 13255 - 13300

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 13272 - 13289
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ. 13255 - 13272
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 13289 - 13331

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 13278, 13282
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 13270
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 13255
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ. 13255, 13270
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 13270
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 13294, 13295
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 13278, 13295
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Θ. ,
σελ. 13294
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 13280
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 13278
ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ Μ. , σελ. 13270

Β. Επί προσωπικού θέματος:

ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 13270
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 13270

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

ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ. 13273
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Μ. , σελ. 13266, 13267
ΓΚΑΡΑ Α. , σελ. 13290
ΔΑΝΕΛΛΗΣ Σ. , σελ. 13278
ΔΕΝΔΙΑΣ Ν. , σελ. 13273
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ Δ. , σελ. 13272
ΖΟΥΡΑΡΗΣ Κ. , σελ. 13280
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 13268
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. ,
σελ. 13257
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 13267, 13288
ΚΑΤΣΗΣ Μ. , σελ. 13255
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 13262, 13294
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ Σ. , σελ. 13287, 13288
ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ Χ. , σελ. 13275

ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 13274
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ Π. , σελ. 13283
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 13265, 13270
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 13261, 13278, 13293, 13295
ΜΑΡΚΟΥ Α. , σελ. 13264
ΜΑΥΡΩΤΑΣ Γ. , σελ. 13280
ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Θ. ,
σελ. 13282
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 13259
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. , σελ. 13284, 13285
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ Ι. , σελ. 13289
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 13281
ΣΚΡΕΚΑΣ Κ. , σελ. 13286
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 13276, 13278, 13287,
13291, 13292, 13293
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ Ο. , σελ. 13286
ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ Μ. , σελ. 13270, 13286

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 13281
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 13288

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΕΖ'

Παρασκευή 22 Ιουλίου 2016

Αθήνα, σήμερα στις 22 Ιουλίου 2013, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.12' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 21-7-2016 εξουσιοδότηση του Τμήματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΕΣΤ' (απόγευμα) συνεδριάσεώς του, της Πέμπτης 21 Ιουλίου 2016, σε ό,τι αφορά στην ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Αναλογική εκπροσώπηση των πολιτικών κομμάτων, διεύρυνση του δικαιώματος εκλέγειν και άλλες διατάξεις περί εκλογής Βουλευτών»)

Εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14-12-2012) και άλλες διατάξεις».

Το παραπάνω νομοσχέδιο μετά από απόφαση που έλαβε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, ύστερα από πρόταση του αρμόδιου Υπουργού, συζητείται με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφο 4 του Συντάγματος και το άρθρο 109 του Κανονισμού της Βουλής.

Επ' αυτού θα ήθελα ακόμα να σας θυμίσω, ότι σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή, η συζήτηση ολοκληρώνεται σε μία συνεδρίαση, επί της αρχής και επί των άρθρων.

Στη συζήτηση μετέχουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές, ο Πρωθυπουργός, ο αρμόδιος Υπουργός, οι Πρόεδροι των Κοινοβουλευτικών Ομάδων και από ένας εκπρόσωπός τους. Η ομιλία περιορίζεται στον μισό χρόνο, που προβλέπεται από τα άρθρα 97 και 103 του Κανονισμού της Βουλής.

Προτείνω να λάβουν τον λόγο πέντε ορισμένοι ομιλητές από τον ΣΥΡΙΖΑ, τρεις ορισμένοι ομιλητές από τη Νέα Δημοκρατία, ένας ορισμένος ομιλητής από τη Χρυσή Αυγή, ένας ορισμένος ομιλητής από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη, ένας ορισμένος ομιλητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ένας ορισμένος ομιλητής από το Ποτάμι, ένας ορισμένος ομιλητής από τους Ανεξάρτητους Έλληνες, ένας ορισμένος ομιλητής από την Ένωση Κεντρώων και ένας ορισμένος ομιλητής από τους Ανεξάρτητους

Βουλευτές.

Επίσης προτείνω η συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων να είναι ενιαία.

Ως προς τους χρόνους ομιλίας, προτείνω οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές να έχουν χρόνο ομιλίας δώδεκα λεπτά, ο αρμόδιος Υπουργός δεκατρία λεπτά, οι υπόλοιποι Υπουργοί και Υφυπουργοί οκτώ λεπτά, ο Πρωθυπουργός και Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ, καθώς και ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας δεκατέσσερα λεπτά, οι Πρόεδροι των υπολοίπων Κοινοβουλευτικών Ομάδων δώδεκα λεπτά, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι δέκα λεπτά και οι ορισθέντες από τα κόμματα ομιλητές επτά λεπτά. Η δευτερολογία περιορίζεται στο μισό του χρόνου της πρωτολογίας.

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 109, η συνεδρίαση πρέπει να ολοκληρωθεί κατ' ανώτατο όριο εντός δέκα ωρών.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Συνεπώς το Σώμα συνεφωνήσε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Ορίστε, κύριε Κατσωτή, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Έχουμε εκφράσει την αντίθεσή μας στην επιτροπή για το κατεπείγον του σχεδίου νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Ευχαριστώ, το γνωρίζω.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ ο κ. Μάριος Κάτσης για δώδεκα λεπτά.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα αφορά την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2012/34 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, η οποία έχει στόχο τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, καθώς και άλλες συναφείς με την οδηγία διατάξεις.

Η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η αποδεδειγμένη αδυναμία του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς αποτελούν τον πυρήνα των προβλημάτων που έρχεται να αντιμετωπίσει ουσιαστικά η οδηγία.

Τα προβλήματα αυτά έχουν σχέση κυρίως με την ανεπαρκή χρηματοδότηση για τη σιδηροδρομική υποδομή, τους διαρκείς φραγμούς που υπάρχουν, περιορίζοντας τον ανταγωνισμό και την έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής και κανονιστικής εποπτείας για τη λειτουργία των αρχών και φορέων των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Αυτοί είναι, λοιπόν και οι πιο ουσιαστικοί λόγοι, που οι σιδηροδρομικές μεταφορές στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως και στη χώρα μας, δεν έχουν αναπτυχθεί ικανά και σε επιθυμητό βαθμό ειδικά εκτός των εθνικών συνόρων, με ό,τι αυτό φυσικά συνεπάγεται και στον δυσμενή αντίκτυπο των όρων ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου.

Έτσι, λοιπόν, αναδιατυπώνοντας την πρώτη δέση μέτρων για τους σιδηροδρόμους με την εναρμόνισή μας στην οδηγία, στοχεύουμε ουσιαστικά στο να ληφθούν εκείνα τα μέτρα που θα ελαχιστοποιήσουν -αν όχι θα επιλύσουν- τα προβλήματα αυτά.

Στόχος μας αφ' ενός είναι, να διευθετήσουμε καταλλήλως και-ρια ζητήματα της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς και αφ' ετέρου, να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα και να αναβαθμίσουμε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα.

Η λήψη των μέτρων της οδηγίας 2012/34 αρχικά και στη συνέχεια η εύστοχη υλοποίηση αυτών των μέτρων, βασισμένη όμως σε όσα ήδη έχουν επιτευχθεί, αποτελούν την προϋπόθεση για μια αποτελεσματική και βιώσιμη ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής.

Οφείλουμε, όμως, να εντάξουμε προσαρμοστικές διατάξεις στο Εθνικό Δίκαιο, οι οποίες θα σέβονται απόλυτα τις ιδιαιτερότητες της εγχώριας νομοθεσίας, χωρίς ωστόσο να είναι αποκομμένες από μια συνολική στρατηγική τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η οποία θα ενισχύει σημαντικά και θα δημιουργεί ουσιαστικά τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο.

Διαχωρίζει, λοιπόν, η οδηγία σαφέστατα, πρώτον, τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, δεύτερον, τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τέλος, τις ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές, καθώς και τους κανόνες που τη διέπουν, με κύριο στόχο την υγιή ανταγωνισμό, καθιερώνοντας όρους διαφανούς πρόσβασης και αμερόληπτης λειτουργίας των δομών, την άρση διοικητικών και τεχνικών φραγμών και την εξασφάλιση όρων ισότιμης μεταχείρισης έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Κωδικοποιώντας, λοιπόν, συνάδελφοι, τα παραπάνω και όσον αφορά τη νομοθεσία, έχουμε πρώτον, τον εκσυγχρονισμό μέσω της αποσαφήνισης ορισμένων διατάξεων και της κατάργησης άλλων διατάξεων οι οποίες είναι παρωχημένες, δεύτερον, την απλοποίηση της νομοθεσίας και τρίτον, την εξάλειψη των υφιστάμενων αλληλοεπικαλύψεων.

Στο δεύτερο σκέλος, όσον αφορά τους πιο εξειδικευμένους στόχους, έχουμε πρώτον, την εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής, δεύτερον, την προαγωγή της διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά, για να διασφαλιστεί ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός και να αποφευχθούν στρεβλώσεις και τρίτον, την ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας.

Ο απώτερος στόχος αυτής της οδηγίας είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών. Επειδή τις τελευταίες μέρες υπήρξε μια σύγχυση σε βαθμό, θα έλεγα, παραπληροφόρησης από διάφορα μέσα μαζικής ενημέρωσης, για τα οποία ειρήσθω εν παρόδω, γνωρίζει και ο τελευταίος Έλληνας πολίτης ποιος είναι ο ρόλος τους σε αυτή τη χώρα, στρεβλώθηκε συνειδητά το περιεχόμενο της οδηγίας, αλλά και η σχέση αυτής της οδηγίας με την επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Κατηγορηματικά ξεκαθαρίζουμε από αυτό εδώ το Βήμα ότι τα δύο πράγματα είναι διαφορετικά και καθόλου συνδεδεμένα μεταξύ τους. Οι στόχοι της οδηγίας, όπως και η χρονική στιγμή που επιλέγεται για την ενσωμάτωσή της με τη διαδικασία του κατεπείγοντος -αναλύθηκαν στην επιτροπή οι λόγοι- πιστεύω επαρκώς, έχουν πείσει και κανένας δεν μπορεί να αμφισβητήσει και να συνδέσει με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της επιχείρησης το παρόν σχέδιο νόμου.

Εισερχόμαστε τώρα στις βασικές τροποποιήσεις, που επιφέρει η ενσωμάτωση αυτής της οδηγίας. Οι βασικές θεματικές ενότητες αυτού του νόμου έχουν ως εξής: Γενικές διατάξεις, ανάπτυξη των σιδηροδρόμων της ένωσης, αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, Χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και τελικές διατάξεις.

Δειγματοληπτικά αναφέρομαι σε κάποια άρθρα, τα οποία επί της ουσίας διαχωρίζουν το προηγούμενο καθεστώς, όπως είναι το άρθρο 6, με το οποίο γίνεται λογιστικός διαχωρισμός, καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση χωριστών καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης και ισολογισμών για τις δραστηριότητες που αφορούν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης προβλέπεται η διακριτή λογιστική απεικόνιση των κοινοτικών κονδυλίων για την αποζημίωση, για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και η απαγόρευση μεταφοράς των εν λόγω κρατικών κονδυλίων, σε δραστηριότητες άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή άλλες δραστηριότητες.

Με το άρθρο 7, καταργείται η δυνατότητα εκχώρησης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της είσπραξης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής. Το μέτρο αυτό θα ενισχύσει τον θεμιτό ανταγωνισμό, εμποδίζοντας ορισμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τις κατεστημένες, να αποκτήσουν πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες.

Με το άρθρο 8, τα κράτη μέλη υποχρεώνονται να δημοσιεύσουν πενταετή ανανεώσιμη στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, που θα καταστήσει δυνατή την ικανοποίηση των μελλοντικών αρχών της κινητικότητας, στη βάση της χρηστής και βιώσιμης χρηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Αναμένεται να προωθηθούν επενδύσεις μακροχρόνιου κύκλου ζωής, από τις οποίες εξαρτάται ο κλάδος των σιδηροδρόμων. Ξέρουμε όλοι πολύ καλά ότι οι μακροχρόνιες δεσμεύσεις, απαιτούνται για την προσέλκυση νέων φορέων στην αγορά αλλά και την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών.

Με το άρθρο 13, εισάγονται στη νέα ευρωπαϊκή νομοθεσία δύο νέες θεμελιώδεις έννοιες.

Πρώτη έννοια, η εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών, που αναφέρονται στα σημεία 2 και 4 του παραρτήματος 2.

Δεύτερον, καθιερώνεται η έννοια του φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, ο οποίος ορίζεται ως οιοσδήποτε ιδιωτικός φορέας, υπεύθυνος για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών.

Επιπροσθέτως θεσπίζονται διατάξεις, σχετικά με απαιτήσεις ανεξαρτησίας μεταξύ αφ' ενός της διατήρησης των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών και αφ' ετέρου της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, προκειμένου να εξαλειφθούν οι συγκρούσεις συμφερόντων.

Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην εξασφάλιση πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών αλλά και στις παρεχόμενες από αυτές υπηρεσίες.

Τέλος στο άρθρο αυτό, αυξάνεται η διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων στην αγορά, με την αποφυγή προβλημάτων τεχνητού κορεσμού.

Με το άρθρο 14, αποσαφηνίζονται οι γενικές αρχές που εφαρμόζονται στις διασυνοριακές συμφωνίες.

Με το άρθρο 15, το οποίο αναμένεται να συμβάλει στον εντοπισμό των σημείων συμφόρησης στην αγορά υπηρεσιών, το πεδίο παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς στα κράτη μέλη διευρύνεται, καλύπτοντας ζητήματα όπως οι επενδύσεις για τη σιδηροδρομική υποδομή, εξελίξεις των τιμών και της ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρόμων, μεταφορών κ.λπ..

Με το άρθρο 27, αποσαφηνίζονται οι κατάλληλοι τρόποι και τα μέσα δημοσίευσης των δηλώσεων δικτύων από τους διαχειριστές υποδομής. Η δήλωση δικτύου υποχρεωτικά δημοσιεύεται σε δύο επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ιστότοπο του διαχειριστή υποδομής.

Το εν λόγω μέτρο θα ενισχύσει την προσβασιμότητα στις δηλώσεις δικτύου και κατά συνέπεια θα βελτιώσει τη διαφάνεια.

Με το άρθρο 29, γίνεται ενημέρωση σχετικά με τα συστήματα χρέωσης, καθώς η υποχρέωση δημοσίευσης των πλαισίων χρέωσης των κρατών μελών στις δηλώσεις δικτύου, ενισχύει τη διαφάνεια αναφορικά με το σύστημα χρέωσης.

Με το άρθρο 30, καθίσταται υποχρεωτική η σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του δημοσίου και του διαχειριστή υποδομής, η οποία ρυθμίζει τους κανόνες που διέπουν τη σχέση τους

και τη διάρκεια ισχύος, η οποία ταυτίζεται με τη διάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου.

Με το άρθρο 31, εισάγεται πρόβλεψη για διαφοροποίηση των χρεώσεων πρόσβασης, ώστε να λαμβάνεται υπ' όψιν η εκπομπή θορύβου του τροχαίου υλικού της αμαξοστοιχίας. Ο σκοπός είναι, να παρασχεθεί ένα κίνητρο για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών οχημάτων.

Επιπρόσθετα καθίσταται σαφές ότι οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών πρέπει να υποβάλλουν πληροφορίες, σχετικά με τις χρεώσεις των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τις οποίες πρέπει να δημοσιεύουν οι διαχειριστές υποδομών στις οικείες δηλώσεις δικτύου.

Με το άρθρο 32, για τη βελτίωση της συνοχής των εθνικών συστημάτων χρέωσης, καθιερώνονται κοινά κριτήρια προσδιορισμού των τμημάτων της αγοράς, επί των οποίων οι υπηρεσίες είναι δυνατόν να καταβάλλουν προσαυξήσεις.

Με το άρθρο 37, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συνεργασία των διαχειριστών υποδομής, όσον αφορά την εφαρμογή αποδοτικών συστημάτων χρέωσης, με σκοπό τον συντονισμό της χρέωσης ή τη χρέωση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της ένωσης.

Με το άρθρο 55, ενισχύονται οι διατάξεις περί ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων, με τη ρητή αναφορά ότι πρέπει να είναι ανεξάρτητοι από οιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική αρχή. Δεν υφίσταται πλέον η δυνατότητα, οι σχετικές αρμοδιότητες να υπάγονται στο αρμόδιο Υπουργείο.

Διευκρινίζεται ότι ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να συμπράττει οργανωτικά με την Εθνική Αρχή Ασφάλειας, την Εθνική Αρχή Ανταγωνισμού και τον φορέα χορήγησης αδειών. Επιπρόσθετα θεσπίζονται ρυθμίσεις, που αφορούν κριτήρια διαφάνειας για την επιλογή των μελών του διοικητικού συμβουλίου του ρυθμιστικού φορέα.

Με το άρθρο 56, επεκτείνονται οι αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων. Εμπíπτουν ρητά στην αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα οι προσφυγές, έναντι αποφάσεων που σχετίζονται με την πρόσβαση και τη χρέωση σχετικά με τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών πρόβλεψη καίριας σημασίας, προκειμένου να επιτραπεί η είσοδος στην αγορά και να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός.

Δεύτερον, εκχωρείται δικαίωμα διενέργειας ελέγχων για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις περί λογιστικού διαχωρισμού. Επίσης οι ρυθμιστικοί φορείς μπορούν να ζητούν από τους φορείς της σιδηροδρομικής αγοράς, την υποβολή συγκεκριμένων οικονομικών στοιχείων για τον σκοπό αυτό.

Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι ορίζεται ευθέως ο ρυθμιστικός φορέας. Πρέπει να έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεων του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων.

Στο άρθρο 61, γίνεται τροποποίηση για την κατάσταση κάποιων διατάξεων. Προσαρμόζονται επιμέρους διατάξεις σε σχέση με την ανάθεση των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, στη ΡΑΣ, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4199/13.

Ειδικότερα στις ως άνω διατάξεις οριζόταν ότι η ΡΑΣ ενεργεί ανεξάρτητα από την Αρχή Ασφάλειας και ότι τα μέλη της δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέσεις στην Αρχή Ασφάλειας. Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να συμπράξει οργανωτικά με την Αρχή Ασφάλειας.

Διορθώνεται η διατύπωση των παραπάνω παραγράφων με αντικατάσταση των διατάξεων, ώστε να αντανάκλαται η ένταξη των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας στη ΡΑΣ, τόσο στις διατάξεις περί ανεξαρτησίας της ΡΑΣ, όσο και στα ασυμβίβαστα που διέπουν τα μέλη της ΡΑΣ.

Προσαρμόζεται ο ν.3891, με διατάξεις που τροποποιούν και συμπληρώνουν τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Επιπροσθέτως αντικαθίστανται διατάξεις του ν.3911, όπου με αυτόν συγκεκριμένα ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο η οδηγία 2007/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Καθορίζονται στο άρθρο 23 τα θέματα εκπαίδευσης των μηχανοδηγών, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται και τα προγράμματα σπουδών, χωρίς να προβλέπεται πλέον διαδικασία έγκρισης. Στο εκπαιδευτικό κέντρο θα εκπαιδεύονται οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί, στους οποίους μετά από επιτυχή εξέταση, η άδεια θα χορηγείται σε όλο το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άρα τα προγράμματα εκπαίδευσης οφείλουν να είναι υψηλού επιπέδου και να καλύπτουν τις απαραίτητες απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας καλώ να υπερψηφίσετε το παρόν σχέδιο νόμου, προκειμένου να εναρμονίσουμε το Εθνικό μας Δίκαιο με την ευρωπαϊκή οδηγία, να συνδράμουμε δηλαδή όλοι μαζί αποφασιστικά στη δημιουργία μιας εθνικής στρατηγικής, ενταγμένης στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, αφήνοντας πίσω τα λάθη και τις στρεβλώσεις του παρελθόντος.

Να αναπτύξουμε, λοιπόν, υγιώς, διαφανώς αλλά και βιώσιμα, την ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των εγχώριων μεταφορών ως το πλέον οικολογικό και ασφαλές μέσο, εργαλείο και μοχλό του μοντέλου παραγωγικής ανασυγκρότησης που θέλουμε να φέρουμε στη χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κι εγώ ευχαριστώ.

Έχουν οριστεί από τα κόμματα εισηγητές και ειδικοί αγορητές. Από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Καραμανλής Κωνσταντίνος του Αχιλλέα, από τη Χρυσή Αυγή ο κ. Παναγιώταρος Ηλίας, από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ ο κ. Μανιάτης Ιωάννης, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ο κ. Κατσώτης Χρήστος, από το Ποτάμι η κ. Μάρκου Αικατερίνη, από τους ΑΝΕΛ ο κ. Λαζαρίδης Γεώργιος, από την Ένωση Κεντρώων ο κ. Γεωργιάδης Μάριος.

Ως Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, έχουν οριστεί από τον ΣΥΡΙΖΑ ο κ. Καραναστάσης Απόστολος, από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Δένδιας Νικόλαος, από τη Χρυσή Αυγή ο κ. Σαχινίδης Ιωάννης, από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ ο κ. Θεοχαρόπουλος Αθανάσιος, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ο κ. Παφίλης, από το Ποτάμι ο κ. Ανέλλης Σπυρίδων, από τους ΑΝΕΛ ο κ. Παπαχριστόπουλος Αθανάσιος και από την Ένωση Κεντρώων ο κ. Καρράς Γεώργιος.

Παρακαλώ, κύριε Καραμανλή, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η σημερινή συζήτηση που, όπως όλοι γνωρίζουμε, είναι ενσωμάτωση της οδηγίας 2012/34, έρχεται με τη διαδικασία του κατεπείγοντος χαρακτήρα. Παρά τα λεγόμενα της Κυβέρνησης ότι αυτό είναι εντελώς άσχετο με την πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όποιος ρίξει μια ματιά στο άρθρο 9 ή στο άρθρο 55, θα καταλάβει ότι αυτό δεν είναι έτσι.

Παρ' όλα αυτά, νομίζω ότι η συζήτηση και στην επιτροπή και στο Κοινοβούλιο, εδώ στην Ολομέλεια, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, κυρίως διότι λαμβάνει χώρα σε μια εξαιρετικά κρίσιμη περίοδο για το μέλλον του σιδηροδρομικού τοπίου στη χώρα μας.

Επομένως εδώ, κυρίες και κύριοι, δεν βρισκόμαστε απλά για να εγκρίνουμε την εναρμόνιση της έννομης τάξης μας με μια οδηγία αλλά για να προσεγγίσουμε με έναν ευρύτερο τρόπο το όλο ζήτημα των σιδηροδρόμων.

Ήδη βρισκόμαστε στην εποχή της μετά την πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και καλό είναι με αφορμή αυτό το νομοσχέδιο, να δούμε συνολικά πώς η επένδυση αυτή πρέπει να αξιοποιηθεί για το καλό της χώρας μας.

Η Ελλάδα, όλοι νομίζω θα συμφωνήσουμε ότι πρέπει να καταστεί σιγά σιγά ένα πανευρωπαϊκό διαμετακομιστικό κέντρο. Αρκεί ο πολιτικός κόσμος της χώρας μας να το κατανοήσει αυτό εγκαίρως και να εκπονήσει έναν στρατηγικό σχεδιασμό προς αυτή την κατεύθυνση. Κεντρικό ρόλο σε αυτόν τον σχεδιασμό παίζουν οι σιδηροδρόμοι.

Το σιδηροδρομικό μας δίκτυο είναι αυτό άλλωστε, που θα ανα-

γάγει τον Πειραιά σε αυτό που όλοι θέλουμε, δηλαδή πύλη εισόδου για τα ασιατικά προϊόντα στην Ευρώπη. Το σιδηροδρομικό μας δίκτυο είναι αυτό που θα επεκτείνει τον θαλάσσιο διάδρομο, που θα ενώσει κάποτε τις ασιατικές αγορές με το λιμάνι του Πειραιά.

Γι' αυτό, λοιπόν, όλοι καταλαβαίνουμε πόσο σημαντικός είναι ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού μας δικτύου και η μετατροπή του σε ένα δίκτυο υψηλών ταχυτήτων όσο και η αναβάθμιση και ενίσχυση του Θριασίου, ώστε τα εισαγόμενα προϊόντα να φτάνουν με ταχύτητα στις αγορές της Ευρώπης.

Αυτό το γεγονός θα δράσει καταλυτικά στη βελτίωση του κύκλου εργασιών τόσο του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας logistics, όσο και στις συνδυασμένες μεταφορές. Θα πρέπει, λοιπόν, να αντιληφθούμε τις τεράστιες δυνατότητες που προκύπτουν και όταν λέμε τώρα, το εννοούμε πριν είναι πολύ αργά.

Διότι αν δούμε τι συμβαίνει στις γειτονικές μας χώρες, θα καταλάβουμε ότι παραδείγματος χάριν, η Ιταλία κινείται με πολύ ταχύτερους ρυθμούς συγκριτικά με εμάς, στην οικοδόμηση ενός σοβαρού σιδηροδρομικού δικτύου που έρχεται δυναμικά να απειλήσει όχι μόνο τον λιμενικό αλλά και ευρύτερα τον εμπορευματικό ρόλο της χώρας μας στην Ευρώπη.

Θα αναρωτηθούμε τι κάνει η Κυβέρνηση μπροστά σε όλα αυτά. Αφήνει για μήνες κλειστή τη σιδηροδρομική γραμμή της Ειδομένης, μια πράξη που σύμφωνα μόνο με τα επίσημα στοιχεία της εταιρείας, έχει κοστίσει στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 2,5 εκατομμύρια ευρώ. Όλες τις τελευταίες ημέρες των απεργιακών κινητοποιήσεων το μόνο που έκανε η Κυβέρνηση, είναι να βλέπει τα ακινητοποιημένα βαγόνια.

Ποια ήταν, όμως, η αντίδραση των επιχειρήσεων σε αυτή τη δυσάρεστη πραγματικότητα που βίωσαν; Απλά αναζήτησαν εναλλακτικές διαδρομές για να εισάγουν τα προϊόντα τους στην Ευρώπη.

Η Κυβέρνησή μας, λοιπόν, με τις πρακτικές της, έχει μετατρέψει το λιμάνι του Κόπερ σε πύλη εισόδου προϊόντων στην Ευρώπη.

Ούτε στα πιο τρελά τους όνειρα δεν περίμεναν οι Σλοβένοι να τους δώσουμε μια τέτοια ευκαιρία.

Ας αναλογιστούμε, λοιπόν, πέρα από κομματικές ιδεοληψίες και ιδεολογικές προκαταλήψεις, την κρισιμότητα της κατάστασης.

Τώρα θα μου επιτρέψετε να έρθω επί της ουσίας του νομοσχεδίου. Η αλήθεια είναι ότι χτες στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, είχαμε μια γόνιμη και ενδιαφέρουσα ανταλλαγή απόψεων, αν και σε ορισμένα ερωτήματα ακόμα δεν έχουν δοθεί απαντήσεις. Η πρώτη αφορά στο περιβόητο άρθρο 9, για το οποίο ο Υπουργός τόνισε κατ' επανάληψη ότι η προβλεπόμενη σε αυτό διαγραφή χρεών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δεν σχετίζεται με τη διαδικασία πώλησης.

Κύριε Υπουργέ, δεν θα κάτσουμε τώρα να συζητήσουμε πώς και γιατί δημιουργήθηκαν όλα αυτά τα χρέη -αυτό θα ήθελε μια άλλη συζήτηση- αλλά καλό είναι να γνωρίζουμε ποια είναι αυτά τα χρέη, έτσι ώστε να είναι γνωστό και στην Ολομέλεια αλλά και στον ελληνικό λαό, τι είναι τελικά αυτό που θα πουλήσουμε στους Ιταλούς.

Σε αυτό θα ήθελα να προσθέσω και κάτι άλλο. Ο κύριος Υπουργός, προσπαθώντας να δικαιολογήσει τα αδικαιολόγητα, σημείωσε ότι για την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον ΟΣΕ, ευθύνονται οι προηγούμενες κυβερνήσεις, που δεν επιδίωξαν την έγκαιρη ενσωμάτωση της οδηγίας αυτής πριν από κάποια χρόνια.

Κατ' αρχάς νομίζω ότι ο Υπουργός συγχέει δυο άσχετες περιόδους. Η οδηγία, όντως, εκδόθηκε στις 14 Δεκεμβρίου του 2012.

Θα θυμίσω ότι η αρχή κατάτμησης του ΟΣΕ, κύριε Υπουργέ, πραγματοποιήθηκε το 1996 με τη δημιουργία της ΕΡΓΟΣΕ και το 2001 με τη ΓΑΙΟΣΕ. Όπου και αν δούμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα δούμε ότι οι σιδηρόδρομοι και οι υπηρεσίες έχουν διαχωριστεί εδώ και είκοσι χρόνια. Θα θυμίσω, επίσης, ότι το 2010, ξεκίνησε η προσπάθεια μετατροπής του ΟΣΕ σε εταιρεία holding.

Δεν έχει σημασία, αλλά τίποτα απ' όλα αυτά δεν έγινε επί κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας και καλό είναι σε αυτή την Αί-

θουσα, να μη ξεχνούμε πολιτικά πού ανήκε ο καθένας μας εκείνη την εποχή.

Ξέρω ότι θα βιαστείτε να μου πείτε για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που επί κυβερνήσεως Καραμανλή το 2005, έγιναν οι πρώτες προσπάθειες ιδιωτικοποίησης. Όμως η ουσία είναι ότι βρισκόμαστε εδώ σήμερα και καλό είναι να συμφωνήσουμε στα βασικά.

Πάμε στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, αυτό των άρθρων 8 και 30, που αναφέρονται στην κρατική χρηματοδότηση του ΟΣΕ και την κάλυψη νέων επενδύσεων. Σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους αλλά και με την ειδική έκθεση, το ποσό αυτό ανέρχεται στα 45 εκατομμύρια ευρώ.

Εδώ νομίζω ότι πρέπει να σταθούμε και να κάνουμε δύο παρατηρήσεις. Η κρατική επιδότηση είναι διαρκώς μειούμενη από 87 εκατομμύρια το 2013, σε 53 εκατομμύρια το 2014 και σήμερα είναι στα 45 εκατομμύρια. Η σταδιακή αυτή μείωση της χρηματοδότησης του ΟΣΕ έρχεται σε μια εποχή και σε μια περίοδο, που ο ΟΣΕ έχει απωλέσει τη βασική πηγή εσόδων του. Με λίγα λόγια ο ΟΣΕ διέρχεται μια περίοδο σημαντικής οικονομικής στενότητας, που αναπόφευκτα θα πρέπει αυτή η Κυβέρνηση κάποτε να επιλύσει.

Το ερώτημα που τίθεται στο Υπουργείο, είναι αν θα οδηγηθείτε σε μειώσεις προσωπικού και μειώσεις μισθών. Διότι ακόμα και αν οδηγηθούμε στη λύση των ΣΔΙΤ, την οποία βλέπω ότι η Κυβέρνηση επικαλείται διά πάσαν νόσον, είναι εξαιρετικά αμφίβολο κατά την άποψή μας, αν αυτό θα καταφέρει να ανακάμψει οικονομικά τον ΟΣΕ.

Ένα τρίτο σημείο του νομοσχεδίου στο οποίο νομίζω ότι πρέπει να σταθούμε, είναι το άρθρο 55, που αφορά την ανεξαρτησία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Ο κύριος Υπουργός κατά τη χθεσινή μας συζήτηση στην επιτροπή, επανέλαβε τη μόνιμη επωδό του αναφορικά με τη διάκριση ανεξαρτητών και ρυθμιστικών αρχών, επικαλούμενος απλά τον διαφορετικό τρόπο συγκρότησής τους.

Καλό είναι κάποια στιγμή, να σταματήσει η επανάληψη του έωλου αυτού επιχειρήματος, για το καλό της χώρας να μην καταγράφονται αυτές οι απόψεις. Πάγια αρχή και κατάκτηση του δυτικού νομικού πολιτισμού, αποτελεί η λειτουργία με ανεξάρτητο τρόπο διοικητικών και ρυθμιστικών αρχών είτε η σύστασή τους αυτή προβλέπεται από το Σύνταγμα είτε από τον νόμο.

Νομίζω, λοιπόν, ότι το ζήτημα είναι να κατοχυρώνεται, πως οι αρχές αυτές θα πρέπει να κινούνται με ανεξάρτητο τρόπο, μακριά από κάθε είδους κυβερνητικές ή ευρύτερες παρεμβάσεις.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι η Νέα Δημοκρατία θα υπερψηφίσει το παρόν νομοσχέδιο. Όμως η λογική και η πρακτική μας δεν θα πρέπει να εξαντλείται απλώς μόνο στην εναρμόνιση της νομοθεσίας με ευρωπαϊκές οδηγίες. Αντιθέτως θα πρέπει να χρησιμοποιούμε αυτές τις οδηγίες ως εφαλτήριο, προκειμένου να χαράξουμε μια δική μας στρατηγική, μια στρατηγική που θα είναι αποτέλεσμα μιας ευρύτερης πολιτικής συμφωνίας και συνεννόησης σε μακροχρόνιο σχεδιασμό.

Μόνο τότε το όραμα για μία Ελλάδα που θα είναι διεθνές μετακομιστικό κέντρο θα γίνει πράξη. Τώρα είναι αυτή η στιγμή.

Όταν προ ολίγων εβδομάδων συζητούσαμε εδώ για τη σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ, πολλοί από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας είχαμε πει ότι η προσπάθεια τότε της κυβέρνησης Καραμανλή, ήταν να ανοίξει τον Πειραιά και να τον κάνει το πρώτο λιμάνι, το οποίο θα μπορούσε να φιλοξενήσει όλα τα προϊόντα από τις αγορές της Ασίας.

Τότε, όμως, σύσσωμη η αντιπολίτευση -και το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ- είχαν πολεμήσει λυσσαλέα αυτή την προσπάθεια. Ο κύριος Πρωθυπουργός κατά την πρόσφατη τηλεοπτική συνέντευξή του στον «ΣΚΑΪ», παραδέχθηκε πως ο Καραμανλής άνοιξε ένα μονοπάτι στη σχέση με την Κίνα και τώρα αυτό γίνεται λεωφόρος. Θα θέλαμε πραγματικά να πιστέψουμε τα λόγια του Πρωθυπουργού αλλά αυτό που βλέπουμε, είναι ότι δυστυχώς αυτό το παράθυρο ευκαιρίας που είχε ανοίξει τότε, σιγά-σιγά κλείνει. Ας πιστέψουμε ότι αυτό δεν θα το αφήσουμε να γίνει πραγματικότητα.

Όμως αν δούμε πώς κινούνται οι άλλες χώρες που είναι ανταγωνιστικές προς την Ελλάδα στον τομέα των «logistics», θα καταλάβουμε ότι η διάνοιξη της σιδηροδρομικής σήραγγας του

Γκόφερτ στην Ελβετία, ενισχύει σημαντικά τον γεωπολιτικό ρόλο του λιμανιού τόσο του Ρότερνταμ όσο και της Γένοβας, δύο ανταγωνιστικών προς τον Πειραιά λιμανιών.

Απ' ετέρου, διαπιστώνουμε την πλήρη αδιαφορία με την οποία κινείται η Κυβέρνηση, μία αδιαφορία που δίχως αμφιβολία κλείνει ουσιαστικά κάθε παράθυρο ευκαιρίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Ευχαριστώ κι εγώ, κύριε Καραμανλή.

Τον λόγο έχει ο κ. Παναγιώταρος, ο ειδικός αγορητής της Χρυσής Αυγής.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν ξεκινήσω την αναφορά μου στο εν λόγω νομοσχέδιο – κύριε Δένδια, καθίστε γιατί θα θέλετε να απαντήσετε- θα ήθελα να απαντήσω στα όσα είπε ο κ. Δένδιας εχθές στην Ολομέλεια, απούσας της Χρυσής Αυγής, αναφερόμενος στην πολύκροτη δίκη και σε έναν μάρτυρα κατηγορίας της Χρυσής Αυγής, ο οποίος είπε: «Ο κ. Δένδιας με επισκέφθηκε στο μαγαζί μου την επομένη του τραγικού περιστατικού και με ρωτούσε για τις κάμερες». Ο κ. Δένδιας εδώ στην Ολομέλεια της Βουλής είπε ψευδώς, ότι η Χρυσή Αυγή τα είπε αυτά.

Η Χρυσή Αυγή δεν είπε τίποτα. Ένας μάρτυρας κατηγορίας τα είπε αυτά. Ο μάρτυρας κατηγορίας είπε και άλλα πράγματα, ότι δηλαδή συνοδευόταν από τον εκπρόσωπο Τύπου της Ελληνικής Αστυνομίας και άλλες λεπτομέρειες, για τις οποίες έχει κληθεί στο δικαστήριο ο κ. Δένδιας, ώστε κατ' αντιπαράσταση να αποδειχθεί αν είναι ψεύτης ο μάρτυρας κατηγορίας της Χρυσής Αυγής ή ο κ. Δένδιας, για να γνωρίζουμε τι γίνεται με τον δικηγόρο των Ρότσιλντ στην Ελλάδα.

Συγχρόνως είδαμε στον φανερό διαξιφισμό μεταξύ του κ. Τσίπρα και του κ. Μητσοτάκη, να αναφέρονται και οι δύο συνεχώς στη Χρυσή Αυγή. Ο πόνος σας για τη Χρυσή Αυγή απ' ό,τι φαίνεται είναι τεράστιος και το πρόβλημά σας είναι ότι δεν μπορείτε να ανακόψετε την ανοδική μας πορεία με τίποτα, ότι και αν σκορψοφιστείτε, όσο και να λασπολογήσετε, όσο και αν μας συκοφαντήσετε.

Το εν λόγω νομοσχέδιο έρχεται με τη διαδικασία του κατεπειγόντος, παρ' ό,τι είναι μία οδηγία του 2012 και υπήρχε αρκετός καιρός –παρ' ό,τι τέσσερα χρόνια- ώστε να μπορέσει να έρθει στη Βουλή με τις κανονικές διαδικασίες, να εισαχθεί και να γίνει μία εκτενέστερη συζήτηση, ώστε να δούμε τα πολύ θετικά αυτού του νομοσχεδίου, όπως λέει η Κυβέρνηση και η Αξιωματική Αντιπολίτευση ή τα πολύ προδοτικά στοιχεία αυτού του νομοσχεδίου, όπως λέμε μείς.

Καμμία έκπληξη δεν προκαλεί η σπουδή της Κυβέρνησης να φέρει το εν λόγω νομοσχέδιο προς ψήφιση με τη γνωστή διαδικασία, μάλιστα λίγες ημέρες μετά το χάρισμα του ΟΣΕ στους Ιταλούς έναντι 45 εκατομμυρίων ευρώ. Μπορούμε να ανατρέξουμε στα λόγια του κ. Σταθάκη, ο οποίος λίγο καιρό πριν, όταν υπήρχε μία προσφορά της τάξης των 300 εκατομμυρίων ευρώ, έλεγε ότι είναι ξεπούλημα να πουληθεί ο ΟΣΕ σε κάποιον για 300 εκατομμύρια ευρώ.

Αρα εσείς τον χαρίζετε. Για να καταλάβει κάποιος το μέγεθος του ξεπουλήματος, του χαρίσματος, 45 εκατομμύρια περίπου κοστίζει ένας συρμός του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Η απαξίωση του ΟΣΕ και εντέλει η πώληση της εταιρείας με βάση ένα καλοστημένο σχέδιο -αν το σκεφτεί κανείς καλά- εφαρμόζεται κατά γράμμα και από την τωρινή Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, οι οποίοι με πολύ μεγαλύτερη ευκολία προβαίνουν σε τέτοιου είδους ενέργειες και το οποίο ξεκίνησε λίγο μετά την ανάληψη της εξουσίας. Αυτή η απαξίωση και η ανεπανόρθωτη ζημιά, κυρίως στις εμπορευματικές μεταφορές, η οποία έγινε και με τις συνεχιζόμενες απεργίες -πολλές εκ των οποίων δεν είχαν καλό σκοπό- με την πολύμηνη διακοπή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ειδομένη από τους συμπαθέστατους λαθρομετανάστες, οι οποίοι έκαναν και κάνουν ό,τι θέλουν στην επικράτεια αλλά και με μια σειρά από απίστευτα σκάνδαλα κατά το πρόσφατο και απώτερο παρελθόν, απαξίωσαν τον ΟΣΕ.

Για να θυμίσουμε λίγο και να φρεσκάσουμε τη μνήμη των Ελλήνων πολιτών, να ξεκινήσουμε από το γεγονός ότι πριν από

λίγες μέρες ο πολύ γνωστός τουριστικός «Μουτζούρης» στη Μαγνησία, σταμάτησε να λειτουργεί για κάποιον λόγο. Είχε προηγηθεί το σταμάτημα κάθε λειτουργίας στο δίκτυο της Πελοποννήσου, παρ' ό,τι λίγο πριν είχε αναβαθμιστεί και είχαν σπαταληθεί ένα κάρο χρήματα, προκειμένου να αναβαθμιστεί η σιδηροδρομική γραμμή με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Να υπενθυμίσουμε στους Έλληνες πολίτες έναν Υπουργό του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Βερελή, όπου επί υπουργίας του φτιάχτηκε στην Αιτωλοακαρνανία ένα σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο στοίχισε εκατομμύρια ευρώ στους Έλληνες πολίτες. Αγοράστηκαν συρμοί που στοίχισαν και αυτοί εκατομμύρια ευρώ στους Έλληνες πολίτες. Όμως υπήρχε μια αστοχία. Οι συρμοί δεν ταιριάζανε με τις ράγες και δεν φτάνει κανείς για αυτό. Χρόνια τώρα πληρώνουμε στην Αιτωλοακαρνανία σταθμάρχες, για ένα σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο δεν λειτουργεί. Το λέω για να καταλάβει κάποιος, πόσο φαύλη ήταν η λειτουργία αυτού του οργανισμού, με συγκεκριμένους υπευθύνους βέβαια.

Εδώ να επανέλθω στα όσα είπε ο κ. Καραμανλής, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος συγκεκριμένα είπε: «να μη δούμε πώς δημιουργήθηκαν αυτά τα χρέη». Ε, λοιπόν όχι! Να δούμε, γιατί αυτά τα χρέη εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ τα επωμιζόταν, τα επωμίζεται και θα τα επωμίζεται ο ελληνικός λαός. Θα φτάσουμε λίγο παρακάτω στη συγκεκριμένη αυτή συζήτηση.

Ενδεικτικό της όλης κατάστασης που δημιουργήθηκε στον ΟΣΕ και επέφερε τελικά ισχυρό πλήγμα στην ελληνική εταιρεία, ήταν και η πρόθεση της COSCO -που της χάρισατε το λιμάνι του Πειραιά, γιατί νόμιζε ότι θα λειτουργούν σωστά τα σιδηροδρομικά δίκτυα στην πατρίδα μας και θα μπορούν να εμπορεύματα που έρχονται από το λιμάνι του Πειραιά, να πηγαίνουν απρόσκοπτα σε ολόκληρη την υπόλοιπη Ευρώπη- η οποία βλέποντας όλα αυτά, έβαλε σε εφαρμογή ένα «plan B», παρακάμπτοντας την «TRAINOSE», με αποτέλεσμα την απώλεια ενός ετήσιου κύκλου εργασιών που υπερβαίνει τα 5 εκατομμύρια ευρώ.

Όπως μάλιστα αναφέρθηκε σε επιστολή του Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων της ελληνικής Πρεσβείας στα Σκόπια προς το Υπουργείο Εξωτερικών, επίκειται απευθείας συμφωνία της εθνικής εταιρείας σιδηροδρόμων των Σκοπίων με την κινεζική COSCO, για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων διάμεσου της χώρας προς τους ευρωπαϊκούς προορισμούς. Όμως δεν θα πηγαίνουν με τον σιδηρόδρομο στα Σκόπια, θα πηγαίνουν, παραδείγματος χάριν, με οδικές μεταφορές, παρακάμπτοντας το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ.

Είστε προφανώς γνώστες των έντονων διαβημάτων που έχουν γίνει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στο ΤΑΙΠΕΔ από πολύ πολύ μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες -που εσείς τις αγαπάτε πολύ και τους παρακαλάτε να έρθουν εδώ, προκειμένου να έχουμε ανάπτυξη, όπως λέτε- που υποστηρίζουν ότι καταστρέφεται η κυκλοφορία φορτίου πάνω σε ράγες στην πατρίδα μας, καθώς επίσης και όλα τα κυβερνητικά σχέδια για μια περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνοκινεζικών συμφωνιών, τις οποίες και εσείς και οι προηγούμενοι συνεχώς διατρανώνετε, διατυμπανίζατε, αλλά με τις άλλου είδους ενέργειες σας όλα αυτά πηγαίνουν στον βρόντο.

Επιπλέον η εμπιστοσύνη της χώρας στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πλήττεται βαριά, με τα αποτελέσματα να γίνονται εμφανή κατά τη διάρκεια των ερχόμενων μηνών, και θα μπορούσαν όπως εκτιμούν επίσης, να βλάψουν σοβαρά ακόμα και αυτή τη συμφωνία που προκάλεσε η Κυβέρνηση μετάξυ του ΤΑΙΠΕΔ και της ιταλικής εταιρείας, που πήρε δώρο τον ΟΣΕ, προκειμένου να διασφαλίσει την ομαλή συνέχιση των δραστηριοτήτων της.

Εξαιτίας των απεργιακών κινητοποιήσεων στην «TRAINOSE», θυγατρική της COSCO ενεργοποίησε το σχέδιο, όπως είπαμε, εκτάκτου ανάγκης, που παρακάμπτει τον σιδηροδρομικό άξονα της πατρίδας μας. Το σχέδιο της θυγατρικής COSCO business continuity planning, είναι ότι ή τα εμπορεύματα θα πηγαίνουν οδικώς στα Σκόπια και από εκεί σιδηροδρομικώς στην υπόλοιπη Ευρώπη ή θα πηγαίνουν στο λιμάνι Κόπερ της Σλοβενίας, που ξαφνικά από το πουθενά, μετατρέπεται σε πύλη εισόδου για τα κινεζικά προϊόντα στην Ευρώπη και από εκεί και πέρα θα γίνονται

όλες οι λειτουργίες όπως θα πρέπει να γίνονται.

Βλέπουμε ότι οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι, απέκτησαν έναντι 45 εκατομμυρίων ευρώ -επαναλαμβάνω ότι είναι εξαιρετιστική η τιμή, είναι χάρισμα στην κυριολεξία, είναι όσο κοστίζει ένας συρμός του ΟΣΕ και ο ΟΣΕ έχει δεκάδες συρμούς- το 100% της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και με μια προίκα 250 εκατομμυρίων ευρώ, διότι μέχρι το 2020 για τις άγονες γραμμές θα επιδοτείται από το ελληνικό κράτος, δηλαδή επί της ουσίας κάθε χρόνο η ιταλική εταιρεία θα παίρνει δώρο μία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 45 εκατομμυρίων ευρώ.

Το αρμόδιο Υπουργείο, αποκρύπτει δημοκρατικά από τη Βουλή το χρέος των 750 εκατομμυρίων ευρώ και πώς θα διαγραφεί, αφού στην ειδική έκθεση που ακολουθεί το νομοσχέδιο, αναφέρεται προκλητικά ότι απώλεια εσόδων από τη διαγραφή χρεών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και του ΟΣΕ κατ' εφαρμογή του άρθρου 9, για το ύψος των οποίων δεν εστάλησαν στοιχεία από το επισπεύδον Υπουργείο. Έτσι θεωρεί η Κυβέρνηση τη δημοκρατία και τη διαφάνεια;

Στην επιτροπή χθες ο αρμόδιος Υπουργός, ο κ. Σπύρτζης, διακιολογήθηκε λέγοντας: «Εμείς, ξέρετε, τις βρήκαμε αυτές τις συμφωνίες και είμαστε υποχρεωμένοι να τις υπογράψουμε, διότι αλλιώς θα έπρεπε να πληρώσουμε ρήτρες και ποινές δισεκατομμυρίων ευρώ».

Αφού κόπτεστε τόσο πολύ για τα δισεκατομμύρια και για τα εκατομμύρια ευρώ του ελληνικού λαού, τότε γιατί ξεπουλάτε την ελληνική περιουσία έναντι πινακίου φακής είτε είναι το Ελληνικό είτε είναι το λιμάνι του Πειραιά είτε είναι τα αεροδρόμια είτε είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο της πατρίδος μας είτε είναι η ενέργεια είτε είναι οτιδήποτε άλλο;

Ο ΟΣΕ για να καταλάβετε, το 2015 παρουσίασε κέρδη 2,65 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 1,71 εκατομμύρια ευρώ το 2014, σημειώνοντας μία αύξηση 55,71%, ενώ χρειάστηκαν μόλις λίγοι μήνες συγκυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ -με όσα ευτράπελα συνέβησαν είτε στην Ειδομένη είτε άλλου- ώστε να εξαφανιστούν όλα αυτά τα κέρδη και να έχουμε ζημιές και απαξίωση, έτσι ώστε όταν έφθανε η στιγμή να έρθει ο επίδοξος αγοραστής, να αγοράσει τον ΟΣΕ έναντι πινακίου φακής, όπως και έγινε.

Χαρακτηριστικό του κόστους, λοιπόν, της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που προκύπτει από τα στοιχεία που δίνει η ίδια η Κυβέρνηση από την έκθεση του άρθρου 75 παράγραφος 3, είναι ότι σε εφαρμογή των άρθρων 8 και 30 του νομοσχεδίου, ανέρχεται στο ετήσιο ποσό των 45 εκατομμυρίων ευρώ η επιδότηση την οποία λέγαμε και συγχρόνως υπάρχει και μία άλλη επιδότηση 50 εκατομμυρίων ευρώ.

Όλα αυτά προκειμένου να είμαστε σύννομοι με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και με την τέταρτη δέσμη μέτρων η οποία έρχεται στην πατρίδα μας, όπου όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να παρέχουν μεταφορές σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Για όλα αυτά γίνονται κάποιες ενέργειες, γίνονται κάποιες κινήσεις, φυσικά στο τέλος εις βάρος του ελληνικού λαού, επί ωφέλειά κάποιων λίγων ξένων «επενδυτών» -πάντοτε ενόψει εισαγωγικών- οι οποίοι ανά πάσα στιγμή μπορούν να φύγουν από την πατρίδα, μπορούν να πουλήσουν, μπορούν να μεταπουλήσουν, να κάνουν οτιδήποτε άλλο.

Έτσι η Κυβέρνηση φέρνοντας αυτό το νομοσχέδιο, όχι μόνο αποδέχεται, χωρίς καμία αντίρρηση, τη συμμετοχή της Ελλάδος στα κελεύσματα μιας καταρρέουσας Ευρωπαϊκής Ενώσεως σε σχέση με τη δημιουργία του ενιαίου χώρου, αλλά προχωρά και ένα βήμα παραπάνω, δηλαδή απαξιώνει και την περιουσία του ΟΣΕ, προκειμένου να μπορέσει να ενταχθεί ευχερέστερα στους σχεδιασμούς αυτούς. Μάλιστα αποδεικνύοντας την πλήρη ανικανότητά της, όχι μόνο ξεπουλά την εταιρεία αλλά την ξεπουλά και σε μια κρατική εταιρεία. Για μια ακόμα φορά την κρατική περιουσία της πατρίδας μας την αγοράζει άλλη κρατική εταιρεία, όπως έγινε με τα αεροδρόμια, όπως έγινε με το λιμάνι του Πειραιά, όπως γίνεται τώρα με τους σιδηροδρόμους.

Ενώ, λοιπόν, φαίνεται ότι σκοπός του νομοσχεδίου είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας, στο άρθρο 2, εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής του νόμου την ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων, παραπέμποντας ευθέως στις ιδιωτικοποιήσεις που ήδη έχει εξα-

σφαλίσει, έτσι ώστε οι μεταφορές αυτές να εξαιρούνται από το σύστημα διαμετακόμισης προς όφελος μόνο των ιδιωτών που τους εκμεταλλεύονται και όχι ασφαλώς του δημοσίου.

Με το άρθρο 4, γίνεται σαφές ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αποκτούν ανεξάρτητο καθεστώς.

Βλέπουμε αργότερα ότι στο άρθρο 7 παράγραφος 2, ο ΟΣΕ ασκεί τα καθήκοντα του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, μεριμνά για τη συντήρηση και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων στο πλαίσιο της -δήθεν- εθνικής πολιτικής για τους σιδηροδρόμους.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Επομένως δεν εμπλέκεται όπως ρητά αναφέρεται, σε καμία παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας μεταφοράς. Βλέπουμε απίστευτες ενέργειες. Να ψηφίζεται στο άρθρο 9, και όπως είπαμε, να συμβαίνουν σημεία και τέρατα. Χαρίζετε επί της ουσίας 750 εκατομμύρια χρέη της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στο σύνολο, τα οποία όμως όπως λέτε, θα τα βρείτε, διότι αυτά υπάρχουν στον προϋπολογισμό του κράτους από άλλες πηγές. Δεν μας λέτε ποιες είναι αυτές οι άλλες πηγές. Είναι τα περίφημα ισοδύναμα, δηλαδή περαιτέρω αύξηση στο ΦΠΑ, μειώσεις σε μισθούς, σε συντάξεις, σε τι;

Αφού είστε τόσο «large» και χαρίζετε τα χρέη της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», γιατί δεν χαρίζετε και τα χρέη των Ελλήνων πολιτών προς τις πολλάκις χρεοκοπημένες τράπεζες, τις οποίες ο ελληνικός λαός τις έχει πληρώσει χρυσάφι; Όχι μόνο όταν σας βολεύει και όπου σας βολεύει μπορείτε να τα κάνετε αυτά και αλλού φυσικά ποτέ δεν μπορείτε να πράξετε κάτι αντίστοιχο.

Στο άρθρο 10, παρέχετε το δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και η πρόσβαση στις υποδομές που συνδέουν θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις. Έτσι για να δέσει το γλυκό της COSCO, όπου κλαίτε -υποτίθεται- για τη συμφωνία η οποία έγινε.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Μεγάλο ενδιαφέρον κατά τα λοιπά παρουσιάζει και η παράγραφος 6 του άρθρου 13, όπου λέτε ότι μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος 2 του άρθρου 62, δεν θα χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συνεπτά έτη -κάτι μας λέει αυτό- και ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στον φορέα εκμετάλλευσής της. Δηλαδή ότι ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση.

Το σύνολο των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ, όλη η περιουσία που καταγράφεται αόριστα μεν αλλά ενδεικτικά, ήτοι οι εκτάσεις γης, τα κτήρια, οι γέφυρες, διαβάσεις, σήραγγες, σιδηροτροχιές, εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτήσεις, τηλεπικοινωνίες, εγκαταστάσεις φωτισμού, γραμμές παροχής ρεύματος, ακόμα και τα φυτά. Τους δίνετε τα πάντα έναντι πινακίου φακής.

Τελειώνοντας να πω ότι είναι προφανές, ότι τόσο η φιλοσοφία όσο και οι επιδιώξεις του εν λόγω νομοσχεδίου, βρίσκονται σε πλήρη αντίθεση με τις πεποιθήσεις και την ιδεολογία της Χρυσής Αυγής, η οποία αγωνίζεται για έναν εθνικό σιδηρόδρομο, βιώσιμο, απαραίτητο για τον Ελληνικό Στρατό -για να μην ξεχνάμε και αυτή την πολύ σημαντική παράμετρο- έτσι ώστε να λειτουργεί επί ωφέλειά της ελληνικής κοινωνίας. Ο σιδηρόδρομος, θα μπορούσε να αποτελέσει για το κοινό που τον χρησιμοποιεί, μια φτηνή εναλλακτική μορφή μετακίνησης, κάτι το οποίο γινόταν μέχρι πρότινος. Αλλά στα χρόνια των μνημονίων τα ξεχάσατε όλα αυτά στο βωμό του ξεπουλήματος, του κέρδους κάποιων ξένων εις βάρος των Ελλήνων πολιτών.

Εμείς καταψηφίζουμε και επί της αρχής και επί των άρθρων το εν λόγω νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Παναγιώταρε.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Μανιάτης, ειδικός αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η χθεσινή ημέρα ήταν μια ενδιαφέρουσα ημέρα. Ήταν μια πολιτικά πολύ ενδιαφέρουσα ημέρα. Το πρωί είχαμε τη συζήτηση στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με τη διαδικασία του κατεπείγοντος για την ενσωμάτωση της οδηγίας που θα συζητήσουμε σήμερα. Πρωτοφανές για τον σιδηρόδρομο μια οδηγία, που είχε παραδοθεί στο Υπουργείο ως πρώτο κείμενο από τον Μάρτιο του 2015, να ερχόμαστε τώρα με τη διαδικασία του κατεπείγοντος μέσα σε δύο ημέρες να τη συζητήσουμε. Θα επανέλθω σε αυτό.

Το δεύτερο ενδιαφέρον χθες ήταν η συζήτηση στην Ολομέλεια για τον εκλογικό νόμο. Το τρίτο ήταν η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου για το PSI. Και το τέταρτο ενδιαφέρον της χθεσινής ημέρας ήταν το πόρισμα της Επιτροπής των Μεταρρυθμίσεων για την Κεντροαριστερά. Θα μου επιτρέψετε, λοιπόν, πριν μπω στην ενσωμάτωση της οδηγίας, να καταθέσω ορισμένες σκέψεις για το ευρύτερο πλαίσιο.

Η χθεσινή συζήτηση για τον εκλογικό νόμο ήταν η πρώτη μεγάλη ήττα του κ. Τσίπρα. Μια ήττα που έχει ξεκινήσει ως κοινωνική ήττα ανάμεσα στους πολίτες και θα συνεχιστεί πια και το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα. Το υπερόπλο του εκλογικού νόμου δεν υπάρχει πια. Έτσι, λοιπόν, ο βασιλιάς είναι γυμνός. Τη στιγμή που ο κ. Τσίπρας χθες λοιδορούσε τη Δημοκρατική Συμπαράταξη, την ίδια ακριβώς στιγμή ζητούσε συνεργασία. Πώς συμβαδίζουν τώρα αυτά τα δύο; Στο τέλος τού έμειναν οι δύο σύμμαχοί του: Ο κ. Καμμένος και ο κ. Λεβέντης. Ας αρκεστεί σε αυτούς τους δύο.

Αυτό, όμως, που έχει μεγάλη σημασία είναι ότι στη χθεσινή συζήτηση για τον εκλογικό νόμο δεν κουβεντιάστηκε καθόλου από την πλευρά της Κυβέρνησης το, κατά την άποψή μου, μείζον, τεράστιο θέμα του να δώσουμε δικαίωμα ψήφου στους Έλληνες που μένουν στο εξωτερικό και ιδιαίτερα στους Έλληνες αυτούς που τα χρόνια της κρίσης έχουν μετακομίσει. Μιλάμε για πάνω από τριακόσιες πενήντα χιλιάδες δημιουργικούς, καινοτόμους, παραγωγικούς Έλληνες που, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, συνεισφέρουν περίπου 50 δισεκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ των χωρών όπου έχουν προσφύγει και κάθε χρόνο συμβάλλουν με 9 δισεκατομμύρια ευρώ με τα φορολογικά έσοδα που συνεισφέρουν στους κρατικούς προϋπολογισμούς. Προφανέστατα, η Κυβέρνηση όχι μόνο δεν ενδιαφέρεται να δώσει δικαίωμα ψήφου σε αυτούς τους Έλληνες της παραγωγικότητας και της δημιουργικότητας, της εξωστρέφειας και της καινοτομίας, αλλά φοβάται βαθύτατα την έκφραση της πολιτικής τους γνώμης.

Εμείς, χθες είδαμε στην Κοινοβουλευτική Ομάδα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης τους εκπροσώπους όχι πια του brain drain, της απώλειας εγκεφάλων, αλλά τους εκπροσώπους του brain gain, του πώς δηλαδή τα παιδιά αυτά, τους ανθρώπους αυτούς θα τους φέρουμε πίσω.

Και είναι θλιβερό το ότι η Κυβέρνηση δεν έχει τη στοιχειώδη ευθυξία, έστω, να προβλέψει στον χθεσινό εκλογικό νόμο μία διάταξη ότι με υπουργική απόφαση λύνονται οι τεχνικές λεπτομέρειες, ώστε αυτοί οι πάνω από τριακόσιες πενήντα χιλιάδες Έλληνες δημιουργικοί πολίτες, να συμβάλλουν στο πολιτικό γίγνεσθαι, ως ένα ακόμη μέτρο, για να τους προσελκύσουμε πίσω στην πατρίδα μας.

Η δεύτερη ενδιαφέρουσα εξέλιξη χθες ήταν το τρισκατάρατο PSA. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, με μια πανίσχυρη νομική τεκμηρίωση της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, με προεξάρχοντα στην επιχειρηματολογία τον Ευρωβουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Χρυσόγονο, απεφάνθη ότι το PSA έγινε για το δημόσιο όφελος.

Ρωτώ: Το Μέγαρο Μαξίμου προτίθεται να βγάλει κάποιο non paper και να πει ότι τελικά κατήγαγε νίκη η Κυβέρνηση στο Δικαστήριο των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων με το PSA ή αυτό θα το ξεχάσει; Γιατί οι Έλληνες πολίτες θυμούνται πολύ καλά τι έλεγε ο ΣΥΡΙΖΑ για το PSA.

Η τρίτη ενδιαφέρουσα εξέλιξη της χθεσινής ημέρας ήταν η ανακοίνωση του πορίσματος της Επιτροπής Μεταρρυθμίσεων για την ανασυγκρότηση της Κεντροαριστεράς. Επειδή την Κεντροαριστερά και τη Σοσιαλδημοκρατία πολλοί τη λοξοκοιτούν,

με πρώτον τον ΣΥΡΙΖΑ και τον κ. Τσίπρα, εμείς χαιρόμαστε πάρα πολύ που η χθεσινή ημέρα ήταν ένα ακόμη βήμα στην κατεύθυνση της δημιουργίας ενός σύγχρονου φιλοευρωπαϊκού, μεταρρυθμιστικού, προοδευτικού, ενιαίου φορέα, που θα ξαναδώσει ελπίδα και προοπτική στους Έλληνες πολίτες, σε αυτό το πάνω από 25% των Ελλήνων πολιτών που περιμένει ελπίδα και προοπτική σε μια κατεύθυνση θετική.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο που συζητούμε αυτό καθ' αυτό. Θεωρώ ότι για άλλη μια φορά η Κυβέρνηση προσβάλει και υποβαθμίζει το Κοινοβούλιο, έχει σαφή δείγματα κοινοβουλευτικού αυταρχισμού, λειτουργεί πάντα με την καθεστωτική λογική, που τη διέπει σε όλες τις πολιτικές λειτουργίες και μάλιστα μέσα σε μιάμιση μέρα, χωρίς καν να ακούσουμε τους εκπροσώπους της κοινωνίας.

Δείτε τώρα την αντίφαση. Όλοι μας, υποθέτω, ότι θέλουμε να αναπτυχθεί η σιδηροδρομική αγορά. Μέσα από την ενσωμάτωση της οδηγίας προφανέστατα δίνεται μια μεγάλη ευκαιρία με τους ανθρώπους της αγοράς, που ενδιαφέρονται να στηρίξουν τον σιδηρόδρομο, να κουβεντιάσουν οι πολιτικές δυνάμεις του τόπου. Αυτό είναι απολύτως αδιάφορο για την Κυβέρνηση. Δεν θέλει να ακούσει. Θέλει να ενσωματώσει γρήγορα, άρον-άρον, μια οδηγία, την οποία με δική της ευθύνη καθυστέρησε, και είμαστε σήμερα εδώ για το προφανές και το αυτονόητο, για να ενσωματώσουμε μια οδηγία.

Για να ξεκαθαρίσω τη θέση της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, επειδή η οδηγία αυτή ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2012, σε πολιτικό επίπεδο, σε επίπεδο Συμβουλίου Υπουργών, τη διαχειριστήκαμε, την διαπραγματευτήκαμε εμείς. Κατά συνέπεια, την υπερψηφίζουμε.

Ρωτώ, όμως: Όταν τότε το 2012 ο ΣΥΡΙΖΑ κατακεραύνωνε τις πολιτικές προσπάθειες της τότε κυβέρνησης, τι έχει να πει σήμερα, που χωρίς καμμία τροποποίηση, έρχεται και ενσωματώνει την οδηγία;

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, στη χθεσινή συζήτηση έκανα συγκεκριμένες παρατηρήσεις για τα επιμέρους άρθρα. Δεν θα τα επαναλάβω. Περιμένω τη δική σας τοποθέτηση, για να δούμε πώς θα τοποθετηθούμε σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις, που έχουμε ζητήσει να κάνουμε. Χαίρομαι γιατί πραγματικά και η συναδέλφισσα η κ. Μάρκου από το Ποτάμι έκανε πολύ θετικές παρατηρήσεις.

Ένα ενδιαφέρον σημείο είναι το άρθρο 9, το οποίο αναφέρει τη διαδικασία διαφανούς διαγραφής χρεών του ομίλου ΟΣΕ. Αυτό είναι ουσιαστικά μια επανάληψη του άρθρου 13 του ν.3891/2010. Ξανά το ΠΑΣΟΚ μπροστά τους, από το 2010. Τον νόμο αυτόν τον είχε καταψηφίσει ο ΣΥΡΙΖΑ. Σήμερα αποδέχεται τη λογική της διαγραφής των χρεών. Υπάρχει κάποια πολιτική εξήγηση;

«ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Ρωτήσαμε χθες τον Υπουργό: Έχει καμμία σχέση αυτό που συζητούμε τώρα με τη διαδικασία του κατεπείγοντος με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Ο Υπουργός είπε «όχι». Προφανώς, όμως, και μόνο η διάταξη του άρθρου 9 για τη διαγραφή χρεών έχει άμεση και έμμεση σχέση με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Εδώ, όμως, αρχίζουν να έρχονται τα ερωτήματα. Ο κ. Σταθάκης σε δηλώσεις του 2013 –χτες ήταν το 2013, δεν ήταν προ δεκαετίας– είχε πει ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν θα δεχτεί, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» να ξεπουληθεί για 300 εκατομμύρια ευρώ, όταν τώρα αποδέχεται η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ την προσφορά των Ιταλών ύψους 45 εκατομμυρίων. Εάν τα 300 ήταν ξεπούλημα, τα 45 εκατομμύρια τι είναι; Απαιτείται χαρακτηρισμός. Δεν μπορεί να το κάνουμε by pass αυτό. Αν τα 300 είναι ξεπούλημα, τα 45 εκατομμύρια τι είναι;

Όμως, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, για το θέμα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» υπάρχει μια πολύ πρόσφατη προϊστορία. Θυμάμαι και θυμόμαστε όλοι τις τραγικές στιγμές που έζησε ο κόσμος των εξαγωγών της χώρας με τις ενενήντα μέρες να είναι κλειστή η σιδηροδρομική γραμμή στα σύνορα στην Ειδομένη και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ακινητοποιημένη με κραυγή αγωνίας από όλους «Κάντε κάτι να ανοίξετε τη σιδηροδρομική γραμμή» και την Κυβέρνηση να μην κάνει τίποτα, απολύτως τίποτα.

Αποτέλεσμα; Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», μια εταιρεία που κατάφερε το 2014 και βγήκε στα θετικά, από «κόκκινη» έγινε μια εταιρεία η οποία έβγαλε κέρδη, μια εταιρεία η οποία είχε προοπτικές, που

είχε αρχίσει να τραβά το ενδιαφέρον των διεθνών επενδυτών, η εταιρεία αυτή να ξαναβουλιάξει στη διεθνή αναξιοπιστία. Ένα από τα αποτελέσματα.

Ο Πειραιάς, που χρειάζεται ανοιχτή την Ειδομένη, για να διώχνει σιδηροδρομικά φορτία προς την Κεντρική Ευρώπη, είδε να παίρνουν κεφάλι στα εμπορευματοκιβώτια λιμάνια της Σλοβενίας. Δουλέψατε σε βάρος του Πειραιά, σε βάρος της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και υπέρ των λιμανιών Σλοβενίας και Κροατίας και έχετε υποσκάψει με την πολιτική σας μια σοβαρή προσπάθεια που ξεκίνησε, ώστε να γίνει η χώρα ένας διαμετακομιστικός κόμβος μεταφοράς εμπορευμάτων.

Ερώτημα δεύτερο. Η προσφορά των Ιταλών είναι 45 εκατομμύρια. Το ρώτησα και χθες στην επιτροπή και δεν πήρα απάντηση. Αληθεύει ότι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» έχει σήμερα δεσμευμένα στην Τράπεζα της Ελλάδας 40 εκατομμύρια δικά της; Και αληθεύει ότι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» έχει επίσης στο ταμείο της άλλα 25 εκατομμύρια ευρώ για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, για να χρηματοδοτήσει τις λεγόμενες άγονες γραμμές;

Ποια είναι η συμπεριφορά της Κυβέρνησης, σε σχέση με τα τρία αυτά οικονομικά μεγέθη; Ποια είναι η απάντηση ενός Υπουργού που είναι βέβαιο ότι ήταν απέναντι στην ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γι' αυτό μας είπε ότι εμείς πρέπει να ακολουθήσουμε αυτό που οι κακοί προηγούμενοι έκαναν; Όμως, οι κυβερνήσεις είναι για να διορθώνουν τα λάθη των προηγούμενων, όχι για να τα ακολουθούν κλαίγοντας, αλλά υλοποιώντας απλώς με βραδυπορίες.

ΟΣΕ. Το δρομολόγιο της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη το 2014 γινόταν σε πέντε ώρες. Σήμερα γίνεται σε επτά ώρες, με αδικαιολόγητες, απαράδεκτες βραδυπορίες. Προτίθεται το Υπουργείο να στηρίξει, έτσι ώστε να γίνουν οι απαραίτητες βελτιστοποιήσεις και συντηρήσεις της σιδηροδρομικής γραμμής, χρησιμοποιώντας για παράδειγμα τα 80 εκατομμύρια ευρώ δεσμευμένα χρήματα του ΟΣΕ στην Τράπεζα της Ελλάδας;

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

Και έχει πάρα πολύ ενδιαφέρον –και την περιμένουμε– η κατάθεση της πρότασης του κ. Σπίρτζη στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου –τελειώνω, κύριε Πρόεδρε– για να συζητήσουμε το θέμα των Ανεξάρτητων και Ρυθμιστικών Αρχών. Θα ήταν πάρα πολύ ενδιαφέρον να δούμε ποια είναι η αντίληψη της Κυβέρνησης για τις ανεξάρτητες και ρυθμιστικές αρχές.

Θέλω να ξεκαθαρίσω κυρίως προς όσους πολίτες παρακολουθούν τις συνεδριάσεις του Κοινοβουλίου ότι οι ανεξάρτητες και ρυθμιστικές αρχές κάνουν μία και μόνο δουλειά σε όλο τον δυτικό κόσμο και κυρίως στην Ευρώπη. Για να μην είναι έρμαιο των θελήσεων του εκάστοτε Υπουργού κομμάτια των αγορών –ηλεκτρονική αγορά, μεταφορική αγορά, ενεργειακή αγορά, τηλεοπτική αγορά, όλες οι αγορές πάνω και πέρα από πιθανές καθεστωτικές αντιλήψεις Υπουργών– υπάρχουν οι ανεξάρτητες αρχές, για να ρυθμίζουν με διαφάνεια και αποτελεσματικότητα τον ανταγωνισμό. Θέλουμε, λοιπόν, πάρα πολύ να γίνει το ταχύτερο δυνατόν αυτή η συζήτηση για τις ανεξάρτητες αρχές.

Τέλος, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, επειδή συζητάμε ένα θέμα που σχετίζεται άμεσα με τη φιλοδοξία της χώρας να γίνει διαμετακομιστικός κόμβος εμπορίου και ταυτόχρονα ένα μεγάλο ενεργειακό ΧΑΠ και όλα αυτά θα μας βοηθήσουν να αναβαθμίσουμε την γεωπολιτική μας θέση, αυτό που θέλουμε να στείλουμε ως μήνυμα στην Κυβέρνηση είναι το εξής:

Επιτέλους, πιστέψτε ότι η Ελλάδα μπορεί. Η Ελλάδα της ήττας, της μιζέριας, της αποδοχής του μοιραίου και αναπόφευκτου πρέπει να γίνει παρελθόν. Η Ελλάδα δικαιούται και μπορεί να ξαναχαμογελάσει, να αποκτήσει τη θεσμική της ισοτιμία στα ευρωπαϊκά όργανα, να δώσει ξανά ελπίδα και προοπτική στους Έλληνες πολίτες και αυτό εμείς θα το παλέψουμε με όλες μας τις δυνάμεις.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ και του Ποταμιού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Μανιάτη.

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

στικού Κόμματος Ελλάδας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριες και κύριοι, τις τελευταίες δεκαετίες, σε ολόκληρο τον καπιταλιστικό κόσμο, εμφανίζεται η τάση της σταδιακής διάλυσης των κρατικών μονοπωλιακών επιχειρήσεων, όπως στην ενέργεια, στις επικοινωνίες, στις μεταφορές και άλλου με απελευθέρωση, δηλαδή με ιδιωτικοποίηση όλων αυτών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σ' αυτούς τους κλάδους. Αυτό ήλθε ως αποτέλεσμα της τεράστιας υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου και της ανάγκης να βρεθούν νέες κερδοφόρες διέξοδοι για το κεφάλαιο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως οργάνωση κεφαλαίου, με την πολιτική που ασκεί διαμορφώνει αυτά τα νέα πεδία κερδοφορίας.

Η βασική στόχευση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για τους σιδηροδρόμους είναι αυτή της πλήρους απελευθέρωσης, μέσα από τη σωρεία των οδηγιών για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία βέβαια να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με το σχέδιο νόμου ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία η οδηγία 34 που αναδιατύπωσε το έτος 2012 η Ευρωπαϊκή Ένωση για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, το λεγόμενο τρίτο πακέτο, η τρίτη δέσμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους σιδηροδρόμους. Ακολουθεί βέβαια, το τέταρτο πακέτο, το οποίο ήδη έχει συμφωνηθεί. Αφορά την ολοκλήρωση και από τεχνικής άποψης, της απελευθέρωσης της αγοράς με την εναρμόνιση της διασύνδεσης των σιδηροδρομικών υποδομών. Αφαιρεί και τα τελευταία εμπόδια, που μέχρι σήμερα δυσκολεύουν τους ομίλους για τη λειτουργική διασύνδεση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου σ' όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα εναρμονίζει τα διαφορετικά πλαίσια των κρατών-μελών και θα εκδίδει ευρωπαϊκά πιστοποιητικά ασφαλείας.

Στην Ελλάδα η εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών ξεκίνησε από το 1997 από τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, προχώρησε η σταδιακή αναδιάρθρωση του ΟΣΕ, η οποία οδήγησε στον διαχωρισμό της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», την εταιρεία εκμετάλλευσης του δικτύου από τις υπόλοιπες εταιρείες του ΟΣΕ. Υλοποιήθηκε η κατάργηση μεγάλου αριθμού δρομολογίων, η αύξηση της τιμής των εισιτηρίων και η μείωση του προσωπικού του ΟΣΕ. Πολλά ακριβοπληρωμένα έργα σιδηροδρομικής υποδομής έμειναν ημιτελή, όπως η γραμμή Κιάτου-Ρίου-Πάτρας, αλλά και άλλα δεν χρησιμοποιήθηκαν καθόλου, όπως ο σιδηρόδρομος του Αγρινίου, με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Η ανάπτυξη σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου δεν αποτέλεσε προτεραιότητα της ελληνικής αστικής πολιτικής. Στη συγκεκριμένη επιλογή επέδρασαν, μεταξύ των άλλων, οι δυσκολίες που υπήρχαν για τη διασύνδεση με τα άλλα κράτη-μέλη, το μικρό μέγεθος της μεταποιητικής βιομηχανίας, αλλά και ο προσανατολισμός της άρχουσας τάξης σε έργα οδικών μεταφορών.

Η συγκεκριμένη οδηγία ενσωματώνεται αυτοούσια στην εθνική νομοθεσία. Ολοκληρώνει όλες τις προϋποθέσεις για την απελευθέρωση της σιδηροδρομικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων, την παραχώρηση των κρατικών υποδομών σε επιχειρηματικούς ομίλους.

Από την αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου φαίνεται ότι η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ ενστερνίζεται και υιοθετεί όλο το περιεχόμενο της οδηγίας και πάνω από όλα την επιδίωξη για την απελευθέρωση και την παράδοση των σιδηροδρόμων στους επιχειρηματικούς ομίλους.

Βέβαια, ο ΣΥΡΙΖΑ στο Ευρωκοινοβούλιο το 2012 καταψήφισε αυτήν την οδηγία και άλλα έλεγε τότε. Στα Πρακτικά του Ευρωκοινοβουλίου και στις 16-11-2011, αλλά και στις 3-7-2012 αποτυπώνεται η θέση του ΣΥΡΙΖΑ, που έλεγε ότι θα έχει βαρύτατες συνέπειες για το δημόσιο συμφέρον, την ασφάλεια των μεταφορών, αλλά και τα δικαιώματα των επιβατών, ότι αυτή η οδηγία και η πολιτική συντάσσεται με τις κυρίαρχες νεοφιλελεύθερες λογικές, βάσει ως προτεραιότητα το κέρδος, ξεχνώντας ότι τα κράτη

είναι αυτά που έχουν χρηματοδοτήσει όλες τις υπάρχουσες υποδομές.

Παρακάτω έλεγε ότι προωθείται η περαιτέρω, σχεδόν υποχρεωτική πλέον για όλα τα κράτη-μέλη απελευθέρωση του τομέα των σιδηροδρόμων και ο επιπλέον διαχωρισμός των υπηρεσιών της λειτουργίας και της συντήρησης. Έτσι κατακερματίζεται η έννοια ενός ολοκληρωμένου και ασφαλούς συστήματος μεταφορών, ενισχύεται η λογική και η πρακτικές τις υπεργολαβίας, με αποτέλεσμα να υπονομεύονται τα δικαιώματα των εργαζομένων, των επιβατών, αλλά και τα υπάρχοντα ευρωπαϊκά μέτρα ασφάλειας. Αυτά έλεγε ο ΣΥΡΙΖΑ τότε.

Όμως και πρόσφατα η Ευρωκοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ σε δύο τροπολογίες που κατατέθηκαν στην Ευρωβουλή ψήφισε τη μία που καταδικάζει γενικά την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων και αρνήθηκε να ψηφίσει την άλλη που καταδίδε τα κράτη-μέλη, που ιδιωτικοποιούν τους σιδηροδρόμους, με βάση την οδηγία, όπως και την Ελλάδα βέβαια.

Σε κανέναν πια δεν προκαλεί έκπληξη ότι σήμερα στην αιτιολογική έκθεση λέτε ακριβώς τα αντίθετα. Εκθειάζετε την οδηγία και λέτε ότι, προκειμένου να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα, πρέπει να υλοποιηθούν τα μέτρα της οδηγίας 34/2012 προσαρμοσμένα και ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη διαμόρφωση μιας σιδηροδρομικής αγοράς που θα εδραίωνε τον υγιή ανταγωνισμό.

Παρακάτω, μας λέτε ότι η αποτελεσματική προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας, καθώς και η αποτελεσματική εφαρμογή και υλοποίηση των διατάξεων αναμένεται να επιδράσουν θετικά, ενθαρρύνοντας την είσοδο νέων επιχειρήσεων κυρίως στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών.

Το νομοσχέδιό σας και η οδηγία έχει έναν βασικό στόχο που υπηρετείτε: την ιδιωτικοποίηση των δημόσιων σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, όπως και στα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την παράδοσή τους στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους, που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, ανοίγοντάς τους ένα χρυσόφορο πεδίο κερδοφορίας.

Καρδιά του νομοσχεδίου είναι η διάσπαση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου με τον διαχωρισμό του δικτύου διαχείρισης και υποδομών από το κυρίως μεταφορικό έργο, σύμφωνα με το άρθρο 4. Με αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται η ιδιωτικοποίηση, αφού έτσι ξεπουλιέται το κερδοφόρο τμήμα του μεταφορικού έργου, ενώ το δίκτυο των υποδομών και του κόστους που συνεπάγεται –η συντήρηση, η επέκταση κ.λπ.- παραμένει στο δημόσιο. Αποκόπτετε τον ΟΣΕ Α.Ε. από κάθε μεταφορικό έργο και τον κάνετε αποκλειστικό διαχειριστή υποδομής. Μάλιστα, ξεχωρίζετε και τις υποδομές εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσίας σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου «ΓΑΙΑΟΣΕ».

Και για να μην μένει η παραμικρή αμφιβολία, με το άρθρο 5 ορίζεται ότι και ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων που θα είναι δημόσια, θα είναι υποχρεωμένοι να λειτουργούν με τους νόμους της καπιταλιστικής αγοράς, ανεξάρτητα –λέτε- από το ιδιοκτησιακό καθεστώς, δηλαδή εάν ανήκει κατά πλειοψηφία στο δημόσιο ή σε ιδιώτες.

Το ίδιο άρθρο σημειώνει ότι πρέπει να προσαρμόζεται στους κανόνες της αγοράς, δηλαδή όχι μόνο με κριτήριο την εξυπηρέτηση των λαϊκών αναγκών, όπως η φθηνή και ασφαλής μεταφορά των επιβατών, δουλειά με πλήρη δικαιώματα των εργαζομένων με ικανοποιητικούς μισθούς και όρους που να εξασφαλίζουν την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων στον κλάδο, αλλά με κριτήριο το τι αποδίδει κέρδη στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που θα αναπτυχθούν.

Επιβεβαιώνεται και με αυτό το άρθρο ότι στο καπιταλιστικό σύστημα και ο κρατικός τομέας της οικονομίας λειτουργεί προς όφελος των μονοπωλίων και όχι του λαού. Βέβαια, με κρατική ιδιοκτησία ήταν που τοσάκισαν μισθοί και δικαιώματα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους. Είχαμε μεγάλες αυξήσεις στα εισιτήρια. Αλλά και η συνολική λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν στόχευε στην ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Ανοίγει, λοιπόν, διάπλατα ο δρόμος για την παράδοση στους ομίλους του σιδηροδρομικού έργου.

Με το άρθρο 10, ο διαχειριστής υποδομής είναι υποχρεωμέ-

νος να παρέχει ελεύθερη, ανεμπόδιστη πρόσβαση σε όλες τις υποδομές και υπηρεσίες μεταφοράς, σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων και διεθνών μεταφορών επιβατών. Εξαιρείται μόνο η μεταφορά επιβατών αποκλειστικά στο εσωτερικό. Δηλαδή, οι επιχειρηματικοί όμιλοι του μεταφορικού σιδηροδρομικού έργου θα χρησιμοποιούν όλη την τεράστια δημόσια σιδηροδρομική υποδομή που κατασκευάστηκε με τη φοροληλασία των λαϊκών νοικοκυριών, χωρίς να ξοδεύουν ούτε ένα σεντ.

Με το άρθρο 8, το κράτος υποχρεώνεται, τουλάχιστον για μια πενταετία, να χρηματοδοτεί με κρατικό χρήμα πάλι τον διαχειριστή υποδομής, για να συντηρεί και να επεκτείνει με νέες επενδύσεις το δίκτυο των υποδομών, για να εξυπηρετήσει βέβαια, αυτές τις επιχειρήσεις, που θα αναπτυχθούν για τις μεταφορές. Να, λοιπόν, πώς λειτουργεί το κράτος στη διακρατική ένωση των μονοπωλίων: Μπουκώνοντας με δωρεάν χρήμα το κεφάλαιο και βέβαια, με τη διαγραφή των χρεών, που προβλέπει το άρθρο 9. Ο λαός θα ξαναπληρώσει τα χρέη του ΟΣΕ και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ώστε ο νέος ιδιοκτήτης θα τα πάρει όλα καθαρά έτοιμος να κερδίζει από το πρώτο λεπτό της λειτουργίας του.

Πρόκληση αποτελούν και οι διατάξεις για τα τέλη χρήσης των υποδομών στα άρθρα 29-37 που θα εισπράττουν οι διαχειριστές υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Όλη η φιλοσοφία τους είναι ότι τα τέλη πρέπει να ανταποκρίνονται στο κόστος και σε κάποιες περιπτώσεις και σε ένα εύλογο κέρδος. Υπάρχουν βέβαια, οι διατάξεις για εξαιρέσεις, εκπτώσεις και κίνητρα. Στην ουσία, ακόμα και για τη χρήση των υποδομών οι επιχειρήσεις θα πληρώνουν στο κόστος.

Όλες οι διατάξεις του νομοσχεδίου, της οδηγίας, είναι κομμένες και ραμμένες στα μέτρα των συμφερόντων των μονοπωλιακών ομίλων του κλάδου. Οι άδειες που θα δίνονται από τη ρυθμιστική αρχή, που λένε, θα ισχύουν σε όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε όποιο κράτος κι αν έχουν εκδοθεί και με όρους και προϋποθέσεις επιεικώς απαράδεκτες, αφού δεν υπάρχει καμμία διασφάλιση της ασφάλειας των μεταφορών, της ζωής, της υγείας των επιβατών και των εργαζομένων.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Ανεξάρτητα από το κράτος, η ρυθμιστική αρχή θα είναι υπεύθυνη για αδειοδοτήσεις για τις προσφυγές επιχειρήσεων, για τα τέλη χρέωσης. Θα ελέγχει ότι δεν δίνονται κρατικές ενισχύσεις σε δημόσιους φορείς. Ουσιαστικά, θα είναι ανεξάρτητη από κάθε έλεγχο.

Βέβαια, ανεξάρτητη αρχή δεν υπάρχει, κύριε Μανιάτη. Όλες οι αρχές είναι εξαρτημένες από τον τρόπο παραγωγής και όλες ρυθμίζουν τις ανάγκες του μεγάλου κεφαλαίου.

Τα πενταετή επιχειρηματικά σχέδια του δημοσίου, των διαχειριστών υποδομής θα βάζουν όλο το πλαίσιο και θα εξασφαλίζουν τη λειτουργία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την κερδοφορία τους.

Το νομοσχέδιο που φέρετε με το οποίο υιοθετείτε πλήρως την οδηγία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της καπιταλιστικής ανάπτυξης που επιδιώκετε. Παράδοση υποδομών, λαϊκής περιουσίας, που έχει χρυσοπληρώσει ο εργαζόμενος λαός και θα εξακολουθήσει να την πληρώνει ακριβά, να συντηρεί, να την επεκτείνει για δωρεάν χρήση των επιχειρήσεων του κλάδου. Η χρήση της στο κόστος. Δημιουργία όλων των προϋποθέσεων για εγγυημένη κερδοφορία των επιχειρήσεων.

Ο λαός, μέσα από τη σκληρή εκμετάλλευση και την λεηλασία του εισοδήματός του χρηματοδοτεί αδρά τα κέρδη του κεφαλαίου. Πληρώνει διπλά και τριπλά, με την εκτόξευση της τιμής των εισιτηρίων στα ύψη, με την επιδείνωση της ποιότητας και της ασφάλειας των μεταφορών με τους εργαζόμενους του κλάδου να βρίσκονται αντιμέτωποι με απολύσεις, μειώσεις μισθών, εντατικοποιήσεις, χειροτερεύσεις των όρων δουλειάς, υγιεινής και ασφάλειας, ελαστικές εργασιακές σχέσεις και ένταση συνολικά της εκμετάλλευσής τους.

Οι κινητοποιήσεις των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους στη Γαλλία, στη Γερμανία, στο Βέλγιο, στη Σουηδία απαντούν σε αυτήν την καπιταλιστική βαρβαρότητα. Η πολιτική αυτή εφαρμό-

ζεται, ήδη, από τις προηγούμενες κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, με ακόμη μεγαλύτερη συνέπεια, πίστη και προσήλωση στον σκοπό της καπιταλιστικής ανάπτυξης και εφαρμόζεται και σήμερα από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ.

Οι εργαζόμενοι της χώρας μας έχουν ανάγκη από σύγχρονες, ποιοτικές, φθηνές και ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Η πολιτική, όμως, της Κυβέρνησης σήμερα τις θυσιάζει στον βωμό της ψηφοφορίας των μονοπωλίων.

Ψηφίζουμε κατά του σχεδίου νόμου. Καλούμε τους εργαζόμενους και όλο τον λαό να βγάλει τα συμπεράσματά του και από αυτό το σχέδιο νόμου, να συμβάλει στη δημιουργία ισχυρού εργατικού λαϊκού κινήματος, που θα οργανώνει την πάλη του λαού σε γραμμή ρήξης και ανατροπής με αυτήν την πολιτική, σε συμπίεση με το ΚΚΕ, στον αγώνα για τη δική του εξουσία, που θα σχεδιάσει και τις μεταφορές, ώστε τα πλαίσια της λαϊκής οικονομίας να ικανοποιούν τις λαϊκές ανάγκες.

Η κάλυψη αυτών των λαϊκών αναγκών για καθολικές, φθηνές, ποιοτικές, ασφαλείς μετακινήσεις και μεταφορές προϋποθέτει, οι υποδομές, τα μέσα και η διεξαγωγή των μεταφορών, να λειτουργήσουν με κοινωνική ιδιοκτησία, κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο στα πλαίσια της λαϊκής οικονομίας.

Γι' αυτό πρέπει να δυναμώσει ο αγώνας για μια φιλολαϊκή ανάπτυξη με τον λαό στην εξουσία, όπου ο ελληνικός σιδηρόδρομος θα είναι λαϊκή περιουσία, ενταγμένος σε ένα κεντρικό κρατικό φορέα μεταφορών, που θα λειτουργεί με κριτήριο τις λαϊκές ανάγκες.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Και εγώ ευχαριστώ πολύ.

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια του Ποταμιού, η κ. Μάρκου.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητούμε σήμερα ένα κατεπείγον νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Κατεπείγον μόνο κατ' επίφαση, αφού η ενσωμάτωση της οδηγίας εκκρεμεί πάνω από ένα χρόνο, ενώ το νομοσχέδιο έχει βγει σε διαβούλευση στα τέλη Απριλίου.

Αυτήν την εβδομάδα μόνο, συζητούμε είτε στην Ολομέλεια είτε στις επιτροπές επτά νομοσχέδια. Χθες το βράδυ καταθέσατε νομοσχέδιο τριών χιλιάδων σελίδων. Από ό,τι μαθαίνω, τις επόμενες δύο εβδομάδες θα έρθουν άλλα πέντε νομοσχέδια για να ψηφιστούν. Την προηγούμενη εβδομάδα, όμως, η Ολομέλεια συνεδρίασε μόνο την Πέμπτη για την πρόταση νόμου του ΚΚΕ, την αμέσως προηγούμενη επίσης μια μέρα, την εβδομάδα μετά του Αγίου Πνεύματος πάλι μια μέρα. Για να μην θυμίσω τις εβδομάδες που πέρασαν χωρίς να συζητηθεί ούτε ένα νομοσχέδιο.

Ενημερώθηκα, επίσης, ότι δεν θα κατατίθενται νέες επίκαιρες ερωτήσεις για να συζητηθούν μέχρι και το κλείσιμο της Βουλής, γιατί θα συζητηθούν όλες αυτές που έχουν αναβληθεί, λόγω του δικού σας προγραμματισμού. Και μην ακούσω ότι τάχα παραπονομάσατε, επειδή η Βουλή λειτουργεί. Από την αρχή του μήνα έχουν ψηφιστεί ακριβώς δύο νόμοι. Υπάρχει, λοιπόν, άπλετος χρόνος για κανονικές διαδικασίες.

Βέβαια, ξέρουμε ποιος χαίρεται στην αναμπουμπούλα, διότι μέσα στον χαμό των νομοσχεδίων και των τροπολογιών, των ασφυκτικών προθεσμιών συζήτησης και του κακού προγραμματισμού δεν είναι δύσκολο να περάσουν και διάφορες περιέργες ρυθμίσεις, όπως για παράδειγμα η χθεσινή τροπολογία, της τελευταίας στιγμής, για τους επίκουρους γιατρούς στα στρατιωτικά νοσοκομεία.

Η στάση σας υπονομεύει το έργο της Εθνικής Αντιπροσωπείας, αποκλείει την δυνατότητα άμεσου κοινοβουλευτικού ελέγχου και δεν επιτρέπει στους Βουλευτές να είναι συνεπείς στις υποχρεώσεις τους, τόσο εντός Κοινοβουλίου, όσο και στις περιφέρειές τους. Καλώ και το Προεδρείο να διαφυλάξει με κάποιον τρόπο το κύρος της λειτουργίας του Κοινοβουλίου.

Συνεχίζω επί του νομοσχεδίου. Όπως είπα και χθες, πράγματι, το νομοσχέδιο δεν αφορά άμεσα το θέμα της ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», πραγματεύεται την ενσωμάτωση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, που ουσιαστικά κωδικοποιεί και αποσαφηνίζει τις οδηγίες που ανήκαν στην πρώτη δέσμη μέτρων για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο.

Η οδηγία προωθεί την ενοποίηση του καθεστώτος διαχείρισης και λειτουργίας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και το άνοιγμα της σχετικής αγοράς, εναρμονίζοντας τους κανόνες των κρατών-μελών, περιλαμβάνει βασικές αρχές για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και τα κριτήρια για την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Αναφέρεται, επίσης, στις αρχές και στις διαδικασίες καθορισμού και είσπραξης των τελών υποδομής και για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι διατάξεις για τη ρυθμιστική εποπτεία που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία της ρυθμιστικής αρχής από πολιτικές παρεμβάσεις. Ταυτόχρονα, συστηματοποιούνται οι υποχρεώσεις του διαχειριστή του δικτύου και προετοιμάζεται το έδαφος για την τέταρτη δέσμη μέτρων, που αναμένεται μέχρι το τέλος του έτους.

Η εσωμάτωση της οδηγίας και η εμβάθυνση και ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδίως, τις εμπορευματικές, διευκολύνοντας με αυτόν τον τρόπο το σύνολο της παραγωγικής οικονομίας.

Η ενσωμάτωση είναι κατά κύριο λόγο πιστή, αν και σε κάποια άρθρα έχετε παρεκκλίνει του κειμένου. Για παράδειγμα στο άρθρο 7, όπου θα ανατίθεται, λέτε, σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η ευθύνη συμμετοχής στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής με υπουργική απόφαση. Δηλαδή, εννοείτε ότι πέραν των τελών και της χρηματοδότησης, οι εταιρείες θα συμμετέχουν και με άλλους τρόπους; Λέει κάτι τέτοιο η οδηγία; Και με ποιον τρόπο θα γίνεται αυτή η συμμετοχή; Το συζητήσαμε και χθες και περιμένουμε κάποια νομοτεχνική βελτίωση.

Επίσης, στο άρθρο 9 που αφορά τη διαγραφή των χρεών του ΟΣΕ και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δόθηκαν χθες κάποιες εξηγήσεις, αλλά το ίδιο το νομοσχέδιο και η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου παραμένουν ελλιπείς. Αυτή δεν είναι μια διαφανής διαγραφή χρεών, όπως τιτλοφορείται το άρθρο.

Σχετικά με το άρθρο 22, που δεν είχαμε την ευκαιρία να συζητήσουμε και αφορά το σύστημα αστικής ευθύνης. Είναι θετικό ότι επιχειρείτε να εισάγετε ένα πλαίσιο, αλλά θα θέλαμε να μας πείτε με βάση ποια στοιχεία έχετε επιλέξει τα συγκεκριμένα ποσά ως ελάχιστη ασφάλιση. Για παράδειγμα, το ένα εκατομμύριο ευρώ ανά περιστατικό για τα ομαδικά ατυχήματα.

Η ενσωμάτωση της οδηγίας μπορεί να είναι θετική, αλλά δεν αρκεί. Πρέπει να υπάρχει και θέληση και έλεγχος ότι ο αρμόδιος διαχειριστής, εν προκειμένω ο ΟΣΕ, θα ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις του. Πρέπει να υπάρχει η βεβαιότητα ότι το κράτος θα φροντίζει για την ασφαλή και ομαλή λειτουργία και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο ΟΣΕ βουλιάζει υπό το βάρος των χρεών και των δανείων, με σκάνδαλα που έχουν γίνει δημοσίως γνωστά, τα «μαύρα» βαγόνια, χωρίς φορτωτικές, τις πλασματικές μισθωμένες, τις απευθείας αναθέσεις, τα ανείσπρακτα μισθώματα.

Μπορεί, άραγε, να ανταποκριθεί στον ρόλο του αυτό και με ποιον τρόπο το κράτος θα τον στηρίξει; Πού είναι η πενταετής στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής του Υπουργείου σας; Πού είναι το επιχειρησιακό σχέδιο του ΟΣΕ; Έπρεπε να έχουν υποβληθεί από τον Δεκέμβριο του 2014 και ακόμα περιμένουμε.

Όσο για το ίδιο το δίκτυο –το είπα και χθες– 2,2 εκατομμύρια ευρώ ήταν η ζημία για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από την κατάληψη της σιδηροδρομικής γραμμής στην Ειδομένη, που η Κυβέρνηση παρακολούθησε άπραγη και άλλο ενάμιση εκατομμύριο ευρώ από την καθίζηση στο πρόχωμα. Όλα αυτά μόνο για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Δεν υπολογίζω τις ζημιές για τις επιχειρήσεις που αναγκάζονταν να βρουν εναλλακτικούς δρόμους ή να χάνουν συμβόλαια.

Άρα, για ποια διαχείριση και συντήρηση του δικτύου μιλάμε; Μπορούμε υπό αυτές τις συνθήκες να ενταχούμε πραγματικά σε ένα πανευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο;

Αντιλαμβάνεστε ότι όλοι αυτοί οι παράγοντες επηρέασαν σίγουρα τη διαδικασία δημοπράτησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», αλλά και την τελική προσφορά, που φυσικά συνυπολογίζει όλα αυτά τα ρίσκα. Το χαμηλό αντίτιμο της ιδιωτικοποίησης είναι μικρότερο κατά 5 εκατομμύρια ευρώ από την ετήσια τακτική επιχορήγηση

των 50 εκατομμυρίων ευρώ, που θα λαμβάνει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μέχρι το 2020 για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Είναι πολύ λιγότερο και από τα 300 εκατομμύρια ευρώ, που βέβαια ως εκτιμήσεις υπήρχαν μόνο πριν από ενάμιση χρόνο, αλλά είχαν χαρακτηριστεί από τον κ. Σταθάκη ως προκλητικά χαμηλή τιμή.

Εν πάση περιπτώσει, πλέον, η αγορά αρχίζει να ανοίγει και αυτό είναι το θετικό. Ήδη υπάρχουν δύο ιδιώτες, που έχουν λάβει άδεια, ενώ και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» περνά πια σε ιδιωτικά χέρια, αν και ιταλικά. Ξέρετε, το θέμα δεν είναι εθνικιστικό, απλώς καταδεικνύει το γεγονός ότι με ευθύνη του πολιτικού συστήματος συνολικά δεν υπάρχουν σήμερα εγχώριοι επιχειρηματίες που θα μπορούσαν να αναλάβουν τον εκσυγχρονισμό των ημιδημόσιων αγαθών και υποδομών, όπως τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Δυστυχώς, κανείς δεν διείδε από την αρχή ότι οι δημόσιες επενδύσεις έπρεπε να ενσωματώσουν τον ΟΣΕ, και πλέον την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», στις συνδυασμένες μεταφορές. Κακά τα ψέματα, ο σιδηρόδρομος, κανονικά, θα έπρεπε κατά 90% να μεταφέρει εμπορεύματα και να εξυπηρετεί τις εξαγωγές, υπηρετώντας το παραγωγικό δυναμικό της χώρας.

Ακόμα και σήμερα τα προβλήματα αυτά υπάρχουν. Αναπόφευκτα, λοιπόν, και λόγω της συγκυρίας, γίνεται η σύνδεση με την αποκρατικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δυστυχώς. Το είπα και χθες, η ιστορία με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είναι η ναυαρχίδα της αποτυχίας, αλλά και των παθογενειών της χώρας. Οι καθυστερήσεις, οι παλινωδίες, όπως το θέμα της «COSCO», η απροθυμία στην προώθηση των αποκρατικοποιήσεων, αλλά και το γενικότερο κλίμα ανασφάλειας και έλλειψης πολιτικής σταθερότητας, είναι παράγοντες που πλήττουν καθημερινά την αξία της περιουσίας του δημοσίου.

Η κάθε αποκρατικοποίηση γίνεται πια με τρόπο, σε χρόνο και υπό συνθήκες όπου ούτε οι στόχοι επιτυγχάνονται ούτε η τρύπα του χρέους κλείνει. Και πρέπει, επιτέλους, και εσείς να αναλάβετε τις ευθύνες σας, να αναλάβετε την ιδιοκτησία του δικού σας μηχανισμού και να προχωρήσετε στις ενέργειες που συμφωνήσατε.

Δεν υπάρχουν πλέον ούτε αποδιοπομπαίοι τράγοι ούτε αθώες περισσότερες. Όπως είπα και στην επιτροπή, εμείς αποδεχόμαστε τη χρησιμότητα και την ουσία της Ευρωπαϊκής Οδηγίας και γι' αυτό ψηφίζουμε επί της αρχής.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός): Ευχαριστώ κι εγώ, κυρία Μάρκου.

Τον λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης, ειδικός αγορητής των ΑΝΕΛ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήλπιζα ότι το νομοσχέδιο το οποίο θα συζητούσαμε σήμερα θα μας έδινε και πραγματικά ανέβηκα με τη διάθεση εδώ να περιοριστώ στη συζήτηση για το νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο, αλλά, δυστυχώς, κάποιοι συνάδελφοι θέλουν κάθε τόσο να θέτουν θέματα, τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με το νομοσχέδιο που συζητούμε.

Όπως για παράδειγμα, προηγουμένως, ο συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ -εγώ δεν θα πω από τη Δημοκρατική Συμπράταξη- ο οποίος μίλησε για όλα και μίλησε και λίγο για τον σιδηρόδρομο. Μοιράσατε, κύριε συνάδελφε, προς πάσα κατεύθυνση ευθύνες, αλλά καμία ευθύνη δεν αποδώσατε στο ΠΑΣΟΚ για όλα αυτά τα οποία συμβαίνουν στη χώρα.

Μιλήσατε για το πώς συμπεριφέρθηκαν παλαιότερα κάποια κόμματα για τις ιδιωτικοποιήσεις κ.λπ.. Για να θυμηθούμε λιγάκι, όταν ο Κώστας Καραμανλής, η Νέα Δημοκρατία, είχε φέρει ρυθμούς ανάπτυξης σε αυτή τη χώρα, τους υψηλότερους στην Ευρώπη, όταν το ΠΑΣΟΚ δενόταν στα κάγκελα, στο λιμάνι, όταν κλείνατε τους δρόμους. Αυτά τι ήταν; Το ΠΑΣΟΚ δεν ήταν αυτό; Ήταν κάποιος άλλος;

Εν πάση περιπτώσει, είπατε προηγουμένως να επανέλθουν οι νέοι στην πολιτική. Τους νέους από την πολιτική ποιοι τους έδιωξαν; Τους έδιωξαν αυτές οι συμπεριφορές. Ποτέ σας δεν αναλάβατε τις ευθύνες. Όταν κυβερνούσε η Νέα Δημοκρατία -γιατί μιλάμε για δικοματισμό εκείνη την περίοδο- κι εσείς ήσασταν αντιπολίτευση, έφταιγε η Νέα Δημοκρατία. Όταν κυβερνούσατε

εσείς και ήταν αντιπολίτευση η Νέα Δημοκρατία, έφταιγε η Νέα Δημοκρατία. Δηλαδή, εσείς ποτέ δεν φταίγατε. Το ΠΑΣΟΚ ποτέ δεν έφταιγε.

Είπατε και για τον εκλογικό νόμο και για το ποια ήταν τα τρία κόμματα, τα οποία στήριξαν χθες την ψήφισή του. Γιατί δεν είπατε ποια ήταν τα κόμματα τα οποία ήταν απέναντι στον εκλογικό νόμο; Γιατί δεν τα ονοματίσατε; Γιατί φοβόσασταν ότι μέσα σε αυτή τη ομάδα ήταν κι ένα κόμμα, το οποίο δεν μπορούσατε και δεν θέλατε να αναφέρετε και το όνομά του; Γι' αυτό; Όπως αναφέρατε τα τρία κόμματα που στήριξαν τον εκλογικό νόμο, έπρεπε κι εκείνα να τα αναφέρετε.

Εν πάση περιπτώσει, να μην συνεχίσω. Να έρθουμε στο νομοσχέδιο. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο σκοπός την εναρμόνισης της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το εθνικό μας δίκαιο είναι η βελτίωση της ποιότητας, της ασφάλειας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, με την απομάκρυνση των όποιων νομικών, θεσμικών και τεχνικών εμποδίων και την ενίσχυση της απόδοσης και ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να αναπτυχθεί και να εκσυγχρονιστεί ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος.

Αποτελεί ούτως ή άλλως πάγια πεποίθηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης πως οι μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικότατο ρόλο στην ενθάρρυνση και ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών και η ενίσχυσή τους για ανάπτυξη αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους στόχους της.

Για τον λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση, ταυτόχρονα με την πλήρη απελευθέρωση του εμπορίου, υιοθέτησε και μια κοινή πολιτική μεταφορών και φιλοδοξούσε να εναρμονιστούν οι εθνικές πολιτικές, με στόχο την ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, που θα ενίσχυε τον ανταγωνισμό, μειώνοντας το κόστος και θα συνέβαλε στην ανάπτυξη ενδοκοινοτικού εμπορίου, που θα στηριζόταν στην αρχή του συγκριτικού πλεονεκτήματος.

Παρ' ότι, λοιπόν, στις αρχές της δεκαετίας του '90 υπήρχε πεσιμισμός, σε σχέση με τη δυνατότητα υιοθέτησης ενιαίας πολιτικής μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και οι αποτυχημένες προσπάθειες συντονισμού των εθνικών πολιτικών για τις μεταφορές δεν άφηναν περιθώρια αισιοδοξίας, σήμερα η κατάσταση είναι κατά πολύ διαφορετική. Υπάρχει πλέον μια διευρυμένη συμφωνία ότι ένα σύστημα, βασισμένο στη διαφάνεια και την αγορά, μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες της Ευρώπης και παρ' ότι έχει χαθεί σημαντικός χρόνος με σημαντικά οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά κόστη, η τωρινή φάση διαμόρφωσης κοινής πολιτικής μεταφορών θεωρείται αρκετά σημαντική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδηγία 2012/34/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, που συζητούμε σήμερα προς μεταφορά στο εθνικό μας δίκαιο, συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο τις αρχές για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, για τις αδειοδοτήσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και για τα συστήματα χρέωσης τελών χρήσης υποδομής και οδηγεί σε μία σειρά αλλαγών.

Η οδηγία αυτή ενισχύει τον ανταγωνισμό, προβλέποντας μεγαλύτερη διαφάνεια των όρων πρόσβασης στην αγορά, σαφή λογιστικό διαχωρισμό, καθώς και την ανεξαρτησία και την ενίσχυση των εθνικών οργανισμών ελέγχου και ορίζει λεπτομερώς τους όρους πρόσβασης στο δίκτυο, τις υπηρεσίες και τους κανόνες για την είσπραξη των τελών.

Η απελευθέρωση της εγχώριας σιδηροδρομικής αγοράς, η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς, παρεμποδίζονταν από σοβαρά προβλήματα, τα οποία σχετιζόνταν με ένα ανεπαρκές πλαίσιο χρηματοδότησης και χρέωσης για την υποδομή, διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας.

Ευελπιστούμε, βέβαια, πως η ελευθερία της προσβασιμότητας στο σιδηροδρομικό δίκτυο θα δημιουργήσει νέες εμπορικές και οικονομικές συνέργειες, με θετικές επιπτώσεις για τη χώρα και δεν θα περιοριστούμε μόνο στις χρεώσεις τελών χρήσης του δικτύου. Αυτό ενισχύεται από τις διατάξεις του άρθρου 10, το οποίο λέει ακριβώς «στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την

εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή, που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών», ενώ, επίσης, «θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών.»

Ανοίγουν, λοιπόν, σε αυτή τη φάση και στη χώρα μας οι εμπορευματικές αναφορές και οι διασυνοριακές επιβατικές μεταφορές, κάτι που αναμένεται να καταστήσει πιο αποτελεσματικό τον διασυνοριακό κλάδο της μεταφοράς εμπορευμάτων.

Πέραν αυτού, και προς ενημέρωση όλων, όπως χαρακτηρίστικά αναφέρεται στο άρθρο 2, από το πεδίο εφαρμογής εξαιρούνται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που εκτελούν αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές μεταφορές σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών σε σιδηροδρομικές υποδομές ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών.

Βέβαια, οφείλουμε να αναφέρουμε ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατέχουν το δικαίωμα κατά την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών να επιβιβάζουν επί της διεθνούς διαδρομής και να επιβιβάζουν τους επιβάτες σε διάφορους σταθμούς σε διεθνείς προορισμούς είτε βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας είτε εκτός.

Ρυθμιστικός φορέας του αναπτυξιακού αυτού πλάνου θα είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμου (ΡΑΣ). Η σύσταση της ΡΑΣ στην Ελλάδα ικανοποιεί τις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών οδηγιών για μια ανεξάρτητη αρχή στον τομέα της σιδηροδρομικής αγοράς, με πλήρη διοικητική και λειτουργική ανεξαρτησία και αυτοτέλεια, η οποία θα χορηγεί τις άδειες σιδηροδρομικής επιχείρησης, καθώς και τις διαδικασίες χορήγησης των αδειών, ενώ διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής καθίσταται ο ΟΣΕ, που θα πρέπει να μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηροδρόμους.

Ορίζεται η υποχρέωση του ΟΣΕ για την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου, που θα περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα και επί του οποίου οι αιτούντες θα έχουν τη δυνατότητα να εκφράζουν άποψη όσον αφορά τη χρήση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής.

Το κράτος είναι αναπτυσσόμενο να διασφαλίζει ότι, για εύλογο χρονικό διάστημα, κατά μέγιστο πέντε ετών, τα έσοδα του διαχειριστή υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης, θα ισοσκελίζουν τις δαπάνες υποδομής. Σημειώνεται ότι στα έσοδα του διαχειριστή υποδομής δύναται να περιλαμβάνεται, όχι μόνο άμεση κρατική χρηματοδότηση, αλλά και χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα, για παράδειγμα μέσω της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Επίσης, αναφορικά με τον ΟΣΕ οφείλουμε να τονίσουμε πως δεν θα μπορεί πλέον να ασκεί δραστηριότητες μεταφοράς επιβατών και φορτίου, ενώ αποκλείει ακόμα και συνδεδεμένες με τον ΟΣΕ εταιρείες να του ασκήσουν, κλείνοντας οριστικά αυτό το κεφάλαιο στην ιστορία του οργανισμού.

Μεταξύ άλλων, και συνοψίζοντας κάποιες από τις κυριότερες προσθήκες που επιφέρει η οδηγία 2012/34/ΕΕ, να σημειωθεί ότι καθίσταται υποχρεωτική η σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του δημοσίου και του διαχειριστή υποδομών, η οποία ρυθμίζει τους κανόνες που διέπουν τη σχέση τους και τη διάρκεια ισχύος, της οποίας ταυτίζεται με τη διάρκεια επιχειρησιακού σχεδίου, άρθρο 30, ενώ όσον αφορά τη χορήγηση κινήτρων στον διαχειριστή υποδομών, προβλέπεται η πρόσθετη δυνατότητα να χορηγηθούν κίνητρα μέσω συνδυασμού των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας και των ρυθμιστικών μέτρων.

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

Ολοκληρώνω σε λίγα δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε. Σας παρακαλώ, την ανοχή σας.

Επιπρόσθετα, καθίσταται σαφές, ότι οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών πρέπει να υποβάλουν πληροφορίες σχετικά με τις χρεώσεις των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τις οποίες πρέπει να

δημοσιεύουν οι διαχειριστές υποδομών στις οικείες δηλώσεις δικτύου, με σκοπό τη βελτίωση της διαφάνειας, άρθρο 31, καθώς σε αντίθετη περίπτωση και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56, ορίζεται ευθέως ότι ο ρυθμιστικός φορέας κατέχει εξουσία επιβολής των αποφάσεων του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων.

Κλείνοντας τον λόγο μου, δεν μπορώ να μην αναφερθώ και σε έναν εξίσου σημαντικό πυλώνα υποστήριξης της βιωσιμότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, που δεν είναι άλλος από την εκπαίδευση, πιστοποίηση των εργαζομένων, όπως μηχανοδηγοί κ.λπ..

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Επισπεύδω την τοποθέτησή μου.

Ελπίζουμε με την εναρμόνιση της οδηγίας να καταφέρουμε την ενίσχυση της απόδοσης και ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού μας τομέα και να συμβάλλουμε κι εμείς στο να αναπτυχθεί περαιτέρω ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος για τον άνθρωπο, την οικονομία, το περιβάλλον.

Στηρίζουμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κι εγώ ευχαριστώ, κύριε Λαζαρίδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης, ειδικός αγορητής της Ένωσης Κεντρώων.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, καλημέρα. Ήταν μεγάλη μέρα η χθεσινή και μεγάλη η νύχτα -τρεις μέρες. Συνεχίζουμε τώρα με άλλο ένα κατεπείγον στο σύνθηρες νομοθετικό έργο που έχουμε συνηθίσει τον τελευταίο καιρό.

Στο τρέχον νομοσχέδιο βλέπουμε, κατ' αρχάς, την προσπάθεια δημιουργίας κανόνων για ανάπτυξη ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Καταλαβαίνουμε ότι πρόκειται για εναρμόνιση της χώρας μας με το ευρωπαϊκό δίκαιο και αυτό μας βρίσκει καθ' όλα σύμφωνους. Επίσης, παρατηρούμε διατάξεις, οι οποίες συμβάλλουν στο να διευκολυνθεί η αποκρατικοποίηση της «ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ».

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε την προσπάθεια ανοίγματος των σιδηροδρόμων στον ανταγωνισμό το 2011. Τον Φεβρουάριο του 2014 οριστικοποιήθηκε στο Ευρωκοινοβούλιο η οριστική απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, ενώ ακολούθησε πρόσφατα και η δεύτερη ανάγνωση τον φετινό Απρίλιο. Από τον Ιανουάριο κιάλας του 2007, ο ανταγωνισμός έχει ανοίξει σχετικά με τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση για να το πετύχει αυτό, χάραξε εννέα ευρωπαϊκούς διαδρόμους ανταγωνιστικών μεταφορών με βάση τον κανονισμό 913/210 της 22ας Σεπτεμβρίου 2010 για τα εμπορεύματα, που διασχίζουν τα κράτη-μέλη.

Αυτό το έργο απαιτεί πανευρωπαϊκό συντονισμό. Εμείς οφείλουμε να συμμετάσχουμε με όλη μας την καλή διάθεση και τεχνολογία, για να ολοκληρωθεί αυτό το ευρωπαϊκό επίτευγμα.

Η θεσμοθέτηση ενός ενιαίου πλαισίου λειτουργίας, όμως, δεν είναι απλή υπόθεση. Ενδεικτικά αναφέρω ότι οι εκπρόσωποι του σιδηροδρομικού κλάδου και η επιτροπή υπέγραψαν το 2005, το 2008 και το 2012 πρωτόκολλα συμφωνίας για την καθιέρωση και την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικής χρηματοδότησης, το λεγόμενο European Rail Traffic Management System.

Αυτά τα πρωτόκολλα συμφωνίας αποσκοπούν στην ενοποίηση των είκοσι περίπου διαφορετικών ευρωπαϊκών συστημάτων χρηματοδότησης που συνυπάρχουν στην Ευρώπη. Ταυτόχρονα, επιδιώκουν να δημιουργήσουν έναν ομοιόμορφο αυτόματο έλεγχο της ταχύτητας με βάση τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Τελικός στόχος της νομοθέτησής αυτής, είναι η διαλειτουργικότητα των επιμέρους τεχνικών σιδηροδρομικών συστημάτων.

Καταθέτω στα Πρακτικά σχετικό άρθρο από τα παραπάνω.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μάριος Γεωργιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκε-

ται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Σκοπός των κοινοτικών προσπαθειών, είναι να ολοκληρωθεί τα επόμενα χρόνια ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας. Υπολογίζεται να ολοκληρωθεί περίπου το 2030. Επίσης, να έχει τριπλασιαστεί το μήκος των γραμμών δικτύου μεγάλης ταχύτητας και να διατηρηθεί ένα πυκνό σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλα τα κράτη-μέλη.

Απώτερος σκοπός είναι μέχρι το 2050 το μεγαλύτερο μέρος της μεταφοράς επιβατών σε μεσαίες αποστάσεις να γίνεται μέσω αυτών των σιδηροδρομικών γραμμών. Οι σιδηρόδρομοι αποτελούν ένα αρκετά βολικό και αξιόπιστο μέσο μεταφοράς, εφόσον βέβαια πληρούν τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές.

Στο δεύτερο κεφάλαιο του τρέχοντος νομοσχεδίου, προωθείται η διαχειριστική ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της παρεμφερούς υποδομής, καθώς επίσης και ο λογιστικός τους διαχωρισμός. Αναφέρομαι στο άρθρο 6. Αυτό σημαίνει ότι ακόμη και η οποιαδήποτε κρατική χρηματοδότηση εφεξής θα προσδιορίζεται αυτόνομα στον εκάστοτε διαχωρισθέντα φορέα.

Αυτά είναι θετικά βήματα εξέλιξης, όσον αφορά αποκλειστικά τις διοικητικές δομές, σε σχέση πάντα βέβαια με το δημόσιο χρήμα και τους υπεύθυνους που το διαχειρίζονται. Βλέπουμε και στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους ότι ο ΟΣΕ θα επιδοτείται ετησίως με 50 εκατομμύρια ευρώ, ποσό μικρότερο από αυτό που επωλήθη. Θα είναι υπεύθυνος για τη δική του...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: ΟΣΕ, «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έχει γίνει σύμπραξη, όπως γνωρίζετε. Οπότε είναι το ίδιο πράγμα.

Θα είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση για τη διοίκηση του και για τον εσωτερικό τους έλεγχο, ενώ παράλληλα δεν βλέπουμε καμία πρόνοια για να υπολογίσει το Υπουργείο την τρύπα των δημοσίων οικονομικών από τη διαγραφή των χρεών του.

Η διαδικασία αποκρτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σημαίνει παράλληλα τη διαγραφή χρεών, κατόπιν συμφωνίας, βέβαια, με τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διαγραφή χρεών προβλέπεται και για τον ΟΣΕ, σύμφωνα με το άρθρο 9.

Η εν λόγω συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, αφορά τη διευθέτηση του ζητήματος των κρατικών ενισχύσεων ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ και η Ευρωπαϊκή Ένωση κρίνει ότι έχουν χορηγηθεί παράτυπα στους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

Καταθέτω σχετικό άρθρο στα Πρακτικά.

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

Η παρατυπία αυτή αφορά άμεσα το κράτος. Πρόκειται για ένα γεγονός, που καταγγέλθηκε και από τον πρώην διοικητή της Αγροτικής Τράπεζας, τον κ. Πανταλάκη, στην αρμόδια εξεταστική επιτροπή της Βουλής για τα θαλασσοδάνεια. Στην κατάθεσή του αναφέρεται στη ζημιά από το κούρεμα των ομολόγων. Συγκεκριμένα ανέφερε πως η ζημιά της Αγροτικής Τράπεζας από το PSI έφτανε τα 4,5 δισεκατομμύρια ευρώ, επειδή η τότε κυβέρνηση μετέτρεψε τα δάνεια οργανισμών, όπως του ΟΣΕ, σε ομόλογα και μετά τα κούρεψε.

Όπως είπαμε, οργανισμοί όπως ο ΟΣΕ διατηρούν μεγάλο μερίδιο ευθύνης για την τρέχουσα κατάντια της οικονομίας μας, αλλά και για την τρέχουσα εικόνα του δημόσιου χρέους μας.

Τα χρέη του ΟΣΕ είναι διάσημα σε όλον τον κόσμο. Το ύψος τους από την έκθεση ορκωτών λογιστών το 2011 ανήλθε στο τραγικό ποσό των 10,3 δισεκατομμυρίων ευρώ. Μόνο το 2009 ο ΟΣΕ παρουσίασε χρέη 282 εκατομμύρια ευρώ. Για να το καταλάβει ο κόσμος σχηματικά, αν χρησιμοποιούσαμε το χρέος του ΟΣΕ σε άλλες κατευθύνσεις που αφορούν τις μεταφορές, θα μπορούσαμε να αγοράσουμε δέκα διαστημοπλάνα ογδόντα δύο μέτρων τελευταίας τεχνολογίας. Η ταχύτητά τους είναι τριάντα χιλιάδες χιλιόμετρα την ώρα, κάνουν αστραπιαία ταξίδια και μπορούν να βγουν και εκτός ατμόσφαιρας.

Καταθέτω σχετικό άρθρο για το εν λόγω θέμα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μάριος Γεωργιάδης καταθέ-

τει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εναλλακτικά, θα μπορούσαμε να στείλουμε δύο φορές αποστολή στον Άρη και να μας περισσέψουν και 2 δισεκατομμύρια ευρώ, αφού το σύνολο κόστους για μια αποστολή στον Άρη δεν ξεπερνάει τα 4,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Επίσης, καταθέτω σχετικό άρθρο από αυτό που ανέφερα.

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

Ή σε φορολογικό επίπεδο θα μπορούσαμε να μειώσουμε τη φορολογία εταιρειών κατά 50% για επτά με οκτώ χρόνια ή να τους χαρίσουμε εντελώς τους φόρους για τρία με τέσσερα χρόνια.

Καταλαβαίνετε το μέγεθος του χρέους μόνο του ΟΣΕ; Καταλαβαίνετε ότι η πελατειακή λογική των ελλειμμάτων και των ρουσφετιών έχει καταστρέψει τη χώρα μας; Οι κυβερνήσεις των τελευταίων δεκαετιών έχουν πετάξει στο καλάθι των αχρήστων δεκάδες δισεκατομμύρια ευρώ και σήμερα, προσπαθούμε να εξοικονομήσουμε χρήματα από τον ΕΝΦΙΑ σε άτομα με αναπηρίες ή περικοπώντας το ΕΚΑΣ από τους συνταξιούχους των 600 ευρώ. Πόσο οξύμωρο ακούγεται αυτό αλήθεια; Και το συζητάμε αυτό μέσα σε αυτήν την Αίθουσα, σαν να μην τρέχει τίποτα και ο κόσμος που μας βλέπει είναι έτοιμος να σπάσει τις οθόνες του από την οργή και την αγανάκτηση.

Η αποκρτικοποίηση, ενώ κι εμείς θεωρούμε ότι είναι απαραίτητη, ειδικά σε ζημιόγόνους κρατικούς μηχανισμούς, θα μπορούσε σαφέστατα να γίνει υπό ευνοϊκότερους όρους. Αν οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι δεν χροσίσμεαν ως άσυλο ρουσφετιών και ανομίας της κάθε κυβέρνησης, σίγουρα δεν θα έφταναν σε αυτό το σημείο ευτελισμού.

Ενδεικτικά, το 2009 ο ισολογισμός του ΟΣΕ αποτυπώνει πλήρως την εικόνα της απαξίωσης στην οποία είχε περιέλθει από τότε.

Πιο συγκεκριμένα, το 2009 τα συνολικά έσοδα ήταν 197.429.000 ευρώ, ενώ το μισθολογικό κόστος άγγιζε το ποσό των 268.124.000 ευρώ με τα συνολικά έσοδα να φτάνουν το δυσθεώρητο ποσό των 479.636.000 ευρώ.

Καταθέτω στοιχεία από τη σχετική έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που δείχνουν τη θλιβερή κατάσταση ήδη από το 2012.

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

Η μέριμνά μας στην Ένωση Κεντρώων για την κατάντια και την απαξίωση τόσο των σιδηροδρόμων, όσο και των αστικών συγκοινωνιών αποτυπώνεται και σε πρόσφατη ερώτησή μας στους Υπουργούς Μεταφορών και Δικτύων, καθώς και των Οικονομικών. Η ερώτηση κατατέθηκε στις 27 Ιουνίου και ακόμη δεν έχουμε λάβει καμία απάντηση.

Για διευκόλυνση, καταθέτω, επίσης, την ερώτηση στα Πρακτικά.

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

Η αλήθεια, επομένως, είναι ότι διαχρονικά οι κυβερνήσεις οδηγούσαν με μαθηματική ακρίβεια σε απαξίωση του ΟΣΕ και «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Η απαξίωση αυτή ήταν συνειδητή, διότι όπως προείπα, ο ΟΣΕ χρησίμευε κατά κόρον από τις κυβερνήσεις των τελευταίων δεκαετιών ως πυρήνας ρουσφετιού, αναξιοκρατίας και αδιαφάνειας.

Γι' αυτό και η εικόνα των ελληνικών σιδηροδρόμων, σε σχέση και με τις άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες των χωρών της Ευρώπης είναι απελπιστικά αρνητική, τόσο σε οικονομικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο υποδομής. Η απελευθέρωση της σιδηροδρομικής αγοράς σημαίνει, φυσικά, ότι διάφορες επιχειρήσεις μπορούν να πάρουν άδεια λειτουργίας.

Στο άρθρο 20, διατυπώνονται οι απαιτήσεις οικονομικής επάρκειας των σιδηροδρομικών εταιριών, για να πάρει άδεια μια εταιρία και για να αποδείξει ότι είναι ικανή να διατηρεί καθαρό κεφάλαιο εκατό χιλιάδων ευρώ και μάλιστα, όταν έχει ετήσια έσοδα μέχρι και πέντε εκατομμύρια ευρώ. Θεωρούμε ότι η κεφαλαιακή αυτή απαίτηση είναι χαμηλή, σε σύγκριση με τα έσοδα που απαιτούνται και πρέπει να αναθεωρηθεί εκ νέου. Το άνοιγμα της σιδηροδρομικής αγοράς σε ιδιωτικές επιχειρήσεις προβλέπεται ήδη από την οδηγία 95/18/19-9-1995. Εκεί αναφέρεται ότι μια σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να αποκτήσει άδεια από τον εκάστοτε εθνικό φορέα. Η σιδηροδρομική άδεια χορηγείται από το κράτος-μέλος έδρας της επιχείρησης και παράλληλα, οφείλουν να τηρούνται ορισμένες κοινές προϋποθέσεις όπως είναι η αξιοπιστία, χρηματοοικονομική ικανότητα και επαγγελματική καταλληλότητα.

Η οδηγία αυτή τροποποιήθηκε από την οδηγία του 2001/13/26-2-2001, η οποία καθορίζει τους όρους άσκησης, ασφάλεια, τεχνικές και οικονομικές και χρηματοπιστωτικές πτυχές του επαγγελματία του σιδηροδρομικού μεταφορέα, οι οποίοι ισχύουν σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης. Οι όροι αυτοί ρυθμίζουν τη διαδικασία αδειοδότησης της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων στο ευρωπαϊκό και διασυνοριακό δίκτυο.

Ωστόσο, όπως είπαμε, ενώ είναι θετική η εναρμόνισή μας με το κοινοτικό δίκαιο, ενώ θέλουμε την Ελλάδα μας να μετράσει ενεργά στην ελεύθερη αγορά των σιδηροδρόμων, κατακρίνουμε έντονα την απαξίωση γενικώς, των μεταφορών και πιο ειδικώς των σιδηροδρόμων. Για παράδειγμα, κατά την τελευταία διαχειριστική χρήση, τα οικονομικά στοιχεία του ΟΣΕ εξακολουθούν να είναι απελπιστικά.

Όπως αναφέρει ο ίδιος ο οργανισμός, η σημαντική υποχώρηση κατά 44,3 εκατομμύρια ευρώ ή 36,9% των εσόδων οφείλεται: Πρώτον, στην απώλεια του εσόδου ενοικίων τροχαίου υλικού, το οποίο μεταφέρθηκε στο δημόσιο. Δεύτερον, στη μείωση της κρατικής επιχορήγησης κατά οκτώ εκατομμύρια ευρώ. Και τρίτον, κατά 2,2 εκατομμύρια ευρώ μείωση των τελών υποδομής, λόγω πραγματοποίησης λιγότερων δρομολογίων εξαιτίας της ανεπάρκειας πόρων σε προσωπικό και τροχαίο υλικό του μεγαλύτερου πελάτη, δηλαδή της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών του ΟΣΕ, η μητρική εταιρία δηλαδή, ανήλθε στα 76,7 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 120 εκατομμυρίων ευρώ το 2014 με αποτέλεσμα οι λειτουργικές ζημιές να διευρυνθούν κατά 66 εκατομμύρια ευρώ από 13,5 εκατομμύρια ευρώ που ήταν το 2014. Ακόμα και μετά το διαγωνισμό ΟΣΕ και «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» εξακολουθεί να υφίσταται η τραγική εικόνα του οργανισμού, τόσο σε οικονομικό, όσο και σε διαχειριστικό επίπεδο. Και μέσα σε αυτό το κλίμα καλούνται επενδυτές να έρθουν να ρίξουν τα χρήματά τους και να επενδύσουν. Καταλαβαίνετε όλοι, ότι το κλίμα δεν είναι απλώς αρνητικό, αλλά καταντάει απογοητευτικό.

Τελευταίο άρθρο που καταθέτω στα Πρακτικά και σας ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μάριος Γεωργιάδης 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 προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Εν κατακλείδι, σημειώνουμε τα εξής: Θέλουμε ελευθερία στην αγορά του σιδηροδρόμου, θέλουμε επενδύσεις και ιδιωτικές επιχειρήσεις να μπουν στο συγκεκριμένο κλάδο υπηρεσιών. Αποστρεφόμεστε, όμως, την τρέχουσα κατάσταση των ελληνικών σιδηροδρόμων. Το ελληνικό κράτος, δυστυχώς, μετέτρεψε τους σιδηροδρόμους σε μία ανεπανόρθωτη πληγή χρέους και εξαφάνισε κάθε ελπίδα κερδοφορίας.

Ελπίζουμε στο μέλλον οι νέοι ιδιοκτήτες να ακολουθήσουν τις ευρωπαϊκές επιταγές και να αλλάξουν το θλιβερό αυτό τοπίο. Είμαστε θετικοί στο εν λόγω νομοσχέδιο και θα τοποθετηθούμε επί των άρθρων στη σχετική ψηφοφορία.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την ανοχή και για τον χρόνο σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Σας ευχαριστώ, κύριε Γεωργιάδη.

Ο κ. Θεοχαρόπουλος έχει τον λόγο.

Δέκα λεπτά έχουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Ορίστε, κύριε Θεοχαρόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, δε θα μπορούσα παρά να ξεκινήσω και εγώ, όπως ξεκίνησε και ο εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, λέγοντας –και έχει σχέση και με αυτά που ειπώθηκαν προηγουμένως από τον εκπρόσωπο των Ανεξαρτήτων Ελλήνων– ότι χθες η επιτροπή, την οποία έχουν ορίσει η Δημοκρατική Συμπαράταξη με άλλες δυνάμεις, όπως το Ποτάμι, έβγαλε το πόρισμα για τις προοδευτικές μεταρρυθμίσεις.

Γιατί το λέω αυτό; Ακούσαμε μια επίθεση πριν από λίγο του εκπροσώπου των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, ο οποίος παρουσιάστηκε ως υποστηρικτής ουσιαστικά της περιόδου 2004-2009, της διακυβέρνησης Καραμανλή.

Για παράδειγμα, είπε «όποιοι διαμαρτύρονταν εκείνη την περίοδο 2004-2009», με λίγα λόγια μάλωσε όποιους είχαν μια διαφορετική άποψη εκείνη την περίοδο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Οπότε εσείς θα υπερασπίσετε το έργο της κυβέρνησης Σαμαρά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς ξέρετε πολύ καλά ότι, σε εκείνη την περίοδο της διακυβέρνησης της χώρας, προσπαθήσαμε να επιλύσουμε την κατάσταση που δημιούργησε η διακυβέρνηση Καραμανλή την περίοδο 2004-2009. Και έχοντας έρθει η χώρα στο χείλος της καταστροφής το 2012, υπήρξε διπλή εκλογική αναμέτρηση με στόχο να γίνει μια κυβέρνηση εθνικής ευθύνης.

Εσείς αποποιηθήκατε της ευθύνης εκείνη τη στιγμή, γιατί δεν θέλατε –όπως λέγατε– να συγκυβερνήσετε με το πρώτο κόμμα που όριζε ο ελληνικός λαός. Και τελικά συγκυβερνήσατε με τους Ανεξάρτητους Έλληνες, με το εθνικολαϊκιστικό κόμμα της δεξιάς, αυτή τη στιγμή, ενώ δεν είχατε αυτή την ανάγκη στην ουσία, καθώς εσείς ήσασταν το πρώτο κόμμα.

Συνεπώς, η επιλογή σας ήταν αυτή. Εμείς κάναμε το εθνικό καθήκον για τη χώρα, εκείνη την κρίσιμη περίοδο. Και βεβαίως, το 2004-2009 ήταν μια περίοδος, κατά την οποία τα ελλείμματα της χώρας έφτασαν εκεί που έφτασαν και η χώρα ήρθε σε αυτήν την κατάσταση.

Γι' αυτά παρουσιάστηκε υποστηρικτής σήμερα ο εισηγητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, για να επιβεβαιώσει αυτό που λέμε στη Δημοκρατική Συμπαράταξη, ότι εδώ υπάρχει μια διασύνδεση της Κυβέρνησης με τη συνιστώσα της Νέας Δημοκρατίας, κάτι που υπάρχει και σε πολλά Υπουργεία, αλλά βεβαίως είναι φανερό και από την τοποθέτηση σήμερα του εταίρου σας. Αυτά είναι τα πραγματικά στοιχεία και αυτά συμβαίνουν.

Εμείς, λοιπόν, στη Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ και Κινήσεις Πολιτών προχωρήσαμε τον Σεπτέμβριο σε μια συνεργασία, την οποία δεν έχει μάθει να βλέπει ο ελληνικός λαός. Δεν έχει μάθει γιατί οι πολιτικές δυνάμεις δεν έχουν μάθει να συνεργάζονται.

Προχωρήσαμε και κάναμε τη Δημοκρατική Συμπαράταξη και τώρα προχωράμε στο επόμενο βήμα: Μαζί με το Ποτάμι και τις δυνάμεις της Κεντροαριστεράς προχωράμε με στόχο έναν ενιαίο προοδευτικό φορέα στον ευρύτερο χώρο, που θα δώσει την εναλλακτική προοδευτική λύση απέναντι στις αδιέξοδες πολιτικές σας.

Αυτή είναι η πραγματικότητα και αυτό σας ενοχλεί, ότι θα υπάρχει εναλλακτική προοδευτική λύση, όποια στιγμή και εάν γίνουν οι εκλογές. Δεν θα μείνουν εγκλωβισμένοι οι προοδευτικοί πολίτες σε αυτές τις αδιέξοδες πολιτικές, οι οποίες ακολουθούνται σήμερα.

Βεβαίως, δεν χρειάζεται να πω οτιδήποτε άλλο για το ποιος ευθύνεται για όλα αυτά τα χρόνια που φτάσαμε εδώ, τουλάχιστον όταν τα ακούμε από τον εκπρόσωπο του κ. Καμμένου, ο οποίος ήταν υψηλόβαθμο στέλεχος εκείνων των κυβερνήσεων.

Συνεπώς, ως είμαστε αρκετά πιο προσηκτικοί όταν αναφερόμαστε σε τέτοια θέματα.

Ως προς το σημερινό νομοσχέδιο, κυρίες και κύριοι Βουλευ-

τές, κύριε Υπουργέ, καλούμαστε σήμερα να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο και μάλιστα με τη διαδικασία του κατεπείγοντος και εν μέσω άλλων, ιδιαίτερα σημαντικών και σοβαρών νομοσχεδίων, το οποίο μπορεί μεν να αφορά στην ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο ευρωπαϊκής οδηγίας, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν χρειάζονταν διαβούλευση με φορείς και σίγουρα περισσότερος χρόνος για διεξοδική συζήτηση. Ας μην αναφερθούμε στο γεγονός ότι θα έπρεπε να έχει ενσωματωθεί από τον Ιούνιο του 2015 και στο γεγονός ότι συνήθως οι άλλες διατάξεις απαιτούν περισσότερο χρόνο για συζήτηση.

Αλλά πάλι με τη λογική του κατεπείγοντος; Αντί μιας λογικής του να συζητηθεί στις επιτροπές και εν πάση περιπτώσει να προσκληθούν οι φορείς που έχουν σχέση με την οδηγία να καταθέσουν τις απόψεις τους. Έστω να έχουμε δύο με τρεις ημέρες να γίνει μια συζήτηση σε μια οδηγία.

Δεν δόθηκε χρόνος στους Βουλευτές και δεν νομίζω οι Βουλευτές της Πλειοψηφίας να συμφωνούν με αυτή τη διαδικασία, τουλάχιστον αυτό έχουμε ακούσει πολλές φορές.

Συνεπώς, νομίζω ότι αυτό πρέπει να το δούμε. Δεν γίνεται να υπάρχει αυτή η λογική του κατεπείγοντος, εκτός εάν είναι κάτι το οποίο πρέπει να είναι έτοιμο μέσα στο σαββατοκύριακο σε σχέση με τις δεσμεύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν έχουμε ακούσει κάτι τέτοιο.

Συνεπώς, θα μπορούσε να γίνει μια συζήτηση, η οποία να πάει έστω την επόμενη εβδομάδα και να κλείσει.

Η οδηγία που αποτελεί αναδιτύπωση προηγούμενων οδηγιών και συγχώνευσή τους σε ενιαία πράξη, στοχεύει στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας για την ευθυγράμμιση του εθνικού δικαίου με την ενωσιακή νομοθεσία στον σιδηροδρομικό τομέα.

Δεν θα μπορούσε, βέβαια, κανείς να διαφωνήσει με τους στόχους της οδηγίας.

Για τα αποτελέσματα τώρα, υπάρχει μια επιφύλαξη, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνεται και από την τελευταία έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για παλαιότερες οδηγίες, σύμφωνα με την οποία ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος εξακολουθεί να αποτελεί μακρινό στόχο και αδυνατεί να ανταπεξέλθει αποτελεσματικά στον ανταγωνισμό των οδικών μεταφορών, τουλάχιστον όσον αφορά τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Ανεξάρτητα, όμως, από τις όποιες επιφυλάξεις για το τελικό αποτέλεσμα, η εν λόγω οδηγία περιλαμβάνει ορισμένες θετικές διατάξεις, όπως ενδεικτικά εκείνη του άρθρου 16, σχετικά με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η εν λόγω διάταξη διατυπώνει εκ νέου τη διάταξη του παλαιότερου άρθρου 28 στον νόμο του 2010 για την αρμοδιότητα της ρυθμιστικής αρχής, σχετικά με τη χορήγηση αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης, ενώ παράλληλα συμπληρώνει με σαφήνεια τους περιορισμούς και τα ασυμβίβαστα που ήδη υφίστανται στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του παλαιότερου νόμου.

Θέση δική μας είναι η ανεξαρτησία του φορέα, όπως και κάθε ανάλογοι φορέα, η οποία αναβαθμίζει τη λειτουργία της αρχής, διασφαλίζει την αξιοπιστία του συνόλου των σχετικών διαδικασιών και αυξάνει τον βαθμό προσέλευσης νέων επιχειρήσεων που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στον κλάδο.

Εξίσου σημαντική θεωρούμε και την ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων για την έκδοση αποφάσεων, σχετικά με ζητήματα πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνείς μεταφορές.

Και να σας το πούμε για άλλη μια φορά: Χρειάζεται ενίσχυση και θωράκιση των ανεξάρτητων αρχών σε όλα τα πεδία και όχι υποβάθμιση του ρόλου τους. Σας το έχουμε πει σε όλα τα νομοσχέδια. Σε πολλές περιπτώσεις αυτό δεν γίνεται. Έχουμε ζητήσει να υπάρξει σύμφωνη γνώμη. Θυμηθείτε που ζητούσαμε να υπάρχει σύμφωνη γνώμη του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης. Δεν μιλάω και για άλλα προβλήματα που υπάρχουν και σε εκείνο τον κλάδο. Όμως, λέω ότι ζητούμε την ενίσχυση, έτσι ώστε να μην υπάρχει αυθαιρεσία του εκάστοτε Υπουργού. Αυτή είναι μια θεώρηση, στην οποία θα πρέπει επιτέλους να συμφωνήσουμε, διότι αν ο εκάστοτε Υπουργός έχει τη λογική της υποβάθμισης των ανεξάρτητων αρχών, δεν μπορούμε να βγούμε από αυτή την κρίση, πολλές φορές και στα θέματα αυτών των αποφάσεων.

Είμαστε θετικοί, λοιπόν, στην ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστικών υποδομών, αλλά και στη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με βάση τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού, όπως περιγράφονται στο άρθρο 5.

Υπάρχουν, όμως και σημεία του νομοσχεδίου που δημιουργούν ασάφειες και κατ' επέκταση ανησυχία. Ενδεικτικά αναφέρονται στο άρθρο 3, όπου έχει προστεθεί ως μια περίπτωση ο ορισμός εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ο οποίος, όμως, δεν συμπεριλαμβάνεται στους ορισμούς της οδηγίας του 2012.

Στο άρθρο 7, το οποίο αναφέρεται στην ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής, αναφέρεται ότι ο ΟΣΕ διαχειρίζεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Προκειμένου δε να αποκλειστεί η πιθανότητα ελέγχου του διαχειριστή της υποδομής από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, θεσπίζονται διατάξεις που διαφυλάσσουν την ανεξαρτησία του, σύμφωνα και με τον νόμο περί ανώνυμων εταιρειών. Συμφωνούμε.

Όμως στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται η δημιουργία και σύσταση φορέα χρέωσης και κατανομής, σε περίπτωση που ο διαχειριστής υποδομής δεν συνάδει με την πιθανότητα απώλειας της ανεξαρτησίας από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

Ο συνδυασμός αυτός των άρθρων 3, 3.β και 7.2 –και θέλουμε να το δείτε– δημιουργεί σύγχυση και ανησυχία. Η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής δεν συνάδει με την πιθανότητα απώλειας της ανεξαρτησίας από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

Είναι δε δύσκολο να αποφύγει κανείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αναφερθεί στην πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», μια πώληση που δεν υπάρχει στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αλλά, βέβαια, αφορά τον σιδηροδρομικό τομέα. Πριν τρία χρόνια το τίμημα ήταν 300 εκατομμύρια ευρώ και κρινόταν ως εξαιρετικό από τη σημερινή Κυβέρνηση και τους Βουλευτές που τώρα είναι Υπουργοί.

Πώς κρίνετε, λοιπόν, τώρα τα 45 εκατομμύρια; Να θυμίσω δηλώσεις του κ. Σταθάκη: «Η σχεδιαζόμενη ιδιωτικοποίηση προωθείται σε προκλητικά χαμηλή τιμή 300 εκατομμυρίων ευρώ, με αποτέλεσμα να έχει αμελητέα ωφέλεια ως προς την εξυπηρέτηση του διακηρυγμένου στόχου της Κυβέρνησης, την αποπληρωμή τμήματος του δημοσίου χρέους μέσω των ιδιωτικοποιήσεων». Σε άλλο σημείο αναφέρει: «Αποκαλύπτεται στην περίπτωση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως και στο μεγαλύτερο τμήμα των προωθούμενων ιδιωτικοποιήσεων, ότι η επίκληση του δημοσίου χρέους δεν αποτελεί παρά πρόφαση για την με προνομιακούς όρους εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων». Αυτά τα έλεγε ο κ. Σταθάκης πριν τρία χρόνια για τα 300 εκατομμύρια και τώρα έχουμε τα 45 εκατομμύρια ευρώ.

Εδώ τα λόγια περιπετεύουν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί η αξιοπιστία του πολιτικού συστήματος θα χαθεί συνολικά. Και θα έχουμε ευθύνη όλοι αν συνεχίσουμε όχι να λέμε αυτά που λέγαμε και τώρα να λέμε άλλα, αλλά ουσιαστικά και να διατηρούμε τις θέσεις μας με αυτήν τη λογική και να προσπαθούμε να προχωρήσουμε υπουργικές αποφάσεις, τις οποίες όχι μόνον δεν πιστεύουμε, αλλά πιστεύουμε ακριβώς τα αντίθετα. Και, βέβαια, αυτό είναι ένα συνολικό θέμα για τις ιδιωτικοποιήσεις και τις αποκρατικοποιήσεις.

Το υπερταμείο αποκρατικοποιήσεων, το οποίο για εννέα χρόνια ουσιαστικά εκχωρεί καθώς δεν μπορεί να γίνει καμία αξιοποίηση με απόφαση μόνον της ελληνικής πλευράς –αυτή είναι η πραγματικότητα–, είναι ένα πολύ αρνητικό αποτέλεσμα μιας διαπραγμάτευσης. Και αυτό έχει καθημερινό αντίκτυπο. Το βλέπουμε σε πολλά θέματα τα οποία παρουσιάζονται.

Εδώ, λοιπόν, θα πρέπει να πούμε το εξής: Φαίνεται ότι δεν πιστεύετε τις αποκρατικοποιήσεις, οι οποίες πρέπει να γίνουν στη χώρα. Αυτό είναι το πρόβλημα. Δεν τις πιστεύετε. Διαπραγματεύεστε για κάτι, το οποίο δεν ξέρουμε τι είναι και στο τέλος αυτής της διαπραγμάτευσης δέχεσθε τα πάντα, με αποτέλεσμα να οδηγούμαστε σε αυτήν την κατάσταση εκχώρησης των περιουσιακών στοιχείων.

Βέβαια θα έπρεπε να επιστραφούν και 700 με 800 εκατομμύ-

ρια ευρώ για παράνομες κρατικές ενισχύσεις, τα οποία τώρα δεν επιστρέφονται, μέσω της διαδικασίας της εκχώρησης.

Εδώ, όμως, γεννιέται ένα ερώτημα το οποίο θέλω να το βάλω στη συζήτηση: Τελικά σε περίπτωση μη πώλησης οι κρατικές ενισχύσεις ήταν παράνομες, αλλά γίνονται νόμιμες σε περίπτωση πώλησης; Αυτό είναι ένα ευρύτερο θέμα το οποίο νομίζω ότι είναι άξιο σχολιασμού.

Με την υπό συζήτηση οδηγία, λοιπόν, εναρμονίζεται η νομοθεσία με την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η λυδία λίθος, βέβαια, είναι η εφαρμογή των νομοθετημάτων και όχι η θέσπιση τους. Η χώρα μας δεν στερείται νομοθετικού πλαισίου. Στερείται εφαρμογής, στερείται αποφασιστικότητας ώστε να μπορούμε να προχωρήσουμε ορισμένα πράγματα σε μια σαφή κατεύθυνση.

Σε αυτό το πλαίσιο είναι αναποτελεσματική η σημερινή Κυβέρνηση. Εδώ χρειάζονται πραγματικά ριζικές αλλαγές σε προσοδευτική κατεύθυνση και βέβαια όχι σε μία κατεύθυνση, η οποία δεν οδηγεί τελικά πουθενά, παρά μόνο σε βάθυνση της κρίσης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Η Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρυσοβελώνη έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μισό λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Έχω δώσει τον λόγο στην κυρία Υφυπουργό. Μετά την Υφυπουργό θα σας δώσω τον λόγο.

MARINA ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, δεν υπάρχει πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Εφόσον η Υφυπουργός δεν έχει πρόβλημα, ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ειπώθηκαν κάποια πράγματα από τον συνάδελφο εντελώς απρόκλητα. Εγώ δεν προκάλεσα κανέναν. Εγώ κατέθεσα κάποια πολιτικά επιχειρήματα στον λόγο μου. Τοποθετήθηκαν πολιτικά απέναντι στις απόψεις του κ. Μανιάτη, στις απόψεις του ΠΑΣΟΚ. Δεν κατηγορήσα κανέναν.

Η τοποθέτησή μου ήταν καθαρά δημοκρατική, σε αντίθεση με την τοποθέτηση του κ. Θεοχαρόπουλου, ο οποίος απήντησε με ύβρεις, με ταμπέλες και με μία καθεστωτική συκοφαντική συμπεριφορά, η οποία κάθε άλλο παρά δημοκρατική μπορεί να χαρακτηριστεί.

Δεν μπορεί εδώ να βγαίνει ένας συνάδελφος και να χαρακτηρίζει έναν άλλο συνάδελφο εθνικοσοσιαλιστή. Εγώ θα του έλεγα να διαβάσει καλύτερα για τη διαφορά ανάμεσα στον σοσιαλισμό και τον εθνικοσοσιαλισμό μήπως αυτός κολυμπάει σε νερά εθνικοσοσιαλιστικά χωρίς να ξέρει.

Εν πάση περιπτώσει και τους δύο ο λαός μας κρίνει.

Σας ευχαριστώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Κύριε Θεοχαρόπουλε, δεν έχει νόημα η συζήτηση. Είπε την άποψή του.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ένα λεπτό. Δεν θα σας ταλαιπωρήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Έχετε τον λόγο, αλλά να σημειώσω ότι δεν υπάρχει προσωπικό θέμα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν θα σας ταλαιπωρήσω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Ναι, αλλά θα ζητήσει και ο κ. Λαζαρίδης ξανά τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Αν δεν υβρίσει, δεν θα ζητήσω τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πριν από λίγο ακούσαμε περί καθεστωτικής αντίληψης, έλλειψης δημοκρατικής ευαισθησίας και ύβρεων. Δεν ακούσαμε ποια είναι η ύβρις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Με αποκαλέσατε εθνικοσοσιαλιστή.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν σας είπα εθνικοσοσιαλιστή. Δεν έχετε καμιά σχέση με τον σοσιαλισμό πρώτα-πρώτα. Σας είπα εθνικολαϊκιστή. Η πολιτική των Ανεξαρτήτων Ελλήνων

είναι εθνικολαϊκιστική. Αυτό είπα και θα το τονίσω και τώρα. Και, βεβαίως, όπως τόνισε και η κ. Γεννηματά χθες –και δεν σας το είπα τόσο βαριά σήμερα, αλλά θα σας το πω αυτήν τη στιγμή– πρόκειται περί μίας ακροδεξιάς συνιστώσας αυτήν τη στιγμή στην Κυβέρνηση.

Αυτή είναι η πραγματικότητα. Αυτή είναι η πολιτική των Ανεξαρτήτων Ελλήνων και αυτή είναι η πολιτική την οποία, δυστυχώς, έχει δεχθεί ο ΣΥΡΙΖΑ μέσα στην Κυβέρνησή του. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Τίποτα άλλο δεν σας είπα. Την πολιτική σας χαρακτηρίσα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Όλοι κρινόμαστε από τον ελληνικό λαό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός): Παρακαλώ.

Η Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρυσοβελώνη έχει τον λόγο.

MARINA ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θέλω να κάνω κάποια αναφορά στα λεγόμενα του κ. Θεοχαρόπουλου, επειδή ανέρχομαι στο Βήμα για να μιλήσω ως Υφυπουργός.

Απλώς θέλω να σας πω ότι θεωρώ τους χαρακτηρισμούς σας απαράδεκτους. Θεωρώ ότι είναι απολύτως υβριστικοί χαρακτηρισμοί.

Εν πάση περιπτώσει, δεν θα προχωρήσω παραπέρα.

Το παρόν σχέδιο νόμου εξυπηρετεί πλήρως το σκοπό της εναρμόνισης του εθνικού δικαίου με την ενωσιακή νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ειδικότερα της αναδιάρθρωσης της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους.

Η οδηγία 2012/34 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου, ουσιαστικά καταργεί τις προηγούμενες οδηγίες που αποτέλεσαν την πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, όπως ίσχυαν, αναδιατυπώνοντας τις διατάξεις τους στα ζητήματα για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και για την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και της χρέωσης για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής.

Ο κεντρικός στόχος του εγχειρήματος της συγχώνευσης των κειμένων των οδηγιών σε μία ενιαία οδηγία, υπήρξε η απλοποίηση, η αποσαφήνιση και ο εκσυγχρονισμός του εθνικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σύμφωνα με την έως σήμερα εμπειρία και την πορεία ανάπτυξης του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, παρατηρείται ένας δομικός κατακερματισμός με σημαντικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς, αλλά και ως προς την επίτευξη της βιωσιμότητάς του.

Η ενσωμάτωση των διατάξεων της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, καθώς και η ορθή εφαρμογή αυτών αναμένεται να έχει ένα απόλυτα θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία και τη δομή του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα, εκπληρώνοντας στόχους που μπορούν συνοπτικά να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

Πρώτον, έχουμε τους γενικούς στόχους. Αναφέρομαι, λοιπόν, πρώτα στην απλοποίηση της νομοθεσίας, δεύτερον, στην εξάλειψη των υφιστάμενων αλληλοεπικαλύψεων, τρίτον, στην αποσαφήνιση ορισμένων διατάξεων και τέλος, στον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας με την κατάργηση παρωχημένων διατάξεων.

Οι ειδικοί στόχοι είναι οι εξής: Πρώτον, η εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής, δεύτερον, η προαγωγή της διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά έτσι ώστε να μπορέσει να διασφαλιστεί ένας αποτελεσματικός ανταγωνισμός και να αποφευχθούν στρεβλώσεις και τρίτον, η ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας.

Θα έλεγα, μάλιστα, ότι η ευθυγράμμιση της εθνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2012/34 αναμένεται να διαμορφώσει έναν ενιαίο οδηγό πρόσβασης για τους φορείς του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και υπηρεσιών, προσδιορίζοντας επαρκώς τις απαιτούμενες διαδικασίες, τα μέσα εφαρμογής, διαδραματίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο έναν πολύ καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη καίριων στρατηγικών στόχων. Ο απώτερος στόχος είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά

των μεταφορών.

Το παρόν σχέδιο νόμου ενσωματώνει, επίσης, αξιολογημένες -παρά τα όσα περί του αντιθέτου ελέγχθηκαν επ' αυτού- θέσεις των διοικήσεων των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα, κατόπιν διενέργειας μίας εκτενούς σχετικής διαβούλευσης, ενώ επιπλέον σημειώνεται ότι στο ίδιο πλαίσιο πραγματοποιήθηκε μία ανοιχτή διαβούλευση, «orengon.gr» η οποία διήρκησε από τις 27-4-2016 έως τις 9-5-2016.

Αναφορικά με το θέμα των δημοσιονομικών επιπτώσεων, τονίζω ότι οι διατάξεις του σχεδίου νόμου έχουν ένα ουδέτερο δημοσιονομικό αποτέλεσμα, καθώς δεν προκαλούν περαιτέρω επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα, δεν επιφέρουν καμμία απώλεια ή αύξηση των δημοσίων εσόδων και τέλος δεν επηρεάζουν το εκάστοτε μεσοπρόθεσμο πλαίσιο δημοσιονομικής στρατηγικής, καθώς έχουν ήδη προϋπολογιστεί στο πλαίσιο του καταργούμενου π.δ. 41/2005.

Εξετάζοντας συνοπτικά το σχέδιο νόμου, τονίζω τα ακόλουθα χαρακτηριστικά στοιχεία, κάνοντας μια συνοπτική αναφορά στα κεφάλαια και στα άρθρα που διαλαμβάνει.

Στο πρώτο κεφάλαιο, στις γενικές διατάξεις, ο παρών νόμος εφαρμόζεται για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Αντίστοιχα, καθιερώνονται εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του, λαμβάνοντας επαρκώς υπόψη την ιδιαιτερότητα της φύσης και των χαρακτηριστικών συγκεκριμένων δικτύων τύπων σιδηροδρομικής μεταφοράς.

Ειδικότερα, αναφέρω ότι οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στις αστικές και προαστιακές μεταφορές που διενεργούνται στην υποδομή του μετρό, του τραμ και των ηλεκτροκίνητων μητροπολιτικών σιδηροδρόμων.

Επίσης, εξαιρούνται τα τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή, τα οποία έχουν πλάτος γραμμής διαφορετικό του κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου και προορίζονται για αποκλειστικά τουριστική λειτουργία ή έχουν μόνον ιστορική αξία, καθώς και η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για τις ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων.

Κατ' αυτόν, λοιπόν, τον τρόπο, διαφυλάσσεται ο δημόσιος και ευαίσθητος κοινωνικά χαρακτήρας των προαναφερθεισών κατηγοριών του σιδηροδρομικού δικτύου και μέσω των μεταφορών της χώρας μας, προς όφελος πάντοτε του δημοσίου συμφέροντος.

Προβλέπεται ρητά ότι τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής και της αρχής αδειοδότησης ανατίθενται στον ΟΣΕ και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αντίστοιχα, δηλαδή τη ΡΑΣ.

Αναφορικά με το θέμα του ορισμού του διαχειριστή υποδομής, που ετέθη στη χθεσινή συνεδρίαση της επιτροπής από τον Βουλευτή κ. Μανιάτη και της αναφερθείσας μη συμπερίληψης της έννοιας του φορέα, θέτουμε υπ' όψιν σας, κύριε Βουλευτά, τα ακόλουθα:

Στην παρούσα φάση τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής δύνανται να ασκήσει μόνο ο ΟΣΕ, ο οποίος λειτουργεί ως δημόσια επιχείρηση, ενεργώντας πάντοτε για το δημόσιο συμφέρον. Είναι ο μόνος φορέας που έχει την τεχνογνωσία διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας και εξαιτίας τούτου, στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο δεν έχει προβλεφθεί η δυνατότητα άσκησης του καθήκοντος από άλλες οντότητες.

Επίσης, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, εισάγονται στην εθνική νομοθεσία δυο νέες θεμελιώδεις, σημαντικές έννοιες για τον σιδηροδρομικό τομέα και ιδιαιτέρως, για τη διάθρηση της σιδηροδρομικής αγοράς, της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών και δεύτερον, του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών.

Το δεύτερο κεφάλαιο, το οποίο τιτλοφορείται «Ανάπτυξη των σιδηροδρόμων», εστιάζει στην ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής έναντι του δημοσίου, προάγοντας τη διαφάνεια και τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της σιδηροδρομικής αγοράς, με σκοπό την ενίσχυσή του έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομι-

λίας της κυρίας Υφυπουργού)

Θα πάρω και τον χρόνο της δευτερολογίας μου. Δεν θα ξαναμιλήσω. Ευχαριστώ πολύ.

Το γεγονός, μάλιστα, ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να λαμβάνουν κρίσιμες αποφάσεις επί της οργάνωσης και της δραστηριότητάς τους, αποτελεί ένα πρόσθετο εχέγγο για τη διασφάλιση της ανεξάρτητης λειτουργίας τους. Η άσκηση των βασικών καθηκόντων από τον ανεξάρτητο διαχειριστή υποδομής εγγυάται τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή.

Καθιερώνεται, επίσης, κατάρτιση ανανεώσιμης πενταετούς στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής από τον διαχειριστή της υποδομής. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και για εύλογο χρονικό διάστημα, που δεν θα υπερβαίνει την περίοδο των πέντε ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει, τουλάχιστον, τα έσοδα από τα τέλη της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης.

Ειδική μνεία γίνεται στο ολοκληρωμένο πλαίσιο οικονομικής εξυγίανσης του ΟΣΕ και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», παραπέμποντας συγκεκριμένα στις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.3891/2010. Επ' αυτών, θα κάνει αναλυτικότερη αναφορά ο κύριος Υπουργός.

Αναπτύσσονται διεξοδικά οι όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό αφ' ενός την παροχή, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, του δικαιώματος για την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και αφ' ετέρου, την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών, διασφαλίζοντας, ωστόσο, την οικονομική βιωσιμότητα των παρεχόμενων, μέσω δημόσιας υπηρεσίας, επιβατικών μεταφορών.

Όσον αφορά την πρόταση του Βουλευτή κ. Μανιάτη στην επιτροπή χθες, για πρόβλεψη σύμφωνης γνώμης του διαχειριστή υποδομής, στην απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για τον καθορισμό των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, δεν μπορεί, κύριε Βουλευτά, να γίνει αποδεκτή για τους εξής λόγους:

Πρώτον, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως ασφαλώς γνωρίζετε, εποπτεύει τον διαχειριστή υποδομής και δεν μπορεί να υπόκειται η απόφασή του στη σύμφωνη γνώμη του διαχειριστή. Για τον λόγο αυτόν, έχει προβλεφθεί στο σχέδιο νόμου η εισήγησή του.

Δεύτερον, η ΓΑΙΟΣΕ αντίστοιχα, ως διαχειριστής μέρους της ακίνητης περιουσίας, που διατίθεται για τις εγκαταστάσεις αυτές, θα πρέπει να γνωμοδοτεί ανάλογα με τις σχετικές εισηγήσεις του διαχειριστή υποδομής.

Στο Κεφάλαιο Γ', «Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων», ορίζεται ότι η αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η ΡΑΣ, που λειτουργεί υπό συγκεκριμένους περιορισμούς. Πιο συγκεκριμένα, δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή φορείς.

Καθορίζονται οι γενικές απαιτήσεις αναφορικά με τους όρους αδειοδότησης, καθιστώντας ως απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας από την αρχή ασφαλείας, διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τα υψηλά επίπεδα ασφαλείας που θα πρέπει να τηρούνται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση προς όφελος του επιβαίνοντος.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή αξιόπιστων και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφοράς, κάθε επιχείρηση που θα υποβάλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας, πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην αρχή αδειοδότησης την πλήρωση απαιτήσεων αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης.

Στο Κεφάλαιο Δ' προωθείται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας από τον διαχειριστή της υποδομής, προωθώντας την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και την όσο το δυνατόν ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών και τύπων μετακίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο.

Επιπλέον, εξειδικεύονται λεπτομερώς η διάρθρωση και το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου, συμβάλλοντας καθοριστικά στην καθιέρωση όρων απόλυτης διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Λίγο χρόνο ακόμα, σας παρακαλώ.

Επιπλέον, ορίζεται η υποχρέωση σύναψης συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του δημοσίου, δηλαδή των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του διαχειριστή της υποδομής, η οποία ρυθμίζει ενδελεχώς τους κανόνες που διέπουν τη σχέση τους και δημοσιεύεται εντός συγκεκριμένης προθεσμίας.

Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στον διαχειριστή της υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.

Θεσπίζεται η δυνατότητα εφαρμογής συστήματος αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Δημιουργείται σύστημα επιδόσεων. Γίνεται εκτενής ανάλυση στο οικείο άρθρο, για να μην καθυστερήσω.

Συγκροτείται ένα περιεκτικό σύνολο διατάξεων που αποβλέπουν στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ρύθμιση των δικαιωμάτων χωρητικότητας, ώστε να γίνονται πλήρως σεβαστά, με διαφανή τρόπο, τα δικαιώματα του συνόλου των αιτούντων και να εφαρμόζονται με ακρίβεια.

Ο χαρακτηρισμός τμήματος της υποδομής ως «κορεσμένου» από τον διαχειριστή της υποδομής λαμβάνει χώρα, όταν μετά τον συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για τη χωρητικότητα της υποδομής.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ**)

Δεν θα αναφερθώ στις τελικές μεταβατικές διατάξεις, για να μην καταναλώσω άλλο χρόνο.

Απλώς, θέλω να αναφέρω, απευθυνόμενη πάλι στον κ. Μαρινάτη, επειδή κάνατε μια επισήμανση χθες στην επιτροπή, ότι δηλαδή καταργούμε τις διατάξεις του άρθρου 3, παράγραφος 3 και παράγραφος 4 του ν.3891/2010, που αναφέρεται στην παροχή εκπαίδευσης από τον ΟΣΕ και την ίδρυση θυγατρικών εταιρειών του, σας εφιστώ την προσοχή, να δείτε λίγο την κωδικοποίηση του ν.3891, όπου γίνεται ρητή αναφορά στους ορισμούς του διαχειριστή υποδομής, αντικαθιστώντας τους σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας.

Ευχαριστώ πολύ για τον χρόνο.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Δημητριάδης έχει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, κατ' αρχάς θα μου επιτρέψετε να επισημάνω ένα γεγονός. Λίγες ώρες μετά την υπερψήφιση της απλής αναλογικής, ερχόμαστε στην Ολομέλεια για ένα νέο νομοσχέδιο, αυτό της ενσωμάτωσης της κοινοτικής οδηγίας για τους σιδηροδρόμους. Από μόνο του αυτό το γεγονός καταρρίπτει τη μισή επιχειρηματολογία της χθεσινής συζήτησης για λογαριασμό της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης, αυτή δηλαδή που έλεγε ότι δήθεν το νομοσχέδιο για την απλή αναλογική είναι απλώς για να αλλάξουμε την ατζέντα μίας δύσκολης καθημερινότητας.

Πράγματι, η καθημερινότητα είναι δύσκολη, αλλά εμείς είμαστε εδώ και παλεύουμε για να την αλλάξουμε. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που δεν έχουμε καλοκαιρινές διακοπές στο Κοινοβούλιο. Αυτός είναι ο λόγος που έχουμε κατεπείγουσες διαδικασίες όπως τη σημερινή. Ο κοινοβουλευτικός χρόνος πυκνώνει γιατί πρέπει να πυκνώσει προκειμένου να ανταποκριθεί στις ανάγκες αυτής της περιόδου, στις ανάγκες μίας νέας διακυβέρνησης. Είναι μία διαδικασία απαραίτητη για να περάσουμε αυτό το σημείο καμπής.

Σ' αυτό το σημείο θα μου επιτρέψετε να πω και κάτι ακόμα που αφορά τη σημερινή συζήτηση. Οι συνάδελφοι από το κέντρο και

την κεντροαριστερά άνοιξαν έναν ιδιότυπο διάλογο με τον κυβερνητικό μας σύμμαχο για το πού πάει η πολιτική πραγματικότητα, πού οδηγούμαστε όσον αφορά το πεδίο των συμμαχιών σε πολιτικό επίπεδο.

Παρακολουθούμε με μεγάλο ενδιαφέρον τις εξελίξεις σ' αυτόν τον χώρο και αναμένουμε ακόμα να κατατεθεί η τελική εμπειρία από τη συγκυβέρνηση με το κόμμα του κ. Σαμαρά, διότι ακόμα είναι σε εκκρεμότητα. Κάποια στιγμή, αυτός ο πολιτικός χώρος πρέπει να μας πει ποια είναι αυτή η εμπειρία του, ποιο ήταν το διακύβευμα και ποια είναι η στρατηγική από εδώ και πέρα, με λίγα λόγια με ποιους θα πάει και ποιους θα αφήσει.

Αναφορικά με την οδηγία, η οδηγία 2012/34/ΕΕ καταργεί κατ' αρχάς όλες τις προηγούμενες οδηγίες αναφορικά με τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, αναδιατυπώνοντας τις διατάξεις τους. Δεύτερον, είναι η συγχώνευση σε μία ενιαία πράξη και κρίνεται αναγκαία για καλύτερη αποσαφήνιση των νομικών πράξεων, έχοντας ένα σημαντικό κεντρικό στόχο, την απλοποίηση και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε ένα ενιαίο, περιεκτικό και χρηστικό κείμενο.

Αναφορικά με τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εντοπίζονται αδυναμίες και προβλήματα για να ανταγωνιστεί ο σιδηρόδρομος τους άλλους τρόπους μεταφοράς, πρώτον λόγω ανεπαρκούς χρηματοδότησης και χρέωσης υποδομών, δεύτερον διότι υπάρχουν διαρκείς φραγμοί στον ανταγωνισμό και, τρίτον λόγω της έλλειψης κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας.

Αυτό έχει σαν συνέπεια οι σιδηροδρομικές μεταφορές να μην εξελιχθούν ικανοποιητικά και στον βέλτιστο βαθμό εκτός των εθνικών συνόρων των κρατών-μελών -σημειωτέον, βέβαια, στην Ελλάδα το τοπίο είναι ιδιαίτερα ομιχλώδες σ' αυτό το ζήτημα και οι προσδοκίες πάρα πολύ χαμηλά, δεν το συζητάμε και τον αρνητικό αντίκτυπο στους όρους ανταγωνιστικότητας στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Δεύτερον, ο ευρωπαϊκός σιδηρόδρομος οδηγήθηκε σε κατακερματισμό και χαρακτηρίζεται από έλλειψη κοινής βέλτιστης πρακτικής, μη κατανόηση του θεσμικού πλαισίου, μη ομοιόμορφο χειρισμό καίριων ζητημάτων από τα κράτη-μέλη.

Η παρούσα οδηγία, λοιπόν, επικεντρώνεται στη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο των παραπάνω ελλείψεων και προβλημάτων και τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Η ενσωμάτωση της οδηγίας αποσκοπεί στη λήψη πρώτα και κατόπιν σε αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων που θα είναι προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες του σιδηροδρομικού τομέα στη χώρα μας και θα ενταχθούν σε μία συνολική στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής. Θα διαμορφώνει μία σιδηροδρομική αγορά που θα προάγει τον υγιή ανταγωνισμό. Θα καθιερωθούν όροι διαφανούς πρόσβασης και αμερόληπτης λειτουργίας των δομών, θα αρθούν τεχνικοί και διοικητικοί φραγμοί, θα εξασφαλιστούν όροι ισότιμης μεταχείρισης έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, όπως είναι τα οδικά δίκτυα.

Ο σκοπός ενσωμάτωσης είναι η θετική επίδραση σε πρωταρχικά ζητήματα απόδοσης, η ευελιξία και η αξιοπιστία των ελληνικών σιδηροδρομικών μεταφορών, η ενθάρρυνση εισόδου στο σιδηροδρομικό τομέα νέων επιχειρήσεων, κυρίως στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών.

Επί των άρθρων συγκεκριμένα, οι βασικές διατάξεις του παρόντος νόμου αφορούν γενικές διατάξεις, ανάδειξη σιδηροδρόμων, αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, τελικές διατάξεις και άλλες διατάξεις και παραρτήματα.

Η σύνταξη του νομοσχεδίου έχει δομηθεί στους εξής άξονες: κατ' αρχάς μεταφορά αυτούσιου του κειμένου της οδηγίας και θέσπιση εξουσιοδοτικών διατάξεων για την έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, καθώς και προσδιορισμό των αρμόδιων εθνικών αρχών, όπου προβλέπεται η άσκηση αντίστοιχων αρμοδιοτήτων.

Έμμεσος στόχος του Υπουργείου Υποδομών με τον παρόν νομοσχέδιο είναι η απλοποίηση της διαβούλευσης με την Ευρω-

παϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο της διαδικασίας για την αξιολόγηση της ορθότητας και πληρότητας της ενσωμάτωσης της οδηγίας.

Εν κατακλείδι, ο σιδηροδρόμος στην Ευρώπη και στη χώρα μας θα πάρει τη θέση και πρέπει να πάρει τη θέση που του αναλογεί, δηλαδή μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, δηλαδή μεγαλύτερο μερίδιο στην καθημερινότητά μας, με σκοπό ένα καλύτερο περιβάλλον, εξοικονόμηση πόρων και το να γίνει ένα ελκυστικό μέσο σε ένα νέο πεδίο ανταγωνισμού.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε για την τήρηση του χρόνου.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Ανδριανός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, συζητάμε σήμερα, με τη συνήθη πλέον στη συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ διαδικασία του κατεπείγοντος, το νομοσχέδιο για την εναρμόνιση της νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή οδηγία 2012/34 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Πρόκειται για μια οδηγία που αφορά τη δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς, αφορά ένα σημαντικότατο μέρος του δικτύου υποδομών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εμείς, η Νέα Δημοκρατία, σταθερά πιστεύουμε ότι η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, εκτός των άλλων σημαντικών παραμέτρων, είναι μια διαδικασία παραγωγής προστιθέμενης αξίας για όλα τα κράτη μέλη, μια διαδικασία από την οποία έχουμε μόνο να κερδίσουμε. Το παράδειγμα των σιδηροδρόμων είναι ως προς αυτό απολύτως χαρακτηριστικό. Αυτό γιατί τα προβλήματα και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα ο σιδηροδρομικός τομέας και ευρύτερα ο τομέας των μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων απαιτούν συντονισμένη δράση σε διεθνές επίπεδο. Είμαστε, λοιπόν, σταθερά υπέρ της ανάληψης ενιαίας ευρωπαϊκής δράσης για τον καλύτερο συντονισμό των κρατών μελών σε αυτόν τον κρίσιμο τομέα.

Και για να το πω ακόμα πιο μακριά, θα πω πως η προοπτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένων των σημαντικών αναταράξεων που πλήττουν σήμερα σχεδόν ολόκληρη την Ευρώπη, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από την επιτυχή έκβαση τέτοιων πρωτοβουλιών, γιατί τέτοιες πρωτοβουλίες αποδεικνύουν στην πράξη ότι η ενιαία, συντονισμένη δράση μάς συμφέρει όλους, γιατί έχει απτά, θετικά αποτελέσματα που διαχέονται σε όλα τα κράτη-μέλη και τους πολίτες της.

Όσοι πραγματικά πιστεύουμε στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα οφείλουμε να δείξουμε στους πολίτες της χώρας μας τους συγκεκριμένους τρόπους που η Ευρωπαϊκή Ένωση παράγει θετικά αποτελέσματα στις ζωές όλων μας. Άλλωστε, αν κάτι απέδειξε το παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου, είναι ακριβώς ότι αυτό που χρειάζεται είναι η θετική προοπτική και όχι η επίκληση στον φόβο και τις μελλοντικές ζημιές.

Στο θέμα τώρα του κατεπείγοντος είναι σαφές ότι ο κατεπείγον χαρακτήρας συνδέεται και με το άρθρο 9, που αφορά τη διαγραφή των χρεών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και του ΟΣΕ, κάτι που αποτελούσε προϋπόθεση για να προχωρήσει η πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην ιταλική εταιρεία.

Βεβαίως, ζητάμε από τον Υπουργό, όπως ειπώθηκε και από τον εισηγητή μας κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην επιτροπή, να ενημερώσει το Κοινοβούλιο και κατ' επέκταση τους πολίτες ως προς το ύψος της απώλειας εσόδων που συνεπάγεται η διαγραφή των χρεών.

Επειδή το νομοσχέδιο αυτό σχετίζεται με την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», οφείλουμε να ξεκαθαρίσουμε κάποια πράγματα. Οφείλουμε πρώτα απ' όλα να υπενθυμίσουμε τις δηλώσεις του σημερινού Υπουργού Ανάπτυξης, του κ. Σταθάκη, το 2013 - τρία χρόνια πριν- ότι αν η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» πουλιόταν τότε από την Κυβέρνηση Σαμαρά για 300 εκατομμύρια ευρώ -γιατί αυτή ήταν η αποτίμηση-, θα επρόκειτο για ξεπούλημα.

Σήμερα η Κυβέρνηση που αντιδρούσε ως Αντιπολίτευση σε κάθε ιδιωτικοποίηση, η Κυβέρνηση που εξαπέλυε μύδρους και απειλούσε τους υποψηφίους επενδυτές ότι θα ακυρώσει κάθε συμφωνία με έναν νόμο και με ένα άρθρο, ιδιωτικοποιεί την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για 45 εκατομμύρια -εξίμισι δηλαδή φορές κάτω

από το ποσό που ο κ. Σταθάκης χαρακτήρισε «ξεπούλημα»-, ιδιωτικοποιεί τα αεροδρόμια, υπογράφει την αξιοποίηση του Ελληνικού, μιλάει για τη στρατηγική σημασία που έχει η επένδυση της «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά και λέει ότι ο Κώστας Καραμανλής άνοιξε, με την πολιτική του και τη συμφωνία τότε με την «COSCO», ένα μονοπάτι που έγινε λεωφόρος, όπως είπε λίγες μέρες πριν ο Πρωθυπουργός.

Μια διορατική, λοιπόν, πολιτική του Κώστα Καραμανλή που λυσσαλέα πολέμησε τότε και το ΠΑΣΟΚ -για να θυμόμαστε τα πραγματικά γεγονότα- όπως πολέμησε και μια άλλη επένδυση, θυμίζω την αγορά της «Finance Bank» στην Τουρκία, μια επιτυχημένη κίνηση από την τότε διοίκηση της Εθνικής Τράπεζας, τον κ. Αράπογλου, για να θυμίζουμε και στους νέους συναδέλφους, γιατί πραγματικά η αλαζονεία και η έπαρση του συναδέλφου που μίλησε πριν από λίγο με χαρακτηρισμούς και με καταστροφική διάθεση για τη διακυβέρνηση Καραμανλή, του απαντάμε με έργα, με γεγονότα.

Η αλαζονεία λοιπόν, κύριε συνάδελφε -και θα περιοριστώ μόνο σε αυτά, γιατί λείπετε αυτή τη στιγμή από την Αίθουσα- και η έπαρση είναι αρνητικά στοιχεία για έναν νέο πολιτικό. Και είναι πολύ κακός σύμβουλος.

Σε ένα διαφορετικό, αλλά παρόμοιο θέμα προχθές, ο Αναπληρωτής Υπουργός Μεταναστευτικής Πολιτικής, ο κ. Μουζάλας, ζήτησε σε συνέντευξή του στο ραδιόφωνο συγγνώμη -βλέπω τον κ. Δένδια εδώ- από τον κ. Δένδια, διότι κάποτε διαδήλωνε εναντίον του. Ζήτησε λοιπόν συγγνώμη -και αυτό είναι προς τιμήν του κ. Μουζάλα- γιατί, όπως παραδέχθηκε, ασκώντας πλέον τη διακυβέρνηση, κατάλαβε την πολυπλοκότητα ζητημάτων που από τη θέση της Αντιπολίτευσης θεωρούσε απλά.

Πιστεύω λοιπόν, ότι η σημερινή Κυβέρνηση οφείλει μια συγγνώμη, όχι βεβαίως στη Νέα Δημοκρατία και τα στελέχη της, αλλά στον ελληνικό λαό. Οφείλει μια συγγνώμη, γιατί όπως ο κ. Μουζάλας θώρησε από τη θέση της Αντιπολίτευσης ότι τα πράγματα είναι απλά, οφείλει λοιπόν μια συγγνώμη, γιατί κατέστησε αυτή τη λάθος υπόθεση βασικό άξονα της προεκλογικής της καμπάνιας. Οφείλει λοιπόν, μια συγγνώμη γιατί ψάρευε στα βαθιά νερά του λαϊκισμού και της παροχολογίας χωρίς αντίκρισμα. Και πολύ περισσότερο από μια συγγνώμη οφείλουν οι σημερινοί κυβερνητικοί εταίροι να δεσμευθούν, από σήμερα κιόλας, ότι όταν ξαναβρεθούν στη θέση της Αντιπολίτευσης στις επόμενες εκλογές, όποτε και αν γίνουν αυτές, δεν θα ξανακάνουν τα ίδια λάθη, ούτε σκισίματα δηλαδή μνημονίων, ούτε μαγικές λύσεις, ούτε απειλές σε επενδυτές, ούτε επένδυση στην πολιτική αποσταθεροποίηση, ούτε ανέξοδη παροχολογία.

Η Νέα Δημοκρατία ψηφίζει αυτό το νομοσχέδιο, γιατί ενσωματώνει μια σημαντική ευρωπαϊκή οδηγία για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Δένδιας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω κατ' αρχάς με το θέμα της οδηγίας για τον ενιαίο σιδηροδρομικό χώρο.

Όσον αφορά το ίδιο το κείμενο, νομίζω ότι επαρκώς αντιμετώπισε το θέμα ο επιμελής εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ο κ. Κώστας Καραμανλής. Βεβαίως, έρχεται ως κατεπείγουσα η παρούσα νομοθετική ρύθμιση. Μας έχει συνηθίσει η Κυβέρνηση σε κατεπείγοντα. Χωρίς να είμαι έτοιμος να υιοθετήσω πάντα τις θεωρίες συνωμοσίας, η συσσώρευση νομοθετημάτων στο τέλος Ιουλίου και στις αρχές Αυγούστου δεν λέει μόνο κάτι για τον κυβερνητικό ερασιτεχνισμό, λέει επίσης αρκετά πράγματα για τη διάθεση της Κυβέρνησης, μέσα στο πλαίσιο της θερινής ραστώνης και των λουτρών του λαού, να περάσει διάφορες ρουσφετολογικές ρυθμίσεις κάτω από τον πολιτικό ορίζοντα. Περίπου σε κάθε νομοθέτημα υπάρχει μία ρουσφετολογική τροπολογία ή έτσι ή αλλιώς. Αυτή είναι η Κυβέρνηση της πρώτης φοράς Αριστεράς σε συνδυασμό με τους Ανεξάρτητους Έλληνες.

Τώρα, πάμε στο ίδιο το κείμενο της οδηγίας. Κατ' αρχάς, υπε-

ρήφανα η αιτιολογική έκθεση αναγνωρίζει ότι αυτό το πλαίσιο είναι το πλαίσιο το οποίο υιοθετήθηκε κατ' αρχάς με το ν.3891 και μάλιστα αναφέρεται, έτσι όπως είναι διατυπωμένη η αιτιολογική έκθεση, σε μια θεσμική υπερηφάνεια του Υπουργείου, διότι τον ν.3891 του 2010 τον εισήγαγε πριν από την οδηγία. Δεκτό θα μου πείτε, η συνέχεια του κράτους.

Έχει, όμως, πάρα πολύ ενδιαφέρον να γυρίσει κανείς λίγο πίσω και να δει τα Πρακτικά της τότε Βουλής, της Βουλής που ψήφισε τον ν.3891/2010. Με συγχωρείτε, αλλά μπήκα στον πειρασμό να το κοιτάξω. Ο τότε εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ -είναι ακόμη στέλεχος του ΣΥΡΙΖΑ, δεν χρησιμοποιώ ονόματα συνήθως για να μην εκθέτω κανέναν, δεν έχει καμμία έννοια, νομίζω ότι θα αναγνωρίσετε από το στυλ- είπε τα εξής ωραία: «Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να μην καταχραστώ άλλο τον χρόνο, καταψηφίσαμε επί της αρχής αυτό το νομοσχέδιο» -τα λέει ο τότε εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, δεν χρειάζεται να πούμε όνομα, είναι ακόμα στέλεχος του ΣΥΡΙΖΑ και κοινοβουλευτικά ενεργό- «γιατί είναι ένα νομοσχέδιο που συρρικνώνει τον σιδηρόδρομο. Φορτώνει στις πλάτες της κοινωνίας εγκλήματα. Χρησιμοποιεί τον ΟΣΕ ως διπλό πείραμα. Από τη μια, ως πείραμα ευρωπαϊκό για μια ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων που δεν έχουν τολμήσει ακόμα να κάνουν και σκληρές νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις. Από την άλλη, ένα μοντέλο άγριας, βίαιης ανατροπής εργασιακών σχέσεων».

Αυτά μας έλεγε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2010. «Άγρια πράγματα είναι αυτά», μας έλεγε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2010. Σήμερα ανερυθρίασως τα εισηγείται. Θα μου πείτε: Δεν έχει δικαίωμα κανείς να αλλάξει άποψη; Βεβαίως έχει δικαίωμα να αλλάξει άποψη. Αυτό, όμως, το οποίο οφείλει να κάνει όποιος αλλάζει άποψη είναι τουλάχιστον -το είπε προηγουμένως ο αγορητής μας, ο κ. Ανδριανός- να απευθυνθεί στην ελληνική κοινωνία, να της εξηγήσει τι τον οδήγησε στο να αλλάξει άποψη και να απολογηθεί γι' αυτό. Αυτή είναι η έντιμη ενέργεια πολιτικά, αν θέλετε, όμως, και σε επίπεδο προσωπικής ηθικής. Διότι εξαρχής πιστεύω ότι κανείς δεν μπαίνει στην πολιτική απλώς και μόνο για την επιβεβαίωση της προσωπικής του φιλοδοξίας ή καταιιοδοξίας. Υπηρετεί έναν σκοπό. Ο σκοπός αυτός δεν είναι ανεξάρτητος αρχών πολιτικής πρακτικής. Δεν κινείται σε έναν μεταφυσικό ορίζοντα υπερρεαλιστικής αντιμετώπισης που ό,τι μας βολεύει το υιοθετούμε, όταν μας βολεύει. Κάτι υπηρετούμε όλοι εδώ. Με κάποιο τρόπο το υπηρετούμε. Η αλλαγή κατά εκατόν ογδόντα μοίρες πορείας οφείλει μια πολιτική εξήγηση. Και αυτό γίνεται συνεχώς απ' αυτή την Κυβέρνηση.

Και βέβαια, η τελευταία εξήγηση που είμαστε διατεθειμένοι να δεχθούμε είναι η συνέχιση του κράτους. Μακάρι η Κυβέρνηση να νοιαζόταν για τη συνέχιση του κράτους. Επαίρεται συνεχώς, από τον Πρωθυπουργό μέχρι τον τελευταίο Βουλευτή, για τη βίαιη διακοπή αυτού που ήταν τα σαράντα χρόνια του κράτους της Μεταπολίτευσης. Δήθεν τώρα ξαφνικά μπήκαμε σε μια νέα εποχή. Αλλά όπου μας βολεύει, αυτή τη νέα εποχή την ξεχνάμε.

Εδώ έχουμε κι άλλο σύμπτωμα βέβαια. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» κατακυρώθηκε στην ιταλική εταιρεία για 45 εκατομμύρια. Θυμίζω -επαναλήφθηκε προηγουμένως- ότι το 2013 νυν Υπουργός έλεγε ότι είναι ξεπούλημα τα 300 τότε εκατομμύρια. Ξεπούλημα τα 300 εκατομμύρια, άριστα τα 45 εκατομμύρια. Και επ' αυτού βεβαίως σιγή.

Θα ήταν ίσως και μια πολύ ενδιαφέρουσα περίπτωση εδώ, μια και έχουμε εδώ την πολιτική ηγεσία του συγκεκριμένου Υπουργείου, να μας δώσει μια εξήγηση στην Εθνική Αντιπροσωπεία για το θέμα της Ειδομένης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Γιατί, δηλαδή, χωρίς καμμία ουσιαστική αντίδραση, είτε αυτού του Υπουργείου και βεβαίως και του αρμόδιου Υπουργείου Εσωτερικών, δεν υπήρξε καμμία αντίδραση στη βίαιη αποκοπή του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου από το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Ή αν θέλετε, όπως πάλι είπε ο εισηγητής μας, γιατί κάναμε αυτό το μεγάλο δώρο στα λιμάνια της Αδριατικής και ιδίως στους Σλοβένους; Ποια ήταν η ατζέντα που οδήγησε σε αυτή την παθητική στάση; Ήταν η φιλανθρωπία; Η αντίληψη των ανθρωπίνων δικαιωμάτων; Προφανώς, δεν ήταν αυτό. Άλλωστε, υπό άλλες συνθήκες διαβίωναν οι άνθρωποι αυτοί στην Ειδομένη. Υπό τις άλλες συνθήκες μιας ψευδεπίγραφης ελπίδας που τους

δημιούργησε αυτή η Κυβέρνηση. Καμία επέμβαση επί μακρά σειρά εβδομάδων, με τεράστιες ζημιές για την Ελλάδα, άλλες βραχυπρόθεσμες και ήδη καταμετρηθείσες, άλλες μακροπρόθεσμες. Γιατί άμα χάνει ένα δίκτυο την αξιοπιστία του, χάνει και ένα μεγάλο κομμάτι της ίδιας της αξίας του.

Αλλά, βέβαια, η κατάσταση της ανομίας δεν αφορά μόνο την Ειδομένη. Είδαμε τι έγινε χθες στη Θεσσαλονίκη μετά την κατάληψη του Αριστοτέλειου, για την οποία είχαμε προειδοποιήσει. Είχαν προειδοποιήσει όλοι οι φορείς της Θεσσαλονίκης, άλλωστε, όχι μόνο εμείς. Εμείς κάναμε και το κάτι παραπάνω. Βουλευτές μας πήγαν, ως μη όφειλαν, στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και έκαναν παράσταση επ' αυτού, αν θέλετε, προσπαθώντας να βοηθήσουν.

Γιατί ο συνήθης τρόπος που αντιδρά η Αντιπολίτευση είναι σ' αυτήν την Αίθουσα δια του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Το να πας και να μιλήσεις στον αρμόδιο Υπουργό, για να του υποδείξεις ότι εδώ υπάρχει πρόβλημα και θα βρούμε μπελά είναι το κάτι παραπάνω, που κάνει όποιος θέλει να βοηθήσει τον τόπο και να προλάβει το κακό.

Οι Βουλευτές μας, λοιπόν, πήγαν και προσπάθησαν να προλάβουν το κακό. Το κακό δεν το πρόλαβαν. Υπήρξε επίθεση στο κτήριο του Δημαρχείου Θεσσαλονίκης, υπήρξαν καταστροφές, αφού είχαν δεχτεί, βεβαίως, τη δήλωση από τα αρμόδια κυβερνητικά χείλη ότι η κατάσταση είναι υπό απόλυτο έλεγχο.

Όπως υπό απόλυτο έλεγχο φαίνεται να είναι και η κατάσταση στα Εξάρχεια, όπου άνθρωποι δολοφονούνται, άλλοι παραλαύνουν με όπλα, αυτό δεν το είχαμε δει ποτέ μέχρι σήμερα, και οι κάτοικοι της περιοχής των Εξαρχείων αναγκάζονται σήμερα και πάνε στον Δήμαρχο Αθηναίων, απαιτώντας να κάνει κάτι, διότι πλέον τους έχει γίνει ο βίος αβίωτος.

Και βεβαίως αυτή η κατάσταση επεκτείνεται στο σύνολο του κέντρου της πόλεως, της πρωτεύουσας του κράτους, οδηγώντας περισσότερες επιχειρήσεις σε κλείσιμο, περιουσίες ανθρώπων που κουράστηκαν, ιδρώσαν, πόνεσαν, για να τις φτιάξουν, σε πλήρη απαξίωση, σε ανατροπή του τρόπου ζωής ανθρώπων και αυτό στο όνομα τίνος; Αυτό παραμένει άγνωστο. Στο όνομα τίνος δηλαδή η ελληνική δημοκρατία επιτρέπει να καίγονται τρόλεϊ στην οδό Πατησίων; Ποιο είναι αυτό το υπέρτερο αγαθό, το οποίο επιβάλλει στο κράτος να υποχωρεί και να μην τηρεί τους όρους του νόμου; Όλα αυτά μένουν απολύτως ανεξήγητα στο πλαίσιο της παρούσας Κυβέρνησης.

Αλλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει μια μικρή αισιοδοξία. Ποια είναι αυτή η αισιοδοξία; Το αποτέλεσμα της χθεσινής ψηφοφορίας. Νομίζω ότι χθες η Κυβέρνηση έπαιξε τα ρέστα της και τα έχασε. Ήταν νομίζω άλλωστε φανερό από την ομιλία του Πρωθυπουργού. Εγώ έχω δει τον Πρωθυπουργό περίπου σε όλες τις ομιλίες του στην Αίθουσα. Είναι, όπως ξέρετε, ένας ικανός κοινοβουλευτικός ομιλητής και χειριστής του κοινοβουλευτικού λόγου. Ήταν η πρώτη φορά που είδα την ομιλία του Πρωθυπουργού να έχει ελάχιστο ειρμό. Απλώς στο τέλος, για να πει κάτι, επιτέθηκε πάλι με τα συνήθη κατά της Νέας Δημοκρατίας. Ούτως ή άλλως, τα έχουμε μάθει αυτά, τα έχουμε ακούσει. Εάν χρειαστεί ποτέ, σας τα επαναλαμβάνουμε κι εμείς, αν τα ξεχάσετε, για να ξέρετε τι ακριβώς μας λέτε.

Αυτό, λοιπόν, το οποίο έγινε χθες είναι ότι η Κυβέρνηση απέτυχε. Τι απέτυχε; Απέτυχε, αλλάζοντας τον εκλογικό νόμο, να ανατρέψει την πορεία της προς μια αποχώρηση. Μπορεί, όμως, κάτι να κάνει εν όψει αυτής της αποχώρησης, η οποία νωρίτερα ή ίσως λίγο αργότερα θα συντελεστεί, να διαχειριστεί έντιμα και με σοβαρότητα τον λίγο χρόνο που της μένει στην εξουσία, για να προστατεύσει ό,τι έχει απομείνει από την ελάχιστη αξιοπιστία και υστεροφημία της.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κουκούτσης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δυστυχώς εμείς δεν ήμασταν εδώ χθες, για να δούμε τις ομιλίες. Είχαμε πάει να πιάσουμε το Pokemon, αλλά αυτό μας ξέφυγε και έγινε Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας.

Από την άλλη, θα ήθελα να πω το εξής: Βαριά τα γλυκά στο

Κερατσίνι. Ο κ. Δένδιας λογικά θα έχει πονόκοιλο τώρα, αλλά δεν νομίζω ότι αυτήν την εποχή θα πηγαίνει, πήγε την επόμενη μέρα, δεν το ήξερε, δεν είδε χθες κ.λπ..

Παράξενα πράγματα γίναν χθες σε αυτήν εδώ την Αίθουσα και κεντρώοι, προοδευτικοί, δημοκράτες, κεντροδεξιόι, αριστεροδεξιόι, δεξιόι, κεντροαριστεροί, ο τρίτος δρόμος, η πρώτη πόρτα δεξιά, η άλλη αριστερά, στο σταυροδρόμι σε βρήκα και με βρήκες.

Και τελικά θα σας τα βγάλουμε τα φαγωμένα σε όλους σας ξανά σε αυτόν εδώ τον τόπο. Εμείς οι εθνικιστές έχουμε δώσει όρκο τιμής απέναντι στον ελληνικό λαό. Και το πρώτο ήρθε χθες, ως λένε κάποιοι: «πήγαν με τη Νέα Δημοκρατία», άλλοι να λένε: «πήγε με την Αριστερά, θα πηγαίνανε, θα κάνανε, θα φτιάχνανε». Εμείς πήγαμε με την πατρίδα και θα αποδειχθεί λίαν συντόμως αυτό.

Ας πάμε, λοιπόν, και στον κακομοίρη τον ΟΣΕ. Τι να πούμε; Περάστε κόσμε! Περάστε, σύντροφοι και συντρόφισσες, γκρεμίστε τα όλα, πουλήστε τα όλα, δεν υπάρχει πρόβλημα κανένα, ακολουθήστε τους προκατόχους σας. Τουλάχιστον το ΚΚΕ λέει: «σύντροφοι και συντρόφισσες» και το πιστεύουμε ή στο κάτω κάτω της γραφής έχουν την ιδεολογία τους. Εσείς τι έχετε τώρα δεν μπορώ να καταλάβω. Τώρα θα μου πεις και το ΠΑΣΟΚ «σύντροφοι» λέγονται. Τέλος πάντων, είναι μια μεγάλη ιστορία.

Ό,τι και να λέμε, όμως, εκ των υστέρων είναι αστείο. Έχουν υπογραφεί όλα από τις 15 Αυγούστου, παραμονές Δεκαπενταύγουστου, του '15. Ό,τι και να λέμε εμείς τώρα στα 45 εκατομμύρια ξεπουλήθηκε η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και η Αντιπολίτευση τότε επί Σαμαρά είχε πει ότι 300 εκατομμύρια μπορούμε να πάρουμε. Αλλά, βέβαια, υπήρχε μόνο ενδιαφέρον. Αγοραστής δεν ήρθε κανένα. Αγοραστής φάνηκε μόνο τώρα με τη «FERROVIE» και έπεσε στο τραπέζι για 45 εκατομμύρια η «νύφη». Θα μεωνόταν το χρέος των 322 δισεκατομμυρίων με τα 45 εκατομμύρια αυτά ευρώ!

Κέρδισαν, κυρίες και κύριοι, οι θεσμοί, οι διαβόητοι θεσμοί. Ξεπουλιάμαστε! «Ελλάδα ξεπουλάμε» λέγεται η εταιρεία και καλύτερος πωλητής ο Αλέξης ο Τσίπρας και οι δανειστές να τρίβουν τα χεράκια τους.

Χρόνια τώρα ο ΟΣΕ έχει βρεθεί στο μάτι του κυκλώνα με την προμείωση των μεγάλων αυτοκινητόδρομων και της οδικής μεταφοράς, με την αναδιοργάνωση, αποδιοργάνωση –όπως θέλετε πάρτε το- υπηρεσιών του οργανισμού, με την κατάτμησή του σε εταιρείες και τη συνεχή αλλαγή των σχημάτων, με ένα προσωπικό αποδυναμωμένο, με θολά οργανογράμματα, με συνταξιοδοτήσεις, υποχρεωτικές μετατάξεις, με έργα μισοτελειωμένα, που προκαλούν καθυστερήσεις και τελικά με τη δικαιολογημένη αγανάκτηση του ελληνικού λαού.

Το δημόσιο έχει χρηματοδοτήσει με περίπου 500 εκατομμύρια ευρώ -460 για την ακρίβεια- για την εγκατάσταση των σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης. Θυμάστε τη διαβόητη «BOMBARDIER». Οι διαγωνισμοί είχαν γίνει τώρα από την περιβόητη Διεύθυνση Ηλεκτρονικής, Σηματοδότησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρικών Εγκαταστάσεων και στη συνέχεια αρκετοί μεταβίβαστηκαν στην «ΕΡΓΟΣΕ». Είναι χαρακτηριστικό ότι είχαν αναλάβει την ηλεκτροκίνηση Πειραιά-Αθηνών-Θεσσαλονίκης το '96-'97, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2001. Το έργο τελείωσε το 2009 και δεν λειτούργησε πρακτικά ποτέ. Ο διαγωνισμός είχε γίνει με το σύστημα της μελετοκατασκευής τότε. Βέβαια δεν υπήρχε μελέτη, αλλά ούτε καν τεύχη δημοπράτησης, παρά μόνο κάποιες –έτσι λέγεται τώρα- «λειτουργικές προδιαγραφές». Μάλιστα.

Μετά είχαμε τον πρόβλημα με τα καλώδια. Τα καλώδια, λέει, που τα έτρωγαν τα ποντίκια, τα τρωκτικά –άλλα ήταν τα «τρωκτικά» και την πλήρωναν τα καμήλα τα τρωκτικά-, παρ' όλο που η αντικατάσταση καλωδίων δεν προϋποθέτει μοναδικό κατασκευαστή. Ωστόσο, βάσει προδιαγραφών, όλα τα καλώδια σηματοδότησης θα έπρεπε να είναι θωρακισμένα ηλεκτρικά και προστατευμένα από τα τρωκτικά. Οι παλιές σηματοδοτήσεις, λέει, δεν λειτούργησαν ως ολοκληρωμένο ενιαίο σύστημα, με τραγελαφικά αποτελέσματα.

Οι βορειοελλαδίτες Βουλευτές θα ξέρουν τι γίνεται στους Λαχανόκηπους, στη Νέα Ιωνία της Θεσσαλονίκης, εκεί που είναι το

μεγαλύτερο νεκροταφείο τρενών στην Ελλάδα. Σε χίλια πεντακόσια στρέμματα από το ύψος των διυλιστηρίων έως τη γέφυρα του Γαλλικού ποταμού, πάνω σε δέκα παλιές σιδηροδρομικές γραμμές βρίσκονται χίλια βαγόνια εγκαταλελειμμένα. Ποιοι παίρνουν από εκεί το υλικό αυτό και το πουλούν ως σκραπ; Το είχα ξαναπει αυτό στη Βουλή το 2013. Ποιοι είναι αυτοί που κλέβουν το υλικό αυτό; Αλλά, όχι, εγώ δεν θα το μαρτυρήσω. Θα το πω όπως τότε. Δεν κάνω «γυφτίες». Δεν το λέω ποιοι το κάνουν αυτό.

Το 2008, λοιπόν, ξέσπασε ένα από τα μεγαλύτερα σκάνδαλα στον ελληνικό σιδηρόδρομο. Πρωταγωνιστές ήταν υπάλληλοι και στελέχη του οργανισμού, που πλούτισαν πουλώνοντας τροχαίο υλικό σε εταιρείες σκραπ και ιδιώτες. Έξι χιλιάδες οκτακόσια έντεκα βαγόνια και εκατό μηχανές. Σε μία μόνο περίπτωση επιτροπή υπαλλήλων πούλησε χιλιάδες τόνους σιδήρου προς 57 ευρώ τον τόνο, όταν η τιμή ήταν στα 200 ευρώ. Εικόνα πλήρους εγκατάλειψης και διάλυσης.

Ας μην ξεχνάμε ότι τον Οκτώβριο του '13, τότε που είχα μιλήσει από αυτό εδώ το Βήμα, είχαν σημειωθεί τρία περιστατικά κλοπής μόνο στην Πελοπόννησο. Στη Λάπηνα Αχαΐας είχαν κλέψει γραμμές σιδηροδρομικές. Εμείς οι Πελοποννήσιοι γνωρίζουμε πολύ καλά τι συμβαίνει στην Πελοπόννησο με τον ΟΣΕ. Τραίνα δεν υπάρχουν, ανακαινίσεις γίνονται και ακόμα δουλεύουν.

Τέλος πάντων, στον Άγιο Βασίλειο της Κορινθίας είχαν πάρει τριακόσια μέτρα σιδηροδρομικής γραμμής.

Κι όμως, κυρίες και κύριοι, τα ελληνικά τρένα που μέχρι σήμερα απαξιώνονται, μπορούν να γίνουν κερδοφόρα, επιχειρηματικά και αναπτυξιακά εργαλεία. Άλλωστε δεν έχουν σαν σκοπό μόνο τη μεταφορά ανθρώπων, αλλά κυρίως εμπορευμάτων. Κάνουν λάθος αυτοί που σχετίζουν τη βιωσιμότητα των τρένων μόνο με την επιβατική τους κίνηση. Η Ελλάδα μπορεί, ή μάλλον μπορούσε –τώρα είναι αδύνατον- να γίνει συγκοινωνιακός κόμβος της Ευρώπης και η Στερεά Ελλάδα μπορεί να γίνει ο συγκοινωνιακός κόμβος της Ελλάδας.

Είναι πάρα πολλά τα πράγματα που μπορούμε να πούμε. Μπορούμε να μιλάμε ώρες ατελείωτες. Άλλωστε δεν είναι μόνο ο ΟΣΕ που απαξιώθηκε σ' αυτή τη χώρα.

Δίνουμε μία υπόσχεση. Εμείς που έχουμε και μια μεγαλύτερη ηλικία ξέρουμε ότι τα τρένα στη χώρα αυτή, στην Ελλάδα, είναι συνδεδεμένα με την παιδική μας ηλικία. Θα μου πείτε τώρα: «Θα ήθελες, ας πούμε, από την Καλαμάτα να πηγαίνεις στην Αθήνα σε επτά ώρες, όπως έκανε παλιά το τρένο;». Όχι βέβαια, αλλά εμείς δεν προλάβαμε να δούμε τα τρένα να σφυρίζουν από την Καλαμάτα για την Αθήνα μέσω Τριπόλεως γιατί όταν έγινε η ανακαίνιση, εγκαταλείφθηκε η γραμμή. Η απόλυτη ξεφτίλα.

Ξεπουλήστε, κύριοι, ξεπουλήστε (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Η κ. Κεφαλίδου έχει τον λόγο.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την ενσωμάτωση μιας οδηγίας που αφορά την οριζόντια εννοιοποίηση της σιδηροδρομικής αγοράς, μιας οδηγίας που, όπως και ο Υπουργός παραδέχθηκε, το πρώτο κείμενό της ήταν έτοιμο από τον Μάρτιο του 2015. Χρειάστηκε για άλλη μια φορά να φτάσουμε στο «και πέντε» για να έλθει στη Βουλή με τη γνωστή τακτική του κατεπείγοντος.

Δεν τιμά αυτή η συνεχιζόμενη τακτική της Κυβέρνησης. Το έχουμε πει τόσες φορές στα περισσότερα σχέδια νόμου που έχετε φέρει, αλλά το αυτί σας δεν ιδρώνει.

Για σας, κύριοι της Κυβέρνησης, είναι φανερό ότι η κοινοβουλευτική διαδικασία αποτελεί μια περιττή «λάντζα» και κοιτάτε να την ξεπετάξετε στα γρήγορα. Αναρωτιέμαι αν αυτό σκοπεύετε να κάνετε και με τα επόμενα πέντε-έξι νομοσχέδια που, απ' ό,τι μαθαίνω, προγραμματίζετε μέχρι το κλείσιμο της Βουλής. Κάποια στιγμή θα πρέπει να βρείτε το θάρρος και να πείτε στον κόσμο που σας έχει ψηφίσει ποια είναι η πραγματική σας άποψη για τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες που καθορίζονται από το Σύνταγμα και τον Κανονισμό της Βουλής.

Για το παρόν σχέδιο νόμου υπήρχε όλος ο χρόνος ώστε να γίνει μια ουσιαστική συζήτηση και τα κόμματα να έχουν το χρόνο να διατυπώσουν τις θέσεις τους, να ακούσουν τους φορείς και τους κοινωνικούς εταίρους. Ίσως αυτό το τελευταίο να είναι που

φόβισε την Κυβέρνηση και τον Υπουργό εν όψει και της πώλησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» κι έτσι κατέφυγε πάλι στην προσφιλή τακτική με το τέχνασμα του κατεπείγοντος λόγω και της διακοπής των εργασιών της Βουλής, με την πρόφαση του ασφυκτικού χρονοδιαγράμματος και των δεσμεύσεων που έχουμε με την υποχρεωτική εναρμόνιση μιας οδηγίας που είναι έτοιμη εδώ και δεκαέξι μήνες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου αποτελεί την ενσωμάτωση μιας οδηγίας που αναφέρεται στην εννοιοποίηση της σιδηροδρομικής αγοράς και μπορεί υπό όρους και προϋποθέσεις να συμβάλει στην ανάπτυξη του ελληνικού σιδηρόδρομου. Στόχος του είναι να γίνουν ξεκάθαρες οι σχέσεις μεταξύ των διαφόρων εταιρειών του σιδηροδρόμου και να μπορέσουν να αποκτήσουν οι ευρωπαϊκές χώρες ένα ενιαίο σύστημα, ώστε ο σιδηρόδρομος να λειτουργήσει ανταγωνιστικά σε σχέση με τις οδικές και τις υπόλοιπες μεταφορές.

Αν μια φορά είναι αλήθεια ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχουν εξελιχθεί στον επιθυμητό βαθμό εντός των εθνικών συνόρων, για τη χώρα μας αυτό ισχύει εκατό φορές πιο πολύ, γι' αυτό και η παρούσα οδηγία υπό προϋποθέσεις θα μπορούσε να είναι για την Ελλάδα πολύ πιο σημαντική απ' όσο δείχνει και φαντάζεστε.

Σήμερα η ανάπτυξη στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς, παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα, προβλήματα που σχετίζονται με την ανεπαρκή χρηματοδότηση και χρέωση για την υποδομή, τους διαρκείς φραγμούς, τον ανταγωνισμό και την έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας. Αυτά τα προβλήματα έρχεται να λύσει αυτή η οδηγία.

Τα ζητήματα της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς είναι τεράστια και η ποιότητα των υπηρεσιών του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα απέχει πολύ από το να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες. Τα μέτρα της οδηγίας 2012/34 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον υλοποιηθούν, προσαρμοσμένα όμως στην ελληνική πραγματικότητα και μέσα σε ένα πλαίσιο στρατηγικής για την προαγωγή της υγείας, αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής, θα διαμορφώσουν μια σιδηροδρομική αγορά εξαιρετικά ανταγωνιστική και προς τα λοιπά μέσα δίνοντας μια νέα παράμετρο πλούτου και σε συγγενικούς κλάδους, όπως είναι οι εμπορικές συναλλαγές και οι εξαγωγές.

Θέλω λίγο να αναφερθώ στο άρθρο 9. Σύμφωνα, λοιπόν, με τη διάταξη αυτή διαγράφονται τόσο τα χρέη της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» όσο και του ΟΣΕ. Είναι μια κίνηση λυπηρή, δυστυχώς όμως απαραίτητη για να μπορέσει να προχωρήσει η διαδικασία της πώλησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Με αυτήν την έννοια, το παρόν σχέδιο νόμου

συνδέεται, απολύτως, με την προκειμένη πώληση και ας μην θέλει να το βλέπει αυτό ο κύριος Υπουργός.

Έτσι, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θα έπρεπε πολύ νωρίτερα να έχει στείλει στοιχεία αναφορικά με το ύψος της απώλειας εσόδων, συνεπεία της πρόβλεψης του συγκεκριμένου άρθρου. Δυστυχώς μέχρι χθες δεν είχε σταλεί τίποτα και αυτό προκύπτει από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Μια συζήτηση με μια κανονική διαδικασία και όχι με τη διαδικασία του κατεπείγοντος και με όλα τα στοιχεία των χρεών που διαγράφονται θα είχε ένα τεράστιο ενδιαφέρον θεωρώ για όλους μας, για να μπορέσουμε να δούμε τα λάθη μας και επιτέλους να καταλάβουμε ότι δεν υπάρχει κανένα περιθώριο για να τα επα-ναλάβουμε.

Επιπλέον, η γνώση αυτή θα μας επέτρεπε να καταλάβουμε – ειπώθηκε από πολλούς συναδέλφους στην Επιτροπή– εάν το τίμημα της πώλησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ήταν επαρκές, πώς από τα 300 εκατομμύρια ευρώ φτάσαμε στα 45 εκατομμύρια ευρώ και είμαστε και ικανοποιημένοι. Αλλά για την Κυβέρνηση όλα αυτά είναι πολύ ψιλά γράμματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι κρίμα και είναι και κατάντια μετά από έξι χρόνια μνημονίων να φτάνουμε να περιμένουμε κάθε φορά την πίεση των έξω, της τρόικας, των δανειστών, των εταίρων, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να ασχοληθούμε με ουσιαστικά ζητήματα που αφορούν το αύριο της χώρας μας. Αυτό το χιλιοειπωμένο εθνικό σχέδιο για την ανασυγκρότηση της Ελλάδας έχει γίνει κάτι παραπάνω από αδήριτη ανάγκη, οπωσδήποτε πολύ περισσότερο από τον εκλογικό νόμο ή τη μείωση του ορίου βαθμολογίας για τη χορήγηση υποτροφιών.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε για τον σεβασμό του χρόνου.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Σπίρτζης για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, για να προετοιμάζονται και οι Βουλευτές από όλα τα κόμματα, καταθέτουμε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες προέκυψαν από τη συζήτηση χθες στην Επιτροπή της Βουλής και από τη συνεννόηση που έγινε προηγουμένως.

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

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις».

1^η Νομοτεχνική Βελτίωση

α) Η αρίθμηση της πρώτης παραγράφου του άρθρου 7 διορθώνεται από το εσφαλμένο «11» στο ορθό «1».

β) Στο δεύτερο εδάφιο της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 7, η λέξη «συμμετοχής» αντικαθίσταται με τη λέξη «συνεισφοράς» και στο τέλος του εδαφίου προστίθεται η φράση «μέσω επενδύσεων ή συντήρησης και χρηματοδότησης».

γ) Στην παρ. 1 του άρθρου 7, προστίθεται περ. γ' ως εξής:

«γ) η εκπαίδευση του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή οποιουδήποτε άλλου φορέα που σχετίζεται με την ανάθεση του προηγούμενου εδαφίου.»

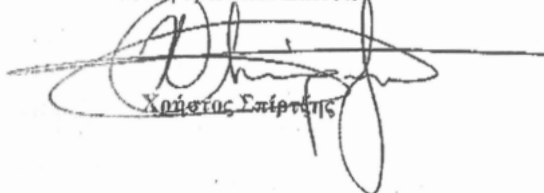
δ) Στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7, προστίθεται η φράση:

«παρά μόνο κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 1 παρ. 4 του ν. 2671/1988 (Α' 289), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 3891/2010 (Α' 188).»

2^η Νομοτεχνική Βελτίωση

Στην περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 61, η φράση «στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα» διαγράφεται και μετά τις λέξεις «στο κεφάλαιό της», προστίθεται η φράση «συμπεριλαμβανομένων και εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που η λειτουργία τους σχετίζεται με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις».

Ο Υπουργός Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων



Χρήστος Σπλιώτης

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Μανιάτη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ρωτήσω τον Υπουργό για μία από τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, που θέλω να ελπίζω ότι δεν κατάλαβα καλά, δεν διαβάζω καλά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Μανιάτη, στην ομιλία σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Είναι για μια διευκρίνιση.

Στο άρθρο 61 περίπτωση β' της παραγράφου 1 στο αρχικό κείμενο χωρίς τη τροπολογία του Υπουργού λέει: «Τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα». Το προφανέστατο! Δηλαδή, μια ρυθμιστική αρχή δεν μπορεί να έχει μέλη που ανήκουν είτε σε φορείς που ρυθμίζει είτε στο Υπουργείο που εποπτεύει τους φορείς. Το προφανέστατο!

Εάν διαβάζω καλά, το καταργείτε αυτό; Δηλαδή επιτρέπεται σε στελέχη του Υπουργείου ή σε συμβούλους σας ή σε μέλη του ΟΣΕ ή της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ή άλλων φορέων να συμμετέχουν στον ρυθμιστή, που πρέπει να είναι ουδέτερος και πάνω και πέρα από συμφέροντα και άλλου είδους προτεραιότητες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να σας απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Θα απαντήσετε τώρα επί της ουσίας ή θα το κάνετε στην ομιλία σας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Εγώ μπορώ να κάνω τοποθέτηση, απλώς για να αποφευχθεί η καθυστέρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Το κατάλαβα. Εγώ λέω να το κάνετε στην ομιλία του.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Διότι αν πράγματι είναι αυτό που διαβάζω συνιστά όχι καθεστώς, αλλά κάτι καταδικαστέο που θα μας οδηγήσει σε αλλαγή και της στάσης μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να σας απαντήσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Όχι. Να απαντήσετε καλύτερα στην ομιλία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):

Όχι, να το πω τώρα για να μην γίνει κάποια παρεξήγηση. Συζητάμε και τη σκοπιμότητα.

Η οδηγία αναφέρει ότι τα κράτη-μέλη εξασφαλίζουν ότι αυτά τα πρόσωπα, που μετέχουν δηλαδή στη διοίκηση της ρυθμιστικής αρχής, ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς, που αφορούν στον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιεσδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή φορείς.

Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι μπορεί να έχουμε ένα στέλεχος της δημόσιας διοίκησης που είναι κοινωνιολόγος στον ΟΑΣΑ, στην «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» ή αλλιώς -δεν έχει καμμία σχέση, προφανώς είναι εποπτευόμενοι φορείς- και πρέπει να μπορούν κι αυτοί οι άνθρωποι να συμμετέχουν. Δεν μπορεί να είναι μόνο καθηγητές, κύριε Μανιάτη. Δεν μπορεί να επιτρέπουμε μόνο σε καθηγητές ή πρώην δικαστικούς να μετέχουν στις ρυθμιστικές αρχές. Μπορεί να είναι κι άλλα καταξιωμένα πρόσωπα.

Αυτό που έχουμε καταθέσει εδώ και προέκυψε και από τη συζήτηση χθες, προφανώς είναι να υπάρχουν ασυμβίβαστα με αυτά που ορίζει η οδηγία και η κοινή λογική, αλλά να έχουμε όσο το δυνατόν μια διεύρυνση στους χώρους και στις επιχειρήσεις από όπου μπορούν να επιλεγούν αυτά τα πρόσωπα, που έχουν και αντίστοιχη επαγγελματική εμπειρία. Δεν είναι κακό. Ίσα-ίσα που δεν μπορούμε να κάνουμε περιορισμό στους ανθρώπους που δεν έχουν κάποια εμπλοκή, σύμφωνα με αυτό που λέει η οδηγία και η κοινή λογική και είναι ιδιωτικές εταιρείες, που είναι ανταγωνιστικές ή είναι σύμβουλοι ή μελετητές. Αυτά έτσι κι αλλιώς είναι μέσα στα ασυμβίβαστα. Αλλά έτσι όπως ήταν διατυπωμένο, αποκλείονται και άνθρωποι που είναι σε φορείς που εποπτεύονται από το Υπουργείο, που δεν έχουν καμμία σχέση και δεν βλέπω τον λόγο γιατί αυτοί οι άνθρωποι να μην μπορούν να υποβάλλουν μια αίτηση και να αξιολογηθούν μαζί με τους υπόλοιπους.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Μανιάτη, στη δευτερομιλία σας. Πινγκ-πονγκ δεν θα γίνει τώρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Θα πάρει απλώς περισσότερο χρόνο. Δώστε μου λίγο χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Θα μιλήσετε τώρα και θα πάρετε και δευτερολογία;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Θέλω να ρωτήσω σε ποια άλλη ρυθμιστική αρχή ισχύει αυτό που λέει ο Υπουργός. Αλλά εν πάση περιπτώσει, αφού πάει έτσι, θα πάρω τον λόγο και θα δευτερολογήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Ποταμιού κ. Δανέλλης έχει τον λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα κάνω και μια μικρή αναφορά στην πορεία της τοποθέτησής μου για το θέμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χθες νέοι αγνώστου προέλευσης, καλυπτόμενοι με τα υψηλά ιδανικά της αλληλεγγύης, εξέφρασαν με τον πιο αντικοινωνικό τρόπο μια τυφλή οργή και μίσος καταστρέφοντας με μανία, που καταλύει κάθε έννοια πολιτισμού σε ένα ευνομούμενο κράτος, τις εγκαταστάσεις του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και το Δημαρχείο της Θεσσαλονίκης. Τα πανεπιστήμια, κατά κοινή αποδοχή και όχι τώρα, είναι χώροι γνώσης καινοτομίας, ανοιχτότητας και πολιτισμού και όχι χώροι που υποθάλλουν και καλύπτουν τη βία και την καταστροφή, που μάλιστα συγκαλύπτονται πίσω από υψηλά ιδανικά.

Μια ευνομούμενη πολιτεία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορεί να είναι παρατηρητής του ακραίου χουλιγκανισμού και της καταστροφής του δημοσίου πλούτου. Όσοι μέχρι χθες αφρόνως φλέρταραν με τη βία, θεωρώντας ότι τους εξυπηρετούσε πιθανώς, φαντάζομαι ότι σήμερα αντιλαμβάνονται πως καμμία έκφρασή της με καμμία εκδοχή που μπορεί να έχει, έντασης ή μορφής, δεν μπορεί να είναι ανοιχτή σε μια δημοκρατία.

Στα μεγαλύτερα τώρα, γιατί δυστυχώς έχουμε πολύ μεγαλύτερα.

Η διολίσθηση της γειτονικής χώρας στην αποσταθεροποίηση, την καθιστά απρόβλεπτη και ο έλεγχος των εξουσιών από τον πρόεδρο-μονάρχη, οι γενικευμένες εκκαθαρίσεις, η περιφρούρηση του κράτους δικαίου απομακρύνουν την Τουρκία ακόμα περισσότερο από την Ευρώπη και τον δυτικό κόσμο καθιστώντας την ιδιαιτέρως επικίνδυνη.

Πρόκειται για μια πραγματικότητα εξαιρετικά ανησυχητική, ιδιαίτερα για την Ελλάδα. Η απάντηση στο ερώτημα πού πηγαίνει η Τουρκία και ποιος ο εξωτερικός της προσανατολισμός της πλέον, αφορά τη χώρα μας περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη χώρα και απαιτείται, άρα, από όλους ψυχραιμία, επίγνωση και καθαρή ανάγνωση της κατάστασης. Απαιτείται επίσης, στενή - στενότερη - συνεργασία με τους εταίρους μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ΝΑΤΟ.

Στην τραγικότητα, όμως, αυτών των γεγονότων είναι ευκαιρία να αναλογιστούμε την εγκληματική αφέλεια όσων πέρυσιν τέτοιον καιρό ονειρεύονταν κατάληψη του Νομισματοκοπείου -τα θυμάστε εκείνα- κι εμπλοκή του στρατού για τη διασφάλιση της τάξης, αγνοώντας τις εφιαλτικές συνέπειες. Είναι ένας χρόνος πριν και φαίνεται σαν μια αιωνιότητα, αλλά είναι μόλις χθες.

Ας αναλογιστούμε, επίσης, την απερίγραπτη ανοησία όσων θεωρούσαν ή εξακολουθούν να θεωρούν ότι είναι ασφαλές το λιμάνι για την χώρα μας εκτός ευρωπαϊκής πραγματικότητας. Διότι, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, όσο η Ευρώπη δεν είναι αυτή των ονείρων μας, εδώ, απόπειρες ή σκέψεις, καν, πραξικοπημάτων, δεν νοούνται.

Συζητάμε σήμερα με τη διαδικασία του κατεπείγοντος την ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας 34/2012, που αφορά την κωδικοποίηση και αποσαφήνιση ευρωπαϊκών οδηγιών που ανήκαν στην πρώτη δέσμη μέτρων για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Μία οδηγία που, σημειωτέον, η Ελλάδα οφείλει, όπως και οι υπόλοιπες χώρες της Ένωσης, να θέσει σε ισχύ από τις 16 Ιουνίου του 2015. Εξαντλήσαμε ήδη τη μεταβατική περίοδο -κι εκεί δεν έχετε ευθύνη προφανώς, γιατί δεν ήσασταν εσείς Κυβέρνηση. Στη συνέχεια, έρχεται η ειδοποίηση στις 25-2-16 από την Κομισιόν, έχουμε την ευαισθητοποίηση συνα-

δέλφων που πιστεύουν ότι ο σιδηρόδρομος ως το πιο φιλικό για το περιβάλλον μέσο μεταφορών θα πρέπει να υποστηριχθεί.

Έτσι, συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ με την 3866 από 9-3-16 ερώτησή τους προς εσάς, κύριε Υπουργέ, εξέφραζαν την ανησυχία για την καθυστέρηση της ενσωμάτωσης και πέρασε από τότε σχεδόν μισός χρόνος για να φτάσουμε σήμερα να συζητάμε τούτη την οδηγία με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, επειδή είναι προαπαιτούμενο για να ολοκληρωθεί η πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», φαντάζομαι.

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε, βεβαίως, ότι ποτέ η Ελλάδα, ποτέ η χώρα μας, δεν ήταν φιλική στον σιδηρόδρομο. Εξάλλου δεν είναι τυχαίο ότι είναι μικρή η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα μας από την εποχή του Τρικούπη κι έπειτα. Βεβαίως μέσα στη σειρά των ευκαιριών που χάνουμε από ευρωπαϊκής πλευράς δεν έχουμε αξιοποιήσει σημαντικούς πόρους για το δίκτυο, όχι μόνο για τον εκσυγχρονισμό αλλά και για την επέκταση του δικτύου μας, που είναι διαθέσιμοι από τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ή το Ειδικό Ταμείο CEF, το Connecting Europe Facility, αλλά αυτό είναι μία άλλη υπόθεση.

Εδώ, στη συγκεκριμένη περίπτωση, νομίζω ότι συναντάμε και κάποιες δικές σας αμφιθυμίες και κάποιες δικές σας εσωτερικές θεμελιώδεις αντιφάσεις που πρέπει να ξεπεραστούν. Έχουμε από τη μία την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία προσπαθεί να διασφαλίσει στους πολίτες και τους χρήστες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών φθηνότερες και ταυτοχρόνως ποιοτικότερες υπηρεσίες, μεριμνώντας για τη διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού με την επιβολή και τήρηση συγκεκριμένων κανόνων.

Έτσι, οδηγηθήκαμε σε αυτό το πακέτο -που δεν ήταν καθόλου εύκολο σας πληροφορώ, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, να καταλήξουμε- των μέτρων και των κανονισμών για τον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο. Είχα την τύχη να συμμετέχω στη διαμόρφωση αυτού του πακέτου ως μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εκείνα τα χρόνια και ήταν εξαιρετικά δύσκολο να συγκεραστούν μεγάλες αντιφάσεις, μεγάλες αντιθέσεις συμφερόντων ή αντιλήψεων ή δομών κρατικών. Μεγάλες ήταν οι αντιθέσεις μεταξύ Γερμανίας και Γαλλίας, όμως, κατέληξε η Ευρώπη -για το όφελος του καταναλωτή, του χρήστη της υπηρεσίας- σε αυτό εδώ το σύνολο των κανόνων.

Στην αντίφαση που έλεγα, από τη μία είναι αυτό, αυτή η ευρωπαϊκή προσπάθεια να υποστηριχθεί ο χρήστης, ο καταναλωτής, ο πολίτης για τις υπηρεσίες και το κόστος τους και από την άλλη, έχουμε τη δική σας αντίληψη που κάνετε ό,τι μπορείτε, προκειμένου να εξασφαλίσετε τη συνέχιση ενός στρεβλού κρατικομονοπωλιακού πελατειακού μοντέλου, ενός μοντέλου που εκτός του ότι κοστίζει -κόστισε πανάκριβα για το σύνολο μάλιστα των φορολογουμένων πολιτών και όχι των χρηστών των υπηρεσιών- παρέχει και προβληματικές υπηρεσίες, όταν τις έχει διαθέσιμες, στους χρήστες.

Πρέπει να καταλάβουμε, κύριε Υπουργέ, ότι αριστερή φιλολαϊκή πολιτική δεν είναι σήμερα μία μάχη οπισθοφυλακών υποστηρίξης κερκτημένων συνδικαλιστικών συμφερόντων, μάλιστα συμφερόντων ορισμένων κλάδων μιας κατακερματισμένης κοινωνίας, που κατάφεραν σε μια χρονική συγκυρία να αποκτήσουν δύναμη επιρροής δυσανάλογη με τη δημόσια υπηρεσία που παρείχαν και που παρέχουν.

Μήνες τώρα βλέπουμε να εξελίσσεται μία απεργία δίχως κόστος για τους απεργούς -και εδώ είναι ένα τεράστιο ζήτημα πολιτικής ηθικής- αλλά με τεράστιο κόστος τόσο για την εταιρεία και το δημόσιο συμφέρον όσο και για τους πολίτες και τους χρήστες.

Την ίδια στιγμή που η εταιρεία κατέγραφε ζημιές, όχι μόνο από τη μη πώληση εισιτηρίων ή την απώλεια μεταφορικού έργου ή την πληρωμή ρητρών αποζημίωσης, το κόστος της μισθολογικής δαπάνης των εργαζομένων ταυτοχρόνως μεγάλωνε αυτήν την ζημία, γιατί ήταν εργαζόμενοι οι οποίοι πληρώνονταν χωρίς να εργάζονται.

Όσο για τους χρήστες των υπηρεσιών, βεβαίως είναι σε απόγνωση, όπως και των άλλων μεταφορικών μέσων που σε αλληλεγγύη των απεργών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δημιουργούσαν μία хаотική πραγματικότητα για τους χρήστες των αστικών συγκοινωνιών στην Αττική. Ιδιαίτερο βάρος σήκωσαν και εκείνοι οι επι-

βάτες οι οποίοι ήθελαν να μεταβούν από και προς το αεροδρόμιο με τις συνεχείς απεργίες αυτές της αλληλεγγύης.

Είναι αυτό αριστερή πολιτική; Είναι φιλεργατική πολιτική; Μία αριστερή κυβέρνηση πρέπει να έχει στόχο την κατ' εξοχήν εξισορρόπηση μεταξύ των δικαιωμάτων που η δημοκρατία παρέχει στους πολίτες της, αλλά και την προάσπιση του κράτους δικαίου, δηλαδή των επιμέρους δικαιωμάτων των πολιτών που είναι ανυπεράσπιστοι μπροστά σε ομάδες συμφερόντων και επιρροής. Οι πολίτες βλέπουν μέσα σε αυτήν την μέγγενη την καθημερινότητά τους να υποβαθμίζεται, την επιχειρηματικότητά τους να τίθεται συνεχώς εν αμφιβόλω και βεβαίως να είναι ανυπεράσπιστοι. Οι αντιφάσεις αυτές απαξιώνουν και την θέση των εργαζομένων και τα δικαιώματά τους και το δημόσιο πλούτο και βεβαίως οδηγούν σε πολύ χειρότερα αποτελέσματα από εκείνα που φοβούνται -όσοι τα φοβούνται.

Παραδείγματα έχουμε πάρα πολλά. Δείτε με ποια αφροσύνη διαχειριστήκαμε την υπόθεση της πώλησης των αεροπλάνων της Ολυμπιακής. Δεν λέω για την Ολυμπιακή, για τα αεροπλάνα τα οποία ήταν άχρηστα, τα οποία δεν είχαν καμμία ζήτηση. Η κατηγορία που επικρεμόταν πάντα ότι όποια πώληση θα ήταν ξεπούλημα, οδήγησε στην απόλυτη απαξίωση και αφού μας κόστισαν του κόσμου τα λεφτά για να τα διατηρούμε και να πληρώνουμε το ενοίκιο της παρουσίας τους ή της συντήρησής τους, τα δίναμε βεβαίως, όπως λέμε «μπιρ παρά». Αυτό δεν είναι διασφάλιση δημοσίου συμφέροντος, ούτε είναι ορθολογισμός. Βεβαίως, έτσι οδηγούμαστε στο ξεπούλημα χάνοντας την αξιοποίηση.

Με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είχαμε ακριβώς την ίδια πορεία. Έφτασε να απειλείται με «morture beat», όπως η Cyprus Airways, να κλείσει δηλαδή και να δοθεί έναντι τιμήματος ενός ευρώ για να ξαναγεννηθεί και να δημιουργηθεί, για να φτάσουμε να την πουλήσουμε τελευταία στιγμή στο ελάχιστο αυτό τίμημα στη «Ferrovie dello Stato».

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

Κύριε Πρόεδρε, δώστε μου ένα λεπτό, σας παρακαλώ.

Έτσι, όταν πρόπερις εκτιμόταν ότι το τίμημα ήταν 300 εκατομμύρια, τότε μιλούσατε για «ξεπούλημα των ασημικών». Φτάσαμε να δώσουμε 45 εκατομμύρια, όταν 50 εκατομμύρια είναι η ετήσια υποστήριξη - επιδότηση του κράτους για τη δημόσια υπηρεσία που θα παρέχει στις άγονες γραμμές, κ.λπ..

Θα συντομεύσω την τοποθέτησή μου, αλλά νομίζω ότι δεν έχουμε άλλα περιθώρια αμφιθυμιών, παλινωδιών, κροκοδείλιων δακρύων, κ.λπ.. Η χώρα δεν θα μπει σε τροχιά ανάπτυξης, αν μεταξύ άλλων δεν αξιοποιήσει ορθολογικά και τη δημόσια περιουσία, τον δημόσιο πλούτο.

Νομίζω ότι και μόνο -ενδεικτικά θα αναφερθώ σε αυτό και θα κλείσω- πως έχουμε φτάσει τώρα, στη μέση του χρόνου, να αποδέχεται πλέον η Κυβέρνηση ότι ο στόχος της εισόδου στα ταμεία του κράτους του ποσού των 2,5 δισεκατομμυρίων από αποκρατικοποιήσεις που είχαν προγραμματιστεί να ολοκληρωθούν μέχρι τέλος του έτους είναι ανέφικτος -και μάλιστα μιλάμε, αν πάνε όλα καλά, για 2 δισεκατομμύρια περίπου απόκτημα από τις αποκρατικοποιήσεις που θα ολοκληρωθούν- τίθεται ευθέως το ερώτημα: Το μισό δισεκατομμύριο -αν είναι μισό δισεκατομμύριο- το οποίο θα είναι έλλειμμα στον προϋπολογισμό, από πού θα εξευρεθεί; Πάλι θα ψάχνουμε να βρούμε τι θα φορολογήσουμε και από πού θα τα πάρουμε;

Γι' αυτό είπα λίγο πριν ότι δεν έχουμε πια χρόνο ούτε για πειραματισμούς ούτε για συνέχεια ενός άλλου κόσμου που νομίζαμε ότι ισχύει, αλλά δεν ισχύει. Οι ιδεοληψίες, οι λογικές που είχαμε στο παρελθόν, καιρός είναι να μας αφήσουν.

Ας αντιληφθούμε ότι η πραγματικότητα δεν περιμένει και ας αντιληφθούμε ότι η δημιουργία θέσεων απασχόλησης, που είναι το μείζον ζητούμενο αυτή τη στιγμή, δεν μπορεί να έρθει αν δεν διασφαλίσουμε όρους φιλικούς στην υγιή επιχειρηματικότητα που είναι πολύ μακριά από τα πρότυπα της κρατικοδίαιτης επιχειρηματικότητας, στην οποία είχαμε μάθει μέχρι χθες.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Ποταμιού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Μαυρωτάς από το Ποτάμι έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με το παρόν νομοσχέδιο γίνεται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή οδηγία για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Είναι μία οδηγία που καθορίζει τους κοινούς κανόνες για τα κράτη-μέλη σχετικά με τη διαχείριση και χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών, που στην Ευρώπη είναι πολύ ανεπτυγμένες, αλλά στην Ελλάδα βρίσκονται ακόμη στον προηγούμενο αιώνα. Είναι άλλη μία χαμένη ευκαιρία για τη χώρα μας, με ευθύνη των μεταπολεμικών κυβερνήσεων που είδαν το τραίνο ως το «αποπαίδι» των μεταφορών.

Ποτέ, όμως, δεν είναι αργά. Σε μία χώρα που αποτελεί τη νοτιοανατολική πύλη της Ευρώπης, αποτελεί προνομιακό πεδίο η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές, λιμενικές υποδομές, σε συνδυασμό με εμπορευματικά κέντρα, μπορούν να φέρουν πιο κοντά τις αναπτυσσόμενες αγορές της Ασίας με την Ευρώπη, απογειώνοντας την ελκυστικότητα της χώρας μας σε οικονομικό και γεωπολιτικό επίπεδο.

Οι διάφορες οικονομικές μελέτες, McKinsey, IOBE, θεωρούν τις συνδυασμένες μεταφορές και τα διαμετακομιστικά κέντρα ως βασικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Η Ελλάδα είναι ευλογημένη να περιτριγυρίζεται από θάλασσα κι αν δεν αξιοποιήσουμε αυτό το συγκριτικό μας πλεονέκτημα με τις κατάλληλες υποδομές, τότε είμαστε άξιοι της μοίρας μας.

Ο σιδηρόδρομος, όσο κι αν ακούγεται αυτό οξύμωρο, μπορεί να πολλαπλασιάσει αυτά τα οφέλη, είτε αυτό αφορά εμπορεύματα είτε επιβάτες. Τα λιμάνια, όταν συνδυάζονται με μέσα σταθερής τροχιάς, εκτοξεύουν τις προοπτικές ανάπτυξης πολλών περιοχών. Πάρτε για παράδειγμα το Λαύριο με το λιμάνι του ή τη Ραφήνα. Μερικές δεκάδες χιλιόμετρα προαστιακού προς το Λαύριο ή την Ραφήνα μία ολόκληρη περιοχή μπορούν να την κάνουν να ανθίσει, εκτοξεύοντας δυνατότητες ανάπτυξης των Μεσογείων, αλλά και των θαλάσσιων μεταφορών.

Όσο κι αν φαίνεται οξύμωρο, λίγα χιλιόμετρα σιδηροδρόμου μπορούν να ωφελήσουν και δεκάδες νησιά, με την πρόσβαση σε αυτά να γίνεται πιο εύκολη, πιο γρήγορη, πιο φθηνή. Σκεφτείτε το.

Κλείνοντας αυτή τη σύντομη εισαγωγή, να πω ότι σχετικά με τις σιδηροδρομικές υποδομές, επειδή ακριβώς έχουμε μεγάλη υστέρηση ως χώρα, έχουμε και μεγάλη ευκαιρία, μεγάλη δυναμική ανάπτυξης. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας μας και λόγω της σύγχρονης τάσης που υπάρχει για συνδυασμένες μεταφορές και για εφοδιαστική αλυσίδα, το τραίνο μπορεί τελικά να είναι ένα από τα δυνατά μας χαρτιά για την ανάπτυξη και την προοπτική εξόδου από την κρίση.

Ένα, λοιπόν, διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο στις χερσαίες μεταφορές, όπου οι οδικές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα ανταγωνίζονται, έχοντας η κάθε μία τα δικά της πλεονεκτήματα, μόνο όφελι μπορεί να έχει για την ελληνική οικονομία.

Στο παρόν νομοσχέδιο η εισηγήτρια μας αναφέρθηκε λεπτομερώς στα της Οδηγίας. Επιτρέψτε μου να αναφερθώ κι εγώ σε δυο-τρία σημεία. Όπως αναφέρθηκε στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, θα υπάρχει απώλεια εσόδων στο άρθρο 9, από τη διαγραφή χρεών της ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Δεν λέει, όμως, πόσα. Γιατί; Γιατί δεν εστάλησαν στοιχεία από το επιτελείο Υπουργείο. Μα, είναι δυνατόν; Είπαμε, «οι ωραίοι έχουν χρέη», αλλά να μην ξέρουμε και πόσα είναι αυτά;

Αυτό ας το κρατήσουμε εδώ μέσα μεταξύ μας, γιατί αν βγει παραξέω θα μας πάρουν με τα γέλια. Θα κόψουμε κάθε γέφυρα με τη σοβαρότητα και την αξιοπιστία, όση μας έχει απομείνει τουλάχιστον. Δεν ξέρουμε πόσα είναι τα χρέη, αλλά ξέρουμε πώς δημιουργήθηκαν.

Να θυμηθούμε για παράδειγμα το 2004 στον Όμιλο ΟΣΕ και στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» υπήρχαν 8.412 εργαζόμενοι, με κόστος μισθοδοσίας 248 εκατομμύρια ευρώ. Το 2009 με 6.345 εργαζόμενους, δηλαδή 2.100 λιγότερους, το κόστος μισθοδοσίας ήταν 300 περίπου εκατομμύρια ευρώ. Συνολικά, η μαύρη τρύπα ισολογισμού ΟΣΕ και «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ξεπερνά τα 700 εκατομμύρια ευρώ –χρήματα Ελλήνων φορολογούμενων βέβαια.

Έχουμε λοιπόν άδικο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που είμαστε υπέρ των αποκρατικοποιήσεων; Που λέμε όχι στο να πληρώ-

νει ο Έλληνας φορολογούμενος τα ρουσφέτια των κυβερνήσεων; Ο ένοχος εδώ δεν είναι ο ΣΥΡΙΖΑ, είναι οι προηγούμενοι. Απλώς ο ΣΥΡΙΖΑ είναι ένας πολύ καλός μαθητής των κακών πρακτικών του παρελθόντος. Φαίνεται ότι του κάνουν φροντιστήριο οι καλύτεροι του είδους. Στο χέρι του, όμως, είναι να αποδείξει το αντίθετο.

Χωρίς αμφιβολία, η ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ήταν ο μόνος τρόπος διάσωσης και βιώσιμης ανάπτυξης της εταιρείας. Όμως, τόσο με ευθύνη των κυβερνήσεων, αλλά και της εκάστοτε Αντιπολίτευσης, οι αποφάσεις για ιδιωτικοποίηση παραπέμπονται συνεχώς στις καλές δυνάμεις. Έχουν δαιμονοποιηθεί. Να σκάσει η βόμβα στον επόμενο. Έτσι, όταν έχουμε φτάσει στο μη παρέκει, ουσιαστικά από θέση αδυναμίας εκποιούμε αντί να αξιοποιούμε. Γιατί –κάτι που δεν έχω καταλάβει και σε αυτή την Κυβέρνηση– οι κωλυσιεργίες έχουν κόστος και δείτε πόσο κόστισε η καθυστέρηση του ανοίγματος της γραμμής στην Ειδομένη.

Μπορεί κάποιοι να πουλάνε αντίσταση και αριστεροσύνη στο λαό που τους ψήφισε, αλλά ο ίδιος ο λαός χρυσοληρώνει αυτές τις καθυστερήσεις με εκατοντάδες εκατομμύρια. Κι έτσι, ενώ πριν δυόμισι χρόνια τα 300 εκατομμύρια, που ήταν να πουληθεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ήταν προκλητικά χαμηλό τίμημα κατά τον κ. Σταθάκη –και μία απορία είναι γιατί δεν προχώρησε η προηγούμενη Κυβέρνηση στην ιδιωτικοποίηση– σήμερα αυτά τα 300 εκατομμύρια έχουν γίνει 45 εκατομμύρια, όσο το αριστερό πόδι του Κριστιάν Ρονάλντο, που δεν είναι και το καλό του.

Οι ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ πάντως παρουσιάζονται πιο γενναίοι στις ιδιωτικοποιήσεις από ό,τι η Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ, αφού δεν κάμπτονται τόσο εύκολα από τις αντιδράσεις της Αντιπολίτευσης, προχωρούν.

Κλείνοντας, επιτρέψτε μου να καταδείξω από εδώ και την παραδεκτη για το κοινοβουλευτικό μας έργο κατάσταση που επικρατεί αυτές τις μέρες στη Βουλή, με ευθύνη της Κυβέρνησης και του Προεδρείου. Έχουμε έξι-επτά νομοσχέδια μέσα σε μία εβδομάδα και το παρόν, που είναι μάλιστα κατεπείγον. Και καλά, αν έχεις πάνω από πενήντα Βουλευτές, μπορείς να τα βγάλεις. Όμως, τα μικρότερα κόμματα που έχουν δέκα με δεκαπέντε Βουλευτές, πώς θα ανταπεξέλθουν; Να κλωνοποιηθούν οι Βουλευτές δεν γίνεται. Χθες, παραδείγματος χάριν, ήμουν ταυτόχρονα σε τρεις επιτροπές. Το ίδιο και άλλοι συνάδελφοι. Εκτός και αν θεωρείτε διακοσμητικές τις διαδικασίες ή αν θεωρείτε διακοσμητικά τα μικρότερα κόμματα και σας ενδιαφέρει μόνο η κόντρα των δυο μεγάλων.

Έχουμε, λοιπόν, αυτή την περίοδο αλληπάλληλες και αλληλοκαλυπτόμενες επιτροπές για τα νομοσχέδια που θα έρθουν, αλλά και ad hoc επιτροπές, όπως η εξεταστική επιτροπή για τα δάνεια των κομμάτων και των μέσων, μια πολύ ενδιαφέρουσα και διαφωτιστική εξεταστική επιτροπή που κατά γενική ομολογία μας κάνει σοφότερους, όπως παραδέχονται και όλοι οι Βουλευτές που συμμετέχουν είτε της Συμπολίτευσης είτε της Αντιπολίτευσης.

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

Δέκα δευτερόλεπτα ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Ελπίζω να μην αλλάξουν γνώμη για τη χρησιμότητα των εξεταστικών επιτροπών οι συνάδελφοι από τη Συμπολίτευση στη συζήτηση που θα γίνει την Τρίτη για την εξεταστική επιτροπή που αφορά την επίμαχη βαρουφάκεια περίοδο. Η αλήθεια πρέπει να λάμψει και να φωτίζει όλες τις μεριές των γεγονότων που σημάδεψαν την έως τώρα πορεία της χώρας μας και μας έχουν οδηγήσει έως εδώ. Πρέπει, λοιπόν, να φωτίζει όλες τις μεριές και από αριστερά και από δεξιά.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Ποταμιού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Κώστας Ζουράρις έχει τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει τον λόγο εδώ και ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Μετά τον κ. Ζουράρι. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΟΥΡΑΡΙΣ:** Κύριε Πρόεδρε, τα σέβη μου.

«Με το όπλο στον κρόταφο και διά στραγγαλισμού». Είναι δύο εκφράσεις, με τις οποίες το Διεθνές Ταμείο, που μελετά τις απο-

κρατικοποιήσεις δημοσίων οργανισμών, εκφράζει την πολιτική και την κατάσταση στην Ελλάδα από τη στιγμή, που εμφανίστηκε εδώ λόγω της χρεοκοπίας της χώρας, την οποίαν δεν έκανα εγώ -είναι φροντιστηριακή άσκηση, μπορείς να αποδείξεις σε τι συνέβαλα εγώ στη χρεοκοπία; Πολύ καλό θα ήταν, στη Δεξιά. Ακόμη δεν μπορώ να το καταλάβω.

Το Διεθνές Ταμείο των αποκρατικοποιήσεων λέει ότι με το όπλο στον κρόταφο και διά στραγγαλισμού οι κυβερνήσεις της Ελλάδας μετά το 2010, μετά τη χρεοκοπία της χώρας, την οποίαν επιβάλλει τώρα, αυτή τη στιγμή, το γνωστόν μορμολύκειον, το τρικέφαλον των Βρυξελλών, μας υποχρεώνει να νομοθετήσουμε.

Άκουσα και χθες τον Υπουργό και την Υπουργό σήμερα και η οποία έλεγε, βεβαίως, ότι σωρεία διατάξεων εκεί μέσα οφείλονται στην κατάσταση της χώρας, δηλαδή τα τρισεμμένα χάλια, στα οποία βρίσκεται η υπό χρεοκοπία τελούσα χώρα, της οποίας η χρεοκοπία άρχισε ακριβώς μετά τη Μεταπολίτευση και στην οποίαν -επαναλαμβάνω- δεν συμμετείχα εγώ, γιατί και οι ευθύνες είναι και προσωποπαγείς και προσωποκεντρικές.

Το δεύτερο στοιχείο είναι το εξής: Έχετε αντιληφθεί μερικοί από εσάς εδώ μέσα γιατί δεν ανεπύχθη ποτέ ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα; Διότι δεν προσεφέρτε σε χαφιεδίλικι. Μετά τον εμφύλιο πόλεμο και την αμοιβαία μας ήττα η νικημένη παράταξη της Βασιλοδεξιάς και η εξίσου μετά νικημένη παράταξη των Βασιλοκεντρών μέχρι το 1974 επέβαλε ουσιαστικά την εγκατάλειψη του σιδηροδρόμου. Γιατί; Διότι το δύσβατον της χώρας; Το δύσβατον της Ελλάδας είναι πολύ πιο δύσβατον από το δύσβατον της Ελλάδος. Και όμως η Ελλάς κινείται με σιδηροδρόμους. Γιατί; Διότι ο συρμός δυσκολεύει το χαφιεδίλικι, είναι πολλά τρένα κ.λπ..

Το λεωφορείο επέτρεπε στην νικημένη παράταξη της Βασιλοδεξιάς και στην εξίσου νικημένη παράταξη των Βασιλοκεντρών να παρέχει σε τοπικούς μικροκοσπαπάδες την άδεια, διότι δεν την έπαιρνε ο μπαμπάς μου, διότι δεν είχε πιστοποιητικό κοινωνικών φρονημάτων στις εξορίες, και έκαναν τα λεωφορεία. Μικρή η δαπάνη. Τα έχω ζησει εγώ συνεχώς στη Μακεδονία, στη δε επιτηρουμένη ζώνη τότε το 1948, 1949 -καλά και το 1951- επειδή ήμασταν και κομμουνιστές, για να πάμε στην Έδεσσα, έπρεπε να πάρουμε άδεια από το Τρίτο Σώμα Στρατού, για τα πενήντα χιλιόμετρα της Εδέσσης.

Επομένως, ο εισπρακτωρ εισέπραττε πληροφορία ποιος ανεβαίνει, ποιος κατεβαίνει, σε ποιο χωριό ανέβηκες, σε ποια στάση κατέβηκες, ποιος ακριβώς και τα μετέδιδε μετά εις το οικείον αστυνομικό τμήμα, το οποίο το μετέδιδε εις την οικείαν ΚΥΠ και εις την οικείαν CIA, εδώ στο Μετοχικό Ταμείο Στρατού. Αυτό είναι το δεύτερο στοιχείο.

Το τρίτο στοιχείο είναι ότι είδα και τη νομοθεσία. Η απόπειρα νομοθεσίας της παρούσης Κυβερνήσεως είναι περίπου ουσιαστικά εντός βομβαρδισμένου τοπίου η προσπάθεια να περισώσουμε την κουρελού. Βεβαίως, εν τίνι μέτρω, ξέρω εγώ, υπάρχουν μερικές καλύψεις. Βεβαίως, οι προφυλάξεις για την ασφάλεια -τα είπε και ο καλός μου, Γεώργιος Λαζαρίδης και δεν θα επαναλάβω τις λεπτομέρειες- διά των οποίων υποτίθεται ότι θα κατοχυρωθεί ενδεχομένως και κάποιο έσοδον εάν λειτουργήσουν αυτές οι συμφωνίες και κάποια εξασφάλιση παρεμβάσεως του ελληνικού δημοσίου, αλλά όλα αυτά είναι εις το επέκεινα του μέλλοντος, δηλαδή επαναλαμβάνω ότι ουσιαστικά από εκεί είναι αρμοδιότης της επιστημονικής χαρτορίχτρας.

Σας υπενθυμίζω ότι μία φορά που παρακολουθούσα έναν μηχανοδηγό Εγγλέζο, τον είχα δει εμβρόντητος να λέει το εξής. Μόλις έγιναν οι ιδιωτικοποιήσεις των σιδηροδρομίων στην Αγγλία, άρχισαν να εκτροχιάζονται τα τρένα διά των ιδιωτικών εκτροχιασμών και των ιδιωτικών ιδιωτικοποιήσεων με νεκρούς στον προαστιακό του Λονδίνου. Αναγκάστηκε τότε η Βρετανία να επανακρατικοποιήσει τις σιδηροτροχιές. Μας το άφησαν τώρα εδώ, γιατί το κρατάγαμε και λόγω της αντιστάσεως της Γαλλίας.

Επομένως, το παρόν νομοθέτημα είναι απότοκον ουσιαστικά της πλήρους εξηρημένης καταστάσεως στην Ελλάδα και μου θυμίζει μερικά από τα επιχειρήματα της Κεντροδεξιάς της παρούσης. Βεβαίως ουδεμία σχέση με το ποιόν των ανθρώπων τότε και των σημερινών, προφανώς. Όμως, μου θυμίζει ως επιχειρη-

ματολογία τη λογική των επιχειρημάτων τότε του 1942-1944 προς τον ΕΛΑΣ και στον ΕΑΜ. Μην κάνετε αντίσταση, διότι οι Γερμανοράδες βάζουν αυτοκίνητο με ομήρους μπροστά για να ανατιναχθεί πρώτο το αυτοκίνητο. Μην κάνετε αντίσταση, διότι οι Γερμανοράδες χτυπούν αμάχους.

Συνέλθετε και να καταλάβετε και εσείς ότι η πρώτη αρετή είναι η εξής: να ξέρετε ότι είστε υπό κατοχήν. Όταν καταλάβετε ότι είστε και είμαστε υπό κατοχήν, ενδεχομένως θα αρχίσει η ανάκαμψη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Για την ταμπακίερα δεν μας είπες όμως. Άλλα μας δίδασκες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε. Ήταν ακριβής στον χρόνο ο κ. Ζουράρης μέχρι δευτερολέπτου.

Ο κ. Σαχινίδης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής, έχει τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευταί, επανειλημμένα έχει υπάρξει εντός αυτής της Αιθούσης η απορία γιατί υπάρχει μία γενικότερη απαξίωση σε ό,τι αφορά την πολιτική και τους πολιτικούς. Αυτό έχει να κάνει με τις συμπεριφορές.

Υποκριτικά θα έλεγα και επανειλημμένα υπάρχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά. Εις ό,τι αφορά τους Βουλευτές της Χρυσής Αυγής, όποτε μιλάνε ή αν θέλετε και όποτε παρεκτρέπονται, αν υψώσουν τη φωνή τους σε κάποια φάση ή κάνουν μία αναφορά, η οποία δεν σας βολεύει, το Προεδρείο, μηδενός εξαιρουμένου, κάνει συστάσεις αυστηρότατες και μάλιστα σχετικά πρόσφατα είχαμε και απειλές με φρουράρχους.

Τι είδαμε χθες; Χθες είδαμε τον ίδιο τον Πρόεδρο της Βουλής να επιτίθεται φραστικά σε έναν αρχηγό κόμματος, να ζητάει τον λόγο και είδαμε έναν Βουλευτή από τη Δημοκρατική Συμπράταξη να λέει σε κάποιον άλλον Αρχηγό κόμματος κάποιους χαρακτηρισμούς. Μάλιστα, ο Αρχηγός αυτού του κόμματος σηκώθηκε και κινήθηκε απειλητικά και του έγιναν απλά συστάσεις. Δεν κάλεσε το Προεδρείο τον Φρούραρχο για να αποκαταστήσει την τάξη.

Οπότε, δεν θα ανεχθούμε ξανά απολύτως καμμία παρατήρηση, εάν δεν διορθωθείτε πρώτα εσείς. Σας έχουμε πει επανειλημμένα ότι ο σεβασμός κερδίζεται. Δείξτε μας τον σεβασμό που πρέπει, εάν θέλετε να σας σεβόμαστε και εμείς μέσα σε αυτή την Αίθουσα.

Ακούσαμε από τους διάφορους ομιλητές για 300 εκατομμύρια ευρώ προσφορά που υπήρχε. Δεν είπα, όμως, κανένας από ποιον ήταν αυτή η προσφορά. Δεν άκουσα να αναφέρεται κανένας. Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και οι εισηγητές των κομμάτων και οι αγορητές και οι ομιλητές που μίλησαν μέχρι τώρα απλά ανέφεραν το ποσό των 300 εκατομμυρίων ευρώ. Θα ήθελα να μάθω και εγώ και ο Λαϊκός Σύνδεσμος-Χρυσή Αυγή από ποιον υπήρχε αυτή η προσφορά.

Απλά θα καταθέσω κι εγώ στα Πρακτικά της Βουλής αυτά που είχα πει ο κ. Σταθάκης προ αρκετού χρόνου, εις ό,τι αφορά την τιμή πώλησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

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

Χθες, στην επιτροπή, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο κ. Σπίρτζης, ανέφερε ότι πρέπει να επιβάλλεται η εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, διότι σε αντίθετη περίπτωση η Ελλάδα θα πληρώσει πρόστιμα και θα έχει κυρώσεις.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, πριν λίγες μέρες υπήρξε μία παρόμοια συζήτηση στην Επιτροπή Περιφερειών, όπου ρώτησα τον Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας, τον κ. Τζιτζικώστα, για ποιο λόγο συζητείται το να γίνει μία σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο, από τη στιγμή που πρόκειται να πωληθεί και το λιμάνι.

Δεν αντιλαμβάνομαστε, για ποιο λόγο θα πρέπει να βελτιωθούν οι υποδομές ενός σιδηροδρομικού δικτύου από τη στιγμή που πρόκειται να πωληθεί. Δεν υπάρχει λογική σε αυτό. Μάλλον, δεν υπάρχουν ευήκοα ώτα σε αυτήν την Αίθουσα.

Αναβαθμίζετε τις υποδομές. Όμως, ό,τι έχει σχέση με μεταφο-

ρές, ενέργεια ή οποιοδήποτε άλλο νευραλγικό κρατικό φορέα, μη διανοηθείτε να τον αποκρατικοποιήσετε, διότι εμείς ως Έλληνες εθνικιστές, όταν θα αναλάβουμε τη διαχείριση και την εξουσία, όλα όσα ξεπουλήσατε θα τα πάρουμε πίσω.

Τι φαίνεται εδώ, σε σχέση με τη Νέα Δημοκρατία; Με τον εκλογικό νόμο που ψηφίστηκε χθες είπαν αυτοί ότι θα επαναφέρουν τον προηγούμενο εκλογικό νόμο. Εδώ, είναι και η διαφορά μας, σε σχέση με όλους εσάς, κύριοι. Η Νέα Δημοκρατία, απλώς, ενδιαφέρεται για να επιστραφούν τα προνόμια στους Βουλευτές, εν αντιθέσει με εμάς τους Έλληνες εθνικιστές που ενδιαφερόμαστε αποκλειστικά για το συμφέρον του Έλληνα πολίτη.

Δεν θα μπορούσα να παραλείψω να αναφερθώ στον κ. Δένδια. Χθες, εξέδωσε ένα δελτίο Τύπου, το οποίο, απ' ό,τι καταλαβαίνω, θα πρέπει να τον πόνεσε πάρα πολύ για να προβεί σε αυτήν την κίνηση. Δήλωσε ότι η Χρυσή Αυγή λέει ψέματα.

Ψεύτης και δολοπλόκος είναι ο ίδιος ο Νίκος Δένδιας. Είναι ψεύτης γιατί, πρώτον, αυτά που δήλωσε στο δελτίο Τύπου δεν τα είπε η Χρυσή Αυγή. Αυτά τα είπε ένας μάρτυρας κατηγορίας της Χρυσής Αυγής στη δίκη της Χρυσής Αυγής. Τι άλλο, όμως, είχε κάνει ο κ. Δένδιας από τον οποίο ζητάμε και ως Χρυσή Αυγή εξηγήσεις εντός του Κοινοβουλίου, αλλά θα κληθεί να δώσει εξηγήσεις και στη δικαιοσύνη την ίδια; Να προσεύχεται, φορώντας το κιπά, κρατώντας ένα κοράνι στο χέρι του και κάνοντας επικλήσεις στο Βούδα και σε όλες τις θρησκείες, να μην έχει εμπλοκή στο θέμα της προφυλάκισης των στελεχών και του Αρχηγού της Χρυσής Αυγής.

Τι έχει κάνει; Είχε το δικαίωμα ως προϊστάμενη Αρχή να πάει και να ενημερωθεί για το έγκλημα που συνέβη στο Κερατσίνι. Δεν είχε, όμως, κανένα δικαίωμα να πάει και να ζητήσει προανακριτικό υλικό, κάτι το οποίο έκανε παρουσία του εκπρόσωπου Τύπου της Αστυνομίας. Τι έκανε; Αφού πήγε την επομένη του Φονικού, ζήτησε από τον Χρηστίδη –ο οποίος έδωσε και κατάθεση όπως σας είπα– τις κάμερες και το υλικό που υπήρχε από το κατάστημά του. Κι αφού του είπε ότι οι κάμερες είναι ψεύτικες, βασίστηκε απλά και μόνο στη μαρτυρία αυτού του ανθρώπου και δεν μίληκε καν στη διαδικασία να βάλε αστυνομικούς να ελέγξουν, αν τα λεγόμενα του μάρτυρα είναι αληθή ή όχι, αν δηλαδή, οι κάμερες αυτές ήταν απλώς διακοσμητικές για να εκφοβίζουν και να λειτουργούν αποτρεπτικά ή αν πράγματι λειτουργούσαν.

Μετά από μερικές μέρες –από εννιά συγκεκριμένα– πήγαν να πάρουν προανακριτικό υλικό από πολύ μακρινά καταστήματα και δεν μίληκαν καν στα παρακείμενα. Αφού, όμως, όλα αυτά ο συγκεκριμένος μάρτυρας τα είχε καταθέσει προανακριτικά στην ανακρίτρια την κ. Κλάπα, αυτά δεν υπάρχουν ως διά μαγείας, σήμερα στη δικογραφία. Αναρωτιόμαστε, τι συμβαίνει εδώ.

Εμείς ως Χρυσάυγιτες, ως Έλληνες εθνικιστές σκεφτόμαστε ένα πράγμα: Υπάρχει πράγματι μία εγκληματική οργάνωση, η οποία όμως αποτελείται από τον κ. Σαμαρά, από τον κ. Δένδια, από τον κ. Αθανασίου και όλους αυτούς, οι οποίοι έβαλαν φυλακή, προσαρτήσαν να καταστρέψουν ανθρώπους και ζωές και των οικογενειών τους με γνώμονα ένα πράγμα και μόνο: την αύξηση των ποσοστών που έχουν ως κόμμα. Εάν λειτουργούν έτσι, εάν εκλαμβάνουν έτσι τη δημοκρατία –το έχω πει και χθες και προχθές και παραπροχθές– με την ίδια δημοκρατία θα σας αντιμετωπίσουμε, κύριοι.

Αναφερθήκατε επανειλημμένα όλοι σας στα 300 εκατομμύρια της προσφοράς. Θα σας πω εγώ από πού προέκυψε αυτή η προσφορά: Αυτή η προσφορά υπήρχε από τους Ρώσους, οι οποίοι σήμερα κατηγορούν ότι υπήρξε μία κομπίνα και μια μεροληπτική συμπεριφορά από την Κυβέρνηση και το ΤΑΙΠΕΔ, την οποία καταγγέλλει η ρωσική κρατική εταιρεία «RUSSIAN RAILWAYS», θυγατρική της οποίας θα υπέβαλε προσφορά για την εξαγορά της «TRAINOSE».

Η ρωσική αυτή εταιρεία, απαντώντας επίσημα στο ερώτημα γιατί δεν υπέβαλε προσφορά, απάντησε ότι δεν τους δόθηκαν εκείνα τα στοιχεία, τα οποία θα τους επέτρεπαν να προχωρήσουν στον διαγωνισμό.

Τα στοιχεία που ζήτησαν ήταν το τελευταίο ισοζύγιο εξαμηνίου, που είχαν ζητήσει από την «TRAINOSE» και το ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να συμμετάσχουν στον διαγωνισμό.

Εάν δεν το ξέρετε, σας ενημερώνω ότι στη Ρωσία ισχύει ένας

νόμος βάσει του οποίου δεν επιτρέπεται σε καμία ρωσική κρατική εταιρεία να εξαγοράσει μία άλλη κρατική εταιρεία άλλου κράτους, εάν δεν δοθούν αυτοί οι ισολογισμοί του τελευταίου εξαμηνίου.

Οι ρωσικοί σιδηρόδρομοι δεν είχαν την ενημέρωση που έπρεπε σχετικά με την «TRAINOSE», ούτως ώστε να μπορέσουν να προχωρήσουν στην υποβολή αυτής της δεσμευτικής προσφοράς, η οποία έχετε υπ' όψιν σας ότι ήταν ακριβώς εξαπλάσια από αυτή την τελική προσφορά των Ιταλών.

Ο Πρόεδρος, λοιπόν, των ρωσικών σιδηροδρόμων, ο Ολέγκ Μπελοζιόροφ έκανε καταγγελία, όχι μόνο επειδή δεν τους δόθηκε ο εξαμηνιαίος ισολογισμός, αλλά επειδή οι Ιταλοί κατέθεσαν μία προσφορά, η οποία πραγματικά δεν τηρούσε τους όρους που είχαν τεθεί. Άρα δεν τηρούσαν και τους όρους του διαγωνισμού.

Συνεπώς πώς κατοχυρώθηκε στους Ιταλούς η «TRAINOSE»; Το παράδοξο, όμως, σε όλη αυτή την ιστορία είναι η λεγόμενη «προίκα», την οποία θα λάβουν οι Ιταλοί και είναι ύψους 300 εκατομμυρίων για την περίοδο 2015-2020, όπως ανέφερε και κάποιος ομιλητής μόλις πριν. Μιλάμε για 50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως ως επιδότηση για τις άγονες γραμμές, που αφορούν την εκτέλεση των δρομολογίων, τα οποία έχουν μικρή ζήτηση.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Έτσι γίνομαι και εγώ επενδυτής! Το τίμημα είναι εξαιρετικά χαμηλό, χωρίς χρέη και με επιδότηση για τα μη εμπορικά δρομολόγια. Μόνο ένας χαζός δεν θα εκμεταλλευόταν μία τέτοια ευκαιρία. Δηλαδή, όσο κόστος έχει ένα F-16 και όχι τα πόδια του Ρονάλντο που ακούσαμε προηγουμένως, πουλήθηκαν στους Ιταλούς οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι και η «TRAINOSE».

Ακούμε συνεχώς για μία καλύτερη προσφορά. Πείτε μας. Γιατί δεν τα λέτε; Επίσης, και κλείνω με αυτό, ακούστηκαν διάφορες τοποθετήσεις, για παράδειγμα του κ. Δανέλλη, ο οποίος πολύ σωστά κατήγγειλε τους βανδαλισμούς που έλαβαν χώρα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, όπως και τους βανδαλισμούς που έγιναν στο Δημαρχείο Θεσσαλονίκης.

Δεν ανέφερε όμως ότι αυτοί οι βάνδαλοι, οι οποίοι ήταν όλοι ξενόφερτοι –οι περισσότεροι εξ αυτών είναι ισπανικής και γερμανικής– ενώ λώσαν δεκαπέντε λεωφορεία και μεταφέρθηκαν επτακόσια πενήντα άτομα στην πόλη της Ξάνθης και συνέχισαν τους βανδαλισμούς εκεί.

Ρωτάω εγώ: Η βόρεια Ελλάδα, όπως ξέρετε πολύ καλά, έχει πάρα πολλές πόλεις. Ποιος ο λόγος της μετακίνησής τους αυτής; Μήπως επειδή σε δύο μέρες από σήμερα θα γίνει η πορεία των λεγόμενων «Τούρκων» στην Ξάνθη;

Κυρία Υπουργέ, θα πρέπει η Κυβέρνησή σας να λάβει άμεσα μέτρα για να προστατέψει όχι μόνο τους Έλληνες πολίτες, αλλά να προστατέψει και την εθνική κυριαρχία. Δυστυχώς, η Ελλάδα έχει γεμίσει από προδοτές.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κυρία Μεγαλοοικονόμου, έχετε τον λόγο. Θα μιλήσετε από εκεί ή θα έλθετε στο Βήμα; Είναι μία περιπέτεια, γι' αυτό το λέω.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Δεν τον χάνω τον δρόμο, κύριε Πρόεδρε. Μη φοβάστε!

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λαμβάνω τον λόγο, όχι γιατί έχω κάτι να κρίνω επί μίας οδηγίας η οποία έπρεπε ήδη να έχει κυρωθεί, επί της οποίας εξάλλου δεν επιτρέπονται τροποποιήσεις. Το μόνο που επιθυμώ είναι να σχολιάσω ορισμένα σημαντικά θέματα που πρέπει να ακούσει και ο ελληνικός λαός.

Η Ένωση Κεντρώων είναι ένα κόμμα κατ' εξοχήν ευρωπαϊκό, που πάντα πρέσβευε την ευρωπαϊκή προοπτική, τις επενδύσεις και όχι την κρατικοδίαιτη λογική.

Φυσικά, η οδηγία έρχεται προς κύρωση σε αυτή τη χρονική συγκυρία λόγω της πώλησης της «TRAINOSE». Όπως είναι εύλογο, όλοι οι συνάδελφοι σήμερα σχολίασαν το χαμηλό τίμημα αυτής της σύμβασης, όπως και ότι λόγω των χειρισμών της δικής

σας Κυβέρνησης τελικώς το τίμημα είναι τόσο χαμηλό. Όλοι, φυσικά, επανέλαβαν ότι άλλα λέγατε και άλλα κάνετε στο τέλος.

Όμως, ως επιχειρηματίας, αντιλαμβάνομαι ότι μία επένδυση μπορεί να έχει τελικώς διαφορετικό τίμημα σε διαφορετική χρονική στιγμή. Καθίσταται πλέον σαφές -και το αποδεικνύετε περίτρανα- ότι δεν είστε ικανοί να διαπραγματεύεστε το καλύτερο για την πατρίδα. Μάλιστα, είστε -μπορώ να πω- ανίκανοι να διαπραγματευτείτε.

Η πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με τις ευλογίες των ευρωπαϊκών οργάνων γίνεται προκειμένου να σπάσει η μάστιγα του κρατισμού, της γραφειοκρατίας και των ρουσφετιών.

Ο προβληματισμός μου, όμως, είναι ο εξής και ερωτώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι: Πώς επιτρέπεται η επιχείρηση να πωλείται σε έναν άλλο δημόσιο φορέα ξένου κράτους; Διότι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως ανακοινώθηκε, εξαγοράζεται από την ιταλική «FERROVIE DELLO STATO ITALIANE», διαχειριστής της οποίας είναι το ιταλικό δημόσιο και μέτοχος της οποίας -μεταξύ άλλων- είναι οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι. Εξηγήστε μου, λοιπόν, με ποιο τρόπο μπαίνει η ιδιωτική πρωτοβουλία και πού βρίσκεται η ιδιωτική πρωτοβουλία για τα ελληνικά τρένα.

Ερωτώ τελικώς εάν το ιταλικό και το γαλλικό δημόσιο λειτουργούν με όρους ιδιωτικής αγοράς. Γιατί δεν μπορείτε εσείς να καταφέρετε κάτι αντίστοιχο; Μάλιστα, πιστεύετε ότι δεν μπορείτε να το καταφέρετε εσείς, που θεωρείτε ότι είστε και αριστερή Κυβέρνηση; Πώς το καταφέρνουν οι Ιταλοί; Εσείς δεν μπορείτε να το καταφέρετε, που είστε και η αριστερή Κυβέρνηση, η πρώτη φορά Αριστερά;

Σας ερωτώ και κάτι άλλο: Άραγε θα συμβεί το ίδιο και στις άλλες διαπραγματεύσεις που σκοπεύετε να κάνετε για τις άλλες αποκρατικοποιήσεις; Διότι προεκλογικά, αν θυμάστε -εγώ το θυμάμαι πάρα πολύ καλά- το ίδιο λέγατε και για τον ΟΛΠ και για τα αεροδρόμια και η μόνη επωδός σας ήταν «αξιοποίηση και όχι ξεπούλημα». Έφυγε το πρώτο, έμεινε το ξεπούλημα. Το θυμάμαι πάρα πολύ καλά αυτό.

Σας ερωτώ: Την προχθεσινή σύμβαση που υπογράψατε τη θεωρείτε αξιοποίηση ή ξεπούλημα; Εγώ τη θεωρώ ξεπούλημα. Τα 45 εκατομμύρια ευρώ ήταν καθαρό ξεπούλημα! Ξεπούλημα, γιατί παρατηθήκατε άνευ όρων στον υποτιθέμενο επενδυτή. Ήταν καθαρό ξεπούλημα. Ήσασταν σε μία μάχη και παραδοθήκατε άνευ όρων.

Σε κάθε περίπτωση, το θέμα του σημερινού νομοσχεδίου είναι η κύρωση της ευρωπαϊκής οδηγίας, η οποία είχε δοθεί από το 2012 και τη φέρνετε άρον άρον ως κατεπείγον -άρον άρον, σταύρωσον αυτόν!- διότι ξεπουλήσαμε ό,τι είχαμε και δεν είχαμε και πρέπει να τα ψηφίσουμε κίελας.

Έτσι, η χώρα μας πρέπει να έχει μία αλλαγή στη νοοτροπία της. Χρειαζόμαστε άμεσα και χωρίς καμμία περαιτέρω καθυστέρηση ιδιωτικές επενδύσεις και επιχειρήσεις, για να φέρουν μία άλλη λογική και άλλα επιχειρηματικά ήθη. Στην Ελλάδα του 2016 πρέπει να πασχίσουμε να διορθώσουμε τα κακώς κείμενα. Είναι ξεκάθαρο ότι το πρώτο βήμα πρέπει να γίνει από τις ιδιωτικοποιήσεις.

Η Ένωση Κεντρώων πάντοτε ήταν και είναι υπέρ της προσπάθειας αυτής.

Όμως, θα ήθελα να σας θυμίσω κάτι: Ο ΟΣΕ και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αργότερα -από ό,τι θυμάμαι- επί σαράντα χρόνια με τις προηγούμενες κυβερνήσεις, και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, δεν ήταν τίποτα άλλο παρά ένας κορβανάς, ο οποίος έκανε διορισμούς. Ήταν το πελατειακό κράτος. Διόριζε. Δεν έκανε τίποτα άλλο παρά διόριζε, διόριζε συνέχεια. Το πελατειακό κράτος απλόχερα έδινε θέσεις, για να έχει τους ψηφοφόρους του. Το χρέος αυξανόταν συνέχεια.

Τώρα συνεχίζετε εσείς να χαρίζετε. Αφού δώσατε στους Ιταλούς γη και ύδωρ, έρχεστε να τους διαγράψετε και τα χρέη, να τα επιβαρυνθεί το δημόσιο και ο κατημένος ο ελληνικός λαός να πληρώσει αυτά τα χρέη. Τι να σας πω; Αριστερή Κυβέρνηση!

Όμως, αυτή τη χρονική συγκυρία έχουμε μία μοναδική ευκαιρία ίσως να μπούμε στη σωστή τροχιά. Θα πρέπει να κάνουμε σωστές κινήσεις. Τουλάχιστον, από τη στιγμή που έχουμε και άλλα να ιδιωτικοποιήσουμε, να μη τα ξεπουλήσουμε.

Εσείς που κυβερνάτε τώρα, αν έχετε λίγο μυαλό, τουλάχιστον

αυτά που μας μένουν, τα υπόλοιπα να μην τα ξεπουλήσετε. Να γίνουν σωστές ιδιωτικοποιήσεις. Η ιστορική ευθύνη είναι τεράστια για όλους μας. Σ' αυτήν την ευθύνη πρέπει να ανταποκριθούμε. Πρέπει να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων για χάρη του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ένωσης Κεντρώων)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνεας.

ΠΕΤΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που καλούμαστε να επεξεργαστούμε σήμερα βάζει τέλος σε μία σειρά παρωχημένων διατάξεων, που δεν ευθυγραμμίζονταν επ' ουδενί με την εθνική νομοθεσία και την κοινοτική οδηγία 2012/34. Η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ενιαίου πλαισίου σιδηροδρομικού χώρου αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία και στη δομή του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα.

Οι άμεσοι στόχοι του παρόντος νομοσχεδίου είναι οι εξής: Η απλοποίηση της έννοιας της νομοθεσίας που κωλυσιεργούσε, η εξάλειψη υφιστάμενων στρεβλώσεων, η κατάργηση παρωχημένων διατάξεων άνευ ουσίας, η αποσαφήνιση και ο εκσυγχρονισμός διατάξεων της νομοθεσίας.

Επιπρόσθετα, αγαπητοί συνάδελφοι, οι προσδοκίες του σχεδίου νόμου αφορούν την εξασφάλιση διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής, τη διασφάλιση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά κάτω από ίσους όρους, την ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας που θα έχει σκοπό την τήρηση των κοινών κανόνων.

Η μεταρρυθμιστική προσέγγιση του νομοσχεδίου θα δώσει πρωθυγκία δύναμη στην αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών. Η υποχρεωτική τήρηση χωριστών ισολογισμών, αφενός για τις δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και αφετέρου των επιβατικών μεταφορών, ξεκαθαρίζει το τοπίο με τα δημόσια κονδύλια, μιας και καθίσταται απαγορευτική η μεταφορά τους από τη μία δραστηριότητα στην άλλη.

Επιπλέον, καθίσταται εφικτή η παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες.

Η ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και η προσέλκυση νέων φορέων αναμένεται να αποτελέσει έναν εφικτό στόχο, αναλογιζόμενοι πλέον την υποχρέωση των κρατών-μελών να δημοσιοποιούν πενταετή στρατηγική ανάπτυξη μιας σιδηροδρομικής υποδομής με σαφείς προσδοκίες και στόχους και όχι στον αέρα, όπως γινόταν έως σήμερα.

Δεν θα ήθελα να σας κουράσω με τις λεπτομέρειες του νομοσχεδίου που τις ξέρουμε όλοι. Θα ήθελα να σταθώ στα γνωστά «παπαγαλάκια» της δημοσιογραφίας που μιλούν για ξεπούλημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Αρχικά θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση. Έχουμε μπερδέψει την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με τις σιδηροδρομικές υποδομές που ανήκουν στον ΟΣΕ. Αυτά είναι δύο ξεχωριστά κομμάτια. Μιλάμε για μία μεταφορική εταιρεία δημοσίων συμφερόντων και τίποτα παραπάνω. Άλλωστε, το μονοπώλιο στις μεταφορές έχει καταργηθεί χρόνια τώρα και το γνωρίζουμε πολύ καλά.

Εάν δεν προχωρούσαμε στο κλείσιμο της συμφωνίας, η Κομισιόν θα ζητούσε πίσω τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις, ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ.

Ξέρουμε, κύριοι, όλοι μας τι σημαίνει αυτό: Λουκέτο. Έχουμε αναρωτηθεί γιατί η χώρα μας είναι η τελευταία στην Ευρώπη στις υποδομές; Έχουν αναρωτηθεί γιατί το ελληνικό δημόσιο, ως εργοδότης, δεν έκανε τίποτα και οι εργαζόμενοι, ταυτόχρονα, σφύριζαν αδιάφορα στη διαφαινόμενη χρεοκοπία του Οργανισμού τους, πουλώντας συνδικαλισμό χωρίς ουσία; Εμείς θέλουμε συνδικαλισμό με ουσία.

Επειδή συνυπάρχουμε σε αυτόν τον τόπο όλοι μας, γνωρίζουμε πολύ καλά ότι οι ΔΕΚΟ επί δεκαετίες αποτελούσαν το μεγάλο παζάρι της πολιτικής εξουσίας έναντι ψήφων. Δεν ήμασταν εμείς στην εξουσία. Ένα γαϊτανάκι γνώριμο, που το γνωρίζουν πολύ καλά τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, το μάννα εξ ουρανού που λεγόταν κρατική επιχορήγηση, ήταν η μόνη έννοια η οποία

μας κάνει τώρα τον λογαριασμό, βαρύ λογαριασμό! Ένα παράνομο προνόμιο των δημοσίων οργανισμών, που δίδε τον ελεύθερο επαγγελματία και τον δημόσιο υπάλληλο. Αυτή τη στιγμή έχουμε δύο στρατόπεδα στο ποιοι δουλεύουν στο δημόσιο και ποιοι είναι ελεύθεροι επαγγελματίες.

Μπορεί πραγματικά -μπορεί, επαναλαμβάνω- το τίμημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», για να λέμε και τις αλήθειες, να είναι μικρό. Όμως, πρέπει να αναλογισθεί κανείς και το βάρος των χρεών που αναλαμβάνονται, καθώς και τις νέες επενδύσεις που χρειάζονται, ώστε να είναι σε θέση να αναλάβει το βάρος που της αναλογεί σε μία πραγματικά ενωμένη Ευρώπη υψηλών απαιτήσεων. Διότι, όπως σας είπα, στην Ελλάδα είμαστε πολύ πίσω.

Όσον αφορά στους εργαζόμενους της εταιρείας, ως συλλογιστούν τον θετικό αντίκτυπο που προέρχεται από τη σωτηρία της εταιρείας, αφού τη νοιάζονται τόσο και την εξασφάλιση των θέσεων τους. Οι ικανοί και οι εργατικοί θα παραμείνουν, δεν έχουν να φοβηθούν τίποτα. Οι μαντζαράι, όμως, της χρεοκοπίας θα πάνε σπίτι τους, εκεί που πρέπει να πάνε! Γνωρίζουμε όλοι μας τι σημαίνει συνδικαλισμός και τι σημαίνει συνδικαλισμός πολιτικής σκέψης για να κρατούν οι συγκεκριμένοι κύριοι τις θέσεις τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ, ο κ. Παφίλης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Λέει «Και μη εισενέγκης ημάς εις πειρασμόν.» Έτσι δεν λέει;

Εγώ θα μπω, όμως, στον πειρασμό. Γιατί ο κατελθών εκ του Βήματος, όπως λένε στην καθαρεύουσα, μας είπε τώρα πόσο θετικό αντίκτυπο και πόσα φοβερά πράγματα θα έχει η εφαρμογή της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Διαβάζω, λοιπόν: «Η συγκεκριμένη οδηγία -ημερομηνία 3-7-2012- έχει βαρύτερες συνέπειες για το δημόσιο συμφέρον, την ασφάλεια των μεταφορών, αλλά και τα δικαιώματα των επιβατών. Συντάσσεται με τις κυρίαρχες νεοφιλελεύθερες λογικές και βάζει ως προτεραιότητα το κέρδος, ξεχνώντας ότι τα κράτη είναι αυτά που έχουν χρηματοδοτήσει όλες τις υπάρχουσες υποδομές. Προωθείται η περαιτέρω, σχεδόν υποχρεωτική πλέον για όλα τα κράτη-μέλη, απελευθέρωση του τομέα των σιδηροδρόμων και ο επιπλέον διαχωρισμός των υπηρεσιών της λειτουργίας και της συντήρησης. Κατακερματίζεται, έτσι, η έννοια ενός ολοκληρωμένου και ασφαλούς συστήματος μεταφορών και ενισχύεται η λογική και οι πρακτικές της υπεργολαβίας, με αποτέλεσμα να υπονομιούνται τα δικαιώματα των εργαζομένων, των επιβατών, αλλά και τα υπάρχοντα ευρωπαϊκά μέτρα ασφάλειας».

Αυτά δεν τα είπε το ΚΚΕ. Είναι η τοποθέτηση της Ευρωκοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ γι' αυτή την οδηγία. Ερωτούμε, λοιπόν, το εξής: Πότε λέγατε αλήθεια, τότε ή τώρα; Εδώ θέσατε το θέμα των εργαζομένων από αντιδραστική σκοπιά, ότι δεν υπάρχουν τέτοια φαινόμενα. Υπάρχουν φαινόμενα. Εμείς ήμασταν οι μόνοι που παλεύαμε κατά αυτών των φαινομένων όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Όμως, πείτε μας, αλήθεια! Δεν έχετε τον Θεό σας! Πριν από δύο χρόνια λέγατε αυτά και έρχεστε εδώ σήμερα και τραβάτε έναν ύμνο γι' αυτά που καταγγέλλατε τότε!

Εμείς τα περιμέναμε και λέγαμε ότι κοροϊδεύατε τον κόσμο.

Τώρα, λοιπόν, για να μπω και στην ουσία -το θέμα δεν είναι προσωπικό, είναι γενικό- έρχεται η ώρα της αλήθειας. Ιδιαίτερα όταν συζητάμε ευρωπαϊκές οδηγίες, τότε πέφτει ακόμα και το φύλλο συκής και μπορεί ο κάθε καλόπιστος να κρίνει μέσα στη Βουλή ότι υπάρχουν δύο πολιτικές. Μπορεί τα κόμματα να είναι οκτώ, αλλά οι πολιτικές τελικά είναι δύο. Όταν, λοιπόν, έρχονται ευρωπαϊκές οδηγίες, όλοι όσοι είστε με την Ευρωπαϊκή Ένωση και με τον καπιταλιστικό δρόμο ανάπτυξης -διότι αυτά πάνε πακέτο- συμφωνείτε. Ποιος είναι ο καβγάς; Ο καβγάς είναι ποιος θα εφαρμόσει καλύτερα αυτές τις πολιτικές. Ποιον εξυπηρετούν, αλήθεια, αυτές οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Θα πω και παρακάτω. Εξυπηρετούν τα συμφέροντα των λαών ή τα συμφέροντα του κεφαλαίου; Φαντάζομαι ότι δεν χρειάζεται καν να απαντήσει κάποιος, διότι είναι αυτονόητο.

Άρα, λοιπόν, τι πρέπει να κρίνει και να αντιληφθεί ο λαός και όσοι μας βλέπουν; Όσοι συμφωνούν μ' αυτόν τον τρόπο ανάπτυξης, με τον καπιταλισμό δηλαδή και όσοι συμφωνούν με την ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την παραμονή και τη θεωρούν «τα άγια των αγίων», είναι υποχρεωμένοι -άσχετα από το τι λένε- να εφαρμόζουν την ίδια πολιτική, την ίδια στρατηγική, ανεξάρτητα από τις επιμέρους διαφορές. Έχει αποδειχθεί και από την ίδια την εξέλιξη, ιδιαίτερα των τελευταίων χρόνων, ότι όποιο μείγμα και να ακολουθηθεί ο λαός πληρώνει τη νύφη και το κεφάλαιο κερδίζει μ' αυτές τις πολιτικές.

Γι' αυτό λέμε, λοιπόν, ότι οι μάχες στην πραγματικότητα είναι επιμέρους, ψεύτικες. Αυτό για το οποίο τσακώναστε όλοι εδώ μέσα είναι ποιος θα διαχειριστεί καλύτερα τα συμφέροντα του κεφαλαίου, γιατί ο καπιταλιστικός δρόμος ανάπτυξης αυτά υπηρέτει. Αυτά, βέβαια, είναι ασυμβίβαστα με τα συμφέροντα των εργαζομένων και αυτό φαίνεται σε όλους τους τομείς.

Γιατί τα λέμε, λοιπόν, όλα αυτά; Ακούγονται διάφορες εκδοχές. Ας πάρουμε τον τομέα των σιδηροδρόμων. Πότε αναπτύχθηκε και πώς αναπτύχθηκε ο τομέας των σιδηροδρόμων; Ο τομέας των σιδηροδρόμων αναπτύχθηκε με βάση και την ανάπτυξη της οικονομίας -και τις ανάγκες που υπήρχαν, βεβαίως- και έγιναν μαζικές κρατικοποιήσεις. Αφού ήταν καπιταλιστικά κράτη, γιατί έγιναν μαζικές κρατικοποιήσεις; Το κεφάλαιο δεν μπορούσε να επενδύσει σε τομείς απ' όπου θα είχε μακροπρόθεσμα ή λιγότερα κέρδη. Αυτοί οι τομείς ήταν οι τομείς των υποδομών, όπως έγινε και στην ενέργεια και σε μία σειρά από άλλους τομείς, ιδιαίτερα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Γι' αυτό ακριβώς ανέλαβε ο ελληνικός λαός και όλοι οι λαοί με το αίμα τους να φτιάξουν αυτές τις κρατικές επιχειρήσεις, μέσα στον καπιταλισμό βέβαια, όπως ήταν και ο ΟΣΕ στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες.

Για ποιον δούλευαν, όμως; Ο ελληνικός λαός έφτιαξε τις υποδομές. Ποιος ωφελούνταν; Μήπως είχαν φθηνά εισιτήρια ή ποιτικές υπηρεσίες, κ.λπ.; Όχι. Βασικά ωφελούνταν οι μονοπωλιακοί όμιλοι, πολλαπλώς, δηλαδή και με το κόστος των μεταφορών που ήταν διπλό, αλλά και με το κόστος των κατασκευών. Ποιος τα έφτιαχνε τα βαγόνια; Δεν τα έφτιαξε η «SIEMENS» εδώ, με τα τεράστια σκάνδαλα; Δεν θέλω να ανοίξω τέτοια θέματα, γιατί δεν έχω χρόνο. Οι βιομηχανίες και μία σειρά από τομείς υπηρεσιών, κ.λπ., αυτοί κέρδιζαν. Ο ελληνικός λαός χρηματοδότησε αυτές τις τεράστιες υποδομές, όπως και άλλοι λαοί και δεν κέρδιζε τίποτα. Κέρδιζαν οι μεγάλοι μονοπωλιακοί όμιλοι.

Όμως, τις τελευταίες δεκαετίες αυτό άλλαξε και περάσαμε στην απέναντι πλευρά. Άρα, αυτό που θέλω να πω είναι ότι και με κρατικό τομέα και με κρατικές μεταφορές και άλλα, αυτός που είναι ωφελημένος είναι το κεφάλαιο και όχι ο λαός ο ίδιος, γιατί δουλεύει προς το συμφέρον αυτού. Έτσι δουλεύει και η οδηγία και θα το αποδείξω παρακάτω.

Γιατί άλλαξε, λοιπόν, αυτό τις τελευταίες δεκαετίες; Άλλαξε, πρώτον, γιατί αυτές οι υποδομές ολοκληρώθηκαν και, δεύτερον, γιατί υπάρχουν υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια, που πρέπει να επενδυθούν για να φέρουν κέρδος. Περάσαμε, λοιπόν, στη συντριβή -θα έλεγε κανείς- των κρατικών μονοπωλίων σε όλους αυτούς τους τομείς και το γρήγορο πέρασμα σε ιδιωτικοποιήσεις, μάλιστα με έναν σχεδιασμό φοβερό -και ο κόσμος πρέπει να το κρίνει- έτσι ώστε να μπορέσουν να επενδύσουν και να εξασφαλίσουν γρήγορο και άμεσο κέρδος τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια και οι μονοπωλιακοί όμιλοι.

Η κατάσταση που ζούμε σήμερα -το θίγω γιατί το είπα πριν ο κ. Ζουράρις- δεν είναι αποτέλεσμα κρίσης. Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που διασφαλίζει αυτά τα συμφέροντα ισχύει από την ύπαρξή της. Ιδιαίτερα, όμως, στον τομέα των σιδηροδρόμων αρχίζει από τη δεκαετία του '90.

Είναι ένας σχεδιασμός ο οποίος τι λέει; Ότι πρέπει να απελευθερωθεί πλήρως αυτός ο τομέας, να δημιουργηθεί ενιαία αγορά σιδηροδρόμων για να μπουν γρήγορα οι μονοπωλιακοί όμιλοι να επενδύσουν και να κερδίσουν. Το σχέδιο προχώρησε σταδιακά. Άρχισε τεχνικά, οικονομικά, θα έλεγα, με τη διάσπαση του ενιαίου χαρακτήρα, χωριστά οι υποδομές από τις μεταφορές, και στο τέλος έρχεται και η άρση όλων των προστατευτικών μέτρων που υπήρχαν σε κάθε κράτος, για να υπάρξει αυτός ο ενιαίος

χώρος. Έτσι μεθοδεύτηκε και άρχισε από το 1997 η αναδιάρθρωση του ΟΣΕ.

Τι κάνει το νομοσχέδιο; Σε ποια κατεύθυνση κινείται και ποιον εξυπηρετεί; Μην μας τρελάνετε εδώ μέσα! Σας διάβασα τι λέγατε. Σωστά είναι αυτά που λέγατε. Άλλο το διά ταύτα. Μην μας τρελάνετε και μας πείτε ότι κάνετε όλη αυτήν την αναδιάρθρωση για να έχουμε καλό σιδηροδρομικό δίκτυο, φθηνό εισιτήριο, που να καλύπτει τις λαϊκές ανάγκες και όχι για να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα των μονοπωλιακών ομίλων, ιδιαίτερα με τις εξελίξεις που έχουμε και που η χώρα αντικειμενικά είναι πύλη εισόδου προς την Ευρώπη.

Ποιος θα κερδίσει δηλαδή, ο εργαζόμενος;

Ας ξεκινήσω από τους εργαζόμενους στις νέες εταιρείες. Τι θα πάρουν; Θα πάρουν 700 ευρώ, 500, 200, 100 ευρώ. Ό,τι παίρνουν και στις διάφορες άλλες εταιρείες. Τόσα θα πάρουν. Άρα δεν κερδίζουν. Τι θα κάνει ο ελληνικός λαός; Θα κερδίσει από τον ονομαζόμενο «ανταγωνισμό»;

Μα καλά, πού ζείτε; Ορίστε, έχω εδώ τα στοιχεία: Βρετανία από το 1997 μέχρι το 2009 αυξήθηκε το εισιτήριο κατά 20% από την ιδιωτικοποίηση. Γερμανία: Στο ίδιο χρονικό διάστημα 15%. Ολλανδία: Πάνω από 10%. Ο λεγόμενος «ανταγωνισμός» και η «ελευθερία της αγοράς» που λέτε, είναι «μαϊμού». Τελικά αυτοί που χάνουν είναι οι εργαζόμενοι. Γι' αυτό υπάρχουν στοιχεία. Υπάρχουν και για τις τηλεπικοινωνίες, για όλους τους τομείς. Άρα πειον ωφελεί αυτή η πολιτική της απελευθέρωσης;

Και βέβαια είναι μεθοδευμένη και επιστημονικά. Την προχωρούν με σχέδιο. Εμείς δεν υποτιμούμε τον καπιταλισμό ούτε τον σχεδιασμό τους. Ίσα ίσα που σχεδιάζουν μακροπρόθεσμα. Έτσι πήγαν κομμάτι-κομμάτι και τώρα έρχεται το σάρωμα ολόκληρο.

Και έρχεστε εσείς σήμερα να μας πείτε ότι εφαρμόζοντας αυτήν την οδηγία θα γίνουν θαύματα στην Ελλάδα στον τομέα των σιδηροδρόμων. Και αν δεν αναπτύχθηκαν οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα, δεν είναι λόγω χαφιεδισμού κ.λπ.. Αυτά είναι επιφανειακά πράγματα.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα πάρω και τη δευτερολογία μου. Δεν θα ξαναμιλήσω.

Αυτό οφείλεται στο ότι η Ελλάδα είναι μικρή οικονομία, έχει μικρή μεταποιητική βιομηχανία, εκείνη την εποχή ήταν απομονωμένη από ευρωπαϊκές χώρες και ήταν και επιλογή της αστικής τάξης της Ελλάδας για τις οδικές μεταφορές, όπως είναι και γενικότερα. Δεν έχω, όμως, χρόνο να επεκταθώ. Είναι απαράδεκτο τέτοια σοβαρά ζητήματα μέσα από τα οποία μπορεί ο ελληνικός λαός να καταλάβει και σε βάθος τι γίνεται, να φέρνεται με κατεπείγουσα διαδικασία και δεν προλαβαίνουμε να τοποθετηθούμε.

Γι' αυτό δεν αναπτύχθηκαν οι σιδηρόδρομοι. Έκαναν επιλογές όχι μαζικών μέσων μεταφοράς, ιδιωτικών, γιατί είχαν κέρδη οι εταιρείες, για μια σειρά τέτοιους λόγους, γιατί υπήρχε διαφορετική γεωπολιτική κατάσταση.

Τώρα, λοιπόν, τι έχουμε; Κράταει το κράτος τις υποδομές που έχουν μεγάλο κόστος και δίνει στους ιδιώτες το μεταφορικό έργο, που έχει το κέρδος. Θα πληρώνει ο ελληνικός λαός για να χρηματοδοτεί τις υποδομές. Θα παίρνετε τέλη. Δεν θα παίρνετε; Σιγά! Σιγά, τα τέλη που θα πάρετε! Θα είναι ίχνος. Και τι άλλο; Θα χρηματοδοτεί ο κρατικός προϋπολογισμός, δηλαδή ο ελληνικός λαός, ο φορολογούμενος τα έργα και τις αλλαγές, τις βελτιώσεις που θα γίνονται σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο. Για ποιον λόγο; Για να μπορούν πιο γρήγορα τα προϊόντα των εταιρειών να μεταφερθούν και να βγάζουν και περισσότερα κέρδη οι εταιρείες. Και μη μας πείτε τώρα -αυτά δεν γίνονται, δεν πιστεύω ότι σοβαροί άνθρωποι μπορούν να τα πιστεύουν αυτά τα πράγματα- ότι στην πλήρη κυριαρχία του καπιταλιστικού δρόμου ανάπτυξης του κεφαλαίου και μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που σου δίνει διαταγές και τις εκτελείς και δεν μπορείς να κάνεις διαφορετικά -όταν είσαι με την Ευρωπαϊκή Ένωση- ότι θα έχουμε όλα αυτά τα οποία ισχυρίζεστε.

Χρήη: Δώστε την χρεωμένη. Θα μπω στη δική σας λογική.

Άμα πάει και την αγοράσει ένας, να την αγοράσει χρεωμένη, να την εξυγιάνει και να βγάλει και τα κέρδη του. Γιατί, ποιος θα πληρώσει τα χρέη του; Πάλι ο ελληνικός λαός. Το πώς δημιουρ-

γήθηκαν θέλει μεγάλη συζήτηση και μπορούμε να την κάνουμε, αρκεί να έχουμε χρόνο.

Ναι, αλλά, λέει θα έχουμε και τη ρυθμιστική αρχή. Μα, αυτό είναι -λέει και ο κ. Μανιάτης- για γέλια. Ρωτάμε, λοιπόν: Η ρυθμιστική αρχή τι ακριβώς θα κάνει; Θα ελέγχει κατά πόσο εφαρμόζεται αυτή η οδηγία και αυτή η πολιτική. Αυτό δεν θα κάνει; Ποιον υπηρετεί αυτή η οδηγία; Μην μας το ξαναπείτε. Ποιον υπηρετεί όλη αυτή η πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, της απελευθέρωσης της αγοράς κ.λπ.; Τους εργαζόμενους; Έχουμε την πραγματικότητα μπροστά μας. Άρα, λοιπόν, αυτά περί ανεξάρτητων αρχών είναι παραμύθια.

Εμείς λέμε, λοιπόν, φιλολαϊκή πολιτική. Γι' αυτό είπα ότι υπάρχουν δύο πολιτικές. Αυτά που έλεγαν πριν οι χρυσαυγίτες είναι για γέλια. Όταν είσαι μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και υπέρ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν μπορείς να κάνεις τίποτα από όλα αυτά, τα οποία κοροϊδεύουν τον κόσμο ότι μπορούν να τα κάνουν. Τίποτα δεν μπορείς να κάνεις. Και αυτοί είναι υπέρ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υπέρ της επιχειρηματικότητας και μάλιστα, προκλητικά.

Φιλολαϊκή πολιτική, λοιπόν, τώρα μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και με το κεφάλαιο στην εξουσία δεν υπάρχει. Αυτό δεν το πέτυχε κανένας και ιδιαίτερα, σήμερα που ο καπιταλισμός έχει ιστορικά χρεωκοπήσει ως κοινωνικό σύστημα. Και όποιος ισχυρίζεται το αντίθετο θα πρέπει να βάλει τη λογική του κάτω, γιατί δεν μπορεί να καλύψει, με τέτοια εξέλιξη της τεχνολογίας και της πρόόδου, τις ανάγκες των ανθρώπων, αλλά αντιθέτως, τους στέλνει στην κόλαση. Και αυτό είναι η ιστορική χρεωκοπία του, το τέλος του, ανεξάρτητα αν ο λαός δεν το έχει αντιληφθεί, για να τον ανατρέψει.

Άρα, λοιπόν, δεν υπάρχει. Θα κάνετε τα ίδια που κάνουν και οι υπόλοιποι. Αυτό κάνετε και εσείς και είχαμε προειδοποιήσει γι' αυτό. Και ναι στην Ευρωπαϊκή Ένωση πάλι δεν υπάρχει. Υπάρχει άλλος δρόμος; Βεβαίως. Ο δρόμος που είναι ώριμος αντικειμενικά και επιστημονικά. Έχει αναπτυχθεί η κοινωνία έτσι, που μπορεί να περάσει σε έναν άλλο δρόμο ανάπτυξης.

Για να κάνεις, λοιπόν, αυτά, θέλει κοινωνικοποίηση η λαϊκή παρουσία και οι μεταφορές -συνολικά τα μέσα παραγωγής- και κεντρικό σχεδιασμό. Μπορείς να κάνεις κεντρικό σχεδιασμό στον καπιταλισμό; Αφού τον καθορίζουν τα μονοπώλια. Αυτοί καθορίζουν.

Κεντρικό σχεδιασμό, λοιπόν, που θα έχει ενιαίο φορέα μεταφορών συνολικά -σε στεριά, αέρα και θάλασσα, για να τα πω γρήγορα- και θα συνδέεται με την υπόλοιπη οικονομία, με στόχο να καλύπτει τις ανάγκες σε βασικούς τομείς. Και μπορούμε να τις καλύψουμε. Υπάρχει υψηλό επίπεδο τεχνολογίας. Και βαγόνια και τρένα και όλα, τα πάντα μπορούσαμε να κατασκευάσουμε, αλλά κάτω από τέτοιο σύστημα: εργατικός λαϊκός έλεγχος με κριτήριο ανάπτυξης της οικονομίας με βάση τις λαϊκές ανάγκες.

Και τέλος, να πω κάτι ακόμη. Επειδή ακούστηκαν διάφορα για τις απεργίες των εργαζομένων, εμείς δεν είμαστε αυτοί που θα καθορίσουμε τις μορφές πάλης των εργαζομένων συνολικά, ούτε και συμφωνούμε πάντα με αυτές τις μορφές που επιλέγουν.

Ωστόσο τι θέλετε, κύριε του Ποταμιού; Γιατί άκουσα τον Σπύρο Δανέλλη να λέει:.. Δηλαδή, τι θα κάνουν οι εργαζόμενοι; Να μην πω καμιά βαριά έκφραση. Θα σηκώσουν τα χέρια ψηλά; Πότε θα απεργήσουν για να πιέσουν; Πώς θα αντιδράσουν; Αν δεν απεργήσουν σε περιόδους αιχμής, δεν πιέζουν. Αυτό είναι βασικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Πάει και η δευτερολογία, κύριε Παφίλη. Και δεν υπάρχει τριτολογία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Τέλειωσα.

Δεν συζητάω ότι καταψήφισουμε το νομοσχέδιο. Απλώς, καλούμε τον λαό να μην εγκλωβιστεί σε τέτοιου τύπου αντιπαράθεση -συμφωνούν όλοι σε αυτή τη γραμμή- να συσπειρωθεί, να εκλέξει δυνάμεις στα σωματεία του που παλεύουν με συνέπεια, να μας βοηθήσει, να στηρίξει το ΚΚΕ, για να αποκρούσουμε αυτά που θα έρθουν και στον τομέα των σιδηροδρόμων, αλλά και γενικότερα για τον λαό, και να ανοίξουμε τον δρόμο κάποτε για μια άλλη εξουσία -πιστεύουμε ότι είναι ώριμο αντικειμενικά- η οποία θα βάλει στο κέντρο τον άνθρωπο και όχι τα καπιταλιστικά κέντρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει ο κ. Σκρέκας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προκαλεί έντονο ενδιαφέρον, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ότι η Κυβέρνηση φέρνει και ενσωματώνει μια κοινοτική οδηγία στο ελληνικό δίκαιο με τη διαδικασία του κατεπείγοντος.

Και προσπάθησε ο Υπουργός, κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της επιτροπής, να διασκεδάσει τις εντυπώσεις, λέγοντας πως το κατεπείγον της σημερινής διαδικασίας δεν σχετίζεται καθόλου με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Αποδεικνύεται περίτρανα όμως και από τη σημερινή συζήτηση, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ότι το κατεπείγον αφορά ακριβώς αυτό, την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Η ουσία βρίσκεται στο άρθρο 9 και όχι στο υπόλοιπο κείμενο.

Αν θέλετε να μιλήσουμε για την οδηγία, αρκεί να πούμε πως πρόκειται για μια οδηγία που θα έπρεπε να έχει έρθει και να έχει ενσωματωθεί από το καλοκαίρι του 2015. Άρα, έρχεται με καθυστέρηση ενός έτους. Μάλιστα, η προετοιμασία για την ενσωμάτωση της οδηγίας είχε γίνει από την προηγούμενη κυβέρνηση και όχι από την δική σας Κυβέρνηση, όπως ακούστηκε εδώ στη Βουλή.

Όλες οι πρωτοβουλίες, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, που προωθήθηκαν για τον σιδηροδρόμο εκείνο το διάστημα, 2012-2014, ήταν στο πνεύμα του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου και της ενίσχυσής του.

Η προσπάθεια ήταν και είναι να αποκτήσει η χώρα και η Ελλάδα σύγχρονο λειτουργικό, απαλλαγμένο από τα βάρη του παρελθόντος, σιδηροδρόμο, ώστε να προσελκύει μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς και να παρέχει καλύτερες υπηρεσίες στους Έλληνες πολίτες, και όχι μόνο.

Πράγματι, το διάστημα 2012-2014, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έγιναν πάρα πολλά. Να σημειώσουμε κάποιες επιτυχίες που συνέβαλαν στη μεγέθυνση των οικονομικών μεγεθών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»:

Πρώτον, υποστηρίχθηκε η παραχώρηση και η αξιοποίηση του λιμανιού του Πειραιά από την «COSCO». Τότε που οι σημερινοί Υπουργοί της Κυβέρνησης, και τότε στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ, δεσμεύονταν για ακύρωση της παραχώρησης, η τότε κυβέρνηση κατέβαλε επίπονες προσπάθειες για εξυγίανση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που οδήγησαν σε επιχειρηματικές συμφωνίες με την «COSCO» και με τον άλλο, τον αμερικάνικο, γίγαντα, την «HEWLETT-PACKARD».

Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το 2014 παρουσίασε κερδοφορία μετά από χρόνια ζημιών, πολλών και μεγάλων ζημιών, που επιβάρυναν τους Έλληνες πολίτες. Το 2014 αυτό είχε αλλάξει όμως, και η ιδιωτικοποίησή της θα ήταν ο επόμενος σταθμός. Τα εκτιμώμενα έσοδα τότε να σας θυμίσω ότι ήταν 300 εκατομμύρια ευρώ, κάτι που ακούστηκε πολλές φορές σε αυτήν την Αίθουσα.

Σήμερα γίνεται η ιδιωτικοποίηση και πωλείται η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ. Εμείς είμαστε υπέρ της αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας που θα φέρει χρήματα στον τόπο και στην Ελλάδα, που θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας, δουλειές, και θα φέρει ανάπτυξη.

Ποια ήταν, όμως, τότε η αντίδραση του ΣΥΡΙΖΑ σε αυτό το σχέδιο; Τότε φώναζε ο ΣΥΡΙΖΑ, φώναζαν οι ΑΝΕΛ και μιλούσαν για «ξεπούλημα». Τότε που το εκτιμώμενο τίμημα ήταν 300 εκατομμύρια ευρώ, ο κ. Σταθάκης κατήγγειλε την τότε κυβέρνηση για προκλητικά χαμηλή τιμή.

Διαβάζω τι έλεγε ο κ. Σταθάκης τότε: «Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σήμερα είναι πλέον μία κερδοφόρα επιχείρηση». Ακόμη, ο κ. Σταθάκης έλεγε: «Η σχεδιαζόμενη ιδιωτικοποίηση προωθείται στην προκλητικά χαμηλή τιμή των 300 εκατομμυρίων ευρώ».

Τι λέει σήμερα ο κ. Σταθάκης, που η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» πωλείται για 45 εκατομμύρια ευρώ και με προίκα κρατικές επιχορηγήσεις 220 εκατομμυρίων ευρώ για τα επόμενα τέσσερα χρόνια;

Τι μεσολάβησε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι των ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ; Τι μεσολάβησε, κυρία Υπουργέ; Τι έφταξε και η εταιρεία μέσα σε δύο χρόνια απαξιώθηκε τόσο πολύ; Γιατί η Κυβέρνηση, δήθεν, της αξιοποίησης και όχι του ξεπουλήματος αποδεικνύεται Κυβέρνηση της απαξίωσης και των λουκέτων;

Θα σας εξηγήσω πολύ σύντομα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τι συνέβη, γιατί οι αριθμοί είναι αμελικοί:

Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» το 2014 παρουσίασε κύκλο εργασιών 80 εκατομμύρια ευρώ. Το 2015, μόλις ανέλαβε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ -η προοδευτική αυτή Κυβέρνηση!-, παρουσίασε 68,7 εκατομμύρια ευρώ κύκλο εργασιών. Μιλάμε για μείωση 12% περίπου. Τα έσοδα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από τα εμπορεύματα του 2014 ήταν 18 εκατομμύρια ευρώ. Το 2015, μόλις ανέλαβε η Κυβέρνηση της ελπίδας, η Κυβέρνηση των ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, τα έσοδα από τα εμπορεύματα ήταν μόλις 14 εκατομμύρια ευρώ. Μιλάμε για 22% πτώση στα έσοδα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από τα εμπορεύματα.

Για ποιον λόγο έγινε αυτό; Έγινε γιατί βέβαια επί έναν μήνα και πλέον οι πρόσφυγες-μετανάστες είχαν κάνει κατάληψη στη σιδηροδρομική γραμμή της Ειδομένης. Και τότε η Κυβέρνηση παρακολουθούσε αμέτοχη σε αυτό, δεν έκανε τίποτα. Όπως δεν κάνει τίποτα και σήμερα που κάποιοι απίθανοι τύποι -που κανείς δεν ξέρει από πού κρατάει η σκούφια τους- καταστρέφουν το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, καταστρέφουν τη δημόσια περιουσία του ελληνικού λαού. Και εδώ πάλι η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτα.

Ξέφραγο αμπέλι έχει γίνει η Ελλάδα και η ασυδοσία μεγαλώνει σε αυτήν τη χώρα με αυτήν την Κυβέρνηση. Τι έκανε η Κυβέρνηση το 2015 και το 2016 για τη συντήρηση της σιδηροδρομικής γραμμής και υποδομής; Τι έκανε για να διαφυλάξει υψηλό τίμημα για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Τίποτα.

Και δυστυχώς, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, και με την κατάληξη αυτής της ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αποδεικνύεται περίτρανα ότι αυτή η συμμαχία της εξαπάτησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ ζημιώνει τον τόπο ανεπανόρθωτα δυστυχώς. Η δήθεν αξιοποίηση κατέληξε σε πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ, όταν πριν δύο χρόνια η αποτίμηση ήταν 300 εκατομμύρια ευρώ. Αυτή είναι η απαξίωση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από την ανερμάτιστη αυτή διαχείριση της σημερινής Κυβέρνησης, αλλά δεν είναι η μόνη.

Άλλο παράδειγμα που αφορά το συγκεκριμένο Υπουργείο: οι σταθερές συγκοινωνίες, ΣΤΑΣΥ. Κερδοφορία το 2013 και το 2014 από την προηγούμενη κυβέρνηση μετά από χρόνια ζημιών. Ζημιές το 2015 με αυτήν την Κυβέρνηση της ελπίδας και της προόδου στις σταθερές συγκοινωνίες. Και هنا επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός φέτος -για πρώτη φορά μετά από τρία χρόνια- και οι Έλληνες πολίτες με ενάμισι εκατομμύριο ευρώ, για να καλύψουν την τρύπα αυτή.

Άλλο παράδειγμα είναι η ΔΕΗ, η μεγαλύτερη δημόσια επιχείρηση της χώρας. Έχει φτάσει στο σημείο μηδέν. Είναι κοντά στα 3 δισεκατομμύρια ευρώ τα ανείσπρακτα υπόλοιπα. Η απαξίωσή της είναι στα τάρταρα. Και έπονται άλλα προβλήματα.

Ο λαός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατανοεί πια ότι η κυβέρνηση της ελπίδας έχει γίνει η κυβέρνηση της απόγωσης, των λουκέτων και της φτώχειας. Και αυτό πρέπει να τελειώσει γρήγορα και θα τελειώσει γρήγορα. Ο λαός ζητάει τώρα ανατροπή, για να σταματήσει να ζημιώνεται η χώρα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

MARINA ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μόνο που δεν είστε καλά ενημερωμένοι. **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Τελιγορίδου.

ΟΛΥΜΠΙΑ ΤΕΛΙΓΟΡΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύρια Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι νομίζω κατανοητό πως η δημιουργία κοινής αντίληψης για τον σχεδιασμό του σιδηροδρομικού συστήματος στον ευρωπαϊκό χώρο, που θα λαμβάνει υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες των εθνικών χωρών και θα στοχεύει στην αξιοποίηση των όποιων πλεονεκτημάτων τους για το σύνολο της Ευρώπης, είναι ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας.

Ιδιαίτερα σε ένα σύνθετο γεωπολιτικό περιβάλλον, απαιτείται στον τομέα των συγκοινωνιών να υπάρχει συνεργασία ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες και με τον τρόπο αυτό να γίνονται κοινός χειρισμοί, για την αξιοποίηση αυτής της συνεργασίας, ώστε να έχουμε τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη από την ασφαλή και γρήγορη μεταφορά του επιβατικού κοινού, αλλά και των εμπορευ-

μάτων.

Είναι μεγάλης αξίας η αντιμετώπιση του κατακερματισμού του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και η μεγιστοποίηση της απόδοσης, ώστε να υπάρχει αντιμετώπιση και των γραφειοκρατικών ζητημάτων αλλά και η αξιοπιστία των υπηρεσιών σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού, με σεβασμό στους εργαζόμενους και σεβασμό στο καταναλωτικό κοινό.

Αυτό είναι δυνατό να γίνει με την εναρμόνιση αυτής της οδηγίας που συζητάμε σήμερα, καθώς είναι αναγκαίο να εναρμονιστεί η δική μας νομοθεσία, ώστε να εκσυγχρονίσουμε τις υποδομές και τα μέσα, να εξασφαλίσουμε την επαρκή χρηματοδότηση, να απλοποιήσουμε τη νομοθεσία, να ενισχύσουμε τη ρυθμιστική εποπτεία και να μπορέσουμε να συμβάλλουμε στην είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που θα σέβονται τους όρους της υγιούς επιχειρηματικότητας.

Ο νόμος που κατατίθεται σήμερα έχει ήδη αναρτηθεί σε ανοιχτή διαβούλευση και παρά το γεγονός ότι από το 2012 θα έπρεπε να ξεκινήσει η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με αυτήν την ευρωπαϊκή οδηγία, κάτι τέτοιο δεν έγινε, καθώς η κατάρτιση του στρατηγικού σχεδίου θα έπρεπε να είναι ήδη έτοιμη από τον Απρίλιο του 2014.

Τον τελευταίο χρόνο επιταχύνουμε όλες τις αναγκαίες διαδικασίες, ώστε να κερδίσουμε τον χρόνο που χάθηκε, κάτι για το οποίο μας κατηγορείτε. Και λέτε σήμερα ότι φέρνουμε αυτό το νομοσχέδιο ως κατεπείγον. Πράγματι, φέρνουμε αυτό το νομοσχέδιο ως κατεπείγον, γιατί τον χρόνο που έπρεπε αυτός ο νόμος να έρθει για εφαρμογή τον σπαταλήσατε με ατέρμονες παλινδρομήσεις και ρίχνοντας σοβαρά ζητήματα, σαν αυτήν την οδηγία και αυτόν τον νόμο, στις καλές νδρες.

Θα σταθώ σε δύο σημεία στα οποία έγινε κριτική σε αυτήν εδώ την Αίθουσα.

Το ένα σημείο λέει, από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, ότι ευτυχώς έρχεται η Ευρώπη για να τονίσει προς τη δική μας την Κυβέρνηση τον σεβασμό που πρέπει να έχουμε στις ρυθμιστικές αρχές. Και εδώ, βέβαια, υπονοείτε το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοτηλεόρασης και μας εγκαλείτε για κάτι για το οποίο είναι δική σας αποκλειστική η ευθύνη. Γιατί όλοι θυμόμαστε ποιοι εμπόδισαν τη λειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης με έναν και μοναδικό στόχο: Να μην δοθούν οι τηλεοπτικές άδειες και να συνεχίσει η ανομία που επικρατεί στο ραδιοτηλεοπτικό τοπίο τα είκοσι πέντε τελευταία χρόνια.

Θα αναφερθώ επίσης και στη ρύθμιση των χρεών και στο άρθρο 9, το οποίο συγκεντρώνει τα βέλη της κριτικής σας. Η ρύθμιση των χρεών που γίνεται μέσα από αυτό το νομοσχέδιο αφορά χρέη της περιόδου 2007 με 2011, χρέη που δημιουργήθηκαν από αδυναμίες διαχείρισης των δικών σας κυβερνήσεων. Ο τρόπος αντιμετώπισης γίνεται με την έγκριση από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, όπως αυτή έγινε το 2011 και με βάση τις διατάξεις του ν. 3891/2010.

Να πούμε, επίσης, ότι άλλος είναι ο διαχειριστικός της σιδηροδρομικής υποδομής και άλλη είναι η σιδηροδρομική επιχείρηση. Το αναφέρω αυτό, γιατί στο άρθρο 8 είναι ξεκάθαρο ότι τα έσοδα του διαχειριστή υποδομής θα ισοσκελίζουν τις δαπάνες υποδομής.

Και επειδή πολλά ακούγονται για το τίμημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», να θυμίσουμε προς τον ελληνικό λαό τη δεκαετή αποτυχία και υπερχρέωση, τους άγονους αλληπάλληλα διαγωνισμούς και την απαξίωση γενικότερα των κρατικών επιχειρήσεων, που προφανώς δεν προήλθαν από σαράντα χρόνια κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Γιατί σε λίγο θα μας πείσετε ότι εμείς κυβερνούσαμε αυτά τα σαράντα χρόνια. Η δική σας, όμως, αδράνεια και η δική σας αναποτελεσματικότητα οδήγησε στην απειλή του λουκέτου για την εταιρεία.

Αν δεν έκλεινε η συμφωνία μέχρι το τέλος του χρόνου, η Κομισιόν είχε καταστήσει σαφές ότι θα ζητούσε την ανάκτηση των παράνομων ενισχύσεων των 750 εκατομμυρίων ευρώ. Και αντιλαμβάνεστε τι θα σήμαινε το κλείσιμο αυτής της σιδηροδρομικής επιχείρησης και για τους εργαζόμενους αλλά και για το καταναλωτικό κοινό.

Η σιδηροδρομική επικοινωνία συμβάλλει ιδιαίτερα σε αυτό το κρίσιμο γεωπολιτικό περιβάλλον καθοριστικά στην πρόοδο και

την ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών, στην άρση του αποκλεισμού των περιοχών, στην καλύτερη οργάνωση των τοπικών οικονομιών και στην προώθηση και την άνοδο της παραγωγικής μας ανασυγκρότησης. Δίνεται η ευκαιρία, ιδιαίτερα με την αξιοποίηση των λιμανιών και των αεροδρομίων της χώρας, να αποκτήσουμε σήμερα ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο και να καταφέρουμε να καταστήσουμε τη χώρα μας ένα διαμετακομιστικό κέντρο που θα παίζει καθοριστικό ρόλο συνολικά στο ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Κεδίκογλου.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τα πρώτα λόγια που μου έρχονται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι «κάλλιο αργά, παρά ποτέ» και δεν μιλάω για την τόσο καθυστερημένη -την τελευταία κυριολεκτικά στιγμή- υιοθέτηση της κοινοτικής οδηγίας, αλλά ότι ανοίγεται επιτέλους η προοπτική να αποκτήσουμε σύγχρονους ανταγωνιστικούς σιδηρόδρομους.

Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του αποτυχημένου οικονομικού μας μοντέλου, του μοντέλου του κρατικοδίαιτου καπιταλισμού. Τι αποτέλεσμα έφερε, πέρα από το να έχουμε μία ακόμα χρεοκοπημένη κρατική επιχείρηση που αποδεικνύει για άλλη μια φορά πόσο κακός επιχειρηματίας είναι το κράτος;

Είχαμε βαρύτερες συνέπειες. Ένας καίριος τομέας μεταφορών ουσιαστικά εξουδετερώθηκε στην Ελλάδα. Το 1% των μεταφορών εμπορευμάτων γίνεται με σιδηρόδρομο. Στην υπόλοιπη Ευρώπη είναι 25% με 30%. Αυτό δημιούργησε στρεβλώσεις που έκαναν ευρύτερα ακριβότερες τις μεταφορές μας και στους άλλους τομείς. Πόσα χρόνια χάθηκαν; Πόσα λεφτά χάθηκαν; Αυτό δεν θα το μάθουμε, ακόμα είναι απροσδιόριστο. Άλλη μία πρωτοτυπία. Είναι βαρύ πάντως το χρέος. Βέβαια, το δώσαμε για σαράντα πέντε εκατομμύρια, γιατί πλέον η Κυβέρνηση το αποφάσισε την τελευταία στιγμή υπό τις συνέπειες προστίμου. Θα έλεγα ότι πάλι καλά που δεν πληρώνουμε κίολας κάποιον για να πάρει τους σιδηρόδρομους. Έχετε μία αλλεργία στις μεταρρυθμίσεις, έχετε μία αλλεργία στις ιδιωτικοποιήσεις.

Δεν μας εκπλήσσετε, κύριε Υπουργέ. Έχουμε πλείστα όσα παραδείγματα. Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Δρίτσας παραλίγο να υπονομεύσει το ταξίδι του Πρωθυπουργού στην Κίνα με τις γνωστές παλινωδίες του και σίγουρα κατάφερε να περιορίσει τις προσδοκίες.

Δεν μάθατε, όμως, απ' αυτό. Μετά ήλθε και ο κ. Σκουρλέτης να θέσει εν αμφιβολία μία ιδιωτικοποίηση που είχε επιτευχθεί σωστά μ' ένα πολύ καλό τίμημα και μιλάω για τη ΔΕΣΦΑ.

Τώρα είμαι περιέργος να δω, κύριε Υπουργέ, τι θα σκεφτείτε στην προκειμένη περίπτωση. Ήδη έχω μία υποψία με τη ρυθμιστική αρχή -πέστε με καχύποπτο- ότι θα βάλετε τους δικούς σας και αυτό δεν ενέχει καμμία ανεξαρτησία και καμμία αντικειμενικότητα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ενώ η δική σας έχει.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Θα πρέπει να είστε σαφέστερος. Θα ακούσετε και από τους υπόλοιπους ομιλητές ότι δεν είναι έτσι μία σωστή ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή. Δεν συγκροτείται έτσι.

Αυτό που δεν καταλαβαίνετε είναι ότι ο χρόνος είναι χρήμα και εσείς καθυστερείτε. Οι Υπουργοί της Κυβέρνησης σχετικά με τις μεταρρυθμίσεις μου θυμίζουν ποδοσφαιριστές ομάδας που υποκρίνονται τους τραυματισμένους και πέφτουν στο γήπεδο για να κάνουν καθυστέρηση. Δεν καταλαβαίνουν, όμως, ότι η ομάδα χάνει και ότι θα έπρεπε να τρέχουν για να βάλουν γκολ και αυτοί πέφτουν κάτω και κάνουν καθυστέρηση.

Σας το λέει και το Γραφείο Προϋπολογισμού της Βουλής ότι πρέπει να «τρέξουν» οι μεταρρυθμίσεις και εκφράζει σοβαρότατες αμφιβολίες για το πόσο μπορείτε να το κάνετε αυτό. Σας λέει βέβαια και άλλα. Πρέπει να έχετε άλλες προτεραιότητες. Οι φόροι δεν βγαίνουν. Πρέπει να γίνουν περικοπές. Όχι, όμως. Εσείς επιμένετε σε λάθος προτεραιότητες.

Μάθαμε σήμερα ότι θέλετε να επαναφέρετε τον εκλογικό

νόμο, την απλή αναλογική, διά της συνταγματικής αναθεώρησης. Επιμένετε μετά το φιάσκο που είχατε χθες. Επιμένετε στη δημιουργία αβεβαιότητας, στην προοπτική αστάθειας, ακριβώς στην περίοδο όπου η χώρα πρέπει να εδραιώσει εμπιστοσύνη, να επιδείξει σταθερότητα για να μπορέσει να έλθει η ανάπτυξη.

Βέβαια, ξέρουμε τις προτιμήσεις του Πρωθυπουργού. «Μεγάλη αναταραχή, υπέροχη κατάσταση», είπε πρόσφατα. «Στην αναμπουμπούλα ο λύκος χαίρεται», λέει ο λαός μας και ξέρουμε τι παθαίνει το κοπάδι, η κοινωνία στην προκειμένη περίπτωση.

Πάντως, αν ο κ. Τσίπρας έχει αδυναμία στα ρητά του «μεγάλου τιμονιέρη», να θυμίσω ένα άλλο ρητό που είχε πει ο Μάο: «Αφήστε όλα τα λουλούδια να ανθίσουν». Αναφέρομαι σε μία άλλη προτεραιότητα της Κυβέρνησης, την προσπάθεια ποδηγεσίας του τηλεοπτικού τοπίου, εκεί που η Κυβέρνηση θέλει δικό της όλο το «μαγαζί», όλο το «μπουκέτο» με τα δικά της «λουλούδια».

Οι προτεραιότητες της Κυβέρνησης εντάσσονται αποκλειστικά στο πλαίσιο της καθεστωτικής νοοτροπίας που την διαπνέει. Αλώνει τις ανεξάρτητες αρχές, υποβαθμίζει το Κοινοβούλιο, επιδεικνύει αλαζονεία όλο και περισσότερο δυσανάλογη της δημοτικότητάς της.

Ειδικά, όμως, για τον έλεγχο των μέσων ενημέρωσης από την Κυβέρνηση, θέλω να σας πω ένα τελευταίο επιχείρημα, μπας και καταλάβετε. Εάν έχει τον απόλυτο έλεγχο ο εκάστοτε Υπουργός Επικρατείας, τότε κάθε κυβέρνηση θα διαμορφώνει το τηλεοπτικό τοπίο κατά το συμφέρον της, καταργώντας ουσιαστικά την ανεξαρτησία και την αντικειμενικότητα των μέσων ενημέρωσης, εκτός και αν δεν σας νοιάζουν όλα αυτά γιατί πιστεύετε ότι θα έχετε για πάντα την εξουσία. Δεν θέλω να πιστέψω ότι σας διακατέχει τόσο αλαζονεία, αλλά δυστυχώς προκαλείτε εύλογες υποψίες και γι' αυτό πρέπει να φύγετε το συντομότερο.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Πάντως το «μαύρο» στην ΕΡΤ σαν εσάς δεν θα το ρίξουμε.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Φάμελλε, η απόφαση αυτή είχε ψηφιστεί από την Βουλή, επικυρώθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας. Το «μαύρο» που προσπαθείτε να ρίξετε εσείς σε όλα τα μέσα ενημέρωσης είναι πολύ χειρότερο. Και η δημόσια τηλεόραση υπήρξε συνέχεια.

Ευχαριστώ.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Δεν ξεχνάμε τι κάνατε. Ούτε ο ελληνικός λαός ξεχνάει. Γιατί θέλει θράσος να αλλάξετε την πραγματικότητα επειδή σας βολεύει.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Φάμελλε, θέλει θράσος για να διακόπτετε τον ομιλητή, αλλά σας έχουμε συνηθίσει πια.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Έχετε τελειώσει, κύριε Κεδίκογλου!

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Εντάξει. Οι μέρες σας είναι μετρημένες!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Σας έχει διακόψει ο ελληνικός λαός, κύριε Κεδίκογλου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι οφείλουμε να δώσουμε μια απάντηση σε αιτιάσεις που ακούστηκαν και από τη Νέα Δημοκρατία και από το ΠΑΣΟΚ. Μας κατηγορήσανε για ερασιτεχνισμό οι επαγγελματίες! Ο επαγγελματισμός της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ! Ενάμιση εκατομμύριο ανέργους! Από πού; Από τον ιδιωτικό τομέα τον οποίο τον στηρίζουν! Χιλιάδες περίμεναν να πάρουν συντάξεις, περίμεναν να πάρουν εφάπαξ. Και κάποιοι δεν μπορούσαν να πάρουν τα έξοδα κηδείας. Είναι γνωστά αυτά και είναι γραμμένα.

Από εκεί και πέρα, ερασιτεχνισμός ως προς το πώς χειρίστηκαν την τύχη του ελληνικού λαού και την οδήγησαν στη φτώχεια. Οδήγησαν χιλιάδες επιστήμονες στο εξωτερικό, αναγκάζοντάς τους να μεταναστεύσουν. Και τι μας ζητήσαν χθες; Λένε ότι τώρα πρέπει να τους χαϊδέσουμε για να τους φέρουμε να ψηφίζουν στην Ελλάδα, να μπορούν στον τόπο που είναι να ψηφίζουν με την απλή αναλογική.

Αλήθεια, κύριοι συνάδελφοι από το ΠΑΣΟΚ, δεν έχετε αντιληφθεί ότι ο κόσμος δεν έφυγε από το ΠΑΣΟΚ, αλλά η ηγεσία του ΠΑΣΟΚ έφυγε από τον λαό; Αυτό όταν το αντιληφθείτε, νομίζω

ότι είναι ένα θέμα το οποίο χρήζει κάποιας ανάλυσης για να δούμε ακριβώς ποια είναι αυτή η πορεία την οποία έκανε το ΠΑΣΟΚ όλο αυτό το διάστημα και τελικά έμεινε να είναι η ουρά της Νέας Δημοκρατίας, όπως φάνηκε και χθες, απεμπολώντας θέσεις για την απλή αναλογική την οποία πριν από λίγο καιρό μας την είχαν παρουσιάσει.

Όσον αφορά το Ποτάμι, επειδή πήρε πολύ μεγάλη έκταση το θέμα, είναι σε χειρότερη κατάσταση και από το ΠΑΣΟΚ όταν είναι πια η ουρά της Νέας Δημοκρατίας. Έχουν πλήρως ταυτιστεί με τη Νέα Δημοκρατία αυτήν τη στιγμή.

Συνάδελφοι νομίζω ότι θα πρέπει να κουβεντιάσουμε για τους σιδηροδρόμους. Πάμε να δούμε τι γίνεται με την κατάσταση αυτή με το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα. Υπάρχει άλλη χώρα στην Ευρώπη η οποία δεν έχει ένα σιδηρόδρομο υψηλών ταχυτήτων, δηλαδή με ηλεκτροδότηση; Εγώ νομίζω ότι η Αλβανία δεν έχει. Όλο αυτό το διάστημα, αυτοί οι οποίοι ήταν επαγγελματίες της πολιτικής και οι οποίοι χρησιμοποιήσαν και διαχειρίστηκαν τεράστια ποσά, είναι δυνατόν το 2016 να μην έχουν παραδώσει ακόμη το Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη με ηλεκτροδότηση;

Πάμε και σε έναν άλλο τομέα, τον ΠΑΘΕ. Είναι δυνατόν να μην έχει δοθεί ακόμη, όταν κατασκευάζεται από το 1980; Δεν νομίζω ότι πρέπει να αισθάνεστε και πάρα πολύ υπερήφανοι και να μας κάνετε κριτική αυτήν τη στιγμή για το τι γίνεται.

Θα σας πω ένα πολύ απλό παράδειγμα. Ξεκινήσατε να κάνετε μια δίδυμη σήραγγα το 1994 στο Καλλίδρομο, από εννέα χιλιόμετρα η κάθε σήραγγα. Από το 1994 υπήρξαν τρία Κοινοτικά Πλάγια Στήριξης. Και το καινούργιο, επειδή δεν μπορεί να μπει σε τέταρτο πια, προσπαθούμε να βρούμε έναν τρόπο ώστε να ενταχθεί σε ένα καινούργιο πρόγραμμα για να ολοκληρωθεί. Αυτό το κομμάτι στοιχίσε περίπου 1,8 δεσκατομμύρια ευρώ και ακόμη δεν είναι λειτουργικό.

Δεν νομίζω να αισθάνεσθε πάρα πολύ περήφανοι για όλη αυτή τη λειτουργία σας όλα αυτά τα χρόνια όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίον διαχειριστήκατε τα έργα.

Ήθελα να πω στον κ. Παφίλη ότι εμείς κάνουμε μια προσπάθεια να αναπτύξουμε τον σιδηρόδρομο. Η προσπάθειά μας είναι πάρα πολύ σημαντική. Κατανοούμε τα προβλήματα που υπάρχουν. Όμως, δεν είναι δυνατόν μια χώρα να μην έχει υποστηρίξει τις συνδυασμένες μεταφορές, δηλαδή τις οδικές, τον σιδηρόδρομο, τις θαλάσσιες, τα εμπορευματικά κέντρα. Δεν είναι δυνατόν, δηλαδή, αυτή τη στιγμή να μην μπορούμε να πάμε σε ένα καινούριο αναπτυξιακό μοντέλο παραγωγής το οποίο θα δώσει προοπτικές στη χώρα.

Βεβαίως, είχατε αποφασίσει ότι το παραγωγικό μοντέλο μέχρι τώρα ήταν αυτό του δανεισμού. Πραγματικά, με τον δανεισμό καταφέρατε να μοιράζετε λεφτά στον κόσμο, τον καταχρεώσατε, καταχρεώσατε και τη χώρα και ορίστε τα αποτελέσματα. Δεν πιστεύω για όλη αυτή την κατάσταση να φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ. Σε λίγο θα μας πείτε ότι για το προπατορικό αμάρτημα πρέπει να είναι υπεύθυνοι ο ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριοι συνάδελφοι, για να επανέλθουμε στο σημερινό νομοσχέδιο, όσον αφορά τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, θέλω να πω το εξής: Νομίζω ότι με την οδηγία 2012/34/ΕΕ προσπαθούμε να δημιουργήσουμε ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Ο κεντρικός στόχος είναι η απλοποίηση, η αποσαφήνιση και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τη δημιουργία ενός ενιαίου και συνεκτικού κειμένου που αντικαθιστά και αποδίδει με αποτελεσματικό τρόπο τις οδηγίες που είχαν προηγουμένως εκδοθεί. Παράλληλα, εισάγει ουσιαστικές προσθήκες και βελτιώσεις όπου αυτό κριθεί αναγκαίο.

Ειδικότερα η μέχρι σήμερα εμπειρία ως προς τον σιδηροδρομικό τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δείχνει ότι η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς, παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα τα οποία σχετίζονται με ανεπαρκή χρηματοδότηση και χρέωση για την υποδομή, με διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και με έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας. Είχαμε, έτσι, έναν δομικό κατακερματισμό του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος και κυρίως μη ομοι-

όμορφο χειρισμό καίριων ζητημάτων με συνέπεια να ορθώνονται εμπόδια στη δημιουργία αυτού του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Έτσι, λοιπόν, πέρα από την υποχρέωση της χώρας να συμμορφωθεί προς το Κοινοτικό Δίκαιο, είναι οι πραγματικές και διαπιστωμένες ανάγκες του χώρου που υπαγορεύουν τη λήψη και εύστοχη υλοποίηση των μέτρων της οδηγίας αυτής.

Βεβαίως -και αυτή είναι η προσπάθεια του αρμόδιου Υπουργείου- τα μέτρα αυτά να είναι προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες του εθνικού τομέα και ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη διαμόρφωση μιας σιδηροδρομικής αγοράς που θα εδραιώνει τον υγιή ανταγωνισμό, καθιερώνοντας όρους διαφανούς πρόσβασης και αμερόληπτης λειτουργίας των δομών, την άρση διοικητικών και τεχνικών φραγμών και την εξασφάλιση των όρων ισότιμης μεταχείρισης έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Ο απώτερος στόχος είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών γενικότερα. Δεν είναι δυνατόν αυτή τη στιγμή οι μεταφορές στον σιδηρόδρομο να είναι λιγότερο από 3% -είναι κοντά στο 2% των μεταφορών- και οι μεταφορές όσον αφορά στο επιβατικό κοινό να μην υπερβαίνει το 3%. Δεν νομίζω να είμαστε πάρα πολύ περήφανοι, όλα τα πολιτικά κόμματα, γι' αυτή την κατάντια στη χώρα μας.

Στο σημείο αυτό πρέπει να ειπωθεί ότι το νομοσχέδιο που συζητούμε, ενσωματώνει αξιολογημένες θέσεις των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα κατόπιν διενέργειας της σχετικής διαβούλευσης. Ας σημειωθεί, επιπλέον, ότι στο ίδιο πλαίσιο πραγματοποιήθηκε και ανοιχτή διαβούλευση.

Στο νομοσχέδιο νομίζω ότι κρίνονται δυο ενότητες οι οποίες είναι πάρα πολύ σημαντικές. Αυτή για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, η διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής, αυτό που είναι από τη σιδηροτροχιά, από τη ράγα και κάτω που ανήκει στον ΟΣΕ και είναι δημόσιο -πρέπει να το πούμε αυτό και να το κατανοήσουν κάποιοι άνθρωποι- και από εκεί και πέρα, οι δραστηριότητες των σιδηροδρομικών μεταφορών των επιχειρήσεων όπως είναι στην προκειμένη περίπτωση στον ΟΣΕ.

Ξέρουμε με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» τι έγινε. Την πήραμε το 2013 και τη βάλαμε στο ΤΑΙΠΕΔ για να την πουλήσουμε. Είναι γνωστό αυτό. Δεν νομίζω τώρα να ζητάτε από μας τα ρέστα γιατί έγινε αυτή η δημοπράτηση, με το οποιοδήποτε αποτέλεσμα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΛΥΚΟΥΔΗΣ)

Αγαπητοί συνάδελφοι, η ανάγκη να προχωρήσει η χώρα άμεσα σε μια κατεύθυνση σχεδιασμού, ανασυγκρότησης και ανάπτυξης του σιδηροδρόμου είναι περισσότερο από επιτακτική, με δεδομένο ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα κοινωνικής ευημερίας, οργάνωσης των μεταφορών και προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης. Η σημερινή κακή κατάσταση έχει διαμορφωθεί σε σειρά δεκαετιών.

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

Κύριε Πρόεδρε, δώστε μου δύο, τρία λεπτά ακόμη γιατί δεν θα δευτερολογήσω.

Εγώ θυμάμαι πόσα εγκαίνια έχουν κάνει στον ΠΑΘΕ και στον σιδηρόδρομο τόσοι πρωθυπουργοί, τόσοι υπουργοί, τόσοι γενικοί γραμματείς, με εφαρμοσμένες, ασκούμενες πολιτικές, με κυρίαρχη τη μέθοδο της αποεπένδυσης στους σιδηροδρόμους συγκριτικά με τους αυτοκινητοδρόμους, αλλά και με πολλές άλλες αιτίες. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και των ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος των σιδηροδρόμων, τα μεγάλα προβλήματα και τα πολλά αδιέξοδα για το κοινωνικό σύνολο. Ένα χαρακτηριστικό αυτής της χρόνιας διαδικασίας είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα στις πόλεις και στις μεγάλες υπεραστικές αρτηρίες. Το νέφος από τη μόλυνση στις αστικές περιοχές και το φαινόμενο του θερμοκηπίου με τις βιοκλιματικές αλλαγές στο σύνολο του πλανήτη μας, έχουν ως κύριες αιτίες τις οδικές μεταφορές και στη βιομηχανία.

Ας ξεκαθαρίσουμε, λοιπόν, ότι ο στόχος της οδηγίας δεν είναι η εξυγίανση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που διαχειρίζον-

ται τις μεταφορές και τις υποδομές, καθώς και οι ξεκάθαρες σχέσεις μεταξύ τους για να πουληθούν σε ιδιώτες, αλλά η βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του σιδηροδρόμου συγκριτικά με τα οδικά και λοιπά μεταφορικά μέσα. Ο απώτερος στόχος είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών, γιατί ο σιδηρόδρομος αξίζει να έχει και στη χώρα μας ηγετική θέση στις συγκοινωνίες και στις μεταφορές.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος, κ. Ιωάννης Σαρακιώτης από τον ΣΥΡΙΖΑ, έχει τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, φέρνεται σήμερα προς ψήφιση με τη διαδικασία του κατεπείγοντος το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την εναρμόνιση της εθνικής μας νομοθεσίας με την οδηγία 2012/34 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την προμνησθείσα Κοινοτική Οδηγία αποτελεί υποχρέωσή μας με βάση το Κοινοτικό Δίκαιο, αλλά παράλληλα αποτυπώνει και την κατεύθυνση προς την οποία κινούνται οι προθέσεις αυτής της Κυβέρνησης να μπει μια τάξη σύμφωνα με το ευρωπαϊκό παράδειγμα νομοθέτησης κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στον τομέα των εγχώριων σιδηροδρομικών μεταφορών, που οι περισσότεροι εξ ημών σε αυτήν την Αίθουσα θα συμφωνήσουν ότι είχε αφεθεί στην τύχη του τις προηγούμενες δεκαετίες, με αποκλειστική ευθύνη, φυσικά, για αυτή του την απαξίωση, των πολιτικών που προτάχθηκαν και εφαρμόστηκαν από τις προηγούμενες κυβερνήσεις.

Πλέον, η διαχείριση και λειτουργία των σιδηροδρομικών υποδομών και μεταφορών της χώρας θα διέπεται από σαφείς κι ενιαίους, σε κοινοτικό επίπεδο, αντικειμενικούς κανόνες που θα ευνοούν και θα προάγουν τον υγιή ανταγωνισμό, θα θέτουν ενιαίους κανόνες που θα διασφαλίζουν απόλυτα διαφανείς διαγωνιστικές διαδικασίες και εν γένει προϋποθέσεις και κανόνες ικανούς να εξασφαλίσουν τόσο διαφάνεια στη διαχείριση και τη λειτουργία των σιδηροδρομικών δικτύων της χώρας, αποκλείοντας, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, φαινόμενα σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ του διαχειριστή των υποδομών ΟΣΕ και των επιμέρους σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, αλλά και ανοίγοντας ουσιαστικά τον δρόμο ώστε ο εν πολλοίς απαξιωμένος τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών να ανακτήσει σημαντικό μερίδιο στην αγορά των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, επιτρέποντας, με την παράλληλη ενίσχυση του ανταγωνισμού του κλάδου σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και την οικονομικά βιώσιμη ανάπτυξη του σε εγχώριο επίπεδο.

Το κανονιστικό πλαίσιο σύναψης συμβάσεων νομίμως και με αντικειμενικά κριτήρια αδειοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφορών με το διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, αποσαφηνίζεται με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιούνται εφεξής τα περιθώρια για αδιαφανείς αναθέσεις.

Με το πλέγμα των διατάξεων της κοινοτικής οδηγίας, που ενσωματώνονται στο Ελληνικό Δίκαιο, εν προκειμένω εκσυγχρονίζεται το δίκαιο των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της αποσαφήνισης ορισμένων διατάξεων και της κατάργησης άλλων απαρχαιωμένων. Επίσης, απλοποιείται η νομοθεσία, εξαλείφονται υφιστάμενες αλληλοεπικαλύψεις διατάξεων, εξασφαλίζεται επαρκής, διαφανής και βιώσιμη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Προάγεται η διαφάνεια στη σιδηροδρομική αγορά για τη διασφάλιση αποτελεσματικού ανταγωνισμού και την αποφυγή στρεβλώσεων. Ενισχύεται η ρυθμιστική εποπτεία μέσω της ενδυνάμωσης της ανεξαρτησίας και του προσδιορισμού και της αποσαφήνισης των αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Απώτερος στόχος της πλήρους εναρμόνισης της νομοθεσίας των μελών-κρατών με τη συγκεκριμένη κοινοτική οδηγία του

2012 είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών, κάτι που συνιστά επιτακτική ανάγκη πρωτίστως για την ελληνική αγορά μεταφορών, που το μερίδιο των σιδηροδρομικών έναντι των λοιπών μεταφορών παραμένει τραγικά χαμηλό και φυσικά πάρα πολύ κάτω από τον αντίστοιχο ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Η δέσμη ρυθμίσεων που εισάγονται με το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα, θέτουν τις επιπρόσθετες εκείνες προϋποθέσεις που απαιτούνται και εμπεδώνουν ένα νομοθετικό περιβάλλον για την αναγκαία, όσο και επιτακτική, εξυγίανση του απαξιωμένου από τις πρακτικές κακοδιαχείρισης δεκαετιών δημοσίου κεφαλαίου που λέγεται ΟΣΕ και την αναζωογόνηση του κλάδου των σιδηροδρόμων, εν γένει.

Οι βασικές θεματικές ενότητες του νομοσχεδίου, όπως αναπτύχθηκαν διεξοδικά από το εισηγητή του και από τους λοιπούς ομιλητές, περιλαμβάνουν τα εξής: Πρώτον, γενικές διατάξεις. Δεύτερον, ανάπτυξη των σιδηροδρόμων της ένωσης. Τρίτον, αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Τέταρτον, χρέωση για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και, πέμπτον, τελικές διατάξεις.

Επιτρέψτε μου να σταθώ και για λόγους οικονομίας χρόνου σε κάποια επιμέρους άρθρα, αυτά που κρίνω ιδιαίτερα σημαντικά, για παράδειγμα, στο άρθρο 35. Με τη δημιουργία συστήματος επιδόσεων εντός του συστήματος χρέωσης υποδομής, παρέχονται κίνητρα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλά και στον διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, για τη βελτίωση της επίδοσης του σιδηροδρομικού δικτύου, κάτι που θα συμβάλει στη βελτίωση και εν γένει αναβάθμιση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Περαιτέρω -κάτι το οποίο σημειώνω ως, ίσως, εκ των πιο σημαντικών ρυθμίσεων που εισάγει το υπό συζήτηση νομοσχέδιο- είναι οι διατάξεις των άρθρων 37 έως 54, με τις οποίες ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία του ρυθμιστικού φορέα όπου ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ως ο ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα, υπογραμμίζοντας τον αυτοτελή, ανεξάρτητο και νομικά διακριτό, σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων χαρακτήρα της σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό οργανισμό ή αρχή του κράτους.

Ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης τους ρυθμιστικού φορέα εγγυάται καθ' όλα την ανεξαρτησία του. Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις.

Προσδιορίζονται με απόλυτη σαφήνεια οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα και αποσαφηνίζεται περαιτέρω σημαντικά ο ανεξάρτητος χαρακτήρας του κατά τα πρότυπα λειτουργίας άλλων ρυθμιστικών αρχών. Διασφαλίζεται, έτσι, η εφαρμογή αντικειμενικών, ενιαίων κανόνων τήρησης ίσων αποστάσεων προς όλους.

Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα.

Η απόφαση της ΡΑΣ είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής.

Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τον ρυθμιστικό φορέα υπόκεινται στα προβλεπόμενα με την κείμενη νομοθεσία ένδικα μέσα.

Τέλος, παρέχεται η δυνατότητα στη ΡΑΣ να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, με τις οριζόμενες επιφυλάξεις.

Κλείνοντας, θα ήθελα να υπογραμμίσω και πάλι ότι συζητούμε την εναρμόνιση του δικαίου μας με μία ευρωπαϊκή οδηγία που μόνο θετικά έχει να προσθέσει στο ήδη υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο για τις ελληνικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Θεωρώ ότι θα συμβάλει σταδιακά στην οικονομική ανάκαμψη,

αναγέννηση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, με αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του εν γένει και, φυσικά, στη σημαντική ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, πρέπει να υπερψηφιστεί από τη συντριπτική πλειοψηφία των συναδέλφων.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τελευταία η συνάδελφος κ. Αναστασία Γκαρά από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορώ να αντισταθώ στον πειρασμό να μην εξάρω την κρίση ειλικρίνειας του κ. Κεδίκογλου λίγο πριν να αποδεχθεί τις ευθύνες που είχε η δική του κυβέρνηση, αλλά και οι προηγούμενες για την κακοδιαχείριση και το πλιάτσικο που κάνανε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, αλλά και το χρεωκοπημένο πολιτικό και οικονομικό σύστημα, το οποίο υπηρέτησαν τόσα χρόνια.

Επίσης, να σημειώσω για τον κ. Κεδίκογλου ότι χαίρομαι ιδιαίτερα που έφυγε νωρίς και άφησε και μερικά λουλούδια να ανθίσουν, αφού δεν κατάφερε να τα ξεριζώσει όλα. Γι' αυτό εμείς τώρα καλούμαστε να οργάνουμε πρώτα και έπειτα να σπείρουμε με νέους σπόρους.

Τα τρένα που φύγαν, λοιπόν. Έτσι θα χαρακτηρίζα την κατάσταση στην Ελλάδα, αν μου το ζητούσε κάποιος. Μια κατάσταση πλήρους απαξίωσης και αδιαφορίας στον σιδηρόδρομο. Υποδομές που όχι μόνο δεν σχεδιάστηκαν ως βάση, ως ράγα ανάπτυξης, μετακίνησης και επιχειρηματικότητας, αλλά αντίθετα ο σιδηρόδρομος αποτέλεσε για πολλούς εμπλεκόμενους έναν χώρο ιδιαίτερου πλουτισμού. Καταλαβαίνετε τι εννοώ. Είναι βλέπετε και η αντίληψη που είχατε για τον δημόσιο χώρο και τη δημόσια περιουσία. Το ανέφερε, άλλωστε, ο κ. Κεδίκογλου πριν.

Παιχνίδια με εργολαβίες, μίζες, κλεμμένα υλικά, υπερβολικοί μισθοί για τους συμβούλους στα διοικητικά συμβούλια, κανένας σχεδιασμός, καμμία βελτίωση, καμμία προοπτική ανάπτυξης, σε έναν τομέα που θα μπορούσε βέβαια να αποτελεί βάση για ασφαλή και οικονομική μετακίνηση για το κοινό, αλλά και μια υποδομή φθηνής και γρήγορης μετακίνησης εμπορευμάτων.

Τα τρένα. Για κάποιους ρομαντικούς έχει μείνει ως ανάμνηση των παιδικών τους χρόνων και για πολλούς επαγγελματίες έμεινε ως ανάθεμα, αλλά και ως αίτημα ένας σύγχρονος, ποιοτικός και γρήγορος σιδηρόδρομος. Μην ρίχνετε, λοιπόν, κροκοδείλια δάκρυα για τη μείωση των εξαγωγών, διότι τόσα χρόνια κόψατε κάθε βάση και υποδομή για τη συμφέρουσα μεταφορά προϊόντων.

Στον Έβρο συγκεκριμένα -να πάω στην περιοχή μου- μια ιδανική περιοχή για εξαγωγές, με πρόσβαση στην αγορά της Ανατολής και των Βαλκανίων, κόψατε όλες τις σιδηροδρομικές συνδέσεις που υπήρχαν. Τα σχέδια για εξαγωγικές επιχειρήσεις πλέον απαιτούν δύσκολες εξισώσεις εκεί. Ακόμα και η σύνδεση του λιμανιού με τον σιδηρόδρομο στον Έβρο τώρα σχεδιάζεται και δρομολογείται.

Αναρωτιέμαι: Για ποια πρόοδο και ανάπτυξη μιλούσατε τόσα χρόνια; Τι σχεδιάζατε, τι πράττατε; Δεν μπορώ να το καταλάβω.

Τα καρτέλ των φορτηγατζήδων, τα ΚΤΕΛ, οι εργολάβοι οδοποιίας είχαν βέβαια πιο πολλά να σας προσφέρουν από μια δημόσια επιχείρηση σιδηρόδρομου. Για την αποψίλωση του σιδηροδρομικού δικτύου γυρίστε τον καθρέφτη στον εαυτό σας. Θα σας δείξει μια πολύ όμορφη εικόνα!

Όσο για την κριτική στη διαδικασία νομοθέτησης, λέτε ότι αργήσαμε. Προφανώς αργήσαμε. Αργήσαμε έναν χρόνο. Όμως, ρωτώ: Πώς μπορείς άμεσα να βάλεις τάξη στο χάος που δημιουργήσατε τόσα χρόνια στη χώρα; Και όχι μόνο στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά σε όλη τη χώρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου προβλέπει την εναρμόνιση του εθνικού δικτύου με την ενωσιακή νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ειδικότερα της αναδιάρθρωσης της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Η παρούσα οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου σιδηροδρομικού δικτύου αναδιατυπώνει

κυρίως τις διατάξεις που αφορούν στα εξής ζητήματα:

Της ανάπτυξης των κοινοτικών σιδηροδρόμων, των αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, της κατανομής της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και των χρεώσεων για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής. Ουσιαστικά αποτελεί μια ισχυρή προσπάθεια διαμόρφωσης μιας ευρωπαϊκής αγοράς με υψηλό βαθμό συνοχής και πραγματεύεται τη θέσπιση κανόνων για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Αξίζει βέβαια να αναγνωριστεί πως πλέον έχει καταστεί σαφές σε ευρωπαϊκό επίπεδο η ανάγκη της ενοποίησης του τομέα μεταφορών στην ένωση ως βασικό στοιχείο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, αλλά και η ανάδειξη του σιδηροδρόμου ως ζωτικό στοιχείο της πορείας του τομέα των μεταφορών. Άλλωστε, είμαστε υπέρ της ευρωπαϊκής συνεργασίας και κάποιοι από εδω έχετε δώσει και αγώνες, χωρίς βέβαια να το πιστεύετε στην πράξη, όπως έχει φανεί.

Η βελτίωση και η αποτελεσματικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου, με απώτερο σκοπό να ενταχθεί σε μια ανταγωνιστική αγορά συγκριτικά με τα οδικά κ.λπ. μεταφορικά δίκτυα και η εξυγίανση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που διαχειρίζονται τις μεταφορές και τις υποδομές αποτελούν τους βασικούς στόχους της παρούσας οδηγίας, όπως έχει αναφερθεί και πριν.

Δεν μπορούμε, βέβαια, να μην αναφέρουμε πως με τις προοπτικές που παρουσιάζονται με τον παρόντα νόμο για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές, εμπορικές και εμπορευματικές υπηρεσίες, διευκολύνονται στο σύνολο της παραγωγικής οικονομίας και ανοίγει η σχετική αγορά με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη, γεγονός που μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη και τις εμπορικές δραστηριότητες της χώρας.

Προσωπικά εκτιμώ πως η συγκεκριμένη οδηγία αποτελεί την αρχή μιας σειράς ενεργειών που πρόκειται να γίνουν προκειμένου να εξυγιανθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα, κάτι το οποίο πιστεύω πως είναι απαραίτητο, καθώς οι ανάγκες, όπως ανέφερα, τόσο του επιβατικού κοινού όσο και της εμπορευματικής κίνησης άπτονται άμεσης κάλυψης και ικανοποίησης.

Θα αναφερθώ για μία ακόμη φορά, αν μου επιτρέπεται, στη σημασία της σιδηροδρομικής σύνδεσης στον Έβρο, τον νομό μου, ο οποίος είναι από τους ελάχιστους νομούς στην Ελλάδα, που το σιδηροδρομικό δίκτυο διασχίζει σε ολόκληρη την περιοχή και σε όλη την έκτασή του. Σήμερα το δίκτυο του Έβρου, όπως και ολόκληρης της Ελλάδας, παρουσιάζει σημάδια παρακμής και διάλυσης, όχι τυχαία. Ελάχιστοι είναι οι επανδρωμένοι σταθμοί και επίσης τα έργα αποκατάστασης από τις καταστροφικές πλημμύρες, που διήρκαν χρόνια, έχουν ως αποτέλεσμα σοβαρές δυσλειτουργίες και επομένως και την τραγική μείωση του επιβατικού κοινού, οι οποίοι επιλέγουν πλέον άλλα μέσα μεταφοράς. Μεγάλο πλήγμα δε για τον νομό μας αποτέλεσε και η διακοπή των διεθνών επιβατικών και εμπορικών τρένων με τον τερματισμό της σιδηροδρομικής σύνδεσης Ελλάδας-Βουλγαρίας-Τουρκίας. Κάποιοι ευθύνονται, και γι' αυτό θα πρέπει να λογοδοτήσουν.

Επομένως για εμάς η προσπάθεια να εδραιωθούν και πάλι τα θεμέλια για την ομαλή και αποδοτική λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας είναι εξαιρετικής σημασίας. Επιβάλλεται να αξιοποιησουμε τη γεωστратηγική μας θέση, ιδιαίτερα σημαντική, και να καταστήσουμε τη χώρα ως διαμετακομιστικό κέντρο. Δύσκολη λέξη, πόσο δε η πράξη.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο, κυρίως στη βόρεια Ελλάδα, είναι σε πρώτη προτεραιότητα για τον ΣΥΡΙΖΑ. Ήδη έχει ανακοινωθεί ο ηλεκτροδοτούμενος σιδηροδρομικός άξονας για να ενισχύσει την επιχειρηματικότητα και να διευκολύνει το επιβατικό κοινό.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Με αφορμή το παρόν νομοσχέδιο μάς δίνεται η ευκαιρία να εστιάσουμε στη χάραξη μιας νέας πολιτικής για το σιδηροδρομικό δίκτυο στη χώρα. Άλλωστε, τα τρένα πάντα ανοίγουν θετική προοπτική.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε.

Με τη συνάδελφο κ. Γκαρά έκλεισε ο κατάλογος των ομιλητών.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Σπυρτζής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΥΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών, και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να πω ότι στην τελευταία παράγραφο των νομοτεχνικών βελτιώσεων το «της διατύπωσης» αποσύρεται ως ένδειξη καλής θέλησης.

Κύριε Πρόεδρε και αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα να περιοριστώ στα του σχεδίου νόμου. Όμως, ακούστηκαν πολλά θέματα, τα οποία δεν μπορούν να μείνουν αναπάντητα. Φαίνεται ότι η ευγένεια πολλές φορές εκλαμβάνεται ως αδυναμία και δεν πρέπει.

Καταλαβαίνουμε ότι η χθεσινόβραδινή ψήφιση της απλής αναλογικής, γιατί ψηφίστηκε χθες και με ευρεία πλειοψηφία, πονάει πολύ. Όμως, πονάει πιο πολύ -και εγώ και πάρα πολλοί άλλοι και ο προοδευτικός κόσμος της χώρας το γνωρίζουν πάρα πολύ καλά και ας υβριζόμαστε καθημερινά- ο σφικτός εναγκαλισμός συγκεκριμένων πολιτικών χώρων με τη Νέα Δημοκρατία.

Τελικά δεν ήταν μόνο η συνεργασία με τον κ. Σαμαρά σε κάποιες κυβερνήσεις. Συνεχίζεται και με τον κ. Μητσοτάκη αυτός ο έρωτας και εναλλακτική προοδευτική πρόταση δεν χρειάζεται να υπάρχει. Υπάρχει ο ΣΥΡΙΖΑ και σίγουρα δεν κτίζεται μια τέτοια εναλλακτική προοδευτική πρόταση, όπως κάποιοι λένε, αγκαλιά με τον νεοφιλελευθερισμό. Αυτό είναι βέβαιο.

Κάποιοι εκπρόσωποι κομμάτων μίλησαν για την Ειδομένη. Τελείως τυχαία εκεί έχουμε από διαφορετικές πτέρυγες της Βουλής να μιλάνε για την Ειδομένη. Όμως, γνωρίζετε ότι η ελληνική Κυβέρνηση χειρίστηκε και χειρίζεται ένα από τα πιο κρίσιμα διεθνή θέματα με τη χώρα στο μάτι του κυκλώνα και της κρίσης του μεταναστευτικού, διασφαλίζοντας με τη στάση της την ειρήνη, την ασφάλεια και τη σταθερότητα της περιοχής.

Δεν μπορούμε να βλέπουμε το θέμα της Ειδομένης αποσπασματικά.

Για τον σιδηρόδρομο, πραγματικά, είναι κρίμα να πιστεύετε ότι αυτή η πολιτική θα μπορούσε να υλοποιηθεί χωρίς κόστος. Οι προτεραιότητες κάποιων, την ώρα που όλη η Ευρώπη αντιμετωπίζει πρωτόγνωρες καταστάσεις, φαίνεται ότι είναι άλλες και θέλουν να βλέπουν αποσπασματικά τα θέματα, αλλά καταλαβαίνουμε ότι πάρα πολύ καλά.

Τέλος, συμφωνώ απόλυτα με το κλείσιμο της ομιλίας του συναδέλφου μου, του κ. Μανιάτη. Είναι συνάδελφος και ως Βουλευτής και ως μηχανικός. Μπορούμε να τα καταφέρουμε. Δεν ταιριάζει η ήττα, η μιζέρια, η αποδοχή του μοιραίου.

Αυτή η Κυβέρνηση και ο σημερινός Πρωθυπουργός, ο Αλέξης Τσίπρας, αυτό υποποιεί, στον αντίποδα των προσβόλων του ελληνικού λαού από αξιωματούχους άλλων χωρών, που έβριζαν τους Έλληνες ως τεμπέληδες, ανίκανους, διεφθαρμένους, χωρίς να δίνεται τότε καμμία απολύτως απάντηση.

Πάω στα του σχεδίου νόμου. Οφείλω να δώσω, όπως έδωσα και στην επιτροπή, μια απάντηση γιατί έχουμε τη διαδικασία που έχουμε. Τα είπα χθες και στην επιτροπή. Κατ' αρχάς, η οδηγία του 2012 έπρεπε να εναρμονιστεί μέχρι το 2014. Δεν το έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Τον Μάρτιο του 2015, στείλαμε το πρώτο σχέδιο νόμου. Είχαμε, όμως, ένα μεγάλο κενό και το μεγάλο κενό ήταν ότι δεν είχε εκφράσει απόψεις ο καθ' ύλην αρμόδιος φορέας, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Η διοίκηση του ΟΣΕ άλλαξε στα μέσα Μαρτίου του 2015 και απάντησε τον Ιούνιο του 2015.

Ενδιάμεσα, είχαμε την προειδοποιητική επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Είχαμε την αποστολή της αιτιολογημένης γνώμης. Είχαμε απαντήσει σε αυτές και προφανώς έπρεπε να επεξεργαστεί το σχέδιο νόμου και από την ΚΕΝΕ. Αν δεν κάναμε αυτό που κάνουμε σήμερα, ήταν πολύ πιθανή η παραπομπή της χώρας. Δεν έχουμε ούτε να φοβηθούμε κάτι ούτε να κρύψουμε κάτι.

Τώρα, πάω στα του σχεδίου νόμου. Αγαπητοί συνάδελφοι, η ανάγκη να προχωρήσει η χώρα άμεσα σε μια κατεύθυνση σχεδιασμού, ανασυγκρότησης και ανάπτυξης του σιδηροδρόμου είναι περισσότερο από επιτακτική, με δεδομένο ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα κοινωνικής ευημερίας, οργάνωσης των μεταφορών και

προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης.

Η σημερινή κακή κατάσταση έχει διαμορφωθεί σε σειρά δεκαετιών με τις εφαρμοσμένες ασκούμενες πολιτικές με κυρίαρχη τη μέθοδο της αποεπένδυσης στους σιδηροδρόμους, συγκριτικά και με τους αυτοκινητοδρόμους αλλά και από πολλές άλλες αιτίες, όπως η κακή διαχείριση και η εξυπηρέτηση συμφερόντων εντός και εκτός του σιδηροδρομικού χώρου.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και των ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος των σιδηροδρόμων, τα μεγάλα προβλήματα και τα πολλά αδιέξοδα στο κοινωνικό σύνολο. Οι επιπτώσεις από την αποεπένδυση του σιδηροδρόμου είναι πολύπλευρες και πολυδιάστατες. Είναι περιβαλλοντικές, οικονομικές, θέματα ανταγωνιστικότητας, χωροταξικές.

Θα μπορούσα να σας αναφέρω ενδεικτικά μεγέθη για την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Είναι τουλάχιστον δέκα φορές μεγαλύτερη από τις οδικές μεταφορές και το ίδιο ισχύει και για τα θέματα του κόστους μεταφορών ανά τόνο μεταφερόμενων προϊόντων.

Γνωρίζετε, ασφαλώς, τις θετικές συνέπειες στον τομέα των μεταφορών των έργων που έχουν γίνει με την πρόσθετη διάνοιξη στην διώρυγα του Σουέζ. Η μείωση του χρόνου διέλευσης αύξησε κατακόρυφα τις εμπορευματικές μεταφορές. Το γεγονός αυτό φέρνει τα ελληνικά λιμάνια και τον ελληνικό σιδηρόδρομο στον διεθνή σχεδιασμό των συνδυασμένων μεταφορών.

Πρόσθετα, η γεωγραφική θέση της χώρας μας δίνει σημαντικά πλεονεκτήματα για να αποτελέσουμε τον σημαντικότερο πόλο των συνδυασμένων μεταφορών στη Μεσόγειο. Ο στόχος μας δεν είναι μόνο η υπεραξία που αποκτά η χώρα από τις μεταφορικές υποδομές, αλλά η ανάπτυξη μεταποιητικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας, εκμεταλλευόμενοι τη θέση της χώρας και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Γι' αυτούς τους λόγους πρέπει να εκπονήσουμε έναν εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό, που θα δίνει το κύριο βάρος των μεταφορών στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στα σύγχρονα εμπορευματικά κέντρα.

Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που η Κυβέρνηση δίνει προτεραιότητα και στις σιδηροδρομικές υποδομές και, όπως γνωρίζετε, στα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως και στις συνδυασμένες μεταφορές.

Η άποψή μου είναι ότι το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, εκτός από τον άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, πρέπει να ολοκληρωθεί με τη σιδηροδρομική Εγνατία. Αυτή η σιδηροδρομική υποδομή διατρέχει όλη τη βόρειο Ελλάδα, δίνοντάς μας τη δυνατότητα να εκμεταλλευόμαστε τη σύνδεση των τεσσάρων λιμάνων της βορείου Ελλάδας με τέσσερις κάθετους άξονες και συγκεκριμένα τη σύνδεση της Κωνσταντινούπολης με τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά και ταυτόχρονα την παράκαμψη των Δαρδανελίων και τη σύνδεση των παρευξείνιων χωρών με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας, τη σύνδεση με την ενδοχώρα των Βαλκανίων και συγκεκριμένα τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης, τόσο με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία –είναι ο σχεδιασμός που ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα– όσο και με την παραδοσιακή διαδρομή Θεσσαλονίκης-Σκοπίων-Σερβίας και, τέλος, τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τον άξονα των δυτικών Βαλκανίων και την Αδριατική.

Αυτές είναι οι προτεραιότητές μας και ο σχεδιασμός ο οποίος ολοκληρώνεται με έξι μεγάλα εμπορευματικά κέντρα, που θα εξυπηρετούν τις διεθνείς μεταφορές και τη μεταποίηση και με μικρότερα κέντρα που θα εξυπηρετούν την εθνική παραγωγική δομή.

Τα πέντε εμπορευματικά κέντρα που επισπεύδουμε την υλοποίησή τους είναι το Θριάσιο –ολοκληρώνεται ο διαγωνισμός σε λίγες μέρες– το εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλονίκης, που ολοκληρώνονται οι πρόσδεσμες εργασίες για να προχωρήσει ο διαγωνισμός δημοπράτησης, και ακολουθούν τα εμπορευματικά κέντρα Αλεξανδρούπολης, Καβάλας και Ηγουμενίτσας. Σημαντικό ρόλο έχει το θεσσαλικό εμπορευματικό κέντρο και το εμπορευματικό κέντρο της Δυτικής Πελοποννήσου, που πρέπει να χωροθετηθούν.

Για την υλοποίηση αυτού του σχεδίου, οφείλουμε να έχουμε

ένα καθαρό και σύγχρονο τοπίο στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ένα θεσμικό πλαίσιο, υποδομές και λειτουργία που θα επιτρέπει την ποιοτική, διάφανη και βιώσιμη λειτουργία του σιδηροδρόμου και ταυτόχρονα την αξιοποίησή του για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Κατ' αρχάς, να ενημερώσουμε το Κοινοβούλιο γενικά ότι το παρόν σχέδιο νόμου εναρμονίζει την εθνική νομοθεσία με την οδηγία 2004/34 για την οποία είχε τεθεί –και την έχουμε υπερβεί– συγκεκριμένη ημερομηνία εναρμόνισης. Καταργούνται οι προηγούμενες οδηγίες και οι προηγούμενοι νόμοι. Κι αυτός είναι ο λόγος που πολλά άρθρα που υπήρχαν στον παλιό νόμο επαναλαμβάνονται υποχρεωτικά.

Ένα από αυτά είναι και το άρθρο 9, που μιλάει για τη διαγραφή των χρεών των σιδηροδρομικών εταιρειών. Απορώ γιατί μας ρωτούν. Είχαν περάσει από το 2011 την ίδια διάταξη. Το άρθρο 9 δίνει –και έδινε από τότε που θεσπίστηκε– τη δυνατότητα διαγραφής χρεών των κρατικά ελεγχόμενων επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εξυγίανσή τους. Δεν είναι μόνο για τους ελληνικούς φορείς αυτό. Ήταν και είναι ευρωπαϊκή οδηγία. Αυτό επαναλαμβάνεται και σε αυτή την οδηγία. Δεν προβλέφθηκε μόνο για την Ελλάδα αυτό, αλλά για όλους. Έχει δεσμευτεί η χώρα από το 2011, από προηγούμενες κυβερνήσεις και από όλες όσες μεσολάβησαν, ως προϋπόθεση βιωσιμότητας. Οι ίδιοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας μας το λένε ως προϋπόθεση έγκρισης και μη καταδίκης για τις κρατικές ενισχύσεις.

Να θυμίσουμε, όμως, λίγο την ιστορία: Ο διαγωνισμός ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» –γιατί μας εγκαλείτε– ξεκίνησε και απέτυχε πέντε φορές, λόγω συνθηκών ανταγωνισμού. Πέντε φορές! Προφανώς, οι προηγούμενες κυβερνήσεις ξέρουν πολύ καλύτερα τα νούμερα. Ας μην τα ρωτούν, γιατί δεν έχει ανοίξει ο φάκελος. Διότι εκείνοι κατέθεσαν αυτούς τους φακέλους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εκτός και αν θέλουμε να βγάλουμε τα μάτια μας μόνοι μας.

Θέλω να κάνω και μια πρόσθετη παρατήρηση. Είναι πραγματικά πολιτικό θράσος...

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ πέντε λεπτά για να απαντήσω σε όλα όσα τέθηκαν, αν μου επιτρέπετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Εντάξει, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πραγματικά αποτελεί πολιτικό θράσος, αυτοί που δημιούργησαν τα χρέη στον σιδηρόδρομο, αυτοί που έκαναν κατάληψη στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος, να έρχονται και να ζητάνε από εμάς τα ρέστα. Γιατί εμείς κρατάμε μια φερέγγυα στάση σε σχέση με τις υποχρεώσεις της χώρας, που εκείνοι τη δέσμευσαν.

Το σημερινό σχέδιο νόμου επιχειρεί τόσο τη μεταφορά της ευρωπαϊκής νομοθεσίας όσο και την αναδιατύπωση προβλέψεων του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, που έχουν πλήξει τον σιδηρόδρομο.

Εάν η Υφυπουργός κ. Χρυσοβελώνη τοποθετήθηκε κατ' έρθρον, θα αναφέρω κατά τη γνώμη μου τα κυριότερα σημεία που επιχειρούμε να θεραπεύσουμε.

Η πρώτη σημαντική αλλαγή είναι ότι ορίζεται ξεκάθαρα ότι ο ΟΣΕ είναι ο δημόσιος διαχειριστής της υποδομής και δεν χρήζει ιδιωτικοποίησης.

Δεύτερη σημαντική αλλαγή αποτελεί η εξαίρεση των τοπικών και περιφερειακών αυτόνομων δικτύων επιβατικών μεταφορών, που μας επιτρέπει την επαναχρησιμοποίηση και λειτουργία του δικτύου της Πελοποννήσου και των παραδοσιακών ιστορικών τουριστικών γραμμών.

Τρίτη σημαντική αλλαγή είναι ότι μπορούν να υπάρχουν δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και βέβαια η δυνατότητα συμμετοχής του ΟΣΕ σε αυτές.

Δεν κατηγορούμε, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, τις προηγούμενες κυβερνήσεις μόνο γιατί δεν έφεραν εγκαίρως το σημερινό σχέδιο νόμου, αλλά γιατί μετέφεραν στρεβλά, όπως συνήθιζαν –ή μάλλον συνήθιζαν, γιατί από εδώ και πέρα δεν το βλέπω εφικτό– τις παλιές οδηγίες στρεβλά, ώστε να οδη-

γίσουν σε κατάτμηση των ΟΣΕ και σε ολική πώληση την «ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ» και την ΕΕΣΣΤΥ χωρίς να απαιτείται.

Αυτό είναι το θέμα και πιστεύω ότι όλοι μπορούν να βγάλουν τα συμπεράσματά τους γι' αυτή την κακή μεταφορά των παλαιότερων οδηγιών και τη σκοπιμότητα που υπήρχε.

Ένα είναι σίγουρο: Ότι οι προηγούμενες οδηγίες δεν απαιτούσαν τον κατακερματισμό του σιδηροδρόμου ούτε την απόσχιση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και της ΕΕΣΣΤΥ, αλλά τον λογιστικό διαχωρισμό του σιδηροδρομικού έργου από το διαχειριστή υποδομής. Αυτά τα λέω για να καταλάβετε πώς φτάσαμε στο σήμερα.

Τέταρτη σημαντική αλλαγή είναι η καθιέρωση της διαδικασίας στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού του σιδηροδρομικού συστήματος, για να μην πηγαίνει η χώρα όπως πήγαινε επί πενήντα χρόνια χύμα, χωρίς πυξίδα και χωρίς κατεύθυνση.

Πέμπτη σημαντική αλλαγή είναι ο καθορισμός των τελών χρήσης υποδομής, που αποτελούν τη βασική πηγή χρηματοδότησης του ΟΣΕ.

Έκτη σημαντική αλλαγή είναι το θεσμικό πλαίσιο που επιτρέπει την ανεύρεση πόρων και από τον ιδιωτικό τομέα για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, διαχωρίζοντάς την όμως από τη διαχείρισή της.

Δεν θα έχουμε μια επανάληψη των αυτοκινητοδρόμων, δηλαδή όποιος ιδιώτης εμπλακεί στην κατασκευή της υποδομής να την διαχειρίζεται κιόλας. Ο διαχειριστής είναι ο δημόσιος ΟΣΕ.

Τέλος, σχετικά με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, γνωρίζουμε όλοι το μίσος που υπάρχει έναντι του δημοσίου τομέα από τις δυνάμεις που δόμησαν ένα παλαιοκομματικό, κρατικίστικο μοντέλο που λεηλάτησε τις δομές του δημοσίου, που διόρισε χιλιάδες ρουσφετολογώντας, που κατασπατάλησαν τους πόρους, τις δομές, την περιουσία του δημοσίου και που δόμησαν κομματικούς μηχανισμούς ελέγχου. Και σήμερα οι ίδιες δυνάμεις, αυτές που δόμησαν αυτό το δημόσιο, έρχονται να το χρεώσουν σε εμάς και μάλιστα με μια επικοινωνιακή ρητορική των μεταρρυθμίσεων. Όμως, υπάρχει και ένα τερτίπιο σε όλο αυτό, το οποίο φάνηκε και σήμερα και σε άλλες συνεδριάσεις.

Θέλετε, αγαπητοί κύριοι των παλαιών κυβερνήσεων, να μεταφέρετε στους νέους σύγχρονους μηχανισμούς κομματικού ελέγχου της Νέας Δημοκρατίας και του πάλαι ποτέ ΠΑΣΟΚ τις ρυθμιστικές αρχές που τις ταυτίζετε με τις ανεξάρτητες σκόπιμα. Αυτό είναι ένα πολύ ωραίο τρικ: Αποδομούμε το δημόσιο και συνεχίζουμε να ελέγχουμε παλαιοκομματικά τις ρυθμιστικές αρχές. Αυτό γίνεται.

Σας παραπέμπω, λοιπόν, στην τελευταία συζήτηση για την αναθεώρηση του Συντάγματος, προκειμένου να διαβάσετε την τοποθέτηση του πρώην πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Μητσοτάκη και του κ. Βαγγέλη Βενιζέλου. Είναι εκπληκτικό να μας εγκαλείτε για τη δήθεν ανεξάρτητη λειτουργία αυτών των αρχών ή να μπερδεύετε τις ανεξάρτητες με τις ρυθμιστικές αρχές.

Εσείς οι ίδιοι στην αναθεώρηση του Συντάγματος σκίζατε τα ιμάτιά σας ότι είναι δύο διαφορετικά πράγματα.

Και θα αναφερθώ σε αυτή την ανεξαρτησία των ρυθμιστικών αρχών που επικαλείστε.

Κύριε Μανιάτη, εγώ ως ένδειξη καλής θέλησης το απέσυρα. Όμως, θα σας μιλήσω για αυτόν που είχατε τοποθετήσει εσείς ως Πρόεδρο στη ΡΑΣ το 2011. Είναι ο κ. Τσιαμαντής Βασίλης, πολιτικός μηχανικός, στέλεχος του ΟΣΕ σε διάφορες θέσεις, ως μελετητής, προϊστάμενος σε συγκρότημα συντήρησης, αρχιμηχανικός, Προϊστάμενος Υπηρεσίας Νέων Έργων στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Διευθυντής στη Διεύθυνση Οργάνωσης Μελετών, Γενικός Διευθυντής Ανάπτυξης του ΟΣΕ, Διευθύνων Σύμβουλος του ΕΔΙΣΥ και Πρόεδρος του ΔΣ του ΟΣΕ.

Αυτός ο άνθρωπος που εσείς βάλατε με αυτό που ζητήσατε δεν θα μπορεί να τοποθετηθεί. Κανένα πρόβλημα! Εσείς, όμως, τον βάλατε! Μην μας εγκαλείτε τώρα! Μην μας εγκαλείτε τώρα!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Υπήρχε ο νόμος!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ναι, υπήρχε ο νόμος, αλλά δεν είχατε βάλει ασυμβίβαστα, όπως βάζουμε εμείς τώρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Παράνομα είχε μπει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Υπήρχε ο νόμος για τη ΡΑΣ. Πώς μπήκε; Στο μηδέν

μήπε; Στο κενό;

Δεύτερον, ο κ. Κεδίκογλου πριν που μίλησε –και έχει δείξει την περίοδο που ήταν Υπουργός πραγματικά με τον τότε Υπουργό που ήταν ομολογός μου έναν σεβασμό στην ανεξαρτησία των ρυθμιστικών αρχών και θα το πω μετά- είπε ότι αν θέλετε να βάλετε καινούργιους, δεν θα είναι ανεξάρτητη.

Όσον αφορά τη ΡΑΣ, έχει λήξει η θητεία της. Το ξέρει ο κ. Κεδίκογλου αυτό. Δηλαδή, αν κρατήσουμε αυτούς που έβαζε η Νέα Δημοκρατία, θα είναι ανεξάρτητη, αν βάλουμε εμείς νέους, δεν θα είναι. Αυτό είναι ένας νέος νεολογισμός. Πρέπει να κρατήσουμε αυτούς που έβαλαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις, για να είναι ανεξάρτητες οι αρχές. Μάλιστα!

Διαβάζω, λοιπόν, το πρακτικό από τα αποσπάσματα της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων επί των ημερών του κ. Κεδίκογλου, για να δούμε πόσο σεβόσασταν την ανεξαρτησία των ρυθμιστικών αρχών. Λέει, λοιπόν, η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων στο υπογεγραμμένο πρακτικό της: «Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη βούληση της πολιτείας, όπως αυτή έχει αποτυπωθεί στα σημεία 1 και 7 της σχετικής επιστολής του Γενικού Γραμματέα Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του ΥΠΟΜΕΔΙ (αριθμός πρωτοκόλλου ΕΕΤΤ 22468/22-5-2013) δεν επιμένουμε στην εκτεφρασμένη άποψη της ολομέλειας να προκηρυχθούν κατ' ελάχιστον δύο άδειες για ανάπτυξη δικτύου επίγειας ψηφιακής ευρυεκπομπής εθνικής κάλυψης».

Ανεξαρτησία μέχρι εκεί που δεν πάει! Και έτσι επετράπη η μια, η «DIGEA» και το κλείσιμο της ΕΡΤ! Φοβερή ανεξαρτησία! Την έχετε τιμήσει πραγματικά ως χώροι πάρα πολύ, ιδιαίτερα ο κ. Κεδίκογλου που ήρθε εδώ να μας εγκαλέσει.

Στην κυβέρνηση, λοιπόν, που όρισε αυτή την ανεξάρτητη αρχή, συμμετείχε η Δημοκρατική Συμπράταξη με άλλους κομματικούς σχηματισμούς τότε. Πρωθυπουργός ήταν ο κ. Αντώνης Σαμαράς. Τώρα μας μιλούν για ανεξαρτησία των ανεξάρτητων αρχών, αλλά εμείς λέμε ότι εμείς κατοχυρώνουμε την ανεξαρτησία των ανεξάρτητων αρχών και εσείς θέλετε την εξάρτηση από εσάς. Αυτό λέμε εμείς.

Και λέμε και κάτι ακόμη: Γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητά σε αυτή τη νέα οδηγία και γιατί και εσείς ζητάτε από μια άλλη ανεξάρτητη αρχή, στην οποία δεν συμβάλλετε να συγκροτηθεί, να κάνει τους διαγωνισμούς για τα κανάλια; Γιατί αυτή η ανεξάρτητη αρχή δεν έχει ως αρμοδιότητα να κάνει διαγωνισμούς, αλλά περιορίζεται σωστά στον ρυθμιστικό ρόλο που πρέπει να έχει; Ρωτώ. Γιατί, όπως η ΕΕΤΤ και όπως ζητάτε για τις άδειες καναλιών, δεν μας προτείνετε και εδώ να κάνει τους διαγωνισμούς η ΡΑΣ;

Ζητήστε το –λέω εγώ- για να μην είστε ανακόλουθοι από ρυθμιστική αρχή σε ρυθμιστική αρχή και σκόπιμα να μπερδεύουμε τις ρυθμιστικές αρχές με τις ανεξάρτητες αρχές.

Κατά τα άλλα, αυτό που άκουσα είναι ότι μπορεί να αυθαιρετήσει ο Υπουργός ή να υποβαθμίσει τις ανεξάρτητες αρχές, αλλά αυτό έχει ήδη συντελεστεί από τις πολιτικές των προηγούμενων κυβερνήσεων. Εμείς δεν το κάνουμε τώρα και πρέπει αυτό να είναι καθαρό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ, ολοκληρώστε. Έχετε μιλήσει είκοσι δύο λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, έχετε απόλυτο δίκιο και χίλια συγγνώμη.

Ολοκληρώνοντας, να πω ότι θεωρώ ότι τόσο η ηλεκτρολογική λειτουργία του σιδηροδρόμου και η στήριξη των ανθρώπων του σιδηροδρόμου και των στελεχών της σιδηροδρομικής οικογένειας όσο και η υλοποίηση των σιδηροδρομικών υποδομών και των υποδομών συνδυασμένων μεταφορών ανήκουν στη σημαντικότερες εθνικές δράσεις και σχεδιασμούς, που αναβαθμίζουν και οικονομικά και παραγωγικά και περιβαλλοντικά και γεωπολιτικά τη χώρα μας.

Ο κ. Καραμανλής είχε προς τιμήν του μία αυτοκριτική διάθεση για τις ευθύνες των προηγούμενων κυβερνήσεων και αφήνει είναι μία αχτίδα εθνικής συνεννόησης, μια χαραμάδα.

Ολοκληρώνω την εισήγησή μου στο Κοινοβούλιο τονίζοντας ότι απευθύνουμε έκκληση στα κόμματα της Αντιπολίτευσης να επιχειρήσουμε τη συναίνεση και τη συνεργασία στην τεχνική νο-

μοθεσία, στους κρίσιμους τομείς που δίνουν υπεραξία στη χώρα, στο στρατηγικό σχέδιο για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας, αφού δεν μπορούμε να συναινέσουμε σε άλλα ζητήματα. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης για έξι λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κύριοι, πρέπει να πούμε ότι η καπιταλιστική δραστηριότητα στον κλάδο των μεταφορών, των θαλάσσιων και των χερσαίων και γενικότερα της εφοδιαστικής αλυσίδας, περιλαμβάνει εκτός από το ισχυρό στην Ελλάδα εφοπλιστικό κεφάλαιο και τη διαδικασία της διαμετακόμισης εμπορευμάτων προς άλλους προορισμούς. Πρόκειται για το γνωστό μοντέλο της Ελλάδας ως πύλης εισόδου εμπορευμάτων και ενέργειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

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

Η πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων γης και κρατικών επιχειρήσεων δεν αποτελεί μια τυχαία επιλογή, αλλά βασικό άξονα της στρατηγικής του κεφαλαίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δημιουργία των νέων πεδίων κερδοφορίας και της ανεμπόδιστης υλοποίησης των σχεδιασμών των μονοπωλιακών ομίλων. Λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, εκτάσεις γης, όλα παραχωρούνται για τις ανάγκες της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Αυτή είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όλων των κομμάτων που την υπηρετούν.

Βασική παράμετρος της ανάκαμψης των επιχειρηματικών ομίλων είναι ταυτόχρονα η δημιουργία του φιλικού επιχειρηματικού κλίματος, που συνίσταται με τη μείωση της τιμής της εργατικής δύναμης.

Αυτόν τον δρόμο, κύριοι, υπηρετείτε όλοι. Με πάθος τον στηρίζετε. Αυτά που είδε εχθές ο λαός, ήταν το παιχνίδι στο γήπεδο της παραπλάνησης του λαού. Τσακώσατε για το ποιος θα υπηρετεί καλύτερα τον σχεδιασμό των μονοπωλιακών ομίλων και βεβαίως η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ σήμερα θυμώνουν, γιατί τους πήρε τη δουλειά ο ΣΥΡΙΖΑ.

Τι έρχεται να λύσει η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Μήπως έρχεται να διευκολύνει την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και των σιδηροδρομικών μεταφορών, ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του λαού μας;

Όχι, έρχεται –και παραμένει βέβαια– η οδηγία, για να διώξει όλα τα εμπόδια που υπάρχουν στην παραχώρηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, του «φιλέτου» συνολικά όλης αυτής της δραστηριότητας. Αυτό κάνει σήμερα η οδηγία.

Φέρνει η Κυβέρνηση αυτή την οδηγία που βάζει όρους στα κράτη–μέλη –και στη χώρα μας– για τον τρόπο που θα διαχειρίζονται τις σιδηροδρομικές υποδομές, που βεβαίως θα είναι στο δημόσιο, αλλά οι όροι που επιβάλλει είναι η διασφάλιση της απρόσκοπτης χρήσης από τους επιχειρηματικούς ομίλους, με τέτοιο κόστος βέβαια, που πάντα θα διασφαλίζεται η κερδοφορία.

Αυτό κάνει η οδηγία. Επιβάλλει τη συντήρηση, την ανάπτυξη των υποδομών με χρήμα του ελληνικού λαού, με τη φοροεπιδρομή που επιβάλλεται και με τη συμμετοχή του ιδιώτη, αλλά με το αζημίωτο, γιατί θα κερδίζει ο ιδιώτης μέσα από τη συμμετοχή του, στα λεγόμενα ΣΔΙΤ, για να υπηρετείται ακριβώς η δραστηριότητα αυτών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Ποιος θα πληρώνει και ποιος θα κερδίζει από αυτή την πολιτική; Χαμένοι θα είναι οι εργαζόμενοι, αλλά και οι χρήστες του σιδηροδρόμου. Σε όποιες χώρες λειτουργούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές από τους επιχειρηματικούς ομίλους, τα εισιτήρια και το κόστος γενικά έφτασε στο ζενίθ. Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος είπε αρκετά για το πώς ανέβηκαν αυτά.

Η ασφάλεια των ιδίων των σιδηροδρόμων είναι στο ναδίρ, γιατί εδώ το κόστος δεν μετρά και οι δαπάνες αυτές δεν γίνονται για την ασφάλεια. Οι όροι αμοιβής και δουλειάς των εργαζομένων

ανατράπηκαν. Κυριαρχούν συνθήκες «ζούγκλας». Είπαμε και για τις απεργίες που γίνονται σε όλους τους σιδηροδρόμους όλης της Ευρώπης που έχουν γίνει ιδιωτικοί.

Η Κυβέρνηση θέλει να φέρει με το νομοσχέδιο για τα εργασιακά ελαστικές μορφές. Αυτά βέβαια δένουν με την απαίτηση που έχει σήμερα το κεφάλαιο για να μειωθεί συνολικά η εργατική δύναμη. Θέλει τις βέλτιστες πρακτικές. Ξέρουμε αυτές ποιες είναι. Αν δείτε τι γίνεται στους σιδηροδρόμους στη Γερμανία, στη Γαλλία, στο Βέλγιο και στην Ιταλία, θα καταλάβετε ποιες βέλτιστες πρακτικές θέλει να φέρει η Κυβέρνηση σήμερα εδώ.

Έγινε συζήτηση για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και την ανεξαρτησία της. Μα, κύριοι, ποιον κοροϊδεύετε; Ποιος θέλει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ανεξάρτητη και από ποιον; Υπάρχουν ανεξάρτητες αρχές; Τι υπηρετεί η συγκρότηση αυτής της αρχής; Δεν υπηρετεί την υλοποίηση αυτής της οδηγίας, το πλαίσιο λειτουργίας των σιδηροδρόμων, τη διευκόλυνση των επιχειρηματικών ομίλων;

Κριτήριο για τη στάση μας και σε αυτό το σχέδιο νόμου είναι ακριβώς τα συμφέροντα των εργαζομένων, καθώς και του λαού που κάνει χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τα οποία τίγονται πολύπλευρα από την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τον νόμο που φέρνετε σήμερα.

Βέβαια, έχουμε τονίσει ότι το ΚΚΕ δεν στηρίζει και αυτή τη μορφή που υπήρχε μέχρι σήμερα, γιατί και η λειτουργία του σιδηροδρόμου κάτω από το κράτος, με κρατική ευθύνη υπηρετούσε τις ανάγκες της καπιταλιστικής ανάκαμψης. Μπορούν οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα να εμποδίσουν, να δυσκολέψουν, να αποτρέψουν αυτή την προοπτική παράδοσης στους μονοπωλιακούς ομίλους;

Εμείς λέμε ότι η εργατική τάξη αν οργανωθεί, αν τα λαϊκά στρώματα συμμαχήσουν μαζί της και ακολουθήσουν μία μεγάλη πορεία απερίθρευσης, θα διαμορφώσουν τους όρους για κατακτήσεις, θα διαμορφώσουν τις προϋποθέσεις για διεκδίκηση της δικής τους εξουσίας, που θα κάνει τον δικό της σχεδιασμό και δεν θα ακολουθεί τον σχεδιασμό του ίδιου του καπιταλισμού για να αυξήσει τα κέρδη του.

Όσο καθυστερεί η ανασύνταξη του κινήματος, όσο δεν δυναμώνει ο αγώνας ενάντια στα μονοπώλια και τις πολιτικές δυνάμεις που τα υπηρετούν, αυτά θα ισχυροποιούνται, θα γίνονται πιο επιθετικά απέναντι στους εργαζόμενους και τον λαό και θα επιδεινώνεται ακόμα περισσότερο η θέση τους.

Σε αυτό το νομοσχέδιο συγκρούονται αυτές οι δύο στρατηγικές. Η μία σάς συνδέει όλους παρά τις διαφορές σας, στηρίζει την καπιταλιστική ανάπτυξη και εκφράζονται βεβαίως επιμέρους διαφορές. Η άλλη είναι αυτή που προβάλλει το ΚΚΕ και εμείς καλούμε τον κόσμο, ιδιαίτερα την εργατική τάξη, να συμπορευτεί μαζί μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Μανιάτη, θέλετε τον λόγο;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Πείτε μου τι θέλετε.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Μπορείτε να καλέσετε τον προηγούμενο Πρόεδρο, τον κ. Βαρεμένο; Να μάθει να μην ειρωνεύεται τους Βουλευτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κυρία συνάδελφε, ο κ. Βαρεμένος δεν είναι εδώ. Δεν ξέρω σε τι αναφέρατε. Πιθανόν να έχετε δίκιο. Δεν ξέρω, αλλά από τη στιγμή που δεν είναι εδώ ο κ. Βαρεμένος, για στοιχειώδεις λόγους διακριτικότητας, παρακαλώ να μη θέσετε το θέμα. Μια άλλη στιγμή όταν θα είναι εδώ...

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Να μην ειρωνεύεται τους Βουλευτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Εντάξει, θα του μεταφερθεί.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Έχει γραφτεί στα Πρακτικά τι είπε όταν σηκώθηκα να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε. Επειδή δεν είναι εδώ τώρα, να συνεννοηθούμε ότι δεν προχωρούμε στο θέμα.

Κύριε Μανιάτη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να κάνω μια συγκεκριμένη πρόταση, αλλά πριν από αυτό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Με συγχωρείτε. Θέλετε να πάρετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας; Για να βάλω χρόνο, γι' αυτό το λέω.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Όχι, ένα λεπτό δώστε μου, επί της διαδικασίας. Μην βάζετε καθόλου χρόνο.

Κατ' αρχάς, από τη δική μας πλευρά, τα λεχθέντα του κυρίου Υπουργού για ανεξάρτητες αρχές και ρυθμιστικές αρχές θεωρούνται ως μη λεχθέντα, διότι εχθές στην επιτροπή συμφωνήσαμε ότι ο Υπουργός θα στείλει επιστολή στην Πρόεδρο της Επιτροπής, ώστε όλα τα θέματα ρυθμιστικών αρχών και ανεξάρτητων αρχών να τα συζητήσουμε σε μια ξεχωριστή, αφιερωμένη μόνο σε αυτό το θέμα, συζήτηση.

Κατά συνέπεια δεν δευτερολογούμε, επειδή δεν θέλουμε να ανοίξουμε τη συζήτηση. Θέλουμε να γίνει μια οργανωμένη συζήτηση. Τα θεωρούμε, επαναλαμβάνω, ως μη λεχθέντα.

Τώρα, θα ήθελα να κάνω μια πρόταση επί της διαδικασίας και να ερωτηθούν γι' αυτό οι συνάδελφοι. Αντί να αρχίσει η κάθε παράταξη να ψηφίζει άρθρο-άρθρο, όπως γίνεται συνήθως, και δεδομένου ότι εκτιμώ από τις τοποθετήσεις ότι μπορούμε, να κάνουμε μια συλλογικότερη και μαζικότερη ψηφοφορία -για παράδειγμα, από τη δική μας πλευρά, υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο και επί της αρχής και σε όλα του τα άρθρα, δεδομένου ότι ο Υπουργός απέσυρε την τροπολογία που του ζητήσαμε- και αντί να μας ρωτάτε χωριστά για εξήντα ένα άρθρα, να κάνουμε μια τέτοιου είδους ψηφοφορία. Αν το αποδέχονται οι συνάδελφοι, να το κάνουμε έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, να ρωτήσουμε το Σώμα, αν συμφωνεί. Μας βοηθά γενικά η πρότασή σας, αλλά πρέπει να ξέρουμε ότι όλοι οι συνάδελφοι συμφωνούν. Συμφωνείτε συνάδελφοι;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ πολύ. Συμφωνούν όλοι.

Επομένως να μπούμε στη διαδικασία της ψηφοφορίας με τον τρόπο που πρότεινε ο κύριος συνάδελφος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το νομοσχέδιο έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση των άρθρων και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Λεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΥ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό

[illegible][illegible]

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 60 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 61 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 61 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 62 ως έχει;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 62 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Κύριοι συνάδελφοι, προχωρούμε στην ψήφιση του νομοσχεδίου και στο σύνολο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής (Άρθρο 1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Σκοπός του παρόντος νόμου είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012).

2. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες (domestic) και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες (services).

3. Με τον παρόντα νόμο θεσπίζονται:

α) οι κανόνες που διέπουν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε κράτος-μέλος, όπως οι κανόνες αυτοί ορίζονται στο Κεφάλαιο II (άρθρα 4 έως 15),

β) τα κριτήρια που εφαρμόζονται για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση αδειών που προορίζονται για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ελληνική επικράτεια, όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο III (άρθρα 16 έως 25),

γ) οι αρχές και οι διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και την είσπραξη τελών σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο IV (άρθρα 26 έως 57).

Άρθρο 2 Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής (Άρθρο 2 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Το Κεφάλαιο II (άρθρα 4 έως 15) δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες (services) σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών ή προαστιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Παρά τα προβλεπόμενα στο πρώτο εδάφιο του παρόντος άρθρου, όταν μια τέτοια σιδηροδρομική επιχείρηση τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επιχείρησης ή άλλης οντότητας (entity) που εκτελεί ή ενσωματώνει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, πλην των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 5. Το άρθρο 6 εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και της επιχείρησης ή οντότητας (entity) που την ελέγχει άμεσα ή έμμεσα.

2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 8, 13 και του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57) του παρόντος νόμου:

α) τα τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή, τα οποία έχουν πλάτος γραμμής διαφορετικό του κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου και προορίζονται για αποκλειστικά τουριστική λειτουργία ή έχουν μόνο ιστορική αξία.

β) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων.

3. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στις αστικές και προαστιακές μεταφορές που διενεργούνται στην υποδομή του μετρό, του τραμ και των ηλεκτροκίνητων μητροπολιτικών σιδηροδρόμων.

Άρθρο 3
Ορισμοί
(Άρθρο 3 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, νοούνται ως:

1) «Σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.

2) «Διαχειριστής υποδομής»: η επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικές επιχειρήσεις. Ως διαχειριστής υποδομής ορίζεται ο ΟΣΕ.

3) α) «Σιδηροδρομική υποδομή»: τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 62

β) «Εθνική σιδηροδρομική υποδομή»: η «σιδηροδρομική υποδομή» που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

4) «Διεθνής εμπορευματική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους-μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο.

5) «Διεθνής επιβατική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κρατους-μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα είναι δυνατόν να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο.

6) «Αστικές και προαστιακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό να εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής αστικής περιοχής σε συνδυασμό με τις ανάγκες μεταφορών μεταξύ ενός τέτοιου κέντρου ή αστικής περιοχής και των προαστίων του.

7) «Περιφερειακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών περιοχών.

8) «Διαμετακόμιση»: η διάσχιση εδάφους της Ένωσης, χωρίς φόρτωμα ή εκφόρτωμα εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβαση τους στο έδαφος της Ένωσης.

9) «Εναλλακτική διαδρομή»: κάποια άλλη διαδρομή μεταξύ της ίδιας αφετηρίας και του ίδιου προορισμού με δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο διαδρομών για την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευμάτων ή επιβατών από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

10) «Βιώσιμη εναλλακτική επιλογή»: πρόσβαση σε άλλη εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών οικονομικά αποδεκτή για τη σιδηροδρομική επιχείρηση που της επιτρέπει την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευμάτων ή επιβατών.

11) «Εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών»: η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

12) «Φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών»: οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity), υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

13) «Διασυνοριακή συμφωνία»: οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών-μελών ή μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

14) «Άδεια»: η έγκριση που χορηγείται από την αρχή αδειοδότησης (licensing authority) σε επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ικανότητα αυτή μπορεί να περιοριστεί στην παροχή ορισμένων μόνον ειδών υπηρεσιών.

15) «Αρχή αδειοδότησης» (licensing authority): ο φορέας που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση των αδειών εντός της ελληνικής επικράτειας. Ως αρχή αδειοδότησης ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α'188).

16) «Συμβατική συμφωνία»: συμφωνία μεταξύ αφενός των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου του διαχειριστή υποδομής.

17) «Εύλογο κέρδος»: συντελεστής απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων (own capital) που λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο, μεταξύ άλλων, των εσόδων ή την έλλειψη του κινδύνου, που αντιμετωπίζει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και ευθυγραμμίζεται με τον μέσο συντελεστή του συγκεκριμένου τομέα κατά τα πρόσφατα έτη.

18) «Κατανομή»: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από το διαχειριστή υποδομής.

19) «Αιτών»: σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προμηθευτούν (procure) χωρητικότητα υποδομής.

20) «Κορεσμένη υποδομή»: στοιχείο υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά από συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας.

21) «Σχέδιο βελτίωσης (enhancement) χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τον μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα τον χαρακτηρισμό ενός στοιχείου υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής».

22) «Συντονισμός»: η διαδικασία μέσω της οποίας ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.

23) «Συμφωνία-πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά την κατανεμητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου.

24) «Χωρητικότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο.

25) «Δίκτυο»: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής.

26) «Δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας, η οποία περιέχει όλες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής.

27) «Σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα.

28) «Πίνακας δρομολογίων»: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.

29) «Γραμμές εναπόθεσης» (storage siding): παρακαμπτήριες γραμμές που διατίθενται ειδικά για την προσωρινή φύλαξη σιδηροδρομικών οχημάτων μεταξύ δύο μετακινήσεων.

30) «Βαριά (heavy) συντήρηση»: εργασίες οι οποίες δεν εκτελούνται στο πλαίσιο ελέγχου ρουτίνας ως τμήμα της καθημερινής λειτουργίας και απαιτούν να τεθεί το όχημα εκτός υπηρεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ

Άρθρο 4 Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 4 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57), είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, που καθιερώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57), είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.

Άρθρο 5 Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς (Άρθρο 5 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και τις διαχειρίζονται υπ' ευθύνη των διευθυντικών τους οργάνων, με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης.

Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Αυτό ισχύει ακόμη και όσον αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που τους επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές, όπως αυτές ορίζονται από τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως ισχύει, καθώς και τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτουν με τις εν λόγω αρχές.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν τα προγράμματα δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων τους. Τα προγράμματα αυτά καταρτίζονται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, στα εν λόγω προγράμματα πρέπει να αναφέρονται τα μέσα επίτευξης αυτών των στόχων.

3. Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές γενικής πολιτικής που καθορίζουν τα αρμόδια Υπουργεία και λαμβανομένων υπόψη των εθνικών σχεδίων ή συμβάσεων (ενδεχομένως πολυετών), συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών προγραμμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες ιδίως:

- α) να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7, 29 και 39 του παρόντος νόμου,
- β) να ελέγχουν την προσφορά και την εμπορία των υπηρεσιών μεταφορών και να καθορίζουν τις τιμές τους,
- γ) να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις προμήθειές τους,
- δ) να αυξάνουν το μερίδιο της αγοράς που τους ανήκει, να αναπτύσσουν νέες τεχνολογίες και νέες υπηρεσίες και να υιοθετούν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης,
- ε) να αναλαμβάνουν νέες δραστηριότητες σε τομείς που συν-

δέονται με τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1370/2007.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι μέτοχοι σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έχουν τη δυνατότητα να ορίσουν να απαιτείται η δική τους εκ των προτέρων έγκριση για σοβαρές αποφάσεις σε θέματα επιχειρηματικής διαχείρισης, όπως συμβαίνει με τους μετόχους ιδιωτικών ανωνύμων εταιρειών, στο πλαίσιο του εταιρικού δικαίου. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των εξουσιών των εποπτικών φορέων δυνάμει του ισχύοντος εταιρικού δικαίου όσον αφορά τον ορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου.

ΤΜΗΜΑ 2 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΥΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 6 Λογιστικός διαχωρισμός (Άρθρο 6 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Για τις δραστηριότητες που αφορούν, αφενός, την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί. Κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη.

2. Η διαχείριση της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας εξασφαλίζεται από ξεχωριστές οντότητες, ώστε να διασφαλίζεται η απόλυτη διάκριση μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας.

3. Για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, αφενός, και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και ισολογισμοί. Τα δημόσια κονδύλια τα οποία καταβάλλονται για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωνικού χαρακτήρα, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1370/2007 στους σχετικούς λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.

4. Οι λογαριασμοί που αφορούν τους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 τηρούνται κατά τρόπον που να επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγόρευσης της μεταφοράς δημόσιων κονδυλίων από έναν τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον και την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες.

Άρθρο 7 Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 7 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα βασικά καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μια δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ανατίθενται στο διαχειριστή υποδομής της παραγράφου 2 ο οποίος δεν παύει να έχει υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα βασικά καθήκοντα του διαχειριστή είναι:

- α) λήψη αποφάσεων για την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής μεμονωμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και
- β) λήψη αποφάσεων για τη χρέωση χρήσης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, με την επιφύλαξη του άρθρου 29 παράγραφος 1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύνα-

ται να ανατίθεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα, η ευθύνη συνεισφοράς στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω επενδύσεων ή συντήρησης και χρηματοδότησης.

γ) Η εκπαίδευση του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή οποιουδήποτε άλλου φορέα που σχετίζεται με την ανάθεση του προηγούμενου εδαφίου.

2. Ο ΟΣΕ ασκεί τα καθήκοντα του διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος νόμου, του ν. 3891/2010 (Α' 188) και του ν. 2671/1998 (Α' 289), όπως ισχύουν.

3. Ο εταιρικός σκοπός του διαχειριστή υποδομής δεν μπορεί να περιλαμβάνει δραστηριότητες που εμπλέκονται σε παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, παρά μόνο κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 1 παρ. 4 του ν. 2671/1998 (Α' 289), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

Σε αντίθετη περίπτωση, τα καθήκοντα που περιγράφονται στο Κεφάλαιο IV τμήματα 2 και 3, εκτελούνται από άλλο φορέα, που δημιουργείται για αυτό το σκοπό, ο οποίος είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή και την οργανωτική του δομή από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

4. Η ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους του διαχειριστή υποδομής είναι ασυμβίβαστη με την ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν επιτρέπεται να μετέχει, καθ' οιονδήποτε τρόπο, στο μετοχικό κεφάλαιο του διαχειριστή υποδομής. Η ασυμβίβαστη ιδιότητα του προηγούμενου εδαφίου καταλαμβάνει επίσης και τα συγγενικά πρόσωπα του μετόχου της επιχείρησης μέχρι τρίτου βαθμού κατά την έννοια του άρθρου 23α παρ. 5 του κ.ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

5. Σε κάθε περίπτωση τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Κεφαλαίου IV τμήματα 2 και 3, που εκτελούνται είτε από τον διαχειριστή υποδομής είτε από άλλο φορέα, είναι οργανωτικά διαχωρισμένα.

ΤΜΗΜΑ 3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Άρθρο 8 Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 8 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναπτύσσει την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συνεργασίας με γειτονικές τρίτες χώρες. Προς τον σκοπό αυτό, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε (5) ετών, είναι ανανεώσιμη και αναρτάται στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Στα πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μπορεί επίσης να χορηγείται στο διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκής σε σχέση με τα καθήκοντά του σύμφωνα με την περίπτωση 2 του άρθρου 3, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Με όμοια απόφαση μπορεί να χρηματοδοτούνται αυτές οι επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης. Εν πάση περιπτώσει, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συμμορφώνονται με τις

απαιτήσεις που εμφανίζονται στην παράγραφο 4.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και τη χρηματοδότηση από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ο διαχειριστής της υποδομής καταρτίζει επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται χρηματοοικονομική ισορροπία και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι οι γνωστοί αιτούντες και, κατόπιν αιτήσεώς τους, οι εν δυνάμει αιτούντες έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες και δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρησιακού σχεδίου όσον αφορά τους όρους πρόσβασης και χρήσης, τη φύση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής πριν από την έγκρισή του από τον διαχειριστή υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, κατά την κατάρτιση του επιχειρησιακού (business) σχεδίου του διαχειριστή υποδομής, έχει τις αρμοδιότητες της παραγράφου 3 του άρθρου 56.

4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε (5) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στο διαχειριστή υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνεται υπόψη το εγκεκριμένο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3429/2005 (Α'314), επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής.

Άρθρο 9 Διαφανής διαγραφή χρεών (Άρθρο 9 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ, με σκοπό να μην παρακωλύεται η υγιής οικονομική διαχείριση, καθώς και η εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 13 «Ρυθμίσεις χρεών» του ν. 3891/2010 (Α'188), όπως αυτό έχει αντικατασταθεί με την παρ. 3 του άρθρου 17 του ν. 4337/2015 (Α'129).

ΤΜΗΜΑ 4 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Άρθρο 10 Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή (Άρθρο 10 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δικαίους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσ-

σιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 και στην υποδομή που εξυπηρετεί ή μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χορηγείται, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή με σκοπό την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, κατά την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

3. Μετά από αίτημα των συναφών αρμόδιων αρχών ή των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55 καθορίζει αν ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παραγράφου 3, τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/12.8.2014).

Άρθρο 11
Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης
και του δικαιώματος επιβίβασης
και αποβίβασης επιβατών
(Άρθρο 11 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με απόφαση του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να περιορίζεται το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 σε υπηρεσίες (services) μεταξύ ενός σημείου αναχώρησης και ενός σημείου προορισμού, οι οποίες διέπονται από μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είναι σύμφωνες με την ισχύουσα ενωσιακή και εθνική νομοθεσία. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να επιφέρει περιορισμό του δικαιώματος επιβίβασης σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής συγκεκριμένης υπηρεσίας και αποβίβασης σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκόμενων εντός της ελληνικής επικράτειας, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η άσκηση αυτού του δικαιώματος θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Το ζήτημα αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα του άρθρου 55, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης και προκαθορισμένων κριτηρίων, κατόπιν αιτήματος οποιοδήποτε από τους κατωτέρω:

- α) της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- β) του διαχειριστή της υποδομής,
- γ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στον σχετικό ρυθμιστικό φορέα τις πληροφορίες που εύλογως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει τις παρεχόμενες από αυτά τα μέρη πληροφορίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη εντός ενός μηνός από τη λήψη του αιτήματος. Ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου εύλογου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός έξι (6) εβδομάδων από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.

3. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους, οποιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να

ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης:

- α) η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- β) ο διαχειριστής της υποδομής,
- γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/1 της 12.8.2014).

5. Κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 μπορεί να ασκηθούν ένδικα βοηθήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 3891/2010 (Α'188).

Άρθρο 12
Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές
επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών
(Άρθρο 12 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11, παράγραφος 2, με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών του ν. 4199/2013 (Α'216), μπορεί, με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, να επιβάλλεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών εισφορά για την εκμετάλλευση συνδέσεων οι οποίες πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών της ελληνικής επικράτειας.

Στην περίπτωση αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εθνικών ή διεθνών μεταφορών επιβατών υπόκεινται στην ίδια εισφορά για την εκμετάλλευση των συνδέσεων.

2. Σκοπός της εισφοράς είναι η αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο. Τα έσοδα από τις εισφορές που καταβάλλονται ως αντιστάθμιση δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό, το οποίο απαιτείται για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που συνεπάγονται οι συναφείς υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων (receipts) και ενός εύλογου (reasonable) κέρδους για την εκπλήρωση (discharging) αυτών των υποχρεώσεων.

3. Η εισφορά διέπεται από το δίκαιο της Ένωσης, με τήρηση ιδίως των αρχών της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας, ιδίως μεταξύ της μέσης τιμής της υπηρεσίας μεταφοράς και του επιπέδου της εισφοράς. Το σύνολο των επιβληθεισών εισφορών κατά την παρούσα παράγραφο δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για την οποία επιβάλλονται.

4. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών τηρούν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης των εισφορών και της χρήσης τους. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων παρέχει τις πληροφορίες αυτές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 13
Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες
(Άρθρο 13 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που καθορίζεται στο σημείο 1 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα II του άρθρου 62, σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές.

3. Προκειμένου να εξασφαλισθούν πλήρης διαφάνεια και ίση πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχεία α', β', γ', δ', ε' και θ' του Παραρτήματος II του άρθρου 62 καθώς και η παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας ή φορέα που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών οργανώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξάρτητοι από την εταιρεία ή τον φορέα σε επίπεδο οργάνωσης και λήψης αποφάσεων. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστής νομικής οντότητας για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, και μπορεί να υλοποιείται με την οργάνωση διακριτών τμημάτων εντός μιας και μόνο νομικής οντότητας.

Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρεία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως.

Όταν υπεύθυνος για τη λειτουργία της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής υποδομής ή ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο διαχειριστή υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου θεωρείται ότι αποδεικνύεται με την τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 7.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ, καθορίζονται: α) οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, όπως αυτές ορίζονται από την περίπτωση 11 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας και β) οι εγκαταστάσεις της περίπτωσης α' του παρόντος εδαφίου στις οποίες ο διαχειριστής υποδομής ασκεί τα καθήκοντα του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σύμφωνα με την περίπτωση 12 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου. Η εν λόγω απόφαση μπορεί να αναθεωρείται όταν αυτό καθίσταται αναγκαίο.

4. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών του σημείου 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρονικού ορίου που ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Αυτό δεν υποχρεώνει το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Όταν τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αφορούν την πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών την οποία διαχειρίζεται φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στην παράγραφο 3, ο εν λόγω φορέας αιτιολογεί γραπτώς κάθε αρνητική απόφαση και αναφέρει τις βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές σε άλλες εγκαταστάσεις.

5. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών μπορεί να προσφύγει στο ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55, ο οποίος εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεκνυόμενο μέρος της χωρητικότητας διατίθεται στον αιτούντα.

6. Αν μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, δεν χρη-

σιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο (2) συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσής της βάσει αποδεδειγμένων αναγκών, ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση ως σιδηροδρομική εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, εν όλω ή εν μέρει, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσής της αποδείξει ότι μια εν εξελίξει διαδικασία μετατροπής εμποδίζει τη χρήση της από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

7. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

8. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν υπό μορφή βοηθητικών υπηρεσιών, ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών απαριθμούμενων στο σημείο 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 από τον διαχειριστή υποδομής ή από άλλους φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των εν λόγω υπηρεσιών, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

ΤΜΗΜΑ 5 ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Άρθρο 14 Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες (Άρθρο 14 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σε διασυνοριακές συμφωνίες δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ούτε περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές υπηρεσίες.

2. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε διασυνοριακή συμφωνία πριν από τη σύναψή της όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες με κράτη-μέλη.

3. Με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών-μελών, βάσει του δικαιού της Ένωσης, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πρόθεσή του να αρχίσει διαπραγματεύσεις και να συνάψει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες.

4. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει τακτικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τυχόν διαπραγματεύσεις αυτού του είδους και, κατά περίπτωση, την καλεί να συμμετάσχει σε αυτές ως παρατηρήτρια.

5. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εφαρμόζει προσωρινά και/ή συνάπτει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης και δεν θίγουν το στόχο και το σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης.

ΤΜΗΜΑ 6 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Άρθρο 15 Υποβολή των αναγκών πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Άρθρο 15 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για την παρακολούθηση της αγοράς από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σεβόμενο τον ρόλο των κοινωνικών εταίρων, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε ετήσια βάση τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαι-

σίου του τομέα των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2015 σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 181/1 της 9.7.2015).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1 ΑΡΧΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Άρθρο 16 Αρχή αδειοδότησης (Άρθρο 16 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Ως αρχή αδειοδότησης, η οποία είναι υπεύθυνη για την έκδοση των αδειών της περίπτωσης 14 του άρθρου 3 και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει το παρόν Κεφάλαιο (άρθρα 16 έως 25), ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων («Ρ.Α.Σ.») του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α'188).

Η αρχή αδειοδότησης δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή οντότητες.

ΤΜΗΜΑ 2 ΟΡΟΙ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Άρθρο 17 Γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις (Άρθρο 17 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κάθε επιχείρηση εγκατεστημένη στην ελληνική επικράτεια δικαιούται να ζητήσει άδεια στην αρχή αδειοδότησης.

2. Δεν χορηγούνται άδειες ούτε παρατείνεται η ισχύς τους, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

3. Κάθε επιχείρηση η οποία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου (άρθρα 16 έως 25) δικαιούται να λάβει άδεια.

4. Δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτονται από το παρόν Κεφάλαιο (άρθρα 16 έως 25), εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες.

5. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/171 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Φεβρουαρίου 2015 σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ L 29/3 της 5.2.2015).

6. Η άδεια της παραγράφου 3 δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Απαραίτητη επίσης προϋπόθεση είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α'201) και η παροχή πρόσβασης από το διαχειριστή υποδομής. Η παροχή πρόσβασης υλοποιείται με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του παρόντος, η οποία κοινοποιείται στο ρυθμιστικό φορέα με ευθύνη του διαχειριστή υποδομής.

7. Όποιος χρησιμοποιεί την εθνική σιδηροδρομική υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωσης 14 του άρθρου 3, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών. Στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά την τέλεση της παράβασης του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 18 Όροι απόκτησης της άδειας και αίτηση για την άδεια (Άρθρο 18 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην αρχή αδειοδότησης, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, ότι μπο-

ρεί να πληροί, ανά πάσα στιγμή, ορισμένες απαιτήσεις αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης, οι οποίες καθορίζονται στα άρθρα 19 έως 22.

Για τον σκοπό αυτό, κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας, παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες.

2. Η αίτηση για την παροχή άδειας αναφέρει, κατ'ελάχιστον, το είδος των μεταφορικών υπηρεσιών (επιβατικών ή/και εμπορευματικών), την γεωγραφική κάλυψη των υπηρεσιών αυτών (όλο ή ορισμένο μέρος του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου) και την πληροφορία εάν η δραστηριότητα της επιχείρησης θα αφορά μόνο την παροχή έλξης σε οχήματα άλλων μεταφορέων ή την παροχή πλήρων συρμών.

Το έντυπο αίτησης για την παροχή άδειας, καθώς και ο κατάλογος όλων των απαιτούμενων εγγράφων, και του περιεχομένου τους, που τη συνοδεύουν περιλαμβάνονται σε σχετικό αναλυτικό οδηγό της αρχής αδειοδότησης, που δημοσιοποιείται στην ιστοσελίδα της, επικαιροποιείται όταν απαιτείται και χορηγείται με μέριμνά της.

Εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή αίτησης, η αρχή αδειοδότησης πληροφορεί την επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί πρόσθετες πληροφορίες. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί κατά δύο (2) εβδομάδες σε εξαιρετικές περιστάσεις και η επιχείρηση ενημερώνεται σχετικά. Μόλις παραλάβει τις συμπληρωματικές πληροφορίες, η αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την επιχείρηση εντός μέγιστης προθεσμίας ενός (1) μηνός εάν ο φάκελος είναι πλήρης.

Η αίτηση συνοδεύεται από παράβολο υπέρ του Δημοσίου ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ. Το εν λόγω ποσό αποτελεί δημόσιο έσοδο. Το ύψος του ποσού του παραβόλου δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης, εξειδικεύονται, συμπληρώνονται και τροποποιούνται τα έγγραφα και πιστοποιητικά, καθώς το περιεχόμενο των αιτήσεων, η διαδικασία και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 19 έως 22 του παρόντος νόμου. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου διατηρείται σε ισχύ η απόφαση Φ4/οικ.1594/107/2012 (Β'56) του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 19 Απαιτήσεις αξιοπιστίας (Άρθρο 19 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Για την απόδειξη της συνδρομής των απαιτήσεων αξιοπιστίας, η επιχείρηση, η οποία υποβάλλει αίτηση άδειας ή τα αρμόδια για τη διαχείρισή της άτομα οφείλουν να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα, περιλαμβανομένων των αδικημάτων εμπορικού χαρακτήρα, β) να μην έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας πτώχευσης,

γ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές παραβάσεις νομοθετικών διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών,

δ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές ή κατ'εξακολούθηση παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δύναμει της νομοθεσίας περί προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρείας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυννοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες.

Άρθρο 20 Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας (Άρθρο 20 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική επιφάνεια

θεωρείται ότι πληρούνται, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, οι οποίες καθορίζονται με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 12 μηνών.

Για επιχειρήσεις με ετήσια έσοδα κάτω των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) ευρώ από δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών, η απαίτηση όσον αφορά την ικανότητά τους να ανταποκριθούν σε υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις τους για περίοδο 12 μηνών από την έναρξη των μεταφορών, πληρούται εάν η επιχείρηση είναι σε θέση να αποδείξει ότι το καθαρό της κεφάλαιο ανέρχεται σε τουλάχιστον εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ.

2. Η αρχή αδειοδότησης ελέγχει τη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως μέσω των ετήσιων λογαριασμών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν είναι σε θέση να υποβάλει ετήσιους λογαριασμούς, μέσω του ισολογισμού της. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας παρέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 62.

3. Η αρχή αδειοδότησης θεωρεί ότι η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν διαθέτει οικονομική επιφάνεια εάν παρατηρούνται σημαντικές ή συχνές καθυστερήσεις της καταβολής φόρων ή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης συνεπεία της δραστηριότητας της επιχείρησης.

4. Η αρχή αδειοδότησης απαιτεί την υποβολή έκθεσης λογιστικού ελέγχου και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμειευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά περιλαμβάνουν τα στοιχεία του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 62.

Άρθρο 21

Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας (Άρθρο 21 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια πληρούνται όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας είναι σε θέση να αποδείξει ότι διαθέτει ή θα διαθέτει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις ή πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια.

Άρθρο 22

Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης (Άρθρο 22 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι επαρκώς ασφαλισμένη ή διαθέτει επαρκείς εγγυήσεις βάσει όρων της αγοράς ώστε να καλύπτεται κατ' εφαρμογή της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά, τους επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Παρά την υποχρέωση αυτή, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες και το προφίλ κινδύνου των διαφόρων ειδών υπηρεσιών, ιδιαίτερα δε των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που σχετίζονται με τον πολιτισμό ή την κληρονομιά.

2. Η κάλυψη αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης από ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές προς κάλυψη των επαρκών εγγυήσεων, για τις εξής περιπτώσεις:

- α. θάνασμος τραυματισμός προσώπων,
- β. σωματική βλάβη προσώπων,
- γ. υλικές ζημιές οι οποίες προξενήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στο προσωπικό του λήπτη ασφάλισης ή εγγύησης (δηλαδή της σιδηροδρομικής επιχείρησης),
- δ. υλικές ζημιές σε πράγματα (κινητά ή ακίνητα) αλλά και ζώα

που μεταφέρονται με την ασφαλισμένη ή υπό εγγύηση αμαξοστοιχία (βαγόνι ή/και ελκτική μηχανή),

ε. ζημιές σε όμορες, της σιδηροδρομικής υποδομής ιδιοκτησίες ή εγκαταστάσεις.

3. Στα ανώτατα όρια κάλυψης της αστικής ευθύνης της σιδηροδρομικής επιχείρησης για κάθε ατύχημα περιλαμβάνονται το κεφάλαιο, οι τόκοι, τα δικαστικά έξοδα, τα ποσά που επιδικάζονται για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη και κάθε φύσεως αμοιβές τρίτων, ωστόσο δεν είναι δυνατόν να υπερβούν τα αναγραφόμενα, στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές, ποσά για κάθε είδος κινδύνου ο οποίος καλύπτεται με αυτά ή αυτές. Ατυχήματα ή ζημιές που οφείλονται σε ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο, θεωρούνται ότι αποτελούν ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο.

4. Τα ελάχιστα όρια αποζημίωσης για τα οποία θα πραγματοποιείται η κάλυψη αστικής ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι τρίτων, κατά τη διάρκεια και στο πλαίσιο της εκτέλεσης των συμβατικών τους υποχρεώσεων, θα είναι τα εξής:

- α. για υλικές ζημιές (θετικές ή αποθετικές) σε πράγματα τρίτων, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων τρίτων: είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ ανά περιστατικό,
- β. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων κατά άτομο: διακόσιες χιλιάδες (200.000) ευρώ ανά περιστατικό,
- γ. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων, μετά από ομαδικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των παθόντων: ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ ανά περιστατικό,
- δ. το αθροιστικό ανώτατο όριο ευθύνης θα είναι κατ' ελάχιστον πέντε εκατομμύρια (5.000.000) ευρώ.

5. Η ασφαλιστική εταιρεία ή το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα θα υποχρεούται να αποκρούει οποιαδήποτε αγωγή εγερθεί κατά των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των Συμβούλων ή και μέρους ή του συνόλου του προσωπικού αυτών με την αιτίαση αποκλειστικής ευθύνης τους ή συνυπαιτιότητάς τους στην πρόκληση βλάβης ή ζημίας από πράξη ή παράλειψη των παραπάνω προσώπων, οι οποίοι καλύπτονται, από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή την εγγυητική επιστολή, για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, καταβάλλει δε κάθε ποσό για βλάβη ή/και ζημία που προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη των ως άνω.

6. Η ασφαλιστική εταιρεία ή το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα θα καταβάλλει κάθε ποσό εγγύησης για άρση τυχόν κατασχέσεων και λοιπών βαρών που σχετίζονται με την αστική ευθύνη μέσα στα όρια των ποσών που αναφέρονται εκάστοτε ως ανώτατα όρια ευθύνης των ασφαλιστών ή εγγυητών.

ΤΜΗΜΑ 3

ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Άρθρο 23

Εδαφική και χρονική ισχύς και ενημέρωση της αρχής αδειοδότησης (Άρθρο 23 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης.

2. Η άδεια ισχύει ενόσω η σιδηροδρομική εκμετάλλευση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζει το παρόν Κεφάλαιο. Με τη συμπλήρωση πέντε (5) ετών, αλλά και ανά πέντε έτη, από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, προβαίνοντας σε επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στο φάκελο που διατηρεί, προκειμένου να διαπιστώσει εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια.

Πέραν της ανά πενταετία εξέτασης των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης, η αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί αδιαλείπτως την τήρηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια.

3. Ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας μπορούν να περιλαμβάνονται στην ίδια την άδεια.

4. Η άδεια είναι αμεταβίβαστη και αποκλείεται η εκχώρησή της.

5. Η αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση, οφείλει να

ενημερώνει, υποβάλλοντας τα σχετικά συμπληρωματικά στοιχεία εντός τριάντα (30) ημερών, την αρχή αδειοδότησης, για οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων της χορηγήθηκε η άδεια, και ιδίως για τις μεταβολές στα πρόσωπα των νομίμων εκπροσώπων, των χρηματοοικονομικών της στοιχείων, του οργανογράμματος και του καθεστώτος κάλυψης της αστικής της ευθύνης, καθώς και στα θέματα που αφορούν την επαγγελματική ικανότητα.

6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια από την αρχή αδειοδότησης άλλου κράτους-μέλους και οι οποίες σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή οφείλουν να ενημερώνουν την αρχή αδειοδότησης με κοινοποίηση της άδειάς τους πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων τους στην ελληνική επικράτεια, προκειμένου η αρχή αδειοδότησης να είναι σε θέση να παρακολουθεί και να ελέγχει την τήρηση των απαιτήσεων που θεσπίζονται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 24

Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση (Άρθρο 24 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Αν υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου, και ιδίως εκείνες του άρθρου 18, η αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εξετάσει αν οι απαιτήσεις αυτές πληρούνται πράγματι.

Εάν η αρχή αδειοδότησης κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδειά της, ενημερώνοντας το διαχειριστή υποδομής και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Εάν η αρχή αδειοδότησης έχει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου από σιδηροδρομική επιχείρηση της οποίας την άδεια έχει εκδώσει η αρχή αδειοδότησης άλλου κράτους-μέλους, ενημερώνει αμελλητί την αρχή αυτήν.

3. Ανεξάρτητα από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, η αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά η σιδηροδρομική επιχείρηση, με την προϋπόθεση ότι η ασφάλεια δεν διακυβεύεται. Ωστόσο, η ισχύς της προσωρινής άδειας δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

4. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι (6) μήνες ή δεν την αρχίσει εντός έξι (6) μηνών από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης μπορεί να αποφασίσει ότι πρέπει να υποβληθεί εκ νέου αίτηση έγκρισης ή ότι η άδεια αναστέλλεται.

Σε περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία, λόγω της ιδιαιτερότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

5. Η αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγήσει άδεια να της υποβάλει εκ νέου την άδεια αυτή για έγκριση, σε περίπτωση μεταβολής η οποία επηρεάζει τη νομική κατάσταση της επιχείρησης, ιδίως μάλιστα σε περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς. Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν η αρχή αδειοδότησης κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.

6. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, η άδεια πρέπει να υποβάλλεται στην αρχή αδειοδότησης για επανεξέταση.

7. Η αρχή αδειοδότησης δεν επιτρέπει σε σιδηροδρομική επιχείρηση, εναντίον της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική ή ανάλογη διαδικασία, να διατηρήσει την άδεια, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν πραγματικές προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης της επιχείρησης σε λογικό χρονικό διάστημα.

8. Όταν η αρχή αδειοδότησης εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μια άδεια, ενημερώνει αμέσως τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σχετικά. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμέσως τις αρχές αδειοδότησης των λοιπών κρατών-μελών.

Άρθρο 25

Διαδικασία χορήγησης αδειών (Άρθρο 25 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών δημοσιεύονται στο διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και ενημερώνεται σχετικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η αρχή αδειοδότησης τηρεί Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με τα στοιχεία κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης που λαμβάνει άδεια, το είδος των μεταφορών που διενεργεί, καθώς και τη γεωγραφική κάλυψη που παρέχει. Το Μητρώο, το οποίο θα είναι ενήμερο κάθε μεταβολής, θα αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και θα αποστέλλεται και στους αρμόδιους φορείς της Ένωσης.

2. Η αρχή αδειοδότησης αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, ιδίως δε των στοιχείων που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 62. Η αρχή αδειοδότησης λαμβάνει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται αμελλητί στην επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης, αναφέρονται σχετικοί λόγοι.

3. Οι αποφάσεις της αρχής αδειοδότησης υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται με το άρθρο 34 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΧΡΕΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΤΜΗΜΑ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 26

Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής (Άρθρο 26 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής ακολουθούν τις αρχές που θέτει ο παρών νόμος και επιτρέπουν, με τον τρόπο αυτό, στο διαχειριστή υποδομής να διαθέσει στην αγορά και να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας της υποδομής.

Άρθρο 27

Δήλωση δικτύου (Άρθρο 27 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους, το οποίο δεν υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής των κρατών-μελών στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40.

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή

υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο Παράρτημα IV του άρθρου 62.

3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται.

4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής.

Άρθρο 28
Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
και διαχειριστή υποδομής
(Άρθρο 28 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

ΤΜΗΜΑ 2
ΤΕΛΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 29
Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών
(Άρθρο 29 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται με την Φ4/54510/4872/06 (Β' 745) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η ισχύς της εν λόγω απόφασης διατηρείται έως την έκδοση της απόφασης κατ'εξουσιοδότηση της διάταξης της παραγράφου 3 του άρθρου 31.

Η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής, σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

2. Εκτός από τις περιπτώσεις ειδικών ρυθμίσεων δυνάμει του άρθρου 32 παράγραφος 3, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου του.

3. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές ισοδύναμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη είναι σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

4. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχουν οι αιτούντες.

Άρθρο 30
Κόστος υποδομής και λογαριασμοί
(Άρθρο 30 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη των θεμάτων ασφάλειας, καθώς και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, αφενός οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.

Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την παρα-

κολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της συμβατικής συμφωνίας, καθώς και τη διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών της σε περίπτωση διαφοράς.

3. Τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υλοποιούνται μέσω της συμβατικής συμφωνίας της παραγράφου 2 ή μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα ή μέσω συνδυασμού κινήτρων για τη μείωση αφενός του κόστους στη συμβατική συμφωνία και αφετέρου του επιπέδου χρέωσης μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα.

Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την εποπτεία εφαρμογής του συστήματος παροχής κινήτρων, υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η ισχύς της Φ35/οικ.63186/3187/19.10.15 (Β'2333) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διατηρείται έως την υλοποίηση των κινήτρων κατ'εξουσιοδότηση της διάταξης του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

4. Εάν υλοποιηθούν τα κίνητρα της παραγράφου 1 μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα, η υλοποίηση βασίζεται σε ανάλυση των επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους, με την επιφύλαξη των εξουσιών του ρυθμιστικού φορέα για την επανεξέταση της χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 56.

5. Οι όροι της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και η οργάνωση των πληρωμών που θα συμφωνηθούν για την παροχή χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, συμφωνούνται εκ των προτέρων ώστε να καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

6. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνουν τους αιτούντες, και κατόπιν αιτηματός τους, τους εν δυνάμει αιτούντες, και τους παρέχουν τη δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους καταλλήλως σχετικά με το περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας πριν από την υπογραφή της. Η συμβατική συμφωνία αναρτάται στο δικτυακό τόπο του διαχειριστή υποδομής εντός μηνός από τη σύναψή της.

Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει τη συνέπεια μεταξύ των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας και του επιχειρησιακού σχεδίου.

7. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και τηρεί μητρώο των περιουσιακών του στοιχείων και των περιουσιακών στοιχείων για τη διαχείριση των οποίων είναι υπεύθυνος, που θα χρησιμεύει στην εκτίμηση της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους. Αυτό θα συνοδεύεται από στοιχεία των δαπανών για τη βελτίωση και ανανέωση της υποδομής.

8. Ο διαχειριστής υποδομής θεσπίζει μέθοδο επιμερισμού του κόστους στις διάφορες κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η μέθοδος αυτή αναπροσαρμόζεται περιοδικά με βάση την καλύτερη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 31
Αρχές χρέωσης
(Άρθρο 31 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αντίστοιχα και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.

2. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν στο ρυθμιστικό φορέα όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη, ούτως ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με το άρθρο 56. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατά-

στασης για την παροχή υπηρεσιών είναι σε θέση, εν προκειμένω, να αποδείξουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι τα τέλη υποδομής και παροχής υπηρεσιών που τιμολογούνται πραγματικά στη σιδηροδρομική επιχείρηση, σύμφωνα με τα άρθρα 30 έως 37, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και τα κριτήρια και, εφόσον συντρέχει η περίπτωση, με τα τιμολόγια που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 32, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (service).

Οι τρόποι υπολογισμού του κόστους που προκύπτει άμεσα από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας ορίζονται από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 12ης Ιουνίου 2015 (ΕΕ L 148/17 της 13.6.2015).

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά στις λεπτομέρειες αυτές κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα (4) έτη από την έναρξη ισχύος του εν λόγω Εκτελεστικού Κανονισμού. Εντός τεσσάρων (4) ετών από την έναρξη ισχύος του, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, καθορίζονται το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ως άνω Εκτελεστικού Κανονισμού, και καταργούνται οι διατάξεις της απόφασης της παραγράφου 1 του άρθρου 29. Η εν λόγω απόφαση μπορεί να αναθεωρείται όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Με όμοια απόφαση δύναται να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικά με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

4. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να τροποποιούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Κάθε τέτοια τροποποίηση διαφωροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Ως προς τις ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/429 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2015 (ΕΕ L 70/36 της 14.3.2015).

Οποιαδήποτε τέτοια τροποποίηση των τελών υποδομής με σκοπό να ληφθεί υπόψη το κόστος φαινομένων θορύβου, στηρίζεται τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών οχημάτων με την πλέον οικονομικά βιώσιμη διαθέσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου.

Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους, ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εντούτοις, μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία.

Εάν η χρέωση του περιβαλλοντικού κόστους οδηγεί σε πρόθετα έσοδα, εναπόκειται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αποφασίσει πώς θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων φυλάσσει τις αναγκαίες πληροφορίες, διασφαλίζει τη δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης της χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους και της επιβολής της και παρέχει τις πληροφορίες αυτές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή εάν υποβληθεί σχετικό αίτημα.

6. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4 και 5 είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων.

Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

7. Το τέλος που επιβάλλεται για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, το τέλος που επιβάλλεται για την υπηρεσία δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής της, συν ένα εύλογο κέρδος.

9. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης.

10. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών των σημείων 2, 3 και 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή σύμφωνα με το άρθρο 27.

Άρθρο 32

Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης

(Άρθρο 32 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, είναι δυνατόν, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να επιβάλλονται υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με όμοια απόφαση μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικό με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς, οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, ο διαχειριστής υποδομής αξιολογεί τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζει ο διαχειριστής υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές υπηρεσίες, επιβατικές υπηρεσίες εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπές επιβατικές υπηρεσίες (services).

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να προβεί σε περαιτέρω διάκριση των τμημάτων της αγοράς, σύμφωνα με τα εμπορεύματα ή τους επιβάτες που μεταφέρονται.

Καθορίζονται επίσης τα τμήματα της αγοράς στα οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν δραστηριοποιούνται προς το παρόν αλλά ενδέχεται να παράσχουν υπηρεσίες κατά την περίοδο ισχύος του συστήματος χρέωσης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν επιβάλλει προσαύξηση στο σύστημα χρέωσης για τα εν λόγω τμήματα της αγοράς.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε (5) έτη. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τον εν λόγω κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 56.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει υψηλότερα τέλη ώστε να επιτυγχάνει πλήρη ανάκτηση του κόστους.

3. Για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988, ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα εν λόγω σχέδια αυξάνουν την αποτελεσματικότητα ή την οικονομική αποδοτικότητα ή αμφότερες και ειδικά δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί. Αυτή η ρύθμιση της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.

4. Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διαφοροποιούνται ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τη μορφή την οποία ενέκρινε η απόφαση 2008/386/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

Παρά την υποχρέωση αυτή, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αποφασίσει ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τις διατάξεις του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με απόφαση της παραγράφου 1 μπορεί να επεκτείνει τη διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες δεν προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, προκειμένου να αποφεύγονται οι διακρίσεις, εξασφαλίζει ότι τα μέσα και τα οριακά τέλη του διαχειριστή υποδομής για ισοδύναμες χρήσεις της δικής του υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες για τον ίδιο τομέα της αγοράς υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στη δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί, χωρίς να δημοσιοποιηθούν εμπιστευτικές πληροφορίες.

6. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιαστικά στοιχεία του συστήματος χρέωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα δημοσιονομικά τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την προθεσμία δημοσίευσης της δήλωσης δικτύου, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 27.

Άρθρο 33 Εκπτώσεις

(Άρθρο 33 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102, 106 και 107 ΣΛΕΕ και παρά την αρχή του άμεσου κόστους της παραγράφου 3 του άρθρου 31 του παρόντος νόμου, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από τον διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία μεταφορών, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Εξαιρέσει της παραγράφου 3, οι εκπτώσεις περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τον διαχειριστή υποδομής. Κατά τον καθορισμό του ύψους της έκπτωσης, δεν λαμβάνονται υπόψη εξοικονομήσεις κόστους που έχουν ήδη ενσωματωθεί στο επιβληθέν τέλος.

3. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εισάγει καθεστώςτα προσिता σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις με σκοπό την ενθάρρυνση της ανάπτυξης νέων σιδη-

ροδρομικών υπηρεσιών ή της χρησιμοποίησης γραμμών που υποχρησιμοποιούνται αισθητά.

4. Οι εκπτώσεις επιτρέπεται να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής.

5. Σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων. Τα συστήματα εκπτώσεων εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 34

**Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής
(Άρθρο 34 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομικών, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα, μπορεί να εφαρμόζεται χρονικώς περιορισμένο σύστημα κρατικής αποζημίωσης προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγμένα μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

2. Όταν μία σιδηροδρομική επιχείρηση που λαμβάνει αποζημίωση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, η αποζημίωση πρέπει να συνεπάγεται συγκρίσιμα οφέλη για τους χρήστες.

3. Η απόφαση της παραγράφου 1 περιλαμβάνει, με τη μορφή Παραρτήματος, τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και τους υπολογισμούς που εκτελούνται. Ειδικότερα, πρέπει να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις.

4. Το σύστημα της παραγράφου 1 πρέπει να είναι συμβατό με τα άρθρα 93, 107 και 108 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 35

**Σύστημα επιδόσεων
(Άρθρο 35 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Το σύστημα χρέωσης υποδομής, όπως ορίζεται στο Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV του παρόντος νόμου, ενθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω συστήματος επιδόσεων. Το σύστημα είναι δυνατόν να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

Άρθρο 36

**Τέλη δέσμευσης (reservation)
(Άρθρο 36 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που κατανέμεται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό που αφορά τη μη χρήση παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. Η επιβολή τέτοιου τέλους σε αιτούντες στους οποίους εκχωρήθηκε σιδηροδρομική διαδρομή είναι υποχρεωτική σε περίπτωση τακτικής μη χρήσης των εκχωρημένων διαδρομών ή τμήματος αυτών. Για την επιβολή του εν λόγω τέλους, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στη δήλωση δικτύου του τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ορίζεται η μη χρήση. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τα εν λόγω κριτήρια σύμφωνα με το άρθρο 56. Το τέλος καταβάλλεται είτε από τον αιτούντα είτε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που

ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 41. Ο διαχειριστής υποδομής είναι πάντοτε σε θέση να ενημερώνει κάθε ενδιαφερόμενο σχετικά με τη χωρητικότητα υποδομής που έχει ήδη κατανεμηθεί στις χρήστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 37
Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης
σε περισσότερα του ενός δίκτυα
(Άρθρο 37 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για να διασφαλίζεται η εφαρμογή αποδοτικών συστημάτων χρέωσης και συνεταιρίζεται με σκοπό το συντονισμό της χρέωσης ή τη χρέωση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών αποβλέπουν συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων. Προς τούτο, θεσπίζουν τις απαραίτητες προς το σκοπό αυτό διαδικασίες, με την επιφύλαξη των κανόνων που θέτει ο παρών νόμος.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για την αποτελεσματική εφαρμογή των προσαυξήσεων του άρθρου 32 και των συστημάτων επιδόσεων του άρθρου 35, για δρομολόγια που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης.

ΤΜΗΜΑ 3
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Άρθρο 38
Δικαιώματα χωρητικότητας
(Άρθρο 38 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από τον διαχειριστή υποδομής. Όταν κατανεμηθεί σε αιτούντα, δεν μεταβιβάζεται από τον δικαιούχο σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω κατανομή χωρητικότητας.

Η χρήση χωρητικότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση, όποτε ασκείται η δραστηριότητα αιτούντος που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν θεωρείται μεταβίβαση.

2. Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Διαχειριστής υποδομής και αιτών μπορούν να συνάπτουν συμφωνία-πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 42 για τη χρήση χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.

3. Τα αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων, ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας, ορίζονται συμβατικά, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος νόμου.

4. Όταν ένας αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνούς επιβατικής υπηρεσίας, ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής και το ρυθμιστικό φορέα. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο σκοπός της διεθνούς υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών επί της διαδρομής μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, και ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο ρυθμιστικός φορέας διασφαλίζει ότι ενημερώνεται η αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει, επί της διαδρομής, υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθορίζομένη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δη-

μόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 39
Κατανομή χωρητικότητας
(Άρθρο 39 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει κανόνες κατανομής χωρητικότητας υποδομής, τους οποίους κοινοποιεί άμεσα στο ρυθμιστικό φορέα, και εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.

2. Οι διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχονται.

Άρθρο 40
Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα
(Άρθρο 40 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών, ώστε να επιτρέπεται η αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής διερχόμενη από περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, και με βάση τις συμφωνίες-πλαίσιο που αναφέρονται στο άρθρο 42 του παρόντος νόμου. Ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες βάσει των κανόνων που θεσπίζει ο παρών νόμος και οργανώνουν αναλόγως σιδηροδρομικές διαδρομές διερχόμενες από περισσότερα του ενός δίκτυα.

Οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής των κρατών-μελών, των οποίων οι αποφάσεις περί κατανομής έχουν επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής, συνεργάζονται προκειμένου να συντονίσουν την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο, χωρίς να θίγονται οι συγκεκριμένοι κανόνες της νομοθεσίας της Ένωσης περί σιδηροδρομικών δικτύων προσανατολισμένων στη μεταφορά εμπορευμάτων. Οι αρχές και τα κριτήρια για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής που θεσπίζονται στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας δημοσιεύονται από το διαχειριστή υποδομής στη δήλωση δικτύου του, σύμφωνα με το Παράρτημα IV, σημείο 3, του άρθρου 62. Στις διαδικασίες αυτές μπορούν να συμμετέχουν κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής από τρίτες χώρες.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά και καλείται να παρίσταται ως παρατηρητής στις βασικές συσκέψεις στις οποίες καταρτίζονται κοινές αρχές και πρακτικές για την κατανομή της υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας λαμβάνει επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη κοινών αρχών και πρακτικών για την κατανομή της υποδομής και από συστήματα κατανομής βάσει Τεχνολογιών Πληροφορικής, ώστε να είναι σε θέση να εκτελεί τη ρυθμιστική του εποπτεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56.

3. Σε κάθε σύσκεψη ή άλλη δραστηριότητα που διενεργείται για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής για διαδικτυακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, οι αποφάσεις λαμβάνονται μόνο από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.

4. Οι συμμετέχοντες στη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μεριμνούν ώστε οι όροι συμμετοχής, οι μέθοδοι λειτουργίας της εν λόγω συνεργασίας και όλα τα κριτήρια αξιολόγησης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής, να δημοσιοποιούνται.

5. Κατά τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν την ανάγκη και, όπου απαιτείται, προτείνουν και οργανώνουν διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων που υπόκεινται σε *ad hoc* αίτημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48.

Τέτοιες προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές διατίθενται στους αιτούντες μέσω οποιουδήποτε από τους συμμετέχοντες διαχειριστές υποδομής.

Άρθρο 41
Αιτούντες
(Άρθρο 41 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από αιτούντες κατά την έννοια της περίπτωσης 19 του άρθρου 3. Προκειμένου να χρησιμοποιείται η χωρητικότητα υποδομής, οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάψουν συμφωνίες με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 44.

2. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Καθορίζονται στη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το σημείο 3 στοιχείο β' του Παραρτήματος IV του άρθρου 62. Οι απαιτήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.

3. Η διαδικασία που ακολουθείται για την εφαρμογή της παραγράφου 2, καθορίζεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/10 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 6ης Ιανουαρίου 2015 για τα κριτήρια για τους αιτούντες για τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 3/34 της 7.1.2015).

Άρθρο 42
Συμφωνίες - πλαίσιο
(Άρθρο 42 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σε αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Η συμφωνία-πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική διαδρομή, αλλά έχει συνταχθεί έτσι ώστε να ικανοποιεί τις νόμιμες εμπορικές ανάγκες του αιτούντος. Κάθε συμφωνία-πλαίσιο υποβάλλεται για έγκριση στο ρυθμιστικό φορέα του άρθρου 55 του παρόντος νόμου. Αν ο ρυθμιστικός φορέας δεν εκδώσει απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση σε αυτόν της συμφωνίας-πλαίσιο και όλων των σχετικών εγγράφων, τεκμαίρεται η έκδοση εγκριτικής απόφασης.

2. Οι συμφωνίες-πλαίσιο δεν είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες.

3. Μία συμφωνία-πλαίσιο επιτρέπει την τροποποίηση ή τον περιορισμό των όρων της ώστε να καθιστά δυνατή την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.

4. Η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση που θα καθίστατο αναγκαίο να τροποποιηθεί ή να καταγγελθεί η συμφωνία.

5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα πέντε (5) έτη, πρέπει να δικαιολογείται με την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

6. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη υποδομή, κατά το άρθρο 49, η οποία απαιτεί σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, καταλλήλως αιτιολογημένες από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν δεκαπέντε (15) έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα δεκαπέντε (15) έτη επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο

εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

Στις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις, η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να καθορίζει λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας που παραχωρείται στον αιτούντα για τη διάρκεια της συμφωνίας-πλαίσιο. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά μπορεί να περιλαμβάνουν τη συχνότητα, τον όγκο και την ποιότητα των σιδηροδρομικών διαδρομών. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να μειώνει τη διατεθείσα χωρητικότητα η οποία, για διάστημα τουλάχιστον ενός (1) μηνός, χρησιμοποιήθηκε λιγότερο από το κατώτατο όριο ποσόστωσης που προβλέπει το άρθρο 52.

Από την 1η Ιανουαρίου 2010 και εφεξής, επιτρέπεται να συνταχθεί αρχική συμφωνία-πλαίσιο διάρκειας πέντε (5) ετών, ανανεώσιμη άπαξ, βάσει των χαρακτηριστικών χωρητικότητας των οποίων κάνουν χρήση οι αιτούντες φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξειδικευμένες επενδύσεις ή η ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 είναι υπεύθυνος να εγκρίνει την έναρξη ισχύος της συμφωνίας αυτής.

7. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, η γενική φύση κάθε συμφωνίας-πλαίσιο κοινοποιείται σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος.

8. Οι διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο για την κατανομή χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2016/545 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 7ης Απριλίου 2016 (ΕΕ L 94/1 της 8.4.2016).

Άρθρο 43
Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής
(Άρθρο 43 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της χωρητικότητας που παρατίθεται στο Παράρτημα VII του άρθρου 62.

2. Ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που πρόκειται να περιληφθούν στον πίνακα δρομολογίων, πριν αρχίσουν τη διαβούλευση (consultation) για τον προτεινόμενο πίνακα δρομολογίων. Γίνονται προσαρμογές, μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητες.

Άρθρο 44
Αιτήσεις
(Άρθρο 44 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι αιτούντες μπορούν, δυνάμει του δημόσιου ή του ιδιωτικού δικαίου, να υποβάλλουν αίτηση στον διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους κατά τα οριζόμενα στο Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV.

2. Στις αιτήσεις που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο Παράρτημα VII του άρθρου 62.

3. Ο αιτών που αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος συμφωνίας-πλαίσιο, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.

4. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα του ενός δίκτυα, ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών διασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να αιτούνται σε θυρίδα μίας στάσης που μπορεί να είναι είτε κοινός φορέας, ο οποίος έχει συσταθεί από τους διαχειριστές υποδομής των κρατών-μελών, είτε ένας και μόνο διαχειριστής υποδομής κράτους μέλους που εμπλέκεται στη σιδηροδρομική διαδρομή. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος για να ζητήσει χωρητικότητα από άλλον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής. Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Άρθρο 45**Προγραμματισμός****(Άρθρο 45 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αιτημάτων για σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα από ένα δίκτυα, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους.

2. Κατά τις διαδικασίες προγραμματισμού και συντονισμού, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες αλλά μόνον όπως ορίζεται στα άρθρα 47 και 49.

3. Ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευείται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τον προτεινόμενο πίνακα δρομολογίων και τους αφήνει τουλάχιστον ένα (1) μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν όλους όσους έχουν ζητήσει χωρητικότητα υποδομής και άλλα μέρη που επιθυμούν να έχουν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον τρόπο με τον οποίο οι πίνακες δρομολογίων ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητά τους να παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες (services) κατά το χρόνο ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

4. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιεσδήποτε ανησυχίες εκφρασθούν.

Άρθρο 46**Διαδικασία συντονισμού****(Άρθρο 46 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Κατά τη διαδικασία προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45, όταν ο διαχειριστής υποδομής αντιμετωπίζει αντικρουόμενα αιτήματα, προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

2. Όταν προκύπτει περίπτωση όπου απαιτείται συντονισμός, τότε ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές. Η διαβούλευση αυτή βασίζεται στην κοινοποίηση των ακόλουθων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, δωρεάν και εγγράφως ή ηλεκτρονικώς:

α) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν ζητήσει όλοι οι άλλοι αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια,

β) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί προκαταρκτικά σε όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια,

γ) εναλλακτικές σιδηροδρομικές διαδρομές που προτείνονται για τα σχετικά δρομολόγια σύμφωνα με την παράγραφο 2,

δ) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία της κατανομής.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 39 οι πληροφορίες αυτές παρέχονται χωρίς να αποκαλύπτεται η ταυτότητα των άλλων αιτούντων, εκτός εάν οι αιτούντες έχουν συμφωνήσει αυτή την κοινοποίηση.

4. Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη δήλωση δικτύου. Οι αρχές αυτές εκφράζουν, ιδίως, τη δυσκολία ρύθμισης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών και την επίδραση που μπορεί να έχει η τροποποίησή τους σε άλλους διαχειριστές υποδομής.

5. Όταν αιτήματα χωρητικότητας υποδομής δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν χωρίς συντονισμό, ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα μέσω συντονισμού.

6. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, πρέπει να υπάρχει

σύστημα επίλυσης των διαφορών για την ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το εν λόγω σύστημα καθορίζεται στη δήλωση δικτύου. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα (10) εργάσιμων ημερών.

Άρθρο 47**Κορεσμένη υποδομή (infrastructure)****(Άρθρο 47 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Όταν, μετά το συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει αμέσως να χαρακτηρίζει το εν λόγω τμήμα της υποδομής ως κορεσμένο. Αυτό γίνεται επίσης για την υποδομή που αναμένεται ότι θα πληγεί από ανεπαρκή χωρητικότητα, στο εγγύς μέλλον.

2. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής πραγματοποιεί ανάλυση χωρητικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 50, εκτός εάν εφαρμόζεται ήδη σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 51.

3. Όταν τα τέλη που προβλέπονται, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 31 δεν έχουν επιβληθεί ή δεν έχουν αποφέρει ικανοποιητικό αποτέλεσμα και η υποδομή έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, επιπλέον, να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

4.α. Στα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία της υπηρεσίας, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί.

β. Προκειμένου να εξασφαλιστεί, στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, ιδίως για να γίνουν σεβαστές οι επιταγές δημόσιας υπηρεσίας ή για να ευνοηθεί η ανάπτυξη των εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, μπορεί να λαμβάνονται, υπό αμερόληπτους όρους, τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε οι υπηρεσίες αυτές να έχουν προτεραιότητα κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης, και γνώμης του ρυθμιστικού φορέα, μπορεί να ορίζονται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών και να ληφθεί υπόψη η κοινωνική σημασία ορισμένης υπηρεσίας σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί. Μέχρι να εκδοθεί η ως άνω απόφαση δίδεται προτεραιότητα στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου.

γ. Οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν, όταν ενδείκνυται, να χορηγούν στον διαχειριστή της υποδομής αποζημίωση αντίστοιχη με την ενδεχόμενη απώλεια εισοδήματος που συνδέεται με την ανάγκη να κατανέμεται, σε ορισμένες υπηρεσίες, καθορισμένη χωρητικότητα, κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται στον διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4β. Για τον καθορισμό της αποζημίωσης αυτής, λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του ανωτέρου αποκλεισμού σε άλλα κράτη-μέλη.

5. Η σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων, και ιδιαίτερα των διεθνών εμπορευμάτων, εξετάζεται επαρκώς κατά τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4β.

6. Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 48
Ad hoc αιτήματα
(Άρθρο 48 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής ανταποκρίνεται σε ad hoc αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, εν πάση περιπτώσει, εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες που ενδεχομένως επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν αυτή τη χωρητικότητα.

2. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, εφόσον είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν ταχέως σε προβλέψιμα ad hoc αιτήματα χωρητικότητας. Τούτο εφαρμόζεται επίσης και στις περιπτώσεις κορεσμένης υποδομής.

Άρθρο 49
Εξειδικευμένη υποδομή
(Άρθρο 49 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η χωρητικότητα υποδομής θεωρείται ότι διατίθεται προς χρήση όλων των ειδών μεταφορών που διαθέτουν τα αναγκαία χαρακτηριστικά για τη λειτουργία στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή.

2. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα.

3. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηριστεί κατά τα περιγραφόμενα στην παράγραφο 2, αυτό περιγράφεται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 50
Ανάλυση χωρητικότητας
(Άρθρο 50 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Σκοπός της ανάλυσης χωρητικότητας είναι ο καθορισμός των περιορισμών χωρητικότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας και η πρόταση μεθόδων, ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση πρόσθετων αιτημάτων. Στην ανάλυση χωρητικότητας εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορές και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορών.

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας λαμβάνεται υπόψη η υποδομή, οι λειτουργικές διαδικασίες, η φύση των διαφορετικών δρομολογίων που εκτελούνται και η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα υποδομής. Τα ληπτέα μέτρα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την τροποποίηση των δρομολογίων, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα και βελτιώσεις της υποδομής.

3. Η ανάλυση χωρητικότητας ολοκληρώνεται εντός έξι (6) μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης.

Άρθρο 51
Σχέδιο βελτίωσης (enhancement) της χωρητικότητας
(Άρθρο 51 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Εντός έξι (6) μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

2. Το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας καταρτίζεται μετά

από διαβούλευση με τους χρήστες της αντίστοιχης κορεσμένης υποδομής.

Εντοπίζει:

α) τους λόγους της συμφόρησης,

β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας,

γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής,

δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των εντοπισθέντων πιθανών μέτρων, καθορίζει επίσης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

3. Ο διαχειριστής υποδομής παύει να χρεώνει τέλη για την οικεία υποδομή δύναμει της παραγράφου 4 του άρθρου 31, στις περιπτώσεις που:

α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας ή

β) δεν σημειώνει πρόοδο ως προς τα μέτρα που αναφέρονται στο σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

4. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, ο διαχειριστής υποδομής δύναται, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, να συνεχίσει να εισπράττει τα εν λόγω τέλη, εφόσον:

α) το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί για λόγους που δεν ελέγχει ή

β) οι διαθέσιμες επιλογές δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοδοτική άποψη.

Άρθρο 52
Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών
(Άρθρο 52 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

2. Ιδίως για κορεσμένη υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής απαιτεί την παραίτηση από σιδηροδρομική διαδρομή η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός (1) μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσότητα καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου του αιτούντος.

Άρθρο 53
Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης
(Άρθρο 53 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την εκτέλεση εργασιών συντήρησης υποβάλλονται κατά τη διαδικασία προγραμματισμού.

2. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

3. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης.

Άρθρο 54
Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών
(Άρθρο 54 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο διαχειριστής υποδομής καταstrώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης.

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απο-

λύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί, οι κατανεμηθείσες σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

3. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α'201), μπορεί να ζητά από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσης τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ 4 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

Άρθρο 55 Ρυθμιστικός φορέας (Άρθρο 55 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ως ρυθμιστικός φορέας για το σιδηροδρομικό τομέα ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α'188). Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, ο ρυθμιστικός φορέας είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity). Επίσης, διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, έναντι του διαχειριστή υποδομής και οποιουδήποτε αιτούντος (applicant). Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης του ρυθμιστικού φορέα εγγυάται την ανεξαρτησία του. Συγκεκριμένα, τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα, τα οποία είναι αρμόδια για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας, σύμφωνα με το άρθρο 56, επιλέγονται και διορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010 (Α'188).

Η θητεία των μελών του ρυθμιστικού φορέα ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010 (Α'188). Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα επιλέγονται με διαφανή διαδικασία βάσει των προσόντων τους, μεταξύ άλλων την ικανότητά τους και τη σχετική πείρα τους, κατά προτίμηση στον τομέα των σιδηροδρόμων ή σε άλλους κλάδους δικτύων.

Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς, δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες. Προς τούτο τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα προβαίνουν ετησίως σε δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, όπου δηλώνουν τα τυχόν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι θίγουν την ανεξαρτησία τους και ότι επηρεάζουν την άσκηση των καθηκόντων τους. Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα απέχουν από τη λήψη απόφασης σε περίπτωση κατά την οποία η απόφαση αφορά επιχείρηση με την οποία είχαν άμεση ή έμμεση σχέση κατά τη διάρκεια του έτους πριν από την εκκίνηση της διαδικασίας ορισμού τους ως μελών.

Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα δεν ζητούν ούτε λαμβάνουν οδηγίες από την κυβέρνηση ή άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα και είναι πλήρως υπεύθυνα για τη στελέχωση και τη διοίκηση του προσωπικού του ρυθμιστικού φορέα.

Μετά τη λήξη της θητείας τους στο ρυθμιστικό φορέα, δεν αποκτούν επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα στις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες για διάστημα δύο (2) ετών.

Άρθρο 56 Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα (Άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στο ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

- α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή,
- β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή,
- γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της,
- δ) το σύστημα χρέωσης,
- ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται,
- στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13,
- ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 13.

2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α'93), για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και συγκεκριμένα ελέγχει την εφαρμογή των στοιχείων α' έως ζ' της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.

Ο ρυθμιστικός φορέας, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

3. Στο ρυθμιστικό φορέα υποβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής προσωρινές μορφές του επιχειρησιακού σχεδίου που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3, της συμβατικής συμφωνίας του άρθρου 30, παράγραφος 2 και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας του άρθρου 51 για τα οποία ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να παρέχει μη δεσμευτικές γνώμες, ώστε να αναφέρει συγκεκριμένα αν τα εν λόγω μέσα συμμορφώνονται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους, οι οποίοι είναι αναλογικοί προς τη σημασία του τομέα σιδηροδρόμων.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανόν να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

6. Ο ρυθμιστικός φορέας διεξάγει τακτικά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε δύο (2) έτη, διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών υπηρεσιών μεταφοράς προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για την αγορά σιδηροδρόμων.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται.

Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιπτώσεις, ο ρυθμιστικός φορέας συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδο-

μάδες. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στο ρυθμιστικό φορέα περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο των καθηκόντων του, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1 σημεία α' έως ζ'.

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/2010 (Α'188).

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

9. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται στο άρθρο 34 του ν. 3891/2010 (Α'188). Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερές επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.

10. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα του.

11. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους του διαχειριστή υποδομής, των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού. Εν προκειμένω, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 6 και στο άρθρο 13 να παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του Παραρτήματος VIII του άρθρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Κεντρικής Μονάδας Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και του Τμήματος Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί επίσης, από τους λογαριασμούς να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις εν λόγω αρχές.

Άρθρο 57

Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων (Άρθρο 57 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο ρυθμιστικός φορέας ανταλλάσσει πληροφορίες με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όσον αφορά το έργο του, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη αποφάσεων και, ιδιαίτερα, ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με τα κύρια ζητήματα των διαδικασιών του και με τα προβλήματα ερμηνείας των μεταφερθεισών στο εθνικό δίκαιο νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν το σιδηρόδρομο. Οι ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς το σκοπό αυτό συμμετέχει και συνεργάζεται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

2. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται στενά με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών, και μέσω συμφωνιών εργασίας για τους σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντά του για παρακολούθηση της αγοράς και τον χειρισμό καταγγελιών ή ερευνών.

3. Σε περίπτωση καταγγελίας ή έρευνας με δική του πρωτοβουλία επί ζητημάτων πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή, καθώς και στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ανταγωνισμού στην αγορά διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών-μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή και, κατά περίπτωση, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει απόφαση.

4. Στο πλαίσιο της άσκησης της αρμοδιότητας της παραγράφου 3, ο ρυθμιστικός φορέας παρέχει στους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όλες τις πληροφορίες που ο ίδιος έχει το δικαίωμα να ζητά με βάση την ελληνική νομοθεσία. Οι εν λόγω πληροφορίες είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς χειρισμού της καταγγελίας ή της έρευνας της παραγράφου 3.

5. Όταν ο ρυθμιστικός φορέας που παραλαμβάνει την προσφυγή ή διεξάγει έρευνα με δική του πρωτοβουλία διαβιβάζει τις συναφείς πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους προκειμένου ο εν λόγω φορέας να λάβει μέτρα για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

6. Τυχόν αρμόδιοι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 1, παρέχουν, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για το χειρισμό καταγγελίας ή έρευνας βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και έχουν ζητηθεί από το ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους στο οποίο εδρεύει ο αρμόδιος εκπρόσωπος. Ο ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να υποβάλει αίτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου η τελευταία να συμμετέχει στις δραστηριότητες που καταγράφονται στις παραγράφους 2 έως 6 για τη διευκόλυνση της συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων, όπως περιγράφεται στις ανωτέρω παραγράφους.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών με το σκοπό να κατάρτιζον κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες αυτός έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος νόμου.

9. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 37 και της παραγράφου 1 του άρθρου 40 που εφαρμόζουν διατάξεις του παρόντος νόμου ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ, ΆΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΚΑΙ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 58
Κανόνες για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων
(Άρθρο 58 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των διατάξεων του νόμου με τον οποίον ενσωματώνεται η Οδηγία 2014/25/ΕΕ κατά το μέρος που αφορά το πεδίο εφαρμογής της.

Άρθρο 59
Κοινοποίηση μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο
(Άρθρο 64 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο παρών νόμος, καθώς και οι κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού, κοινοποιούνται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αμέσως μετά την έκδοσή τους, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 60
Κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται οι διατάξεις:

- α) του π.δ. 41/2005 (Α'60),
- β) του π.δ. 158/2006 (Α'168),
- γ) του π.δ. 145/2008 (Α'201),
- δ) του π.δ. 149/2009 (Α'192),

ε) των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010 (Α'188). Οι επόμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

στ) της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α'188). Οι επόμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

ζ) της παρ. 2 του άρθρου 34Α του ν. 3891/2010 (Α'188),

η) του άρθρου 41 του ν. 3891/2010 (Α'188). Τα επόμενα άρθρα του ίδιου νόμου αναριθμούνται αναλόγως,

θ) του άρθρου 3 του π.δ. 38/2008 (Α'68). Τα επόμενα άρθρα του ίδιου προεδρικού διατάγματος αναριθμούνται αναλόγως,

ι) των άρθρων 25 έως 28 του π.δ. 160/2007 (Α'201). Τα επόμενα άρθρα του ίδιου προεδρικού διατάγματος αναριθμούνται αναλόγως,

ια) της παρ. 9 του άρθρου 85 του ν. 4199/2013 (Α'216). Οι επόμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

ιβ) της με ΑΠ Φ4.2/53159/5501/2013 (Β'25) απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Οι κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εφόσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, διατηρούνται σε ισχύ έως την έκδοση των κανονιστικών πράξεων κατ' εξουσιοδότηση των διατάξεων του παρόντος.

Οι ατομικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου διατηρούνται σε ισχύ.

3. Στις διατάξεις αφενός της ισχύουσας νομοθεσίας και αφετέρου των ισχυουσών κανονιστικών και ατομικών πράξεων, οποιαδήποτε υφιστάμενη αναφορά σε διατάξεις που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, νοείται, στο

εξής, ως αναφορά στις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 61
Τροποποίηση και αντικατάσταση διατάξεων

1.α. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Ρ.Α.Σ. ενεργεί ανεξάρτητα από τον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητες που ανατίθενται στη Ρ.Α.Σ.»

β. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Τα μέλη της Ρ.Α.Σ. δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, στον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιο της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.»

2. Οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως αυτές ορίστηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, όπως αυτές τροποποιούνται και συμπληρώνονται με τις διατάξεις των άρθρων 3, 10, 11, 16 έως 25, 30, 42 και 55 έως 57 του παρόντος νόμου, κωδικοποιούνται, αλλά και τροποποιούνται και συμπληρώνονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3.α. Η περίπτωση γ' της παρ. 9 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Το εκπαιδευτικό κέντρο συντάσσει οδηγό σπουδών τον οποίο υποβάλλει προς έγκριση στην Αρχή.»

β. Η περίπτωση α' της παρ. 10 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπονούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδακτέα ύλη, τα προγράμματα κατάρτισης και η διάρκεια αυτών υποβάλλεται προς έγκριση στην Αρχή.»

γ. Το άρθρο 12 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 12

Γλωσσικές γνώσεις
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)

Το κριτήριο των γλωσσικών γνώσεων κατά το Παράρτημα V του άρθρου 31, πρέπει να πληρούται για την υποδομή επί της οποίας ισχύει το πιστοποιητικό.»

Άρθρο 62
Παράρτημα
(Παράρτημα της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελείται από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον τα στοιχεία αυτά αποτελούν τμήμα της μόνιμης διαδρομής (part of the permanent way), συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτηρίων γραμμών, αλλά εξαιρουμένων των γραμμών που ευρίσκονται στο εσωτερικό των σταθμών επισκευής σιδηροδρομικού υλικού, στις αποθήκες ή στα αμαξοστάσια οχημάτων κινήσεως, και των ιδιωτικών διακλαδώσεων (branch lines) ή παρακαμπτηρίων γραμμών:

- γήπεδα,
- χωματοουργικά, ιδίως επιχώματα, τάφροι, αύλακες και οπές αποστραγγίσεως, κτισμένοι τάφροι, οχετοί, τοίχοι επικαλύψεως, φυτά προστασίας των πρανών κ.λπ., κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ άλλων, σε επιβατικούς και εμπορικούς τερματικούς σταθμούς, ερείσματα οδών και διαβάσεις πεζών, τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας, συσκευές για τη θέρμανση των κλειδιών, διασταυρώσεις και λοιπά, συσκευές αντιχιονικής προστασίας,
- τεχνικά: γέφυρες, αναχώματα, και λοιπές διαβάσεις, σήραγγες, κεκαλυμμένες τάφροι, και άλλες υπόγειες διαβάσεις, τοίχοι υποστηρίξεως και αντιστηρίξεως και έργα προστασίας από χιονοστιβάδες, λιθοπτώσεις κ.λπ.,
- ισόπεδες διαβάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των έργων για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας,
- επιδομές, ιδίως: σιδηροτροχιές, αυλακωτές σιδηροτροχιές και αντιτροχιές, στρωτήρες, διαμήκεις στρωτήρες, μικρά εξαρτήματα συνενώσεως, λιθορριπές περιλαμβανομένου και του αμμοχάλικου, κλειδιά, διασταυρώσεις, κ.λπ., περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως),
- διαβάσεις για επιβάτες και εμπορεύματα περιλαμβανομένης της πρόσβασης διά οδού και της πρόσβασης για επιβάτες που έρχονται ή φεύγουν πεζή,
- εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών για γραμμές, σταθμούς και σταθμούς διαλογής, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής, μετατροπής και διανομής της ηλεκτρικής ενεργείας για την υπηρεσία σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών, κτίρια για τις ανώτερη εγκαταστάσεις, τροχοπέδες γραμμών,
- εγκαταστάσεις φωτισμού για την διευκόλυνση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των οχημάτων,
- συσκευές μετατροπής και μεταφοράς της ηλεκτρικής ενεργείας για την έλξη των αμαξοστοιχιών: υποσταθμοί, γραμμές παροχής ρεύματος από τους υποσταθμούς στις γραμμές επαφής, γραμμές επαφής και σχετικά υποστηρίγματα, τρίτη

σιδηροτροχιά συμπεριλαμβανομένου και του υποβάθρου της,
—κτίρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως συμπεριλαμβανομένου ορισμένου αριθμού εγκαταστάσεων για την είσπραξη μεταφορικών τελών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 13)

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

- α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής,
- β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας,
- γ) χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημείων και κόμβων της τροχιάς,
- δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής, καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών,
- ε) χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου διατίθενται,
- στ) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

2. Δίδεται πρόσβαση συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις:

- α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίρια αυτών και λοιπές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών οθονών ανακοινώσεων ταξιδιωτικών πληροφοριών και του κατάλληλου χώρου έκδοσης εισιτηρίων,
- β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων,
- γ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού,
- δ) γραμμές εναπόθεσης,
- ε) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων βαριάς συντήρησης που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις,
- στ) άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης,
- ζ) εγκαταστάσεις θαλάσσιων λιμένων που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες,
- η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας,
- θ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και παροχή καυσίμου στις εν λόγω

εγκαταστάσεις τα σχετικά τέλη εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά.

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

- α) ρεύμα έλξης, τα τέλη για το οποίο εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4001/11 (179 Α) που αφορούν προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και για την κατάργηση της Οδηγίας 2003/54/ΕΚ (ΕΕ L 211 της 14.8.2009),
- β) προθέρμανση επιβατικών συρμών,
- γ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

- έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

- α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο,
- β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών,
- γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού,
- δ) υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων σε επιβατικούς σταθμούς,
- ε) υπηρεσίες βαριάς συντήρησης που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

(αναφερόμενη στο άρθρο 20)

Οι πληροφορίες τις οποίες παρέχουν οι επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για την παροχή άδειας σύμφωνα με το άρθρο 20 καλύπτουν τα ακόλουθα:

- α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων των τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων,
- β) κεφάλαια και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση,
- γ) κεφάλαιο κίνησης,
- δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού,
- ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης,
- στ) φόροι και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

(αναφερόμενο στο άρθρο 27)

Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Οι πληροφορίες αυτού του τμήματος αντιστοιχούν σε ετήσια βάση, ή αναφέρονται, στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 32 του π.δ. 104/2010 (Α 181).
2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη και άλλες συναφείς πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα II και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των άρθρων 31 έως 36 του παρόντος νόμου, σχετικά τόσο με τις δαπάνες όσο και με τις χρεώσεις. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται.
3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:
 - α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής,
 - β) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες,
 - γ) χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης,
 - δ) αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας,
 - ε) διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη,
 - στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής,
 - ζ) όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής.

- Στη δήλωση εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, των διεθνών μεταφορών και των αιτημάτων που υπόκεινται σε *ad hoc* διαδικασία. Περιλαμβάνει υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήσεις χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες κατανομής για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.
4. Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας του άρθρου 25 του παρόντος νόμου και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει του π.δ. 160/2007 (Α 201) ή παραπομπή σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.
 5. Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και με το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35.
 6. Τμήμα για πληροφορίες περί πρόσβασης και χρέωσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών του παραρτήματος II. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου ή παραπέμπουν σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.
 7. Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΦΕΝΟΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΑΦΕΤΕΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 30)

Η συμβατική συμφωνία εξειδικεύει τις διατάξεις του άρθρου 30 και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας αναφορικά με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, με δομή βάσει του παραρτήματος II. Καλύπτει όλες τις πτυχές της διαχείρισης της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και της ανανέωσης της ήδη λειτουργούσας υποδομής. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί επίσης και η κατασκευή νέας υποδομής,
2. τη δομή των πληρωμών ή των κεφαλαίων που διατίθενται στις υπηρεσίες υποδομής του παραρτήματος II, τη συντήρηση και ανακαίνιση και την αντιμετώπιση των υφιστάμενων καθυστερήσεων συντήρησης και ανακαίνισης. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί και η διάρθρωση των πληρωμών ή των

κονδυλίων που χορηγούνται σε νέα υποδομή,

3.τους στόχους επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη, υπό τη μορφή δεικτών και κριτηρίων ποιότητας που καλύπτουν στοιχεία όπως:

α)επιδόσεις των συρμών, για παράδειγμα όσον αφορά την ταχύτητα των γραμμών, και την αξιοπιστία, και ικανοποίηση των πελατών,

β) χωρητικότητα του δικτύου,

γ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού,

δ) όγκοι δραστηριοτήτων,

ε) επίπεδα ασφάλειας και

στ) προστασία του περιβάλλοντος.

4.το ποσοστό της ενδεχόμενης καθυστέρησης συντήρησης και τα στοιχεία ενεργητικού που θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματοροές,

5.τα κίνητρα που προβλέπονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1, εξαιρουμένων όσων υλοποιούνται βάσει της Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα, σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 3,

6.τις ελάχιστες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το περιεχόμενο και την συχνότητα υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται ετησίως,

7.τη συμφωνηθείσα διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, που αντιστοιχεί και συνάδει με την διάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου του διαχειριστή υποδομής, καθώς και με το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που καθορίζονται,

8.τους κανόνες για την αντιμετώπιση μεγάλων διαταραχών της λειτουργίας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων έκτακτης ανάγκης και την πρόωρη καταγγελία της συμβατικής συμφωνίας και την έγκαιρη ενημέρωση των χρηστών,

9.διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που αμφότερα τα μέρη παραβούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις ή σε εξαιρετικές περιστάσεις που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα της δημόσιας χρηματοδότησης. Αυτά περιλαμβάνουν τους όρους και τις διαδικασίες για την επαναδιαπραγμάτευση και την πρόωρη καταγγελία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 32 παράγραφος 1 και το άρθρο 35)

1.Στα ζεύγη που λαμβάνει υπόψη ο διαχειριστής υποδομής όταν καταρτίζει κατάλογο των τμημάτων της αγοράς για να εισάγει προσαυξήσεις στο σύστημα χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 1 περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α). υπηρεσίες επιβατών έναντι υπηρεσιών (services) εμπορευμάτων,
 - β) συρμοί που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα έναντι άλλων συρμών εμπορευμάτων,
 - γ) εγχώριες υπηρεσίες έναντι διεθνών υπηρεσιών (services),
 - δ) συρμοί συνδυασμένης μεταφοράς έναντι απευθείας (direct) συρμών,
 - ε) αστικές ή περιφερειακές υπηρεσίες επιβατών έναντι υπεραστικών υπηρεσιών επιβατών,
 - στ) κλειστοί συρμοί έναντι συρμών με μεμονωμένες φορτάμαξες,
 - ζ) τακτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες έναντι περιστασιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών (services),
2. Το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35 στηρίζεται στις ακόλουθες βασικές αρχές:

- α) Για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο επιδόσεων και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες τις κύριες παράμετρους του συστήματος επιδόσεων, ιδίως τις τιμές για τις καθυστερήσεις, τα κατώτατα όρια των οφειλών στο πλαίσιο του συστήματος επιδόσεων όσον αφορά τόσο τα μεμονωμένα δρομολόγια όσο και το σύνολο των δρομολογίων σιδηροδρομικής επιχείρησης για δεδομένη χρονική περίοδο.
- β) Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον πέντε ημέρες πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου, τον πίνακα δρομολογίων, βάσει του οποίου υπολογίζονται οι καθυστερήσεις. Η περίοδος κοινοποίησης από τον διαχειριστή υποδομής μπορεί να είναι μικρότερη σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή καθυστερημένων τροποποιήσεων του πίνακα δρομολογίων.
- γ) Όλες οι καθυστερήσεις εντάσσονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες και υποκατηγορίες καθυστερήσεων:

- 1. Διαχείριση εκμετάλλευσης/προγραμματισμού που αποδίδεται στον διαχειριστή υποδομής
 - 1.1. Κατάρτιση πίνακα δρομολογίων
 - 1.2. Σύνθεση συρμού
 - 1.3. Λάθη στη διαδικασία εκμετάλλευσης
 - 1.4. Εσφαλμένη εφαρμογή κανόνων προτεραιότητας
 - 1.5. Προσωπικό
 - 1.6. Λοιπές αιτίες
- 2. Εγκαταστάσεις υποδομής που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής
 - 2.1. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης
 - 2.2. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις
 - 2.3. Εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών
 - 2.4. Εξοπλισμός ηλεκτροδότησης
 - 2.5. Τροχιά
 - 2.6. Δομές
 - 2.7. Προσωπικό
 - 2.8. Λοιπές αιτίες
- 3. Αιτίες προερχόμενες από τεχνικά έργα που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

- 3.1. Προγραμματισμένες εργασίες κατασκευών
 - 3.2. Παρατυπίες κατά την εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών
 - 3.3. Μειώσεις ταχύτητας λόγω ελαττωματικής τροχιάς
 - 3.4. Λοιπές αιτίες
 4. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλους διαχειριστές υποδομής
 - 4.1. Προκλήθηκε από προηγούμενο διαχειριστή υποδομής
 - 4.2. Προκλήθηκε από επόμενο διαχειριστή υποδομής
 5. Εμπορικές αιτίες που αποδίδονται στην σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 5.1. Υπέρβαση του χρόνου στάσης
 - 5.2. Αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης
 - 5.3. Εργασίες φόρτωσης
 - 5.4. Παρατυπίες φόρτωσης
 - 5.5. Εμπορική προετοιμασία του συρμού
 - 5.6. Προσωπικό
 - 5.7. Λοιπές αιτίες
 6. Τροχαίο υλικό που αποδίδεται στη σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 6.1. Προγραμματισμός τροχαίου υλικού/επαναπρογραμματισμός
 - 6.2. Σχηματισμός συρμού από τη σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 6.3. Προβλήματα που επηρεάζουν τα οχήματα (μεταφορά επιβατών)
 - 6.4. Προβλήματα που επηρεάζουν τα βαγόνια (μεταφορά εμπορευμάτων)
 - 6.5. Προβλήματα που επηρεάζουν αμαξοστοιχίες, μηχανές και αυτοκινητάμαξες
 - 6.6. Προσωπικό
 - 6.7. Λοιπές αιτίες
 7. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
 - 7.1. Προκλήθηκε από επόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 7.2. Προκλήθηκε από προηγούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
 8. Εξωτερικές αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν στο διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 8.1. Απεργία
 - 8.2. Διοικητικές διατυπώσεις
 - 8.3. Εξωτερική επιρροή
 - 8.4. Επιπτώσεις καιρικών συνθηκών και φυσικών αιτίων
 - 8.5. Καθυστερήση λόγω εξωτερικών αιτίων στο επόμενο δίκτυο
 - 8.6. Λοιπές αιτίες
 9. Δευτερεύουσες αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν στο διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 9.1. Επικίνδυνα περιστατικά, ατυχήματα και απειλές
 - 9.2. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης του ιδίου συρμού
 - 9.3. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης διαφορετικού συρμού
 - 9.4. Αναστροφή
 - 9.5. Ανταπόκριση
 - 9.6. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα.
- δ) Κατά το δυνατόν, οι καθυστερήσεις αποδίδονται σε έναν μόνο οργανισμό, λαμβανομένης υπόψη τόσο της ευθύνης πρόκλησης της διαταραχής όσο και της ικανότητας αποκατάστασης συνθηκών κανονικής κυκλοφορίας.
- ε) Για τον υπολογισμό της πληρωμής συνυπολογίζονται η μέση καθυστέρηση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας με παρόμοιες απαιτήσεις ακριβείας.

στ)Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί, το ταχύτερο δυνατόν, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπολογισμό των οφειλόμενων ποσών βάσει του συστήματος επιδόσεων. Ο εν λόγω υπολογισμός περιλαμβάνει όλα τα καθυστερημένα σιδηροδρομικά δρομολόγια εντός περιόδου το πολύ ενός μηνός.

ζ)Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και των διατάξεων του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων, διατίθεται σύστημα επίλυσης των διαφορών για ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το σύστημα επίλυσης διαφορών είναι αμερόληπτο έναντι των εμπλεκόμενων μερών. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

η)Μία φορά το χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το ετήσιο μέσο επίπεδο των επιδόσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των κύριων παραμέτρων που έχουν συμφωνηθεί στο μηχανισμό επιδόσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ

(αναφερόμενο στο άρθρο 43)

- 1.Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.
- 2.Η μεταβολή του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιείται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά τον χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν υπόψη, κατά περίπτωση, αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου, καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές υποδομής δύναται να συμφωνήσουν σε διαφορετικές ημερομηνίες και, στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε περίπτωση που ενδέχεται να επηρεαστεί η διεθνής κίνηση.
- 3.Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται όχι περισσότερο από 12 μήνες αλλά όχι λιγότερο από 8 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.
- 4.Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι έχουν καταρτίσει προσωρινές διεθνείς διαδρομές συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.
- 5.Το αργότερο τέσσερις μήνες από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

(αναφερόμενα στο άρθρο 56 παράγραφος 12)

1. Λογιστικός διαχωρισμός

- α) χωριστοί λογαριασμοί κερδών και ζημιών και ισολογισμούς για δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και για την διαχείριση της υποδομής,
- β) λεπτομερείς πληροφορίες για μεμονωμένες πηγές και χρήσεις δημόσιων κονδυλίων κατά διαφανή και αναλυτικό τρόπο, περιλαμβάνεται και λεπτομερής ανασκόπηση της χρηματοροής της επιχείρησης προκειμένου να προσδιοριστεί ο τρόπος που δαπανήθηκαν τα δημόσια κονδύλια,
- γ) κατηγορίες δαπανών και κερδών που επιτρέπουν να προσδιοριστεί αν πραγματοποιήθηκαν διασταυρούμενες επιδοτήσεις μεταξύ αυτών των διαφορετικών δραστηριοτήτων, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα,
- δ) μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες,
- ε) αν η υπαγόμενη στις ρυθμίσεις εταιρεία αποτελεί μέρος ομίλου, πλήρη στοιχεία των πληρωμών μεταξύ των εταιρειών του ομίλου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή χρήση των δημόσιων κονδυλίων.

2. Παρακολούθηση των τελών σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης

- α) διάφορες κατηγορίες δαπανών, ιδίως με επαρκείς πληροφορίες για τις οριακές/άμεσες δαπάνες των διάφορων υπηρεσιών ή ομάδων υπηρεσιών, ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση των τελών υποδομής,
- β) επαρκείς πληροφορίες έτσι ώστε να επιτρέπεται η παρακολούθηση των μεμονωμένων τελών που καταβάλλονται για τις υπηρεσίες (ή ομάδες υπηρεσιών), εάν το ζητήσει ο ρυθμιστικός φορέας, οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν στοιχεία για τους όγκους και τις τιμές των μεμονωμένων υπηρεσιών, καθώς και το συνολικό εισόδημα για μεμονωμένες υπηρεσίες που καταβάλλουν εσωτερικοί και εξωτερικοί πελάτες,
- γ) δαπάνες και έσοδα των μεμονωμένων υπηρεσιών (ή ομάδων υπηρεσιών) με τη συναφή μεθοδολογία δαπανών, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα για να εντοπιστεί δυνητική τιμολόγηση αντίθετη στον ανταγωνισμό (διασταυρούμενες επιδοτήσεις, εξοντωτική ή υπερβολική τιμολόγηση).

3. Αναφορά οικονομικών επιδόσεων

- α) δήλωση οικονομικών επιδόσεων,
- β) συνοπτική δήλωση δαπανών,
- γ) δήλωση δαπανών συντήρησης,
- δ) δήλωση δαπανών λειτουργίας,
- ε) δήλωση εσόδων,
- στ) δικαιολογητικά που στηρίζουν και επεξηγούν τις δηλώσεις, όπου απαιτείται.

Άρθρο 63
Έναρξη ισχύος
(Άρθρο 66 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ	
ΟΔΗΓΙΑ 2012/34/ΕΕ	ΕΘΝΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6
Άρθρο 7	Άρθρο 7
Άρθρο 8	Άρθρο 8
Άρθρο 9	Άρθρο 9
Άρθρο 10	Άρθρο 10
Άρθρο 11	Άρθρο 11
Άρθρο 12	Άρθρο 12
Άρθρο 13	Άρθρο 13
Άρθρο 14	Άρθρο 14
Άρθρο 15	Άρθρο 15
Άρθρο 16	Άρθρο 16
Άρθρο 17	Άρθρο 17
Άρθρο 18	Άρθρο 18
Άρθρο 19	Άρθρο 19
Άρθρο 20	Άρθρο 20
Άρθρο 21	Άρθρο 21
Άρθρο 22	Άρθρο 22
Άρθρο 23	Άρθρο 23
Άρθρο 24	Άρθρο 24
Άρθρο 25	Άρθρο 25
Άρθρο 26	Άρθρο 26
Άρθρο 27	Άρθρο 27
Άρθρο 28	Άρθρο 28
Άρθρο 29	Άρθρο 29
Άρθρο 30	Άρθρο 30
Άρθρο 31	Άρθρο 31
Άρθρο 32	Άρθρο 32
Άρθρο 33	Άρθρο 33
Άρθρο 34	Άρθρο 34
Άρθρο 35	Άρθρο 35
Άρθρο 36	Άρθρο 36
Άρθρο 37	Άρθρο 37
Άρθρο 38	Άρθρο 38
Άρθρο 39	Άρθρο 39
Άρθρο 40	Άρθρο 40
Άρθρο 41	Άρθρο 41
Άρθρο 42	Άρθρο 42

Άρθρο 43	Άρθρο 43
Άρθρο 44	Άρθρο 44
Άρθρο 45	Άρθρο 45
Άρθρο 46	Άρθρο 46
Άρθρο 47	Άρθρο 47
Άρθρο 48	Άρθρο 48
Άρθρο 49	Άρθρο 49
Άρθρο 50	Άρθρο 50
Άρθρο 51	Άρθρο 51
Άρθρο 52	Άρθρο 52
Άρθρο 53	Άρθρο 53
Άρθρο 54	Άρθρο 54
Άρθρο 55	Άρθρο 55
Άρθρο 56	Άρθρο 56
Άρθρο 57	Άρθρο 57
Άρθρο 58	Άρθρο 58
Άρθρο 59	
Άρθρο 60	
Άρθρο 61	
Άρθρο 62	
Άρθρο 63	
Άρθρο 64	Άρθρο 59
Άρθρο 65	Άρθρο 60
Άρθρο 66	Άρθρο 63
Άρθρο 67	
Παραρτήματα	Άρθρο 62

Αθήνα,.....2016

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

3. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

7. ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ2. ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ4. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ-
ΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ8. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ».

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.54' λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 25 Ιουλίου 2016 και ώρα 13.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Πλαίσιο για την ασφάλεια στις υπεράκτιες εργασίες έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων, ενσωμάτωση της Οδηγίας 2013/30/ΕΕ, τροποποίηση του π.δ.148/2009 και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ