

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΗ΄

Παρασκευή 8 Ιουλίου 2022

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 16641, 16745
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 16641, 16671, 16675, 16678, 16679, 16680, 16682, 16684, 16745

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση αναφορών με αριθμό από 2845 έως 2895, σελ. 16641 - 16655
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 16656 - 16668
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 11 Ιουλίου 2022, σελ. 16669

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών», σελ. 16671 - 16686

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ

ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 16643 - 16745

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 16679
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. , σελ. 16675, 16679
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 16641, 16669, 16671, 16675, 16678, 16679, 16680, 16682, 16684, 16745
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ Κ. , σελ. 16675, 16679

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ. 16675, 16677
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 16672
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 16673, 16683
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. , σελ. 16678, 16682, 16683
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 16679
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 16680
ΛΟΓΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ. 16671
ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ Α. , σελ. 16676, 16677
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 16674, 16679, 16682, 16683
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. , σελ. 16677
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ Κ. , σελ. 16678, 16680
ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ Λ. , σελ. 16672

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΗ'

Παρασκευή 8 Ιουλίου 2022

Αθήνα, σήμερα στις 8 Ιουλίου 2022, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.11' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 7-7-2022 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΡΝΖ' συνεδριάσεώς του, της Πέμπτης 7 Ιουλίου 2022 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Συμπληρωματικά μέτρα για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/788 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία Πολιτών και του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1799 της Επιτροπής για τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα επιμέρους επιγραμμικά συστήματα συγκέντρωσης – Διατάξεις σχετικές με την εκλογική διαδικασία και τον έλεγχο εσόδων και δαπανών κομμάτων, συνασπισμών και υποψηφίων βουλευτών και αιρετών – Λοιπές διατάξεις Υπουργείου Εσωτερικών».)

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τη Γραμματέα της Βουλής κ. Ραλλία Χρηστίδου, Βουλευτή Β3' Νοτίου Τομέα Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

Πολιτισμού και Αθλητισμού - Εσωτερικών

2845) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Ηρακλείου με επιστολή εκφράζει τη διαμαρτυρία του για την διαδικασία πρόσληψης αρχαιοφυλάκων από το Υπουργείο Πολιτισμού και ζητεί από τον ΑΣΕΠ να επισπεύσει την εξέταση των ενστάσεων, με δεδομένη και τη σοβαρή υποστελέχωση του ΥΠ.ΠΟ.Α. γενικά, αλλά και ειδικά στους εξειδικευμένους Αρχαιοφύλακες, και αιτείται απαντήσεων.

Παιδείας και Θρησκευμάτων - Εσωτερικών - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

2846) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ιδιωτικών Παιδικών Σταθμών με επιστολή του ζητεί, μεταξύ άλλων, τη διασαφήνιση της ερμηνείας του νόμου για το κτιριολογικό ζήτημα των παιδικών σταθμών, έτσι ώστε να μην οδηγηθούν σε κλείσιμο, και αιτούνται απαντήσεων.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

2847) Η Βουλευτής Μαγνησίας κυρία Αικατερίνη Παπανάτσιου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Ζαγοράς Πηλίου με επιστολή του επισημαίνει την ανάγκη αλλαγής του πλαισίου για τις ορεινές, νησιωτικές και εν γένει μειονεκτικές περιοχές για αγροτική εγκατάσταση, ώστε να μην ανταγωνίζονται μεταξύ τους αγρότες που εκ των πραγμάτων δεν ξεκινούν από την ίδια αφετηρία, και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών - Ψηφιακής Διακυβέρνησης

2848) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αντιδήμαρχος Δημοτικής Περιουσίας Ηρακλείου με επιστολή του επισημαίνει τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Δήμος

Ηρακλείου με εσφαλμένες πρώτες κτηματολογικές εγγραφές, των οποίων η διόρθωση εκκρεμεί, και αιτούνται απαντήσεων.

Ψηφιακής Διακυβέρνησης - Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2849) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, τμήμα Ανατολικής Κρήτης με επιστολή του ζητεί την παράταση της προθεσμίας υποβολής αντιρρήσεων για τους αναρτημένους δασικούς χάρτες στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου έως 31-12-22, και αιτείται απαντήσεων.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2850) Η Βουλευτής Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Χαρούλα (Χαρά) Καφαντάρη κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Γεωλογικοί Σύλλογοι και το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας με έγγραφό τους διαμαρτύρονται για την Τροπολογία - Προσθήκη του αρμόδιου Υπουργείου στο νομοσχέδιο για την Ενέργεια και την Προστασία του Περιβάλλοντος και ζητούν να μην προχωρήσει η κατάργηση της διαδικασίας των εγκρίσεων των Μελετών Γεωλογικής Καταλληλότητας, και να προχωρήσουν άμεσα οι προσλήψεις Γεωλόγων ή/και η αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού με τις αναγκαίες μετακινήσεις, μέσω της διαδικασίας της κινητικότητας, και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

2851) Ο Βουλευτής Φθιώτιδος κ. Ιωάννης Σαρακιώτης κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Φοιτητικοί Σύλλογοι Φοιτητών Σχολής Θετικών Επιστημών, Φυσικού και Μαθηματικού του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στην πόλη της Λαμίας εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους για την απόφαση του ιδρύματος να αναστείλει τη λειτουργία της φοιτητικής λέσχης που επιλαμβάνεται της σίτισης των φοιτητών των Τμημάτων που εδρεύουν στην πόλη, και αιτείται απάντησης.

Εσωτερικών - Προστασίας του Πολίτη - Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας - Παιδείας και Θρησκευμάτων

2852) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Πυροσβεστών Ν.Ηρακλείου "ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΠΑΙΔΕΣ ΕΝ ΚΑΜΙΝΩ" με επιστολή του τονίζει την αναγκαιότητα για άμεσες Προσλήψεις Προσωπικού στο Πυροσβεστικό Σώμα, και αιτείται απαντήσεων.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

2853) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Ζαγοράς Πηλίου με επιστολή του εκφράζει την ανησυχία των μελών του σχετικά με τα αρχικά αποτελέσματα για το πρόγραμμα Νέων Αγροτών 2022, και αιτείται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2854) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. Ευάγγελος Αποστόλου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μαντουδίου - Λίμνης - Αγίας Άννας Νομού Εύβοιας με επιστολή του καταθέτει το ψήφισμα του Δημοτικού Συμβουλίου για το σχεδιαζόμενο κλείσιμο του καταστήματος πώλησης Δ.Ε.Η. στην Λίμνη Ευβοίας, και αιτείται απάντησης.

Υγείας

2855) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Βασίλειος Κόκκαλης κατέθεσε δημοσίευμα ηλεκτρονικού τύπου στο οποίο φιλοξενείται επιστολή του Ιατρικού Συλλόγου Λάρισας προς τη Διοικήτρια του ΕΟΠΥΥ σχετικά με την διαδικασία χορήγησης αντιικών φαρμάκων σε ασθενείς COVID της Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας όπου το τελευταίο διάστημα παρατηρείται στην περιοχή και σε άλλες επαρχιακές πόλεις το δυσάρεστο φαινόμενο της μεγάλης καθυστέρησης της παραλαβής των αντιικών φαρμάκων από ασθενείς νοσούντες από COVID-19, και αιτείται απάντησης.

Εθνικής Άμυνας

2856) Η Βουλευτής Λαρίσης κυρία Ευαγγελία Λιακούλη κατέθεσε αναφορά με την οποία το Γενικό Συμβούλιο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Στρατιωτικών (ΠΟΜΕΝΣ) με ψήφισμά του εκθέτει λεπτομερώς τα αιτήματα του στρατιωτικού κλάδου που παραμένουν ανικανοποίητα, μέχρι και σήμερα, και αιτείται απάντησης.

Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

2857) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. Νικόλαος Συρμαλένιος κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Συμβασιούχων Πυροσβεστών (ΠΑ.Ε.ΣΥ.Π) με έγγραφό της ζητεί να ενημερωθεί σχετικά με την προκήρυξη πρόσληψης μόνιμου προσωπικού στο Πυροσβεστικό Σώμα, και αιτείται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

2858) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Λασιθίου κ. Εμμανουήλ Θραψανιώτης, Ρεθύμνης κ. Ανδρέας Ξανθός, Χανίων κ. Παύλος Πολάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελαιοκομικών Δήμων Κρήτης με υπόμνημά του καταθέτει συγκεκριμένες προτάσεις, τόσο στο πλαίσιο της νέας ΚΑΠ, όσο και στο πλαίσιο της εθνικής πολιτικής για την ελαιοκαλλιέργεια, και αιτούνται απάντησης.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

2859) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. Νικόλαος Συρμαλένιος κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Πρόεδροι από τα έξι χωριά της Ναξιακής Σμύριδας (Απεράθου, Κορώνου, Μέσης, Σκαδού, Κεραμωτής, Δανακού) με υπόμνημά τους ζητούν, μεταξύ άλλων, το άνοιγμα των ορυχείων με την επίβλεψη μεταλλειολόγου, την επαρκή εξαγωγή ποσότητας σμύριδας για την ασφάλιση των σμιριδεργατών, το άνοιγμα του καταλόγου για νέους σμιριδεργάτες, την αύξηση της τιμής του προϊόντος, και αιτείται απαντήσεων.

Εθνικής Άμυνας - Ψηφιακής Διακυβέρνησης

2860) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλαδική Ομοσπονδία Ενώσεων Στρατιωτικών (Π.Ο.Ε.Σ.) με επιστολή της ζητά να συμπεριληφθούν οι στρατιωτικές ταυτότητες στην ψηφιοποίηση εγγράφων που έχει εξαγγελθεί από την Κυβέρνηση, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούνται από τους στρατιωτικούς μέσω εφαρμογής στα κινητά τους τηλέφωνα, και αιτείται απαντήσεων.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Ψηφιακής Διακυβέρνησης

2861) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. Γεώργιος Καρασμάνης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ) με επιστολή της ζητεί να δοθεί άμεσα παράταση στο πρόγραμμα "Ανακυκλώνω - Αλλάζω Συσκευή" και να μη βρεθούν εκτός προγράμματος άτομα με αναπηρία, και αιτείται απαντήσεων.

Υγείας

2862) Οι Βουλευτές Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Αχάϊας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης, Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος, Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Λεωνίδας Στολτίδης, Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Σύλλογοι Οικογένειας & Φίλων Κέντρου Θεραπείας Εξαρτημένων Ατόμων με ανοιχτή επιστολή τους ζητούν να συνεχιστεί και ενισχυθεί η αποκλειστικά «στεγνή» θεραπευτική μέθοδος που εφαρμόζει το Κέντρο Θεραπείας Εξαρτημένων Ατόμων (ΚΕΘΕΑ), και αιτούνται απάντησης.

Εσωτερικών - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Υγείας

2863) Οι Βουλευτές Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Αχάϊας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Λαρίσης κ. Γεώργιος Λαμπρούλης, Ευβοίας κ. Γεώργιος Μαρίνος, Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης, Β΄ Θεσσαλονίκης κ. Λεωνίδας Στολτίδης, Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο των

Εργαζόμενων στα Κέντρα Πρόληψης των Εξαρτήσεων και Προαγωγής Της Ψυχοκοινωνικής Υγείας με δελτίο τύπου ζητεί, μεταξύ άλλων, πλήρη στελέχωση των δομών με μόνιμο προσωπικό, καθώς και επαρκή χρηματοδότηση και ενιαίο θεσμικό πλαίσιο και αιτούνται απαντήσεις.

Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

2864) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Πυροσβεστών Ν. Ηρακλείου «Οι Τρεις Παίδες εν Καμίνω» με επιστολή του επισημαίνει την επιτακτική ανάγκη για άμεσες Προσλήψεις Προσωπικού στο Πυροσβεστικό Σώμα, και αιτούνται απάντησης.

Εσωτερικών

2865) Ο Βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ευστράτιος (Στράτος) Σιμόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Πτυχιούχων Ανωτάτων Σχολών Κεντρικής Μακεδονίας (ΣΥ.ΜΗ.Δ.Υ.Π.Α.Σ.) με επιστολή του θέτει το ζήτημα του «προβαδίσματος» που έχουν οι υπάλληλοι κατηγορίας Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης έναντι της κατηγορίας Τεχνολογικής Εκπαίδευσης στην ιεραρχική εξέλιξη σε θέσεις ευθύνης στον δημόσιο τομέα, και αιτείται απάντησης.

Υγείας

2866) Ο Βουλευτής Κιλκίς κ. Γεώργιος Φραγγίδης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Γενική Συνέλευση Εργαζομένων στο Γενικό Νοσοκομείο Παιδών Πεντέλης με επιστολή της καταθέτει μια σειρά ερωτημάτων αναφορικά με τη δωρεά προς το νοσοκομείο από την Μη Κερδοσκοπική Οργάνωση με την επωνυμία "Ένωση Ροταριανών Ομίλων 2470 Περιφέρειας Διεθνούς Ρόταρυ" και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Οικονομικών

2867) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. Γεώργιος Μουλκιώτης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας και το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Θήβας καταγγέλλουν τις διώξεις στην Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία, δια της υποβολής αγωγής και μήνυσης κατά πέντε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του σωματείου των εργαζομένων, και αιτείται απαντήσεων.

Ψηφιακής Διακυβέρνησης - Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2868) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. Βασίλειος Κόκκαλης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) με επιστολή της ζητεί παράταση για το πρόγραμμα Ανακυκλώνω - Αλλάζω Συσκευή ώστε να αποφευχθεί ο αποκλεισμός ατόμων με αναπηρία και χρόνιες παθήσεις, ώστε να μην απορριφθεί κανένα άτομο με αναπηρία ή χρόνια πάθηση ενώ είναι δικαιούχος, και αιτείται απαντήσεων.

Υγείας

2869) Οι Βουλευτές Α' Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α' Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β' Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων του Γενικού Νοσοκομείου Ελευσίνας «Θριάσιο» με ανακοίνωσή του ζητεί να εξασφαλιστεί πλήρης νομική κάλυψη στους εργαζόμενους κατά τη διάρκεια της εργασίας τους και να ενισχυθεί η φύλαξη του Θριασίου νοσοκομείου, με πρόσληψη επιπλέον μόνιμων εργαζομένων, και αιτούνται απάντησης.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

2870) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Αθανάσιος Δαβάκης κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος της Τοπικής Κοινότητας Λογγάστρας με επιστολή του ζητεί μια πιο λεπτομερή και εκτεταμένη εκτίμηση των ζημιών που προκλήθηκαν την 16η Ιουνίου 2022 λόγω χαλαζόπτωσης, και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2871) Οι Βουλευτές Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κυρία Μαρία - Ελίζα (Μαριλίζα) Ξενογιαννακοπούλου, Β' Θεσσαλονίκης κ. Σωκράτης Φάμελλος, Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Β' Θεσσαλονίκης κυρία Θεοδώρα (Δώρα) Αυγέρη, Κερκύρας κ. Αλέξανδρος - Χρήστος Αυλωνίτης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Αιτωλοακαρνανίας κ. Γεώργιος Βαρεμένος, Κοζάνης κυρία Καλλιόπη Βέττα, Α' Θεσσαλονίκης κ. Χρήστος Γιαννούλης, Αργολίδος κ. Ιωάννης Γκιόλας, Καβάλας κυρία Σουλτάνα Ελευθεριάδου, Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Κωνσταντίνος Ζαχαριάδης, Ξάνθης κ. Χουσεΐν Ζεϊμπέκ, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Λασιθίου κ. Εμμανουήλ Θραψανιώτης, Β' Πειραιώς κυρία Ειρήνη (Νίνα) Κασσιμάτη, Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Χαρούλα (Χαρά) Καφαντάρη, Καρδίτσας κ. Σπυρίδωνας Λάππας, Χαλκιδικής κυρία Κυριακή Μάλαμα, Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου, Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Ιωάννης Μουζάλας, Πρεβέζης κ. Κωνσταντίνος Μπάρκας, Λέσβου κ. Ιωάννης Μπουρνούς, Μαγνησίας κυρία Αικατερίνη Παπανάτσιου, Φλωρίνης κυρία Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα, Βοιωτίας κυρία Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Β' Πειραιώς κ. Ιωάννης Ραγκούσης, Δωδεκανήσου κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, επικρατείας κ. Παναγιώτης (Πάνος) Σκουρλέτης, Πιερίας κυρία Ελισσάβετ (Μπέττυ) Σκούφα, Κυκλάδων κ. Νικόλαος Συρμαλένιος, Β' Δυτικής Αττικής κ. Γεώργιος Τσίπρας, Α' Αθηνών κ. Νικόλαος Φύλης, Ροδόπης κ. Δημήτριος (Τάκης) Χαρίτου, Ευβοίας κ. Μιλτιάδης Χατζηγιαννάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενέργειας (Π.Ο.Ε.) με επιστολή της ενημερώνει σχετικά με τη δίωξη εργαζομένου στα ΕΛΠΕ με συνδικαλιστική δράση και αιτείται την επίλυσή του θέματος.

Προστασίας του Πολίτη

2872) Η Βουλευτής Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών κυρία Κωνσταντίνα (Νάντια) Γιαννακοπούλου κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Πετρούπολης εκφράζει την ανησυχία του για θέματα ηχορύπανσης και διατάραξη της κοινής ησυχίας από ηχοσυστήματα αυτοκινήτων και μηχανών, και αιτείται απάντησης.

Υγείας

2873) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. Νεκτάριος Σαντορινιός κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Νισύρου με επιστολή του θέτει το θέμα της έλλειψης Παθολόγου στο Γενικό Νοσοκομείο Κω, το οποίο εξυπηρετεί και τους κατοίκους της Νισύρου και επισημαίνει ότι το νησί της Νισύρου διαθέτει μόνο έναν Γενικό και έναν Αγροτικό γιατρό με αποτέλεσμα, για την πλειοψηφία των ιατρικών πράξεων, οι κάτοικοι να απευθύνονται στο νοσοκομείο Κω, το οποίο όμως είναι σοβαρά υποστελεχωμένο, και αιτείται απάντησης.

Υγείας

2874) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. Νεκτάριος Σαντορινιός κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Ρόδου με επιστολή του θέτει τα προβλήματα υποστελέχωσης που αντιμετωπίζει το Νοσοκομείο του νησιού, προκειμένου να αναδείξουν το μέγεθος των προβλημάτων λειτουργίας του, και αιτείται απάντησης.

Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

2875) Ο Βουλευτής Ρεθύμνης κ. Ανδρέας Ξανθός κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αγίου Βασιλείου της Π.Ε. Ρεθύμνης με επιστολή του ζητεί την αναβάθμιση του Πυροσβεστικού Κλιμακίου Σπηλίου του Δήμου Αγίου Βασιλείου σε Πυροσβεστικό Σταθμό Δ Τάξης, καθώς και την δημιουργία δύο (2) Πυροσβεστικών Κλιμακίων, ενός στην Τοπική Κοινότητα Κρύας Βρύσης (Δημοτικής Ενότητας Λάμπης) και ενός στην Τοπική Κοινότητα Μύρθιου (Δημοτικής Ενότητας Φοίνικα) και αιτείται απάντησης.

Εθνικής Άμυνας

2876) Οι Βουλευτές Αχαΐας κυρία Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου, Αχαΐας κ. Κωνσταντίνος Μάρκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων ΥΕΘΑ/ ΓΕΣ με επιστολή του ζητεί την αναβάθμιση και την αξιοποίηση του Κέντρου Εκπαίδευσης Τεχνικού Πάτρας (ΚΕΤχ), και αιτούνται απάντησης

Παιδείας και Θρησκευμάτων - Εσωτερικών

2877) Ο Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας κ. Αθανάσιος (Θάνος) Μωραΐτης κατέθεσε αναφορά με την οποία το 10ο Τμήμα Βορειοδυτικής Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας με επιστολή του επισημαίνει την «ανάγκη ενίσχυσης της οικονομικής παιδείας και της αύξησης του ποσοστού οικονομολόγων εκπαιδευτικών ΠΕ 80 Οικονομίας».

Παιδείας και Θρησκευμάτων

2878) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι απόφοιτοι του διατμηματικού προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών Ειδικής Αγωγής του Πανεπιστημίου Κρήτης με επιστολή τους εκφράζουν την διαμαρτυρία τους καθώς παρότι απέκτησαν εγκαίρως τον απόλυτα συναφή με τις ανάγκες της Ειδικής Αγωγής μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών, αποκλείονται από τους πίνακες Ειδικής Αγωγής και δεν αναγνωρίζεται το δίπλωμά τους ως συναφές με τα πρότυπα του ΑΣΕΠ.

Υποδομών και Μεταφορών

2879) Ο Βουλευτής Δράμας κ. Θεόφιλος Ξανθόπουλος κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολυτέκνων Νομού Δράμας "ο Άγιος Στυλιανός" με επιστολή του θέτει το θέμα της κατάργησης του Μειωμένου εισιτηρίου των Πολυτέκνων στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και αιτείται απάντησης.

Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων - Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

2880) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. Ιωάννης Ραγκούσης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας (ΟΜΥΛΕ), η Ένωση Τεχνικών Χειριστών ΟΛΠ και η Ένωση Μονίμων Υπαλλήλων ΟΛΠ με επιστολή τους ζητούν να εφαρμοστεί η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (2021-2023), την οποία υπέγραψαν πριν από καιρό με τη διοίκηση του ΟΛΠ, σε όλο το προσωπικό, χωρίς εξαιρέσεις και διακρίσεις, και αιτείται απαντήσεων.

Υποδομών και Μεταφορών - Εσωτερικών

2881) Οι Βουλευτές Αχαΐας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Αιτωλοακαρνανίας κ. Νικόλαος Παπαναστάσης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Παναιτωλοακαρνανική Συνομοσπονδία και η Ομοσπονδία Συλλόγων Ναυπακτίας με επιστολή τους ζητούν την δημιουργία ανοιχτών και ασφαλτοστρωμένων δρόμων στο οδικό δίκτυο του Δήμου Ναυπακτίας, και αιτούνται απαντήσεις.

Υποδομών και Μεταφορών - Ψηφιακής Διακυβέρνησης - Τουρισμού

2882) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου κατέθεσε αναφορά με την οποία πολίτης με επιστολή του διαμαρτύρεται για τον άδικο διαχωρισμό της Κρήτης από την ενιαία νησιωτική τουριστική πολιτική ενώ επισημαίνει τις δυσλειτουργίες και τα προβλήματα από την λειτουργία του ψηφιακού μητρώου για τα οχήματα των τουριστικών γραφείων.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων - Οικονομικών

2883) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. Ανδρέας Πουλάς κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελληνικής Κτηνοτροφίας (ΣΕΚ) με επιστολή του εκφράζει την έντονη αγωνία του για την πορεία της ελληνικής κτηνοτροφίας καθώς η κατάσταση για τους Έλληνες κτηνοτρόφους είναι πάρα πολύ δύσκολη και αιτείται απαντήσεων.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

2884) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Λασιθίου κ. Εμμανουήλ Θραψανιώτης, Χανίων κ. Παύλος Πολάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Φυσικών Κρήτης με επιστολή του θίγει σοβαρά ζητήματα του μαθήματος της φυσικής στα σχολεία και καλεί την ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας να ακούσει τους επιστημονικούς φορείς και να μελετήσει τις πραγματικές ανάγκες για μια ποιοτική εκπαίδευση στην χώρα.

Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2885) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Νεοκλής Κρητικός κατέθεσε αναφορά με την οποία το Διοικητικό Συμβούλιο του Τοπικού Οργανισμού Εγγείων Βελτιώσεων Βελιών (Ν.Π.Ι.Δ.) με επιστολή του περιγράφει την οικονομική επιβάρυνσή του από την κατανάλωση ρεύματος και την επιδείνωση των οικονομικών του, παρά την αύξηση στην πάγια εισφορά ανά στρέμμα, αλλά και την αύξηση χρέωσης του κυβικού μέτρου, και αιτείται απάντησης.

Οικονομικών - Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων - Περιβάλλοντος και Ενέργειας

2886) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. Σταύρος Αραχωβίτης κατέθεσε αναφορά με την οποία το Διοικητικό Συμβούλιο του Τοπικού Οργανισμού Εγγείων Βελτιώσεων (ΤΟΕΒ) Βελιών Λακωνίας με επιστολή του αναφέρεται στην βιωσιμότητα του ΤΟΕΒ (Τοπικός Οργανισμός Εγγείων Βελτιώσεων) Βελιών, μετά και τις νέες αυξήσεις στα τιμολόγια ηλεκτρικού ρεύματος και επισημαίνει την ανάγκη για άμεση και ουσιαστική παρέμβαση στο φλέγον ζήτημα με την αποπληρωμή των τιμολογίων της ηλεκτρικής ενέργειας.

Εσωτερικών

2887) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου με επιστολή του εκφράζει την αντίθεση στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών και ειδικότερα στο πεδίο που αφορά στις αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου επί θεμάτων εκτός ημερησίας διάταξης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

2888) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης, Α΄ Θεσσαλονίκης κ. Ιωάννης Δελής, Λέσβου κυρία Μαρία Κομνηνάκα, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι μαθητές του Εσπερινού ΕΠΑΛ Χανίων με επιστολή τους διαμαρτύρονται για την πρόσφατη απόφαση του

Υπουργείου να μην εγκρίνει τη λειτουργία τμήματος Φυτικής Παραγωγής στο Εσπερινό ΕΠΑΛ Χανίων, και ζητούν την επαναφορά της ειδικότητας.

Υγείας - Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων

2889) Οι Βουλευτές Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Επιτροπή Αγώνα εργαζόμενων "Ξενώνα Βρεφών SOS" στο Αναρρωτήριο Πεντέλης με ανακοίνωσή του σχετικά με την παύση του προγράμματος λειτουργίας του 7ου ξενώνα ζητεί να μην απολυθεί κανένας εργαζόμενος και να περάσουν όλοι οι εργαζόμενοι των SOS στο ΚΚΠΠΑ (ώστε τα παιδιά να μην αλλάξουν πρόσωπα φροντίδας), να γίνουν μαζικές προσλήψεις προσωπικού όλων των ειδικοτήτων με βάση τις σύγχρονες ανάγκες, να μονιμοποιηθούν όλοι οι εργαζόμενοι με πλήρη εργασιακά δικαιώματα και να μην κλείσει ο 7ος θάλαμος, και αιτούνται απαντήσεων.

Υγείας

2890) Οι Βουλευτές Α΄ Ανατολικής Αττικής κ. Ιωάννης Γκιόκας, Α΄ Αθηνών κυρία Γαρυφαλλιά (Λιάνα) Κανέλλη, Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών κ. Χρήστος Κατσώτης, Β΄ Πειραιώς κυρία Διαμάντω Μανωλάκου, Β1΄ Βόρειου Τομέα Αθηνών κ. Αθανάσιος Παφίλης κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζόμενων του Γ.Ν.Ε Θριάσιο με κείμενό του ενημερώνει για την λειτουργία μόνο πέντε από των οκτώ ανασκηνισμένων χειρουργικών αιθουσών, λόγω των ελλείψεων προσωπικού, στο ΘΡΙΑΣΙΟ νοσοκομείο.

Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

2891) Οι Βουλευτές Ηρακλείου κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Ηρακλείου κ. Νικόλαος Ηγουμενίδης, Ηρακλείου κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Βιάννου Νομού Ηρακλείου με επιστολή του κρούει τον κώδωνα του κινδύνου για το πευκοδάσος της Σύμης και παραθέτει μια σειρά από προτάσεις προκειμένου να προστατευτεί από τις πυρκαγιές.

Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

2892) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. Κωνσταντίνος Μαραβέγιας κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Ζαγοράς Πηλίου με επιστολή του ζητεί την επανεξέταση των όρων και προϋποθέσεων ένταξης δικαιούχων στο μέτρο ενίσχυσης Νέων Αγροτών για το έτος 2022.

Εσωτερικών

2893) Ο Βουλευτής Λέσβου κ. Ιωάννης Μπουρνούς κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Δήμου Λήμνου ζητεί την απόσυρση της συγκεκριμένης διάταξης και τη διατήρηση της λειτουργίας της ΔΕΔΑΠΑ Λήμνου ως ΦΟΔΣΑ στους Δήμους Λήμνου και Αγίου Ευστρατίου με έδρα τη Λήμνο, και αιτείται απάντησης.

Παιδείας και Θρησκευμάτων

2894) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. Χαράλαμπος Καστανίδης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Λειτουργών Τεχνικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης- Ε.Λ.Τ.Ε.Ε. Ανατολικής Θεσσαλονίκης ζητεί την απλοποίηση της διαδικασίας και την παράταση προθεσμίας εγγραφών στα ΕΠΑ.Λ.

Εσωτερικών

2895) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. Χαράλαμπος Καστανίδης κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Ελληνοποντίων Παλιννοστούντων από την πρώην Ε.Σ.Σ.Α. με υπόμνημα της τονίζει την έλλειψη ρυθμιστικού πλαισίου και ζητεί τη συμπερίληψη των ανωτέρω στη σχετική τροποποιητική ρύθμιση, που αφορά θέματα περί κτήσης της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

Στην με αριθμό 3606/28/02/2022 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Φίλη Νικόλαο, Τζούφη Μερόπη, Αβραμάκη Ελευθέριο, Αγαθοπούλου Ειρήνης-Ελένης, Αλεξιάδη Τρύφων, Αναγνωστοπούλου Αθανασίας (Σίας), Αυλωνίτη Αλέξανδρο - Χρήστο, Βαγενά Άννας Βαρδάκη Σωκράτη, Βαρεμένο Γεώργιο, Βέττα Καλλιόπης, Γκαρά Αναστασίας (Νατάσας), Γκιόλα Ιωάννη, Δρίτσα Θεόδωρο, Ζεϊμπέκ Χουσεϊν, Ηγουμενίδη Νικόλαο, Θραψανιώτη Εμμανουήλ, Καλαματιανό Διονύσιο - Χαράλαμπο, Κασιμάτη Ειρήνης (Νίνας), Κόκκαλη Βασίλειο, Λάππα Σπυρίδωνα, Μάλαμα Κυριακής, Μαμουλάκη Χαράλαμπο (Χάρη), Μάρκου Κωνσταντίνο, Μπάρκα Κωνσταντίνο, Μωραΐτη Αθανάσιο (Θάνο), Ξανθόπουλο Θεόφιλο, Ξανθό Ανδρέα, Παπαδόπουλο Αθανάσιο, Παπανάτσιου Αικατερίνης, Πέρκα Θεοπίστης (Πέτης), Πούλου Παναγιούς (Γιώτας), Σκουρλέτη Παναγιώτη (Πάνο), Σκουρολιάκο Παναγιώτη (Πάνο), Συρμαλένιο Νικόλαο, Τριανταφυλλίδη Αλέξανδρο (Αλέκο), Φάμελλο Σωκράτη, Φωτίου Θεανώς, Χαρίτου Δημήτριο (Τάκη) δόθηκε με το υπ' αριθμό 42684/Φ1/13.4.2022 έγγραφο από την Υφυπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Α. Παπανδρέου 37
Τ.Κ. – Πόλη : 151 80 ΜΑΡΟΥΣΙ
E-mail : tke@minedu.gov.gr
Τηλέφωνο : 210 344 2131
DES

Vasiliki Karani
H ANAΓΓΛΙΑ ΠΡΟ΢ΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
14.04.2022 11:53

Μαρούσι, 13-4-2022

Αρ. Πρωτ. 42684/Φ1

ΠΡΟΣ: Τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ.: Βουλευτές κ.κ.
- Όπως Πίνακας Αποδεκτών
(Δια της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ : «Απάντηση στην Ερώτηση με αριθμ. πρωτ. 3606/28-2-2022»

Σε απάντηση του ανωτέρω Μέσου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, κάνουμε γνωστά τα ακόλουθα:

Με τον Ν.4589/2019 (ΦΕΚ 13 Α') και ειδικότερα τα άρθρα 53 έως και 67 αυτού, τέθηκε σε εφαρμογή το νέο σύστημα διορισμού των μόνιμων εκπαιδευτικών και των μελών του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.) της Π/θμιας και της Δ/θμιας εκπαίδευσης, καθώς και της πρόσληψης προσωρινών αναπληρωτών και ωρομίσθιων εκπαιδευτικών για την κάλυψη των λειτουργικών κενών της εκπαίδευσης, με διαδικασία κατάταξης με μοριοδότηση. Αρμόδιος φορέας υλοποίησης της εν λόγω διαδικασίας κατάταξης με σειρά προτεραιότητας κατά κλάδο και ειδικότητα υποψηφίων εκπαιδευτικών Π/θμιας και Δ/θμιας Γενικής Εκπ/σης και Ειδικής Αγωγής και Εκπ/σης (ΕΑΕ), έχει οριστεί η Ανεξάρτητη Αρχή του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ).

Στα άρθρα 57 και 58 ορίζονται, αντιστοίχως, τα «Κριτήρια αξιολογικού πίνακα εκπαιδευτικών Γενικής Εκπαίδευσης», καθώς και τα «Κριτήρια αξιολογικού πίνακα εκπαιδευτικών Ε.Α.Ε.». Ειδικότερα, στην παρ. α, περ. ii του άρθρου 57, σχετικά με τα κριτήρια κατάταξης πίνακα Γενικής Εκπ/σης, ορίζεται ότι: «Ο αξιολογικός πίνακας Α' καταρτίζεται με βάση τα ακόλουθα προκαθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια, κατά φθίνουσα σειρά συνολικής βαθμολογίας, όπως αυτή προκύπτει από την αθροιστική βαθμολόγηση των κριτηρίων αυτών, ως εξής: «α) Ακαδημαϊκά Προσόντα: εκατόν είκοσι (120) μονάδες κατ' ανώτατο όριο, οι οποίες αναλύονται για τους κλάδους της ΠΕ κατηγορίας ως εξής: [...] ii) Επιμόρφωση Α.Ε.Ι. ή άλλου φορέα του δημόσιου τομέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, διάρκειας τουλάχιστον τριακοσίων (300) ωρών που πραγματοποιήθηκε σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον επτά (7) μηνών: δύο (2) μονάδες».

Σύμφωνα με την παρ. 4β, περ. αα του άρθρου 58 του ανωτέρω νόμου «Κριτήρια αξιολογικού πίνακα Εκπαιδευτικών Ε.Α.Ε.»: «β) Τα κριτήρια ένταξης στον επικουρικό αξιολογικό πίνακα είναι τα ακόλουθα: «αα) Κατοχή πιστοποιητικού παρακολούθησης σεμιναρίου επιμόρφωσης – εξειδίκευσης στην Ε.Α.Ε. από Α.Ε.Ι. ή άλλον φορέα του

δημόσιου τομέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, διάρκειας τουλάχιστον τετρακοσίων (400) ωρών που πραγματοποιήθηκε σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον επτά (7) μηνών ή ββ) Προϋπηρεσία τουλάχιστον ενός διδακτικού έτους (10 μήνες) στην Ε.Α.Ε. ή γγ) Εκπαιδευτικοί γονείς παιδιών με ποσοστό αναπηρίας εξήντα επτά τοις εκατό (67%) και άνω. γ) Ο επικουρικός αξιολογικός πίνακας εκπαιδευτικών Ε.Α.Ε. καταρτίζεται με βάση τα κριτήρια του παρόντος άρθρου, κατά φθίνουσα σειρά συνολικής βαθμολογίας, όπως αυτή προκύπτει από την αθροιστική βαθμολόγηση των κριτηρίων αυτών.»

Επισημαίνεται ότι με την παρ. 1γ του άρθρου 134 του Ν.4604/2019 προβλέφθηκε η προσθήκη εδαφίου στην παρ. 4 του άρθρου 58 ως εξής: «Τα κριτήρια ένταξης στον επικουρικό αξιολογικό πίνακα των υποπεριπτώσεων αα' έως γγ' της περίπτωσης β' μοριοδοτούνται κατά τα οριζόμενα στο παρόν άρθρο.». Ως εκ τούτου, τα υπό κρίση σεμινάρια 400 ωρών στην ΕΑΕ διάρκειας 7 μηνών λαμβάνουν και την προβλεπόμενη μοριοδότηση των 2 μονάδων της περ. ii της παρ. α, του άρθρου 57 του Ν.4589/19.

Επίσης, στο άρθρο 61 παρ. 4, περ. ε, του ίδιου νόμου (Ν.4589/2019 (ΦΕΚ Α'13, 29.01.2019), αναφέρεται ότι : «[...] 4. Για την κατάταξη των υποψηφίων στους αξιολογικούς πίνακες, σύμφωνα με τα κριτήρια των προηγούμενων άρθρων: ε) « Όπου προβλέπεται η μοριοδότηση επιμόρφωσης από Α.Ε.Ι. ή άλλο φορέα του δημόσιου τομέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, μοριοδοτείται μόνο μία (1) επιμόρφωση. Για τον υπολογισμό της διάρκειας πραγματοποίησης επιμορφωτικού προγράμματος ή σεμιναρίου λαμβάνονται υπόψη η ημερομηνία έναρξης και λήξης αυτού».

Περαιτέρω, όπως έχει αποφανθεί το Γ' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας με την 496/2021 απόφαση επί αιτήσεως ακύρωσης για το ίδιο θέμα, και ειδικότερα στα διαλαμβανόμενα στις σκέψεις 8, 9 και 10: «8. Επειδή, προβάλλεται ότι οι προεκτεθείσες ρυθμίσεις αντίκεινται στην αρχή της προστατευομένης εμπιστοσύνης, λόγω του ότι, υπό το προϊσχύον νομοθετικό καθεστώς τοποθέτησης εκπαιδευτικών σε δομές ΕΑΕ ή πρόσληψής τους ως αναπληρωτών ή ωρομισθίων εκπαιδευτικών ΕΑΕ (βλ. άρθρο 21 παρ. 4 περ. β' υποπερ. αα' του ν. 3699/2008 - Α' 199, όπως είχε αντικατασταθεί με την παρ. 2Α του άρθρου 3 του ν. 4473/2017 - Α' 78 και άρθρο 22 παρ. 2 ν. 3699/2008), οριζόταν ότι οι υποψήφιοι μπορούν να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού παρακολούθησης σεμιναρίων ετήσιας επιμόρφωσης - εξειδίκευσης στην ΕΑΕ αποδεδειγμένης διάρκειας τουλάχιστον τετρακοσίων (400) ωρών, χωρίς να απαιτείται ρητώς τα σεμινάρια αυτά να έχουν επτάμηνη τουλάχιστον διάρκεια, όπως, πλέον, ορίζεται στις διατάξεις του ν. 4589/2019. Ο λόγος αυτός πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, διότι, όπως έχει κριθεί, η αρχή της προστατευομένης εμπιστοσύνης δεν κωλύει τον κοινό νομοθέτη να θεσπίζει, κατόπιν εκτίμησης των εκάστοτε επικρατουσών συνθηκών και με γνώμονα την εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος, ρυθμίσεις διαφορετικές από αυτές που ίσχυαν στο παρελθόν και προς τις οποίες είχαν ενδεχομένως προσαρμοσθεί ή αποβλέψει οι διοικούμενοι, έστω και αν με τις νεώτερες ρυθμίσεις θίγονται υφιστάμενα δικαιώματα ή συμφέροντα αυτών, αρκεί η επιχειρούμενη ρύθμιση να χωρεί κατά τρόπο γενικό, απρόσωπο και αντικειμενικό (βλ. ΣτΕ 2097/2019, 1935/2017, 3353, 2508/2015, 3397/2014, 3187/2010 7μ. κ.ά.). [...] Εξάλλου, ο νομοθέτης δεν είχε, εν προκειμένω, υποχρέωση, όπως αβασίμως προβάλλεται, να θεσπίσει μεταβατικές διατάξεις, με τις οποίες να εξαιρούνται από την απαίτηση προσκόμισης πιστοποιητικού παρακολούθησης σεμιναρίου επιμόρφωσης-εξειδίκευσης στην ΕΑΕ, επτάμηνης τουλάχιστον διάρκειας, οι εκπαιδευτικοί που, όπως οι αιτούντες, είναι κάτοχοι πιστοποιητικών που δεν πληρούν την απαίτηση αυτή και ενδεχομένως να είχαν ενταχθεί, κατά το παρελθόν, σε επικουρικούς πίνακες ΕΑΕ και να υπηρετούσαν ως αναπληρωτές ή ωρομισθίοι εκπαιδευτικοί σε δομές ΕΑΕ. Και τούτο διότι, η θέσπιση μεταβατικών ρυθμίσεων προς διατήρηση προϋφιστάμενων καταστάσεων εναπόκειται στην ευχέρεια του νομοθέτη, ο οποίος δεν είναι υποχρεωμένος να διατηρεί

μεταβατικώς έννομες σχέσεις που διαμορφώθηκαν βάσει του προϊσχύοντος καθεστώτος (βλ. ΣτΕ 953/2019, 2424/2018, 1935-6/2017).

9. Επειδή, περαιτέρω, προβάλλεται ότι οι επίμαχες διατάξεις του ν. 4589/2019 παραβιάζουν τις διατάξεις των άρθρων 4 παρ. 1, 5 παρ. 1, 22 παρ. 1 και 25 παρ. 1 του Συντάγματος. Ο λόγος αυτός πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, διότι ο καθορισμός ελάχιστης επτάμηνης διάρκειας των σχετικών σεμιναρίων επιμόρφωσης - εξειδίκευσης στην ειδική αγωγή και εκπαίδευση που οδηγούν στην απόκτηση των εν λόγω πιστοποιητικών αποτελεί πρόσφορο μέτρο που αποβλέπει προδήλως στον ακριβέστερο και αυστηρότερο έλεγχο των φορέων που παρέχουν τα σεμινάρια αυτά, τα οποία, και υπό το προϊσχύον καθεστώς προβλέπονταν ως "ετήσια", και αποτελεί γενικό, αντικειμενικό και πρόσφορο κριτήριο διακρίβωσης των γνώσεων και της εξειδίκευσης των υποψηφίων στην εκπαίδευση ατόμων με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες ή και αναπηρία (πρβλ. ΣτΕ 3353/2015, 1433-1434/2005). [...]

10. Επειδή, ακολούθως, अपαραδέκτως προβάλλεται ότι, κατά παράβαση της αρχής της χρηστής διοίκησης, από το νομοσχέδιο που τέθηκε σε διαβούλευση απουσίαζαν οι παραπάνω κρίσιμες ρυθμίσεις (πραγματοποίηση της επιμόρφωσης σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον 7 μηνών), με αποτέλεσμα να στερηθούν οι αιτούντες της δυνατότητας να εκθέσουν τις απόψεις και τα επιχειρήματα τους επ' αυτής. Και τούτο διότι η αρχή της χρηστής διοίκησης αφορά την εφαρμογή από τη Διοίκηση νόμου με ατομικές διοικητικές πράξεις και όχι τη θέσπιση κανόνων δικαίου (πρβλ. ΣτΕ 2984, 366/2008, 959/2003, 160/1991).».

Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΖΕΤΤΑ Μ. ΜΑΚΡΗ

Εσωτερική Διανομή

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού κ. Ζ. Μακρή
3. Γραφείο Γεν. Γραμματέα Α/θμιας, Β/θμιας Εκπ/σης & Ειδικής Αγωγής
4. Δ/ση Διορισμών-Προσλήψεων Εκπ/κού Προσ/κού Α/θμιας & Β/θμιας Εκπ/σης
5. Τ.Κ.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ:

Φίλης Νίκος
Τζούφη Μερóπη
Αβραμάκης Λευτέρης
Αγαθοπούλου Ειρήνη
Αλεξιάδης Τρύφων
Αναγνωστοπούλου Σία
Αυλωνίτης Αλέξανδρος
Βαγενά Άννα
Βαρδάκης Σωκράτης
Βαρεμένος Γιώργος
Βέττα Καλλιόπη
Γκαρά Νατάσα
Γκίολας Γιάννης
Δρίτσας Θωδωρής
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηγουμενίδης Νίκος
Θραψανιώτης Μανόλης
Καλαματιανός Διονύσης
Κασιμάτη Νίνα
Κόκκαλης Βασίλης
Λάππας Σπύρος
Μάλαμα Κυριακή
Μαμουλάκης Χάρης
Μάρκου Κώστας
Μπάρκας Κώστας
Μωραΐτης Θάνος
Ξανθόπουλος Θεόφιλος
Ξανθός Ανδρέας
Παπαδόπουλος Σάκης
Παπανάτσιου Κατερίνα
Πέρκα Θεοπίστη
Πούλου Γιώτα
Σκουρλέτης Πάνος
Σκουρολιάκος Πάνος
Συρμαλένιος Νίκος
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
Φάμελλος Σωκράτης
Φωτίου Θεανώ
Χαρίτου Δημήτρης

Στην με αριθμό 3676/02/03/2022 ερώτηση της Βουλευτού κ. Κεφαλίδου Χαρούλας (Χαράς) δόθηκε με το υπ' αριθμό 42700/Φ1/13.4.2022 έγγραφο από την Υφυπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Α. Παπανδρέου 37
Τ.Κ. – Πόλη : 151 80 ΜΑΡΟΥΣΙ
E-mail : tke@minedu.gov.gr
Τηλέφωνο : 210 344 2131
DES

Vasiliki Karkani
H ANALISA, PROSTAMENHI TOY TMHMATOS KOINOBΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
AKRIBEΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
14.04.2022 11:54

Μαρούσι, 13-4-2022

Αρ. Πρωτ. 42700/Φ1

ΠΡΟΣ: Τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ.
- Χαρά Κεφαλίδου
(Δια της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ : «Απάντηση στην Ερώτηση με αριθμ. πρωτ. 3676/2-3-2022»

Σε απάντηση του ανωτέρω Μέσου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, κάνουμε γνωστά τα ακόλουθα:

Με τον Ν.4589/2019 (ΦΕΚ 13 Α') και ειδικότερα τα άρθρα 53 έως και 67 αυτού, τέθηκε σε εφαρμογή το νέο σύστημα διορισμού των μόνιμων εκπαιδευτικών και των μελών του Ειδικού Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Ε.Π.) και του Ειδικού Βοηθητικού Προσωπικού (Ε.Β.Π.) της Π/θμιας και της Δ/θμιας εκπαίδευσης, καθώς και της πρόσληψης προσωρινών αναπληρωτών και ωρομίσθιων εκπαιδευτικών για την κάλυψη των λειτουργικών κενών της εκπαίδευσης, με διαδικασία κατάταξης με μοριοδότηση. Αρμόδιος φορέας υλοποίησης της εν λόγω διαδικασίας κατάταξης με σειρά προτεραιότητας κατά κλάδο και ειδικότητα υποψηφίων εκπαιδευτικών Π/θμιας και Δ/θμιας Γενικής Εκπ/σης και Ειδικής Αγωγής και Εκπ/σης (ΕΑΕ), έχει οριστεί η Ανεξάρτητη Αρχή του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ).

Στα άρθρα 57 και 58 ορίζονται, αντιστοίχως, τα «Κριτήρια αξιολογικού πίνακα εκπαιδευτικών Γενικής Εκπαίδευσης», καθώς και τα «Κριτήρια αξιολογικού πίνακα εκπαιδευτικών Ε.Α.Ε.». Ειδικότερα, στην παρ. α, περ. ii του άρθρου 57, σχετικά με τα κριτήρια κατάταξης πίνακα Γενικής Εκπ/σης, ορίζεται ότι: «Ο αξιολογικός πίνακας Α' καταρτίζεται με βάση τα ακόλουθα προκαθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια, κατά φθίνουσα σειρά συνολικής βαθμολογίας, όπως αυτή προκύπτει από την αθροιστική βαθμολόγηση των κριτηρίων αυτών, ως εξής: «α) Ακαδημαϊκά Προσόντα: εκατόν είκοσι (120) μονάδες κατ' ανώτατο όριο, οι οποίες αναλύονται για τους κλάδους της ΠΕ κατηγορίας ως εξής: [...] ii) Επιμόρφωση Α.Ε.Ι. ή άλλου φορέα του δημόσιου τομέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, διάρκειας τουλάχιστον τριακοσίων (300) ωρών που πραγματοποιήθηκε σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον επτά (7) μηνών: δύο (2) μονάδες».

Σύμφωνα με την παρ. 4β, περ. αα του άρθρου 58 του ανωτέρω νόμου «Κριτήρια αξιολογικού πίνακα Εκπαιδευτικών Ε.Α.Ε.»: «β) Τα κριτήρια ένταξης στον επικοινωνικό αξιολογικό πίνακα είναι τα ακόλουθα: «αα) Κατοχή πιστοποιητικού παρακολούθησης σεμιναρίου επιμόρφωσης – εξειδίκευσης στην Ε.Α.Ε. από Α.Ε.Ι. ή άλλον φορέα του

δημόσιου τομέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, διάρκειας τουλάχιστον τετρακοσίων (400) ωρών που πραγματοποιήθηκε σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον επτά (7) μηνών ή ββ) Προϋπηρεσία τουλάχιστον ενός διδακτικού έτους (10 μήνες) στην Ε.Α.Ε. ή γγ) Εκπαιδευτικοί γονείς παιδιών με ποσοστό αναπηρίας εξήντα επτά τοις εκατό (67%) και άνω. γ) Ο επικουρικός αξιολογικός πίνακας εκπαιδευτικών Ε.Α.Ε. καταρτίζεται με βάση τα κριτήρια του παρόντος άρθρου, κατά φθίνουσα σειρά συνολικής βαθμολογίας, όπως αυτή προκύπτει από την αθροιστική βαθμολόγηση των κριτηρίων αυτών.»

Επισημαίνεται ότι με την παρ. 1γ του άρθρου 134 του Ν.4604/2019 προβλέφθηκε η προσθήκη εδαφίου στην παρ. 4 του άρθρου 58 ως εξής: «Τα κριτήρια ένταξης στον επικουρικό αξιολογικό πίνακα των υποπεριπτώσεων αα΄ έως γγ΄ της περίπτωσης β΄ μοριοδοτούνται κατά τα οριζόμενα στο παρόν άρθρο.». Ως εκ τούτου, τα υπό κρίση σεμινάρια 400 ωρών στην ΕΑΕ διάρκειας 7 μηνών λαμβάνουν και την προβλεπόμενη μοριοδότηση των 2 μονάδων της περ. ii της παρ. α, του άρθρου 57 του Ν.4589/19.

Επίσης, στο άρθρο 61 παρ. 4, περ. ε, του ίδιου νόμου (Ν.4589/2019 (ΦΕΚ Α΄13, 29.01.2019), αναφέρεται ότι : «[...] 4. Για την κατάταξη των υποψηφίων στους αξιολογικούς πίνακες, σύμφωνα με τα κριτήρια των προηγούμενων άρθρων: ε) « Όπου προβλέπεται η μοριοδότηση επιμόρφωσης από Α.Ε.Ι. ή άλλο φορέα του δημόσιου τομέα που εποπτεύεται από το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, μοριοδοτείται μόνο μία (1) επιμόρφωση. Για τον υπολογισμό της διάρκειας πραγματοποίησης επιμορφωτικού προγράμματος ή σεμιναρίου λαμβάνονται υπόψη η ημερομηνία έναρξης και λήξης αυτού».

Περαιτέρω, όπως έχει αποφανθεί το Γ΄ Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας με την 496/2021 απόφαση επί αιτήσεως ακύρωσης για το ίδιο θέμα, και ειδικότερα στα διαλαμβανόμενα στις σκέψεις 8, 9 και 10: «8. Επειδή, προβάλλεται ότι οι προεκτεθείσες ρυθμίσεις αντίκεινται στην αρχή της προστατευομένης εμπιστοσύνης, λόγω του ότι, υπό το προΐσχυον νομοθετικό καθεστώς τοποθέτησης εκπαιδευτικών σε δομές ΕΑΕ ή πρόσληψής τους ως αναπληρωτών ή ωρομισθίων εκπαιδευτικών ΕΑΕ (βλ. άρθρο 21 παρ. 4 περ. β' υποπερ. αα' του ν. 3699/2008 - Α' 199, όπως είχε αντικατασταθεί με την παρ. 2Α του άρθρου 3 του ν. 4473/2017 - Α' 78 και άρθρο 22 παρ. 2 ν. 3699/2008), οριζόταν ότι οι υποψήφιοι μπορούν να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού παρακολούθησης σεμιναρίων ετήσιας επιμόρφωσης - εξειδίκευσης στην ΕΑΕ αποδεδειγμένης διάρκειας τουλάχιστον τετρακοσίων (400) ωρών, χωρίς να απαιτείται ρητώς τα σεμινάρια αυτά να έχουν επτάμηνη τουλάχιστον διάρκεια, όπως, πλέον, ορίζεται στις διατάξεις του ν. 4589/2019. Ο λόγος αυτός πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, διότι, όπως έχει κριθεί, η αρχή της προστατευομένης εμπιστοσύνης δεν κωλύει τον κοινό νομοθέτη να θεσπίζει, κατόπιν εκτίμησης των εκάστοτε επικρατουσών συνθηκών και με γνώμονα την εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος, ρυθμίσεις διαφορετικές από αυτές που ίσχυαν στο παρελθόν και προς τις οποίες είχαν ενδεχομένως προσαρμοσθεί ή αποβλέψει οι διοικούμενοι, έστω και αν με τις νεώτερες ρυθμίσεις θίγονται υφιστάμενα δικαιώματα ή συμφέροντα αυτών, αρκεί η επιχειρούμενη ρύθμιση να χωρεί κατά τρόπο γενικό, απρόσωπο και αντικειμενικό (βλ. ΣτΕ 2097/2019, 1935/2017, 3353, 2508/2015, 3397/2014, 3187/2010 7μ. κ.ά.). [...] Εξάλλου, ο νομοθέτης δεν είχε, εν προκειμένω, υποχρέωση, όπως αβασίμως προβάλλεται, να θεσπίσει μεταβατικές διατάξεις, με τις οποίες να εξαιρούνται από την απαίτηση προσκόμισης πιστοποιητικού παρακολούθησης σεμιναρίου επιμόρφωσης-εξειδίκευσης στην ΕΑΕ, επτάμηνης τουλάχιστον διάρκειας, οι εκπαιδευτικοί που, όπως οι αιτούντες, είναι κάτοχοι πιστοποιητικών που δεν πληρούν την απαίτηση αυτή και ενδεχομένως να είχαν ενταχθεί, κατά το παρελθόν, σε επικουρικούς πίνακες ΕΑΕ και να υπηρετούσαν ως αναπληρωτές ή ωρομισθίοι εκπαιδευτικοί σε δομές ΕΑΕ. Και τούτο διότι, η θέσπιση μεταβατικών ρυθμίσεων προς διατήρηση προϋφιστάμενων καταστάσεων εναπόκειται στην ευχέρεια του νομοθέτη, ο οποίος δεν είναι υποχρεωμένος να διατηρεί

μεταβατικώς έννομες σχέσεις που διαμορφώθηκαν βάσει του προϊσχύοντος καθεστώτος (βλ. ΣτΕ 953/2019, 2424/2018, 1935-6/2017).

9. Επειδή, περαιτέρω, προβάλλεται ότι οι επίμαχες διατάξεις του ν. 4589/2019 παραβιάζουν τις διατάξεις των άρθρων 4 παρ. 1, 5 παρ. 1, 22 παρ. 1 και 25 παρ. 1 του Συντάγματος. Ο λόγος αυτός πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος, διότι ο καθορισμός ελάχιστης επτάμηνης διάρκειας των σχετικών σεμιναρίων επιμόρφωσης - εξειδίκευσης στην ειδική αγωγή και εκπαίδευση που οδηγούν στην απόκτηση των εν λόγω πιστοποιητικών αποτελεί πρόσφορο μέτρο που αποβλέπει προδήλως στον ακριβέστερο και αυστηρότερο έλεγχο των φορέων που παρέχουν τα σεμινάρια αυτά, τα οποία, και υπό το προϊσχύον καθεστώς προβλέπονταν ως "ετήσια", και αποτελεί γενικό, αντικειμενικό και πρόσφορο κριτήριο διακρίβωσης των γνώσεων και της εξειδίκευσης των υποψηφίων στην εκπαίδευση ατόμων με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες ή και αναπηρία (πρβλ. ΣτΕ 3353/2015, 1433-1434/2005). [...]

10. Επειδή, ακολούθως, απαραδέκτως προβάλλεται ότι, κατά παράβαση της αρχής της χρηστής διοίκησης, από το νομοσχέδιο που τέθηκε σε διαβούλευση απουσίαζαν οι παραπάνω κρίσιμες ρυθμίσεις (πραγματοποίηση της επιμόρφωσης σε χρονικό διάστημα τουλάχιστον 7 μηνών), με αποτέλεσμα να στερηθούν οι αιτούντες της δυνατότητας να εκθέσουν τις απόψεις και τα επιχειρήματά τους επ' αυτής. Και τούτο διότι η αρχή της χρηστής διοίκησης αφορά την εφαρμογή από τη Διοίκηση νόμου με ατομικές διοικητικές πράξεις και όχι τη θέσπιση κανόνων δικαίου (πρβλ. ΣτΕ 2984, 366/2008, 959/2003, 160/1991).».

Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΖΕΤΤΑ Μ. ΜΑΚΡΗ

Εσωτερική Διανομή

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού κ. Ζ. Μακρή
3. Γραφείο Γεν. Γραμματέα Α/θμιας, Β/θμιας Εκπ/σης & Ειδικής Αγωγής
4. Δ/ση Διορισμών-Προσλήψεων Εκπ/κού Προσ/κού Α/θμιας & Β/θμιας Εκπ/σης
5. Τ.Κ.Ε.

Στην με αριθμό 3800/10/03/2022 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Αχμέτ Ιλχάν , Κεφαλίδου Χαρούλας (Χαράς), Μπαράν Μπουρχάν δόθηκε με το υπ' αριθμό 35789/13.4.2022 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ**

Ταχ. Δ/ση: Σταδίου 29
Ταχ. Κώδικας: 101 10 - Αθήνα
Πληροφορίες: Ζ. Αδαμοπούλου
Τηλέφωνο: 2131516472
e-mail: ypertns@ypakp.gr

**Αθήνα
Αριθ. Εσωτ. Πρωτ.: 393**

ΠΡΟΣ: Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων
Αθήνα

ΚΟΙΝ: Πολιτική Γραμματεία Υφυπουργού
Κοινωνικής Ασφάλισης

Αρ. Πρωτ. : 35789
Ημ/νία : 13/04/22

ΘΕΜΑ: Καταβολή οφειλόμενων της περιόδου 2010-15 από την επιδότηση του 12% του κόστους εργασίας στις επιχειρήσεις της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης.

ΣΧΕΤ: Η με αρ. πρωτ.3800/10-3-2022 ΕΡΩΤΗΣΗ.

Σε απάντηση της σχετικής Ερώτησης, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κ. κ. Ιλχάν Αχμέτ, Χαρά Κεφαλίδου, και Μπουρχάν Μπαράν, αναφορικά με το παραπάνω θέμα και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων για την αντιμετώπιση του ζητήματος των ανεξόφλητων οικονομικών αξιώσεων των δικαιούχων της επιδότησης του μισθολογικού κόστους παραμεθόριων περιοχών βάσει των διατάξεων του άρθρου 21 του ν. 1767/88 (Α' 63), όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 32 του ν. 1836/89 (Α' 89), έκρινε αναγκαία τη θέσπιση νέας νομοθετικής ρύθμισης.

Ειδικότερα, με το άρθρο 87 του ν. 4706/2020 (Α' 136), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 26 του ν. 4722/2020 (Α' 177) και διαμορφώθηκε εκ νέου με το άρθρο 79 του Ν. 4916/2022 (Α' 65/2022), καταργήθηκε ρητά από την 1-1-2016 το άρθρο 21 του ν. 1767/1988 (Α' 63) καθώς και οι κανονιστικές πράξεις που είχαν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή του. Με τις ως άνω διατάξεις αντιμετωπίζεται παράλληλα το ζήτημα των ανεξόφλητων οικονομικών αξιώσεων των δικαιούχων έως 31-12-2015, οι οποίες δεν είχαν καταβληθεί από τον Ο.Α.Ε.Δ. για το διάστημα 2010-2015, μέσω της διενέργειας συμψηφισμού με υφιστάμενες και μελλοντικές απαιτήσεις του Δημοσίου. Ειδικότερα, για τις ανεξόφλητες απαιτήσεις των δικαιούχων μέχρι τις 31-12-2015 διενεργείται συμψηφισμός με υφιστάμενες και στη συνέχεια με μελλοντικές απαιτήσεις της φορολογικής διοίκησης, καθώς και για αντίστοιχες απαιτήσεις των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης, διενεργείται παρακράτηση και απόδοση σε αυτούς των παρακρατούμενων ποσών.

Εξάλλου, με την αριθμ. 47284/359/17-11-2020 (Β' 5080) κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ.

οικ. 14631/27-9-2021 (Β' 4442) όμοιά της, ρυθμίζονται η διαδικασία, οι όροι και προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά, ο τρόπος συμψηφισμού, παρακράτησης και απόδοσης, το είδος των συμψηφιζόμενων και παρακρατούμενων απαιτήσεων και λοιπά διαδικαστικά ζητήματα.

Με βάση το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο, ο Ο.Α.Ε.Δ. εξετάζει τις αιτήσεις των δικαιούχων και σε μηνιαία βάση και συνολικά για τις βέβαιες και ανεξόφλητες απαιτήσεις έναντι αυτού μέχρι τις 31-12-2015, αποστέλλει ηλεκτρονικό αρχείο στην αρμόδια υπηρεσία της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) και του e- Ε.Φ.Κ.Α., προκειμένου να ενημερωθεί για την ύπαρξη τυχόν οφειλών προς αυτούς και ακολούθως προβαίνει σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες, για την αποστολή των προβλεπόμενων από το άρθρο 2 της ανωτέρω Κ.Υ.Α. δικαιολογητικών στην αρμόδια υπηρεσία- διατάκτη του Υπουργείου μας, προκειμένου να διενεργηθεί στη συνέχεια η διαδικασία συμψηφισμού ή παρακράτησης από την αρμόδια Γ.Δ.Ο.Υ.

Επισημαίνεται πάντως ότι μέχρι σήμερα, κατά το πρώτο στάδιο υλοποίησης της πολυσύνθετης διαδικασίας των συμψηφισμών/παρακρατήσεων, αναδείχτηκαν πολλά και σημαντικά προβλήματα, καθώς και ζητήματα γραφειοκρατίας και καθυστερήσεων, δεδομένου ότι για την ολοκλήρωση της σχετικής διαδικασίας απαιτούνται πολλαπλά και σύνθετα βήματα με την εμπλοκή πολλών υπηρεσιών (Ο.Α.Ε.Δ., Υπηρεσίες του Υπουργείου, Α.Α.Δ.Ε. και e- Ε.Φ.Κ.Α.), τα οποία αποκτούν μεγαλύτερη πολυπλοκότητα εξαιτίας του χρόνου που μεσολαβεί από την έναρξη της διαδικασίας μέχρι την ολοκλήρωσή της (έκδοση από Ο.Α.Ε.Δ. απόφασης αναγνώρισης απαίτησης, έκδοση από Ο.Α.Ε.Δ. πράξης εκκαθάρισης, διαβίβαση φακέλου στο Υπουργείο και εξέταση πληρότητάς του – αίτημα ανάληψης υποχρέωσης – έλεγχος και έκδοση απόφασης ανάληψης υποχρέωσης από ΓΔΟΥ Υπουργείου – έκδοση εντολής πληρωμής από διατάκτη Υπουργείου μετά από έλεγχο φακέλου και αλληλογραφία με Ο.Α.Ε.Δ. για τυχόν συμπληρώσεις στοιχείων, εκκαθάριση δαπάνης από Γ.Δ.Ο.Υ. Υπουργείου μετά από έλεγχο φακέλου και έκδοσης εντάλματος, εκτέλεση συμψηφισμού στο ύψος του εντάλματος, ενημέρωση της αρμόδιας ΔΟΥ για τήρηση αρχείου). Παράλληλα, με τις εφαρμοζόμενες πολύπλοκες διοικητικές διαδικασίες ανακύπτουν προβλήματα κατά τη διαδικασία συμψηφισμού που διενεργείται μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Δημοσιονομικής Πολιτικής με συγκεκριμένες προδιαγραφές λειτουργίας (συμψηφισμός μόνον εφόσον υπάρχει βεβαιωμένη οφειλή άλλως το ένταλμα ακυρώνεται, συμψηφισμός με το ύψος της βεβαιωμένης οφειλής την ημερομηνία έκδοσης του εντάλματος και όχι την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης αναγνώρισης των απαιτήσεων κλπ) με αποτέλεσμα περαιτέρω επιβράδυνση και προβλήματα στη διαδικασία.

Έτσι, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων οι απαιτήσεις των επιχειρήσεων δεν εξοφλούνται άπαξ αλλά σταδιακά, ανάλογα με τις βεβαιωμένες οφειλές τους στην Α.Α.Δ.Ε. ή και στον e- Ε.Φ.Κ.Α., με αποτέλεσμα η οριστική εξόφληση αυτών να απαιτεί απροσδιόριστο αριθμό επαναλαμβανόμενων διαδικασιών.

Παράλληλα, για την υποχρέωση ή μη προσκόμισης Αποδεικτικού Ασφαλιστικής Ενημερότητας, απαιτήθηκε να παρασχεθούν ειδικότερες διευκρινίσεις με το αριθμ. 4707/5.01.2022 γενικό έγγραφο του e-Ε.Φ.Κ.Α. (ΑΔΑ 6Ψ2746ΜΑΠΣ-Ψ4Γ).

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, θεσμοθετήθηκε η νέα διάταξη του άρθρου 79 του ν.4916/2022 (Α' 65). Με βάση τις νέες διατάξεις οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων εργάζονται με τις συναρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών για τον επανασχεδιασμό της διαδικασίας προς την κατεύθυνση απλοποίησης, επιτάχυνσης και επίλυσης των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο εφαρμογής της διαδικασίας συμψηφισμού/παρακρατήσεων.

Β. Τέλος, αναφορικά με τη χορήγηση αποδεικτικού ασφαλιστικής ενημερότητας και τη λήψη μέτρων αναγκαστικής είσπραξης κατά Κ.Ε.Δ.Ε., σημειώνεται ότι με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 87 του ν. 4706/2020, όπως ισχύει, προβλέπεται ότι:

«3. α) Οι δικαιούχοι των αναγνωρισμένων ανεξόφλητων απαιτήσεων της παρ. 2 του παρόντος, λαμβάνουν αποδεικτικό φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας, για όσο διάστημα το ύψος των αναγνωρισμένων απαιτήσεών τους σε βάρος του Ο.Α.Ε.Δ. είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το άθροισμα των βεβαιωμένων οφειλών τους στη φορολογική διοίκηση και τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης. Σε κάθε περίπτωση, διενεργείται συμψηφισμός, κατ' άρθρο 83 Κ.Ε.Δ.Ε., σε περίπτωση είσπραξης χρηματικών απαιτήσεων από φορείς της κεντρικής διοίκησης. β) Από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης αναγνώρισης των απαιτήσεών τους έναντι του Ο.Α.Ε.Δ., σε βάρος των δικαιούχων της περ. α) της παρούσας, δεν εφαρμόζεται το άρθρο 25 του ν. 1882/1990 (Α' 43), περί μη καταβολής χρεών προς το Δημόσιο, καθώς και ο Κ.Ε.Δ.Ε., περί λήψης μέτρων αναγκαστικής είσπραξης δημοσίων εσόδων, εφόσον, μετά την απόσβεση των απαιτήσεών τους, το ανεξόφλητο ποσό οφειλής υπολείπεται του αξιόποινου ορίου της παρ. 1 του άρθρου 25 του ν. 1882/1990 ή αποσβέννυται το σύνολο των 1 του άρθρου 25 του ν. 1882/1990 ή αποσβέννυται το σύνολο των ληξιπρόθεσμων βεβαιωμένων οφειλών του δικαιούχου στη Φορολογική Διοίκηση, αντίστοιχα.».

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΣΑΚΛΟΓΛΟΥ

ZACHAROULA ADAMOPOULOU
14.04.2022 10:20

Στην με αριθμό 3906/14/03/2022 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Μπιάγκη Δημήτριο, Λιακούλη Ευαγγελίας δόθηκε με το υπ' αριθμό 1500.1/26475/2022/85/13.4.2022 έγγραφο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής η ακόλουθη απάντηση:



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Πειραιάς, 13 Απριλίου 2022
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/26475/2022/85

Δ/νση: Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ. : 213 137 1464
E-mail : ke@yna.gov.gr

**ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων**

**Κοιν.: 1. Υπουργείο Εσωτερικών (Γρ. κ. Υπουργού)
2. Βουλευτή κ. Δ. Μπιάγκη
3. Βουλευτή κα Ε. Λιακούλη**

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)
Σύνολο (02)

ΘΕΜΑ: «Απάντηση της υπ' αριθ. πρωτ. 3906/14-03-2022 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Δ. Μπιάγκη και της Βουλευτή κας Ε. Λιακούλη».

Επί των διαλαμβανομένων στην εν θέματι Ερώτηση και όσον αφορά στα θέματα αρμοδιότητος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π.), σας γνωρίζεται ότι η συστηματική οργάνωση της ναυαγοσωστικής εκπαίδευσης και της ναυαγοσωστικής κάλυψης των παράλιων χώρων αποσκοπεί στην εκπλήρωση του μείζονος καθήκοντος της Πολιτείας για την αποτελεσματική προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με τη δημιουργία, διατήρηση και λειτουργία ενός συστήματος άρτια εκπαιδευμένου προσωπικού ναυαγοσωστών και με την ύπαρξη σύγχρονου υλικοτεχνικού εξοπλισμού.

Στο πλαίσιο αυτό το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστώσεις από την εφαρμογή του προϋσχύοντος π.δ. 31/2018 (Α' 61), προέβη στην κατάρτιση ενός αναθεωρημένου σχεδίου π.δ. Κατά την ευρεία δημόσια διαβούλευση που ακολούθησε, συμμετείχε μεταξύ άλλων σχεδόν το σύνολο των υπόχρεων για την παροχή ναυαγοσωστικής κάλυψης σε λουτρικές εγκαταστάσεις. Αφού ελήφθησαν υπόψη τα σχόλια που διατυπώθηκαν, η αρμόδια Διεύθυνση του Υ.ΝΑ.Ν.Π. κατέληξε ότι οι προβλέψεις του προτεινόμενου διατάγματος αποτελούν τις αναγκαίες δικλείδες για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, ήτοι την προστασία της ανθρώπινης ζωής στις λουτρικές εγκαταστάσεις. Ακολούθως, αφού ενσωματώθηκαν οι παρατηρήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, εκδόθηκε το π.δ. 71/2020 (Α' 166), το οποίο αντικατέστησε το π.δ. 31/2018.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η επιτροπή χαρακτηρισμού παράλιων χώρων ως πολυσύχναστων της παρ. 1 του άρθρου 11 του π.δ. 71/2020 δύναται να εισηγείται την επιμήκυνση του χρονικού διαστήματος και του εύρους των ωρών ναυαγοσωστικής κάλυψης, λαμβάνοντας υπόψιν τις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες κάθε περιοχής, ώστε η υποχρέωση ναυαγοσωστικής κάλυψης να μην αντιμετωπίζεται οριζόντια. Ενδεικτικά και σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην παρ. 4 του άρθρου 11 του εν λόγω π.δ., λαμβάνονται υπόψιν η μέση ημερήσια προσέλευση λουομένων για κάθε παραλία, τυχόν ατυχήματα που συνέβησαν κατά το παρελθόν και λόγοι που ανάγονται στις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες κάθε περιοχής.

Οι πολυσύχναστες παραλίες για το έτος 2022 έχουν ήδη χαρακτηριστεί στο σύνολο της χώρας από τις αρμόδιες επιτροπές του π.δ. 71/2020 και οι διαδικασίες ναυαγοσωστικής κάλυψης των λουτρικών εγκαταστάσεων εκ μέρους των υπόχρεων έχουν ήδη αρχίσει. Τυχόν κατάργηση ή τροποποίηση του ισχύοντος π.δ. θα εγκυμονούσε τον κίνδυνο να ακυρωθούν οι ως άνω διαδικασίες και να απολεσθεί η απαραίτητη ναυαγοσωστική κάλυψη.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. Υπουργού
2. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. Α/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
3. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. Α' Υ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
4. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. ΔΚΑ'
5. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΔΛΑ

Ψηφιακά υπογεγραμμένο από KONSTANTINA
PRASINOU
Ημερομηνία: 2022.04.13 17:01:32 EEST
Αιτία: ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Τόπος: ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη της νομοθετικής εργασίας έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Δευτέρας 11 Ιουλίου 2022:

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 848/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χαράλαμπος (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Παιχνίδια με την «προϊόκα» που θα λάβει ο επενδυτής από την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου».

2. Η με αριθμό 840/27-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Ειδική μοριοδότηση των μαθητών των σεισμόπληκτων περιοχών της Γ' λυκείου στις πανελλήνιες εξετάσεις».

3. Η με αριθμό 865/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Πειραιώς του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντως Μανωλάκου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Άμεση ένταξη στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα των λιμενεργατών στις προβλήτες II και III του λιμένα Πειραιά όπως ισχύει σε όλους τους άλλους στον κλάδο».

4. Η με αριθμό 846/29-6-2022 επίκαιρη ερώτηση της Γ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτού Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Σοφίας Σακοράφα προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Απαράδεκτη πρωτοφανής μεθοδολογία ποινικών διώξεων κατά φοιτητών».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 850/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Βασιλείου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Ατελέσφορη η «δεύτερη ευκαιρία» του εξωδικαστικού μηχανισμού για φυσικά και νομικά πρόσωπα του νέου πτωχευτικού νόμου».

2. Η με αριθμό 841/28-6-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του Κινήματος Αλλαγής κ. Κωνσταντίνος (Νάντιας) Γιαννακοπούλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Υπογειοποίηση γραμμών υψηλής αλλά και χαμηλής - μεσαίας τάσης στην περιοχή του πάρκου «Αντώνης Τρίτσης»».

3. Η με αριθμό 866/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Απαράδεκτες πρακτικές της Ακαδημίας Αθηνών ενάντια σε πρώην συμβασιούχους εργαζομένους της».

4. Η με αριθμό 847/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Απαγόρευση επίσκεψης μαθητών/τριών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στο Αττικό Ζωολογικό Πάρκο και σε άλλους παρόμοιους χώρους».

5. Η με αριθμό 854/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικόλαου Φίλη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Θα επιμείνει η Υπουργός Παιδείας να διώκει ως «κακούργους» τους συνδικαλιστές φοιτητές του Πολυτεχνείου Κρήτης ή θα αναλογιστεί τις ευθύνες της και θα αποσύρει τη μηνυτήρια αναφορά εναντίον τους».

6. Η με αριθμό 844/29-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινιόπουλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Αδικοδομήγη επιπρόσθετη καθυστέρηση για την έναρξη της λειτουργίας του καταδυτικού πάρκου Τυρού».

7. Η με αριθμό 867/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Αποκλεισμός οποιασδήποτε μορφής ιδιωτικοποίησης του

χώρου του αεροδρομίου «Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» του Ηρακλείου Κρήτης και εξασφάλιση της αξιοποίησής του για την κάλυψη των λαϊκών αναγκών».

8. Η με αριθμό 862/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Παράνομες συνθήκες εργασίας για τους διανομείς - deliveries».

9. Η με αριθμό 855/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Μουζάλα προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Άμεση η ανάγκη διερεύνησης των καταγγελιών ιδιωτικών εκπαιδευτικών αναφορικά με τα προγράμματα επιμόρφωσης ανήλικων προσφυγόπουλων».

10. Η με αριθμό 851/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ροδόπης του Κινήματος Αλλαγής κ. Ιλχάν Αχμέτ προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αναγκαία η αύξηση του προϋπολογισμού για το πρόγραμμα νέων αγροτών - 7,2 εκ. ευρώ υπολείπονται για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης».

11. Η με αριθμό 868/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Να αποσυρθούν οι κατηγορίες και να σταματήσει άμεσα η δίωξη των οκτώ φοιτητών συνδικαλιστών του Πολυτεχνείου Κρήτης».

12. Η με αριθμό 863/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Κατά παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και χωρίς τεχνικούς ελέγχους η κυκλοφορία χιλιάδων δικύκλων διανομέων με ευθύνη των εταιρειών».

13. Η με αριθμό 856/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Τριανταφυλλίδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Στο έλεος της κακοκαρίας, για ακόμη μια φορά, η Θεσσαλονίκη. Παντελής η απουσία του κρατικού μηχανισμού».

14. Η με αριθμό 853/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινιόπουλου προς τον Υπουργό Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, με θέμα: «Μεγάλη καθυστέρηση στην αποκατάσταση των ζημιών και την καταβολή αποζημιώσεων στις πυρόπληκτες περιοχές της Αρκαδίας - Ανάγκη άμεσης επίλυσής τους για την προστασία του περιβάλλοντος των περιοχών αυτών και την επανέναρξη της παραγωγικής δραστηριότητας».

15. Η με αριθμό 869/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ελλείψη τεχνολόγων στο Ακτινοδιαγνωστικό Εργαστήριο του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας».

16. Η με αριθμό 864/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Η Κυβέρνηση στέλνει πενήντα χιλιάδες τσιγγάνους που απέκτησαν κατοικία πίσω στους καταυλισμούς».

17. Η με αριθμό 857/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χρήστου Γιαννούλη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Η τραγική υποστελέχωση των περιφερειακών αεροδρομίων οδηγεί τους εργαζόμενους στα όρια της εργασιακής εξουθένωσης».

18. Η με αριθμό 859/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Αναγκαία η έκτακτη χρηματοδότηση της Δημοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης - Αποχέτευσης Μινώα Πεδιάδας (ΔΕΥΑΜΠ)».

19. Η με αριθμό 872/3-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του ΜέΡΑ25 κ. Γεωργίου Λογιάδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Προβλήματα υποστελέχωσης στο Ιατροπαιδα-

γωγικό Κέντρο στο Βενιζέλειο Νοσοκομείο Ηρακλείου».

20. Η με αριθμό 873/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Πειραιώς του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Ραγκούση προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, με θέμα: «Πειθαρχικός έλεγχος για την παραπλάνηση της κοινής γνώμης από ανώτατες δικαστικές πηγές σε σχέση με την κατάρρευση της δήθεν «σκευωρίας NOVARTIS»».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 5070/6-5-2022 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χαράλαμ-που (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Απόλυτη κυβερνητική αδράνεια στην ολοκλήρωση του φράγματος του ποταμού Πλατύ».

2. Η με αριθμό 5483/30-5-2022 ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου

της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Η έλλειψη στελέχωσης σε χειρουργούς δημιουργεί σοβαρότατο πρόβλημα στη Χειρουργική Κλινική του Παναρκαδικού Νοσοκομείου».

3. Η με αριθμό 5347/23-5-2022 ερώτηση του Βουλευτή Φθιώτι-δας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Σαρα-κιώτη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Υπολειτουργία του Ακτινολογικού Τμήματος του Γενικού Νοσοκομείου Λαμίας εξαι-τίας έλλειψης του αναγκαίου ανθρώπινου δυναμικού».

4. Η με αριθμό 5422/213/26-5-2022 ερώτηση και Αίτηση Κατά-θεσης Εγγράφων του Βουλευτή Βοιωτίας του Κινήματος Αλλα-γής κ. Γεώργιου Μουλκιώτη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ερωτηματικά για την τροποποίηση της Α5/2280/83 Υγειονομικής Διάταξης (Β'720)».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και εισάγεται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, σύμφωνα με την απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της 30^{ης} Ιουνίου 2022. Δηλαδή, μπορούν να λάβουν τον λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως της αυτής για πέντε λεπτά και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εφόσον το επιθυμούν, για πέντε λεπτά και με την προϋπόθεση ότι δεν θα μιλήσει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής τους Ομάδας. Μετά θα ακολουθήσει η ψηφοφορία της σύμβασης.

Θα ήθελα να διαβάσω τις θέσεις των κομμάτων όπως προέκυψαν από τη συζήτηση στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή: Νέα Δημοκρατία «υπέρ», ΣΥΡΙΖΑ «κατά», Κίνημα Αλλαγής «επιφύλαξη», Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας «κατά», Ελληνική Λύση «επιφύλαξη» και ΜέΡΑ25 «κατά».

Ξεκινάμε αντίστροφα, δίνοντας τον λόγο στον κ. Λογιάδη Γεώργιο από το ΜέΡΑ25, για πέντε λεπτά. Δεν νομίζω ότι χρειάζεται να υπάρξει ανοχή. Να είστε επί του θέματος, για να είμαστε και ειλικρινείς, είναι μια κύρωση η οποία ακολουθεί τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού και παρακαλώ να είμαστε στο πεντάλεπτο, με μια μικρή ανοχή. Εντάξει, το καταλαβαίνω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, το σημερινό σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υπεγράφη στις 14-4-2022, ήρθε στην επιτροπή μας στις 6 Ιουλίου και έχει αναδρομική ισχύ από 1-1-2022.

Τονίσαμε και στην επιτροπή ότι αυτή η αναδρομική ισχύς είναι μοναδικό ελληνικό φαινόμενο παρατυπίας ή και παρανομίας, ευτελισμού και απαξίωσης.

Έτσι ξεκινώντας, θα αναφερθώ στο θέμα της δικαιοσύνης, διότι κάθε σύμβαση διέπεται από ένα κράτος δικαίου. Διαβάζουμε πρόσφατα στον ημερήσιο Τύπο, το «DOCUMENTO», ότι η εκτελεστική Αντιπρόεδρος της Κομισιόν, η κ. Βεστάγκερ, έθεσε θέμα για τη δικαιοσύνη στον Πρωθυπουργό.

Σύμφωνα με τις συστάσεις της επιτροπής για το 2022, οι επιδόσεις του ελληνικού δικαστικού συστήματος είναι από τις χαμηλότερες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με τον εκτιμώμενο χρόνο που απαιτείται για την επίλυση αστικών και εμπορικών υποθέσεων να υπερβαίνει τις εξακόσιες ημέρες για το 2020.

Διερωτώμαι, λοιπόν, το εξής: Ποιος εχέφρων και σωστός επενδυτής θα έρθει να επενδύσει στην Ελλάδα, όταν γνωρίζει την ποιότητα της ελληνικής δικαιοσύνης; Ή αρπαχτή θα κάνει ή θα γνωρίζει εκ των προτέρων ότι τα κέρδη είναι εξασφαλισμένα, άρα μονά-ζυγά δικά του, όπως γίνεται με το σημερινό σχέδιο νόμου μεταξύ Ελλάδας και της ιταλικής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Είναι ένα σχέδιο νόμου που κάθε του άρθρο είναι ένα σκάνδαλο, η κάθε παράγραφος, η κάθε πρόταση είναι μια ντροπή. Το ίδιο ακριβώς γίνεται με όλη τη δημόσια περιουσία μας σήμερα, μια συνεχής απαξίωση, ένα ατελείωτο ξεπούλημα.

Και αρχίζω. Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρώπης που πέρας από ένα κρατικό μονοπώλιο σε ένα ιδιωτικό σιδηροδρομικό μονοπώλιο. Είναι η μόνη χώρα της Ευρώπης. Είναι μια ιδιωτικοποίηση που έγινε επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ έναντι του εξευτελιστικού τιμήματος των 45 εκατομμυρίων ευρώ και με αγοραστική την κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων της Ιταλίας, τη «Ferrovie dello Stato Italiane». Εξευτελιστικό, λοιπόν, τίμημα.

Η σύμβαση ιδιωτικοποίησης που υπεγράφη το 2017 μεταξύ

του ΤΑΙΠΕΔ και της ιταλικής «FERROVIE» για τη μεταβίβαση του 100% των μετοχών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σκανδαλωδώς δεν δημοσιεύτηκε ποτέ. Σκανδαλωδώς δεν δημοσιεύτηκε ποτέ ούτε καν όταν η ιδιωτική εταιρεία που εκτελεί μικρό κομμάτι των εμπορευματικών μεταφορών, η «Rail Cargo Logistics Goldair» προσέφυγε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατηγορώντας την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ότι, βασισμένη στη μυστική σύμβαση, εκμεταλλεύεται τη δεσποζούσα θέση της. Μυστική σύμβαση, εκμετάλλευση δεσποζούσας θέσης!

Υποραμμίζεται, εν προκειμένω, ότι ο ευρωπαϊκός κανονισμός 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές προβλέπει διαγωνιστικές διαδικασίες, οι οποίες εδώ δεν τηρήθηκαν. Αντιθέτως, η αντίστοιχη σύμβαση που έχει υπογράψει η «TRENITALIA» με το ιταλικό κράτος, για την επιδότηση των δρομολογίων στην Ιταλία, είναι δημόσια.

Παρά τη σκανδαλώδη αυτή ιδιωτικοποίηση, παρατηρούνται στην καθημερινότητα τεράστια προβλήματα δρομολογίων, που αραιώσαν, καταργήθηκαν ή αντικαταστάθηκαν από λεωφορεία. Ιδιαίτερα σε συνθήκες κακοκαιρίας, είναι σύνθηρες το φαινόμενο εγκλεισμού επιβατών επί ώρες στο σκοτάδι, με θερμοκρασίες κοντά στο μηδέν, ακόμη και στο φιλέτο του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, τη διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Η διάρκεια της σύμβασης που έρχεται προς κύρωση στη Βουλή ορίζεται δεκαετής με δυνατότητα παράτασης για άλλα πέντε χρόνια υπό την προϋπόθεση ολοκλήρωσης της προβλεπόμενης κεφαλαιακής επένδυσης από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Με τη σύμβαση αυτή ήδη το ελληνικό δημόσιο αναθέτει απευθείας στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» την παροχή οριζόμενων υποχρεώσεων δημοσίων υπηρεσιών, επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι αμοιβής 50 εκατομμυρίων ευρώ χωρίς ΦΠΑ, 62 εκατομμυρίων ευρώ με ΦΠΑ, ως αποζημίωση. Μέχρι τώρα κάθε πρόταση που ανέφερα είναι και ένα σκάνδαλο.

Ένα άλλο σκάνδαλο αποτελεί το παράρτημα Α που περιγράφει με λεπτομέρειες τις συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Μας αποκαλύπτει ότι περιλαμβάνονται δρομολόγια-«φιλέτα», όπως Αθήνα - Θεσσαλονίκη και Αθήνα - Αεροδρόμιο που χαρακτηρίζονται «άκουσον άκουσον» ως άγονες γραμμές, χωρίς να υπάρχει κοστολόγηση που να τεκμηριώνει ζημιολόγιο αποτέλεσμα, σε αντίθεση με τον κανονισμό 1370/2007 που προβλέπει την υποχρέωση δημόσιων υπηρεσιών μόνο για άγονες γραμμές και μάλιστα με διαγωνισμό.

Επιπρόσθετα, αναφέρω ότι στις άγονες γραμμές συμπεριλαμβάνονται και τουριστικές σιδηροδρομικές γραμμές όπως ο οδοντωτός Καλαβρύτων και το τρενάκι Πηλίου, που επίσης αποκλείονται απ' αυτόν τον κανονισμό.

Ένα άλλο απαράδεκτο και σκανδαλώδες στοιχείο έχει να κάνει με την υποχρέωση ειδοποίησης επενδυτικού σχεδίου από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως περιγράφεται στο παράρτημα Δ. Είναι οι επενδύσεις για τα «Λευκά Βέλη», τα οποία, βέβαια, να σημειώσουμε ότι κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '90 και κυκλοφόρησαν στην Ιταλία και σε άλλες γειτονικές χώρες, αλλά αποσύρθηκαν γρήγορα εξαιτίας πλήθους βλαβών που παρουσίαζαν κι εμείς εδώ πάμε να τα αγοράσουμε.

Αναφέρω και τη μίσθωση δέκα νέων υδρογονοκίνητων τρένων και δέκα νέων ηλεκτροκίνητων τρένων συνολικού προϋπολογισμού 86 εκατομμυρίων ευρώ. Πρόκειται για την πλέον σκανδαλώδη πρόβλεψη της σύμβασης. Αυτά τα χρήματα που αποκαλούνται «κεφαλαιακή επένδυση «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»», στην πραγματικότητα θα καταβληθούν από το δημόσιο, το οποίο θα πληρώσει χρήματα στον ιδιώτη, την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», για να τα δίνει αυτή στο ΤΑΙΠΕΔ και να καλύψει το 40% της αξίας των νέων τρένων, ενώ το υπόλοιπο 60% θα καλυφθεί από δέσμευση πόρων από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Η σύμβαση περιέχει χαρακτηριστικούς όρους υπέρ του ιδιώτη, όπως η εξασφάλιση ελάχιστου κέρδους για τον πάροχο ύψους 2 εκατομμυρίων ευρώ. Μονά-ζυγά δικά του.

Υπάρχουν και πάρα πολλά άλλα στοιχεία τα οποία δεν προλαβαίνω να αναδείξω. Να υπενθυμίσω ότι μεγάλες χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν προχώρησαν στον διαχωρισμό της υποδομής από την παροχή μεταφορικού έργου, δυνατότητα, όμως, που δεν δόθηκε στις χώρες της ευρωπαϊκής περιφέρειας

που βρίσκονταν σε καθεστώς μνημονίου, όπως η Ελλάδα, που ακολουθώντας τις ευρωπαϊκές οδηγίες και τις μνημονιακές επιταγές, είχε προχωρήσει στη διάσπαση του ενιαίου ΟΣΕ σε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που έχει το επιβατικό μεταφορικό έργο και σε ΟΣΕ, τον πάροχο του δικτύου.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση από τη μια μεριά χρηματοδοτεί τον σιδηρόδρομο και τον εκθειάζει ως οικολογικό μέσο μεταφοράς και από την άλλη -τουλάχιστον στη χώρα μας μέσω της τρόικας- τον υποβαθμίζει μέσω του τεμαχισμού του ενιαίου ΟΣΕ σε διάφορες εταιρείες και μέσω της ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός απόλυτα κρατικοδίαιτου ιδιωτικού μονοπωλίου επιβατικών μεταφορών, που παρά το πλήθος των προκλητικών χαρακτηριστικών ρυθμίσεων που παρέχουν απλόχερα ο ΣΥΡΙΖΑ και η Νέα Δημοκρατία, δεν έχει συντελέσει ουσιαστικά στη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Κλείνοντας, θα πω ότι η μόνη λύση για το ΜέΡΑ25 είναι η επανενικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και η κοινωνικοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών ως ένα ενιαίο σύστημα και υποδομές συν το μεταφορικό έργο.

Δεν χρειάζεται να αναφέρω ότι εμείς καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Τον λόγο έχει εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης ο ειδικός αγορητής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος για πέντε λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, στη μία και μοναδική επιτροπή που διενεργήθηκε, γεγονός απαράδεκτο για μια τέτοια «αποικιοκρατική» σύμβαση που δεσμεύει τη χώρα μας για δεκαπέντε τουλάχιστον χρόνια, θέσαμε μια σειρά ερωτημάτων τα οποία δεν απάντησε ο συμπαθέστατος Υπουργός, λέγοντας πως δεν ήθελε να μας προσβάλει. Πάντως κομμουνιστές δεν είμαστε, όπως μας είχε κατηγορήσει μια άλλη φορά επειδή είχαμε επιφυλάξεις για τις δήθεν ιδιωτικοποιήσεις, που στην πραγματικότητα πρόκειται για ξεπουλήματα.

Σε κάθε περίπτωση δεν καταλάβαμε πώς είναι δυνατόν να προσβάλει ένας Υπουργός έναν Βουλευτή απαντώντας στα ερωτήματα και στις απορίες του, πόσω μάλλον όταν ποτέ δεν ισχυριστήκαμε ότι γνωρίζουμε τα πάντα, αφού, ασφαλώς, θα ήταν ανόητο. Εν τούτοις, μας υποσχέθηκε πως θα απαντήσει γραπτά, κάτι που προφανώς εκτιμούμε. Δυστυχώς, όμως, η σύμβαση θα ψηφιστεί σήμερα, οπότε δεν είναι δυνατόν να τη στηρίξουμε.

Γενικότερα τώρα, η Κυβέρνηση στηρίζει όλη της την πολιτική, πατώντας κυριολεκτικά επάνω στον ΣΥΡΙΖΑ, στα λάθη του που ήταν αναπόφευκτα από τη στιγμή εκείνη που πρόδωσε ακόμα και την ιδεολογία του, που έσκυψε δουλικά το κεφάλι, που σκότωσε την τελευταία ελπίδα εθνικής ανεξαρτησίας των Ελλήνων, πείθοντας τους πως δεν υπάρχει εναλλακτική λύση και που ψήφισε, βέβαια, το τρίτο μνημόνιο μαζί με τα άλλα δύο κόμματα της τρόικας εσωτερικού.

Συνεχίζοντας, η σύμβαση αφορά στην ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών στην κρατική ιταλική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και υπεγράφη στις 14 Απριλίου του 2022, ενώ το συνολικό τίμημα της σύμβασης καθορίστηκε στα 750 εκατομμύρια ευρώ ή στα 930 εκατομμύρια ευρώ μαζί με τον ΦΠΑ για δεκαπέντε χρόνια. Μια εταιρεία, λοιπόν, που ξεπουλήθηκε έναντι μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ από τον ΣΥΡΙΖΑ, προκλήθηκε με 750 εκατομμύρια ευρώ από τη Νέα Δημοκρατία, για την οποία το κράτος έχει συνέχεια όπου την βολεύει, όπως συνέβη με την παράδοση του ονόματος της Μακεδονίας στα Σκόπια παρά τις αντιρρήσεις της.

Γενικότερα πάντως, στην εταιρεία, στον πάλοι ποτέ ΟΣΕ, έχει εφαρμοστεί η επιτυχημένη για τους ξένους μέθοδος του κ. Χατζηδάκη των ειδικών αποστολών, η απαξίωση, ο τεμαχισμός και το ξεπούλημα. Τι κερδίσαμε; Απολύτως τίποτα, αφού οι υπηρεσίες παρέμειναν ως είχαν και έγιναν χειρότερες, ενώ έχει δημιουργηθεί μονοπώλιο τουλάχιστον στα επιβατικά, ειδικά μετά την απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κάτι που δεν έχει καμμία απολύτως σχέση με την πραγματική ελεύθερη οικο-

νομία. Εκτός αυτού υπάρχει καταπάτηση των δικαιωμάτων των επιβατών, όπως τεκμηριώσαμε στην επιτροπή, ενώ ο νυν ΟΣΕ συνεχίζει να έχει ζημιές και επιδοτείται, κοστίζοντας με τη σειρά του 45 εκατομμύρια ευρώ ετήσια στους Έλληνες.

Για τις ενισχύσεις, όμως, στον πρώην ΟΣΕ η Κομισιόν μάς πίεζε με επιστροφή 12 δισεκατομμυρίων ευρώ, όπως για τη «ΛΑΡΚΟ», για τα ναυπηγεία κ.ο.κ., προφανώς για να εκβιάσει το ξεπούλημα του όπου επειδή πρόκειται για μια κρατική ιταλική εταιρεία δεν έχουμε ιδιωτικοποίηση, αλλά κρατικοποίηση από μια άλλη χώρα. Θα μπορούσε, βέβαια, να ισχυριστεί ο Υπουργός πως κερδίσαμε τη μη επιβάρυνση μας με τις ζημιές του πρώην ΟΣΕ, σύμφωνα με το γνωστό αφήγημα όλων αυτών που ξεπουλούν την Ελλάδα λόγω της δικής τους κακοδιαχείρισης.

Σε κάθε περίπτωση ο ΟΣΕ χωρίστηκε σε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην υποδομή που παρέμεινε στον νυν ΟΣΕ, στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» που μεταβιβάστηκε στο Υπερταμείο των ξένων και στην ΕΕΣΣΤΥ που έχει τη συντήρηση, η οποία τελικά απορροφήθηκε από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ολοκληρώνοντας το ιταλικό μονοπώλιο. Αναφέρονται, βέβαια, επενδύσεις από τους Ιταλούς αλλά χωρίς λεπτομέρειες -τις ζητήσαμε και δεν παραδόθηκαν- οπότε εύλογα αμφιβάλουμε, υπενθυμίζοντας πως υπήρχαν αναφορές σε επενδύσεις ύψους 1 δισεκατομμυρίου ευρώ το 2016 και 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2019, σε βάθος χρόνου, χωρίς όμως να έχουμε δει κάτι έως σήμερα.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, συμφωνήσατε επενδύσεις 780 εκατομμυρίων ευρώ το 2019 και τελικά τις μειώσατε στα 160 εκατομμύρια ευρώ; Εάν συνέβη, για ποιόν λόγο; Τα νέα τρένα θα τα αγοράσει το δημόσιο και όχι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»;

Τέλος, αν και προβλέπεται πως η ετήσια αποζημίωση ανέρχεται έως το ποσό των 50 εκατομμυρίων χωρίς ΦΠΑ, στο άρθρο 10 αναγράφεται πως μπορεί να τα υπερβαίνει σε περιπτώσεις που αναφέρει εξειδικευμένα το Γενικό Λογιστήριο του κράτους. Τα 50 εκατομμύρια ευρώ πάντως επιμερίζονται ως εξής:

Πρώτον, στην αποζημίωση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για την παροχή των προβλεπόμενων υπηρεσιών, η οποία ανέρχεται έως το ποσό των 21 εκατομμυρίων ευρώ.

Δεύτερον, στα τέλη χρήσης της υποδομής για την εκτέλεση των υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, τα οποία αποδίδονται μέσω της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στον διαχειριστή της υποδομής και ανέρχονται έως το ποσό των 19 εκατομμυρίων, καθώς, επίσης, στο αντίτιμο των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση του αντικειμένου της σύμβασης, το οποίο η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» καταβάλλει στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» και ανέρχεται έως το ποσό των 10 εκατομμυρίων. Προφανώς παρέχονται βέβαια υπηρεσίες, τίποτα από αυτά δεν είναι δωρεάν.

Το πλέον παράδοξο, όμως, είναι το δεύτερο άρθρο, όπου αναφέρεται, πως έχει ήδη ξεκινήσει η ισχύς της συμφωνίας από την 1-1-2022, οπότε κατατίθεται τυπικά μόνο εδώ από την Κυβέρνηση χωρίς να έχει ερωτηθεί κανένα άλλο κόμμα της Αντιπολίτευσης.

Είναι αλήθεια να αποδεχούμε ποτέ τακτικές του είδους «αποφασίζω και διατάζω»; Προφανώς όχι. Καταψηφίζουμε φυσικά τη σύμβαση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος ο κ. Λεωνίδας Στολτίδης για πέντε λεπτά.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πάρτι στην υγεία των κοροϊδών. Διοργανωτής η Ευρωπαϊκή Ένωση, το κοινό σπíti των κορακιών, των επιχειρηματικών ομίλων δηλαδή και τα γκαρσόνια όλα τα κόμματα ανεξαιρέτως που προσπαθούν να σερβίρουν στον λαό μας την καταλήστευση του δημόσιου πλούτου και του εισοδήματός του από αυτά τα κοράκια ως επενδύσεις, τους στόχους δηλαδή των μονοπωλιακών ομίλων να βγάσουν τρελά κέρδη από τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, τον στόχο να τις αξιοποιήσουν ως διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς ενέργειας πρώτων υλών, τον στόχο να τις αξιοποιήσουν για την εμπλοκή της χώρας ως ορμητήριο ιμπεριαλιστικών επεμβάσεων και πολέμων των ΗΠΑ, ΝΑΤΟ, Ευρωπαϊκής Ένωσης ενάντια

στους λαούς στην ευρύτερη περιοχή και χωρίς να βάλουν φράγκο, να τα πληρώσει δηλαδή όλα ο λαός.

Αναλάβετε όλοι αυτό το θλιβερό καθήκον να διεκπεραιώσετε. Ξεκίνησε το ΠΑΣΟΚ με το διαχωρισμό της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» το εμπορικό μέρος, δηλαδή το κέρδος στον ιδιώτη και στον ΟΣΕ, δηλαδή τα έξοδα συντήρησης, διαχείρισης, ανάπτυξης δικτύου και υποδομών. Πλήρωνε λαέ. Τρομερή επένδυση.

Τότε ο ΣΥΡΙΖΑ έλεγε κατά, διότι υπηρετεί το κέρδος εις βάρος των συμφερόντων του λαού. Ως κυβέρνηση, όμως, όχι μόνο υποκλήθηκε στο θεό του κέρδους των παρασίτων αλλά έγινε και άμεσα πιο αποτελεσματικός υπηρέτης του. Ξεπούλησε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 45 εκατομμύρια, λιγότερο δηλαδή από μια ετήσια επιδότηση της για τα άγωνα δρομολόγια. Θεσμοθέτησε την εννεαήμερη εργασία για τους μηχανοδηγούς και του βγαίνει τώρα και από αριστερά ο κ. Χατζηδάκης, για να ελαφρύνει το αντεργατικό του τερατούργημα.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας συνεχίζει με την παρούσα σύμβαση, επιχειρώντας πιο αποτελεσματικό δούλεμα του λαού μας, δίνει για δεκαπέντε χρόνια 750 εκατομμύρια ευρώ -50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο- με την υποχρέωση να αναβαθμισουμε τρένα και υποδομές και να τους μείνει το υπόλοιπο κέρδος. Και η όποια -της κακιάς ώρας, όπως αποδείχτηκε έως τώρα- αναβάθμιση θα γίνει με τα λεφτά του λαού, το κέρδος στην τσέπη συν το κέρδος από το ξεζούμισμα από τα εισιτήρια τα πανάρια.

Τους τσακίσατε, κύριοι της Κυβέρνησης, τους πνίξατε στις υποχρεώσεις. Ιδού τελικά, όμως, πώς βγαίνει το κέρδος. Αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, μειωμένη συχνότητα δρομολογίων, σημαντικές ελλείψεις του συστήματος ασφάλειας κυκλοφορίας των τρένων, καθημερινό φαινόμενο, μείωση των μισθών, εντατικοποίηση στο έπακρο της εργασίας, δραματικές περικοπές στις συντάξεις, χειροτέρευση των όρων ασφάλισης και συνταξιοδότησης, ασυντήρητα κτήρια, έλλειψη αναλώσιμων υλικών και ανταλλακτικών, επικίνδυνες εγκαταστάσεις, απουσία μέτρων ατομικής προστασίας, ανθυγιεινοί χώροι δουλειάς, κανένα μέτρο προστασίας από τον καύσωνα το καλοκαίρι και από το κρύο το χειμώνα, ο μηχανολογικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός των εγκαταστάσεων, τα μηχανήματα ανυψώσεων, τα κλαρκ, παλιά, ασυντήρητα, κάποια χωρίς πιστοποίηση, κάποια ανασφάλιστα, σοβαρές ελλείψεις προσωπικού σε πολλούς τομείς και ειδικότητες, μη σωστή συντήρηση τροχαίου υλικού, κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος στα μηχανεργοστάσια.

Κανένα κόμμα, όμως, δεν έβγαλε τσιμουδιά για όλα αυτά μην και χάσετε την εύνοια των κορακιών. Γιατί αν δεν δώσεις το κέρδος στα κοράκια, μπορείς να τα λύσεις όλα τα παραπάνω και όχι μόνο, μπορείς να εκσυγχρονίσεις το σιδηρόδρομο να γίνει το βασικό μέσο μεταφοράς των λαϊκών στρωμάτων και τη σύνδεση των περιοχών της χώρας μέσα από ένα πυκνό, φθινό και αξιόπιστο δίκτυο γραμμών.

Διότι με κοινωνική ιδιοκτησία, κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο, στο πλαίσιο φυσικά μιας λαϊκής οικονομίας, μπορεί να συμβάλει ο σιδηρόδρομος στην ανάπτυξη της περιφέρειας, της αγροτικής παραγωγής, του εμπορίου, της βιομηχανίας, του τουρισμού, της προστασίας του περιβάλλοντος. Το παραμύθι ότι όλα αυτά μπορούν να γίνουν μόνο εάν υπάρχει κέρδος, είναι η μεγάλη απάτη την οποία όλοι σας υπηρετείτε. Τελειώνουν, όμως, αντικειμενικά τα ψωμιά της.

Και τέλος, κύριε Υπουργέ, κάτι ακόμη. Το ότι τους δώσατε τα πάντα τους έχει αποθρασύνει. Τόσο τους έχει αποθρασύνει που εκβιάζουν τους νεολαίους εργαζόμενους, παρά τις αντιρρήσεις τους, να φορτοεκφορτώνουν στα τρένα υποδομές του ΝΑΤΟ που πηγαίνουν για να δολοφονούν λαούς. Σας λέμε μαζέψτε τους, προειδοποιήστε τους, να μην παίζουν με την υπερηφάνεια των παιδιών του λαού μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Στολτίδη.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής ο κ. Χρήστος Γκόγκας για πέντε λεπτά. Ορίστε, κύριε Γκόγκα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα τη νέα κύρωση της σύμβασης με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Μιλάμε για τον τομέα των σιδηροδρομικών δικτύων και των σιδηροδρομικών μεταφορών που είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τη χώρα μας, για την ελληνική οικονομία.

Δεν έχουμε τον χρόνο να αναφερθούμε στα θέματα που αφορούν στις υποδομές, στα δίκτυα που υπολείπονται, ιδιαίτερα στη βόρεια Ελλάδα, στην Πελοπόννησο, στη δυτική Μακεδονία και στην Ήπειρο. Αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός σε ένα πρόγραμμα 4,6 δισεκατομμυρίων. Δεν γνωρίζουμε, βέβαια, ακριβώς ποιο είναι το σχέδιο, σε ποια φάση δημοπράτησης και εξέλιξης βρίσκονται όλα αυτά τα έργα, αλλά δεν μπορούμε σήμερα να πούμε περισσότερα.

Έχουμε σε αυτό το πλαίσιο των προβλημάτων γενικότερα στον τομέα των σιδηροδρόμων τη διαδικασία κύρωσης αυτής της σύμβασης με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που πλέον ονομάζεται «HELLENIC TRAIN», για λόγους προφανώς όχι μόνο συμβολικούς. Αυτή η ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με διαγωνισμό που προβλεπόταν για το 2014 και τίμημα 300 εκατομμύρια ευρώ, είχε χαρακτηριστεί τότε ως ξεπούλημα από τον ΣΥΡΙΖΑ ως αξιωματική αντιπολίτευση. Στη συνέχεια ο ΣΥΡΙΖΑ προχώρησε το 2017, μετά τα κατορθώματα του 2015, στην πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ, ένα ποσό εξευτελιστικό, στην «TRENITALIA». Στη συμφωνία αυτή είχε περιληφθεί και ένα επιπλέον δώρο προς την ιταλική πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ύψους 250 εκατομμυρίων ευρώ για την εξυπηρέτηση των λεγόμενων άγονων γραμμών, 50 εκατομμύρια τον χρόνο, μέχρι και το 2021, ενώ είχε δοθεί η υπόσχεση ότι θα γίνουν παράλληλα επενδύσεις ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ, για τις οποίες παρ' ότι έχουμε υποβάλει σχετική ερώτηση, δεν γνωρίζουμε αν έγιναν, ποιες έγιναν από αυτές και σε τι ύψος υλοποιήθηκαν, ούτε ως στο 2019 ούτε μετά το 2019.

Επίσης, η Κυβέρνηση στη συνέχεια προχώρησε στα τέλη του 2019 σε νέα συμφωνία με την ιταλική εταιρεία χωρίς διαγωνισμό για νέα σύμβαση με 50 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος για τα επόμενα δέκα χρόνια και αυτόματα προέκταση για πέντε χρόνια. Δηλαδή, η χορηγία των 250 εκατομμυρίων του ΣΥΡΙΖΑ φτάνει στο 1 δισεκατομμύριο για τους Έλληνες φορολογούμενους.

Συγχρόνως, υπήρχαν υποσχέσεις και αναφορές σε επενδύσεις ύψους περίπου 2-2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Θα πούμε παρακάτω ποια είναι η αλήθεια για αυτά τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτή η διαδικασία είχε ξεκινήσει, όμως, από το 2018 από την προηγούμενη κυβέρνηση για να γίνει η απευθείας ανάθεση αυτών των υπηρεσιών και πάλι για δεκαπέντε χρόνια με σχετική γνωστοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πλαίσιο αυτής της συμφωνίας χρειάζονται κάποιες καθαρές εξηγήσεις και απαντήσεις. Κατ' αρχάς, το μνημόνιο συνεργασίας που υπογράφηκε στις 29-11-2019 μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με την υπογραφή σας, κύριε Υπουργέ, προέβλεπε οφέλη για την ελληνική οικονομία ύψους από 2,2 έως 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Υπάρχει σχετικός πίνακας στο παράρτημα του μνημονίου που είχατε υπογράψει, όπου προβλέπονται αναλυτικά τα οφέλη αυτά και ειδικά για επενδύσεις προβλέπεται ένα ποσό από 645 ως 810 εκατομμύρια ευρώ για νέο τροχαίο υλικό, υβριδικά τρένα, επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες, επενδύσεις σε ακίνητα σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης, επενδύσεις στην αξιοποίηση κτηρίων κ.ο.κ.. Θα καταθέσω σχετικό μνημόνιο στα Πρακτικά. Αντίστοιχα για δεκαπέντε χρόνια δίνει στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» τα 750 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο.

Τα ίδια ακριβώς με όμοιο πίνακα προβλέπονται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρονται στην υπ' αριθμόν 273/27-11-2020 απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που ενέκρινε το σχέδιο σύμβασης και εξουσιοδότησε τον διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας για την υπογραφή και για όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για την περαιτέρω οριστική υπογραφή της νέας αυτής σύμβασης. Θα το καταθέσω επίσης στα Πρακτικά μαζί με το σχετικό άρθρο 20 που αναλύεται ο ίδιος πίνακας.

Τι βλέπουμε όμως ενάμιση χρόνο μετά; Αντί του προβλεπόμενου στο μνημόνιο του 2019 και το εγκεκριμένο από την «ΤΡΑΙ-

ΝΟΣΕ» και την «TRENITALIA» ποσού των 645 εκατομμυρίων ευρώ έως 810 εκατομμύρια, έχουμε το παράρτημα δ' που επίσης θα καταθέσω τα Πρακτικά, της σύμβασης που συζητάμε σήμερα απ' όπου προκύπτουν επενδύσεις το πολύ 77,5 εκατομμύρια ευρώ, για συστήματα τεχνολογικών πληροφορικής 15 εκατομμύρια ευρώ, για τα τρένα «ETR 470» 47,5 εκατομμύρια και αναβάθμιση του στόλου 15 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή από τα 645 έως 810 εκατομμύρια καταλήξαμε στα 77,5 εκατομμύρια, δηλαδή, γύρω στο 10% ανάλογα με το ύψος που θα πήγαινε η πρώτη επένδυση.

Επομένως ενώ για το ελληνικό δημόσιο η επιβάρυνση παραμένει η ίδια, δηλαδή 930 εκατομμύρια ευρώ με ΦΠΑ για δεκαπέντε χρόνια, το ερώτημα είναι πού πήγαν τα υπόλοιπα λεφτά για επενδύσεις; Τι άλλαξε, για ποιον λόγο και ποιος εξυπηρετείται από αυτή την εξέλιξη; Σίγουρα όχι ο Έλληνας φορολογούμενος. Μια αποδεκτή, δηλαδή, υπογεγραμμένη απ' όλους συμφωνία, πώς γίνεται να αλλάξει τόσο θεαματικά; Τι έγινε; Απέτυχε η διαπραγμάτευση; Και για ποιες επενδύσεις, ποια οφέλη, ποια ανταπόδοση μιλάμε για την ελληνική οικονομία; Και είπα για την επιβάρυνση 1 δισεκατομμυρίου των Ελλήνων φορολογουμένων.

Άρα, λοιπόν, εδώ πρόκειται για μια κοροϊδία. Υπάρχει οσμή σκανδάλου σε αυτή τη διαδικασία μετά και την απευθείας ανάθεση και χωρίς διαγωνισμό. Για αυτό μιλήσαμε από την πρώτη στιγμή για κατ' ουσίαν σκανδαλώδη σύμβαση. Και περιμένουμε απαντήσεις και εξηγήσεις στο γιατί δεν έγινε διεθνής διαγωνισμός, γιατί επιδοτούνται ως άγονες γραμμές που πλέον δεν είναι άγονες, πώς προκύπτει πάλι να είναι 50 εκατομμύρια η επιδότηση και δεν είναι 52, 55, 40 εκατομμύρια αναλόγως, αν υπάρχουν επικαιροποιημένες μελέτες που δεν υπάρχουν, πόσο, τελικά, θα κόστιζε παραπάνω αυτή η παροχή του έργου από τον ίδιο τον ΟΣΕ και επίσης μια σειρά άλλα ζητήματα που αφορούν στην ποιότητα και εξυπηρέτηση των επιβατών που κάθε άλλο παρά διασφαλισμένοι είναι. Υπάρχουν καθυστερήσεις, υπάρχουν ακυρώσεις δρομολογίων, υπάρχουν μειώσεις δρομολογίων, υπάρχει μείωση προσωπικού, υπάρχουν αποκλεισμοί επιβατών στα τρένα, υπάρχουν ένα σωρό ζητήματα τα οποία δεν υπάρχει ο χρόνος να αναφέρω αναλυτικότερα.

Θα κλείσω λέγοντας ότι αντί να διασφαλιστεί η φθηνή και περιβαλλοντικά φιλική μεταφορά με το τρένο για τους επιβάτες, αντί να διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον, έχουμε αυτή τη σύμβαση που είναι πραγματικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ετεροβαρής για το ελληνικό δημόσιο. Δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, δεν διασφαλίζει τη διαφάνεια και τον υγιή ανταγωνισμό. Το δημόσιο πληρώνει πολλά, αλλά και οι πολίτες και οι χρήστες επίσης πληρώνουν πολλά χωρίς τις ανάλογες υπηρεσίες.

Η σύμβαση όπως τελικά ήρθε για κύρωση δεν μπορεί να ψηφιστεί και για αυτό από την πλευρά μας την καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Γκόκας, καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, κ. Νικόλαος Παππάς, για πέντε λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Καραμανλή, απ' ό,τι είδατε, το σύνολο των δυνάμεων της Αντιπολίτευσης από όποια πτέρυγα ήσαν τις επιφυλάξεις τους και καταψηφίζουν αυτή τη σύμβαση. Αυτό -νομίζω- θα πρέπει να σας προβληματίσει.

Πριν έρθω στην ουσία, θέλω να κάνω μία - δύο επισημάνσεις οι οποίες αφορούν στη συζήτηση όπως έχει εξελιχθεί. Πλέον νομίζω ότι παραβιάζουμε ανοιχτές θύρες, εάν μιλάμε για καθυστερήσεις και προβλήματα. Κοντεύουν αυτά να γίνουν ο κανόνας και τα λεωφορεία να αντικαταστήσουν το μεταφορικό έργο των τρένων. Σε καθημερινή βάση το έχουμε αυτό. Και αυτό το έχουμε, διότι το δίκτυο είναι εγκαταλειμμένο, έχει προβλήματα και δεν μπορούν τα τρένα να φτάνουν στην ώρα τους και το ηρωικό προσωπικό να ανταποκρίνεται στα προβλεπόμενα.

Έχει ακουστεί και ακούστηκε, δυστυχώς, και από άλλες πλευρές το ζήτημα της ιδιωτικοποίησης, η οποία ολοκληρώθηκε επί δικής μας διακυβέρνησης και μάλιστα γίνονται και άστοχες συγκρίσεις και συγκρίνουν τα 45 εκατομμύρια με τα 300 εκατομμύρια. Τα 45 εκατομμύρια αφορούν μόνο το προσωπικό και το brand name της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Το λέω σ' εσάς, κύριε Καραμανλή, κυρίως. Το άκουσα και από άλλες πλευρές. Τα 300 εκατομμύρια, τα οποία μονίμως αναφέρετε, αφορούσαν σχεδόν τα πάντα, δηλαδή και το τροχαίο υλικό και την υποδομή και την περιουσία του ΟΣΕ και νομίζω ότι οι συγκρίσεις είναι άστοχες και δεν δικαιολογούν τα παρακάτω. Ένα αυτό.

Δεύτερον, είπατε ότι για πρώτη φορά θεμελιώνεται και ορίζεται σύστημα κυρώσεων. Με συγχωρείτε, κύριε Καραμανλή, εσείς έχετε δώσει παράταση δύο φορές στη σύμβαση που παραλάβατε από τη δική μας διακυβέρνηση και από τις δικές μας διοικήσεις. Δηλαδή, παρατείνετε συμβάσεις οι οποίες δεν είχαν κυρώσεις; Είναι ψευδές αυτό, διότι στη σύμβαση την προηγούμενη άρθρα 16 - 18 προβλέπεται ο μηχανισμός κυρώσεων, όπως και στα άρθρα 19 και 21. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είχε την υποχρέωση να υποβάλει τριμηνιαίες εκθέσεις. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου τις αξιολογούσε. Πώς λέτε τώρα, λοιπόν, ότι προκύπτει για πρώτη φορά το ζήτημα των κυρώσεων; Δεν πρόκειται περί αυτού. Αμφισβητούμε δομικά αυτό που λέτε, διότι δεν υπάρχουν τα 4,5 δισ. ευρώ συμβασιολογημένα έργα προφανώς. Υπάρχουν 4,5 δισ. σχέδια. Αν κάτσω εγώ σε ένα φύλλο χαρτί και σχεδιάσω ένα σπίτι, δεν έχω κάνει μία επένδυση διακοσίων χιλιάδων ευρώ. Άρα, νομίζω ότι θα βοηθούσε να την κάνουμε λίγο πιο ρεαλιστική τη συζήτηση μεταξύ μας.

Επενδύσεις. Ακούστηκε και από άλλες πτέρυγες. Κύριε Καραμανλή, είστε ικανοποιημένος από το επίπεδο των επενδύσεων; Στο μνημόνιο συνεργασίας του 2019 οι επενδύσεις ήταν 780 εκατομμύρια ευρώ.

Καταθέτω κι εγώ στα Πρακτικά το μνημόνιο συνεργασίας.

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

Δική σας υπογραφή έχει. Και από τα 780 εκατομμύρια πάμε στα 163 εκατομμύρια και, αν αφαιρέσουμε τα ενοίκια, στα 77 εκατομμύρια; Πώς είναι δυνατόν ο ίδιος άνθρωπος να υπογράψει 780 εκατομμύρια επενδύσεις; Σας τα είπαν και άλλες πτέρυγες εδώ. Πρόκειται για 780 εκατομμύρια επένδυση. Νοέμβριος του 2019. Εσείς τη δεσμεύσατε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Και έρχεστε εδώ και την απαλλάσσετε κατά 600 εκατομμύρια; Ποιος θα απολογηθεί για αυτό;

Να μην αγοράσουν τροχαίο υλικό. Να μην κάνουν τις επενδύσεις στην ψηφιακή αναβάθμιση, που στο μνημόνιο συνεργασίας ήταν περίπου 150 εκατομμύρια. Τώρα στη σύμβαση που μας παρουσιάζετε είναι 15 εκατομμύρια. Και βεβαίως, σχεδόν να μηδενιστούν και οι επενδύσεις για την αναβάθμιση της κτιριακής υποδομής της FSI. Τα πήρε ο αέρας 600 εκατομμύρια.

Να καταθέσω και ένα σημερινό δημοσίευμα της «Εφημερίδας των Συντακτών» που αναδεικνύει το θέμα νομίζω με τον κατάλληλο τρόπο.

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

Άρα, για αυτά θα χρειαστούν απαντήσεις, κύριε Καραμανλή. Και νομίζω ότι είναι πρωτοφανές, πραγματικά πρωτοφανές να υπάρχει ένα μνημόνιο συνεργασίας που όχι η ίδια κυβέρνηση, όχι το ίδιο κόμμα, ο ίδιος άνθρωπος δεσμεύει τον αντισυμβαλλόμενο σε επενδύσεις 780 εκατομμυρίων και προϊόντος του χρόνου έρχεται εδώ μία σύμβαση που απαλλάσσει την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», νυν «HELLENIC TRAINS», από 600 εκατομμύρια επενδύσεις.

Δεν ξέρω αν το θεωρείτε λογικό αυτό και αν το θεωρείτε και άρτια υπηρετήση των συμφερόντων του δημοσίου. Διότι, αν το θεωρείτε, ε, απολογηθείτε στον Καραμανλή του '19. Πείτε του κάτι. Εξηγήστε στον προηγούμενό σας εαυτό τι συνέβη σε αυτό το μεσοδιάστημα και έκαναν φτερά 600 εκατομμύρια υποχρεώσεις.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Παππά.

Και για τη δικαιότερη αντιμετώπιση, μια και μίλησαν όλοι οι εισηγητές, ο μόνος που δεν μίλησε και θα του δώσω τώρα τον λόγο -αν και δεν προβλέπεται- είναι ο κ. Ανδριανός, εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας.

Ορίστε, κύριε Ανδριανέ, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι στόχος προτεραιότητας τόσο για την Ελλάδα όσο και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς αφορά την οικονομική ανάπτυξη των διασυνδεδεμένων περιοχών, τη σημαντική μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μετακινήσεων και ταυτόχρονα, ενισχύει σημαντικά την ποιότητα ζωής και τις δυνατότητες των κατοίκων στις εξυπηρετούμενες από το σιδηροδρομικό δίκτυο περιοχές.

Στην κατεύθυνση αυτή, ο σιδηροδρομικός βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της πολιτικής μεταφορών της σημερινής Κυβέρνησης, παρά το γεγονός ότι έχει να διαχειριστεί τα αποτελέσματα της πολύ κακής αποκρατικοποίησης, από την προηγούμενη κυβέρνηση που έγινε με τίμημα μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτό είναι γεγονός, κύριε συνάδελφε. Μόλις, δηλαδή, 5 εκατομμύρια ευρώ λιγότερα από την ετήσια αποζημίωση των 50 εκατομμυρίων για τις άγονες γραμμές. Την ώρα που μόλις λίγα χρόνια πριν οι ίδιοι χαρακτήριζαν το πιθανό τίμημα των 300 εκατομμυρίων ευρώ ως ψίχουλα και χωρίς ουσιαστικά να διασφαλίζεται ούτε η δυνατότητα του ανταγωνισμού ούτε η ποιότητα των δρομολογίων ούτε οι περαιτέρω επενδύσεις.

Απέναντι, λοιπόν, σε αυτή την κατάσταση είναι χαρακτηριστικό ότι η σημερινή Κυβέρνηση, η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έχει ήδη δημοπρατήσει σιδηροδρομικά έργα ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ σε εξέλιξη βρίσκεται και το πολύ δύσκολο πρόγραμμα αναβάθμισης και εξηλεκτισμού του δικτύου, ύψους 1,2 δισ.

Το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα αφορά μία ακόμη σημαντική παρέμβαση, την κύρωση της σύμβασης η οποία υπογράφηκε στις 14 Απριλίου 2022, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», για την ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Με την υπό κύρωση σύμβαση επιδιώκεται η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η αναβάθμισή τους. Εξασφαλίζεται ότι θα γίνονται τα δρομολόγια σε ολόκληρο το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και προβλέπονται έλεγχοι και κυρώσεις.

Εξαιρετικά σημαντικό είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος της αποζημίωσης που προβλέπεται, θα επιστρέφεται στο ελληνικό δημόσιο, ενώ η καταβολή και η διάρκεια συνδέονται με τη δέσμευση υλοποίησης από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» συγκεκριμένων και αναγκαίων επενδύσεων. Ακόμη προβλέπεται κίνητρο αποδοτικότητας από το οποίο ωφελούμενο θα είναι και το δημόσιο.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, της σύμβασης ορίζονται τα τεχνικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των εν λόγω υπηρεσιών. Προβλέπεται η υποχρέωση εφαρμογής από τον πάροχο συστήματος ελέγχου ποιότητας κατά το σχετικό ευρωπαϊκό πρότυπο, καθώς οι τομείς αξιολόγησης των υπηρεσιών, ακρίβεια δρομολογίων, συνέχεια της παροχής των υπηρεσιών και ποιότητα σε συρμούς και σταθμούς.

Καθορίζονται οι υποχρεώσεις της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ως προς το επιβατικό κοινό, ως προς τη συνεχή και διαρκή τήρηση των δρομολογίων, ως προς την ασφάλεια και πρόληψη στους συρμούς, ως προς την προσβασιμότητα από άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, ως προς τη διαχείριση και συντήρηση και επισκευή του τροχαίου υλικού.

Προσδιορίζεται ακόμη ότι η ελληνική δημόσια έχει την ευθύνη για τον καθορισμό των προβλεπόμενων από τη σύμβαση υπηρεσιών, την τιμολογιακή πολιτική, το ύψος και την αναπροσαρμογή του κομίστρου στις σχετικές υπηρεσίες, με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» να υποχρεούται να εφαρμόζει αυτή την πολιτική, χωρίς να μπορεί να προβεί σε οποιαδήποτε αύξηση κομίστρου.

Ορίζεται, επίσης, η αποζημίωση που καταβάλλεται για την

εκτέλεση των προβλεπόμενων δρομολογίων, καθώς και ο μηχανισμός υπολογισμού, ενώ προβλέπεται ότι σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος το ελληνικό δημόσιο λαμβάνει ποσοστό 20% από τα καθαρά έσοδα.

Τώρα έρχομαι στα παραρτήματα. Είναι ιδιαίτερης σημασίας το παράρτημα Δ, γιατί σε αυτό προβλέπονται οι επενδύσεις στις οποίες υποχρεούται να προβεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», προκειμένου να είναι δυνατή η παράταση της σύμβασης, σύμφωνα με το άρθρο 18. Διασφαλίζεται με ρήτρες και ελέγχους η εκτέλεση των δρομολογίων, κάτι που δεν συνέβαινε με την προηγούμενη σύμβαση του Σεπτεμβρίου του 2015, η οποία επικαιροποιήθηκε το 2017, ένα μήνα δηλαδή πριν την ιδιωτικοποίηση, και ορίζονται κίνητρα αποδοτικότητας που δίνουν τη δυνατότητα μεγαλύτερου κέρδους στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αλλά και εσόδων στον κρατικό προϋπολογισμό.

Ταυτόχρονα, με το πρόγραμμα επενδύσεων, από την υλοποίηση του οποίου εξαρτάται η διάρκεια της σύμβασης -πρόβλεψη που για πρώτη φορά εισάγεται-, το ελληνικό δημόσιο αποκτά νέα τρένα, αναβαθμίζεται το υφιστάμενο τροχαίο υλικό, ενώ προβλέπεται και η ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων για την πληρέστερη ενημέρωση των επιβατών.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Πρόκειται, συνεπώς, για μια ουσιαστική βελτιωμένη σύμβαση σε σχέση με την προηγούμενη, που διασφαλίζει, κατά το δυνατόν, αποτελεσματικότερα τα συμφέροντα του επιβατικού κοινού στο σύνολο του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, αλλά και την εξυπηρέτηση του μεγάλου στόχου της ουσιαστικής αναβάθμισης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, ένα έργο απαραίτητο για την αποτελεσματική αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας για την «πράσινη» μετάβαση και τη συνολική ποιότητα ζωής των Ελληνίδων και των Ελλήνων, που η σημερινή Κυβέρνηση, παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες, προωθεί με αποφασιστικότητα. Για τους λόγους αυτούς, σας καλώ να υπερψηφίσετε το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Ανδριανό.

Ξεκινάμε αναστροφή τώρα. Τον λόγο έχει ζητήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25, ο κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης, για πέντε λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μήπως πρέπει να μιλήσει ο κύριος Υπουργός πρώτα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα απαντήσω στο τέλος συνολικά, γιατί αυτά που ακούστηκαν δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα και θα αποδειχθεί στο τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, Βουλευτρίες, Βουλευτές, Υπουργέ, όσο κι αν αναρωτιέστε μεταξύ σας ποιος θα απαντήσει στα ερωτήματα, τα ερωτήματα δεν μπορούν να απαντηθούν, καθώς μιλάμε για μια σκανδαλώδη σύμβαση «καπάκι» σε μια άλλη σκανδαλώδη σύμβαση.

Είμαστε η μόνη χώρα στην Ευρώπη που έχει ιδιωτικοποιήσει 100% τον σιδηρόδρομο και μάλιστα σε μια δημόσια εταιρεία, την ιταλική, όταν στην Ιταλία έχουν ιδιωτικοποιηθεί μόνο κάποιες διαδρομές και το κύριο κομμάτι του έργου το έχει ακόμα η «TRENITALIA». Είμαστε η μόνη χώρα και το κάναμε επί ΣΥΡΙΖΑ για αστεία χρήματα, για 45 εκατομμύρια ευρώ, όταν έχουμε υποχρέωση να επιδοτούμε την «TRENITALIA» με 50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο και με μια σύμβαση η οποία ακόμα είναι κρυφή.

Κύριε Παππά, φέρτε αυτή τη σύμβαση εδώ στη Βουλή ως ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Καραμανλή, φέρτε αυτή τη σύμβαση στη Βουλή. Πού είναι αυτή η σύμβαση της ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Ακόμα και όταν η ιδιωτική εταιρεία προσέφυγε, η «Rail Cargo Logistics Goldair» προσέφυγε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

κατηγορώντας την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ότι βασισμένη στη μυστική σύμβαση εκμεταλλεύεται τη δεσπόζουσα θέση της, ούτε και απέναντι στους ιδιώτες δεν τη δημοσιοποιήσατε, όχι μόνο για το δημόσιο. Φέρτε μας αυτή τη σύμβαση, την αρχική σύμβαση ιδιωτικοποίησης.

Ο ευρωπαϊκός κανονισμός προβλέπει επιδότηση για τις άγονες γραμμές. Εσείς ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ποιες θεωρείτε άγονες γραμμές σε αυτό που μας φέρνετε να κυρώσουμε; Τις γραμμές Αθήνα - Θεσσαλονίκη και κέντρο Αθήνας - αεροδρόμιο. Για να δώσετε τα 50 εκατομμύρια στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κηρύσσετε άγονες γραμμές το Αθήνα - Θεσσαλονίκη και το κέντρο Αθήνας - αεροδρόμιο! Το καταλαβαίνετε αυτό; Το καταλαβαίνουν όσοι μας παρακολουθούν; Δεν είναι μόνο αποικιοκρατική αυτή σύμβαση, αλλά πρέπει να ντρέπεται κανείς που την παρουσιάζει στη Βουλή και όχι να ψηφίσουμε μια ιδιωτικοποίηση, η οποία οδηγεί σε τεράστια προβλήματα.

Θα μας πει κάποιος εδώ ότι έχει βελτιωθεί η ποιότητα; Τη δώσατε τζάμπα. Την επιχορηγείτε παράνομα με βάση τον ευρωπαϊκό κανονισμό. Έχει οδηγήσει σε καμμία βελτίωση; Όχι, σε καμμία, όπως ούτε και οι άλλες ιδιωτικοποιήσεις.

Να θυμηθούμε την πολυδιαφημιζόμενη ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ, που σήμερα έχουμε από τις ακριβότερες τιμές ιντερνέτ στην Ευρώπη; Τι να θυμηθούμε; Για τη συνέχεια της ιδιωτικοποίησης της ΔΕΗ; Τι να θυμηθούμε; Πείτε μας μία ιδιωτικοποίηση που έχει οδηγήσει σε ωφέλεια. Σε ζημία έχουν οδηγήσει όλες. Πείτε μας έστω μία που να έχει οδηγήσει σε βελτίωση των υπηρεσιών, έστω το αφήγημα σας. Πείτε μας μία.

Οπότε εδώ έχουμε μια συνέχεια της εγκληματικής σύμβασης ΣΥΡΙΖΑ με τη Νέα Δημοκρατία. Η Νέα Δημοκρατία που κατήγγειλε τον ΣΥΡΙΖΑ για κυβερνητική σύμβαση, τη συνεχίζει, χωρίς να την έχει βελτιώσει ούτε στο παραμικρό: Δέκα χρόνια, με δυνατότητα παράτασης ακόμα πέντε χρόνια. Η αμοιβή που θα παίρνει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είναι 50 εκατομμύρια ευρώ, 62 εκατομμύρια ευρώ συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ. Συνολικό ύψος 750 εκατομμύρια σε βάθος δεκαπενταετίας.

Μιλάει ο εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ για απαλλαγή της υποχρέωσης επενδύσεων 600 εκατομμύρια ευρώ από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Προφανώς και εμείς καταδικάζουμε, αλλά να δούμε λίγο πώς έκανε τις αντίστοιχες επενδύσεις η άλλη εγκληματική σύμβαση για τη «FRAPORT»; Με τα χρήματα του ΕΣΠΑ τις έκανε. Πόσα χρήματα έβαλε η «FRAPORT» από την τσέπη της;

Είναι αδιανόητα αυτά που φέρνετε και ψηφίζετε και έχετε το θράσος να μαλώνετε μεταξύ σας. Στην ουσία, δηλαδή, έχουμε μία σύμβαση, με την οποία το δημόσιο επιχορηγεί με τα ίδια και παραπάνω χρήματα την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», απλά που τώρα είναι ιδιωτική, με χειρότερες υπηρεσίες. Δεν θα έπρεπε καν να συζητάμε αυτά τα πράγματα εδώ μέσα. Αλλά τα συζητάμε για ποιον λόγο; Γιατί, προφανώς, πρόκειται για εξυπηρέτηση συμφερόντων.

Πάμε να δούμε τις λεγόμενες επενδύσεις που θα κάνει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έχω κάνει και επίκαιρη ερώτηση, κύριε Υπουργέ, την έχουμε ζητήσει. Πέντε μονάδες ETR, 470 θα αγοράσει. Ποια είναι αυτά; Μα είναι αυτά που αποσύρθηκαν από όλη την Ευρώπη, γιατί ήταν ελαττωματικά. Σας το είπαμε έγκαιρα. Σας φέραμε εδώ με επίκαιρη ερώτηση. Συνέχισε η σύμβαση. Μπήκαν στη γραμμή σαν τα «Λευκά Βέλη» και τελικά, τη βλέπουμε;

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

Μικρή ανοχή, κύριε Πρόεδρε.

Βλέπουμε, τελικά, να έχουν τεράστια προβλήματα και να είναι αστέιο οι τέσσερις ώρες Αθήνα-Θεσσαλονίκη και να τα επιδοτείτε, μάλιστα, επιπλέον με τα 50 εκατομμύρια ως άγονη γραμμή.

Βλέπουμε ότι τη μίσθωση δέκα υδρογόνιων τρένων ποιος θα την πληρώσει; Η «ΓΑΙΑΟΣΕ» θα τα πληρώσει. Το παρουσιάζετε ότι θα τα πληρώσει ποτέ η ιταλική εταιρεία; Η «ΓΑΙΑΟΣΕ» θα τα πληρώσει, που ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ και είναι κομμάτι εμμέσως, προς το παρόν, του Δημοσίου. Και τι κάνει η «ΓΑΙΑΟΣΕ»; Μπορεί να προχωρά σε προμήθειες, χωρίς δημόσιους διαγωνισμούς και διαφανείς διαδικασίες. Άλλα 15 εκατομμύρια για αναβάθμιση δεκαπέντε μισθωμένων τρένων, ενώ είναι πάλι ιδιοκτησία της «ΓΑΙΑΟΣΕ». Αυτές οι επενδύσεις της «TRENITALIA» η «ΓΑΙΑΟΣΕ» θα τις κάνει, όχι η ιταλική εταιρεία.

Πλήρης παραλογισμός. Ακόμα και φαινομενική θετική πρόβλεψη για την απομείωση της ετήσιας προκαταβολής αποζημίωσης, σε περίπτωση που καθυστερούν, δεν εφαρμόζονται εκτελούντα δρομολόγια; Και εδώ έχετε βάλει ρήτρα διαφυγής, στο άρθρο 2 παράγραφος 3, που προβλέπει απαλλαγή ευθυνών από τον πάροχο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σε βαθμό για τον οποίο δεν ήταν δυνατή η παροχή υπηρεσιών, λόγω προβλημάτων στη σιδηροδρομική υποδομή. Θα σας κατηγορήσει ότι το «Βέλος» δεν υλοποιεί τα δρομολόγια του, γιατί υπάρχει πρόβλημα στη σιδηροδρομική υποδομή και έτσι τίποτα, μα τίποτα δεν θα πάει στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Μία λεόντεια σύμβαση, συνέχεια μίας λεόντειας σύμβασης του ΣΥΡΙΖΑ, σε πλήρη συνεργασία τα δύο κόμματα στην εξυπηρέτηση συμφερόντων εις βάρος του σιδηρόδρομου, που θα έπρεπε να είναι η αιχμή του δόρατος των δημοσίων επενδύσεων στη συγκοινωνία στην Ελλάδα, γιατί είναι το μόνο κλιματικά φιλικό μέσο, που μπορούμε να έχουμε.

Κι εσείς αυτή τη στιγμή το απαξιώνεται, το ιδιωτικοποιήσατε, που δεν είναι ακριβώς ιδιωτικοποίηση γιατί από την τσέπη μας βάζουμε ξανά και ξανά. Επιδοτούμε έναν σιδηρόδρομο κάνοντας τον λιγότερο βιώσιμο για χάρη μιας δημόσιας εταιρείας άλλης χώρας της «TRENITALIA».

Προφανώς και καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Αντώνης Μυλωνάκης, για πέντε λεπτά.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κράτος έχει συνέχεια. Ο ένας ιδιωτικοποιεί την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με 45 εκατομμύρια, την ξεπουλάει. Εσείς τη δίνετε προίκα. Δίνετε στους Ιταλούς ωραία πράγματα. Ενώ ήταν να γίνουν επενδύσεις 750 με 780 εκατομμύρια, θα κάνει τώρα 160 εκατομμύρια. Πάρα πολύ ωραία! Άρα χάνει το δημόσιο -από ό,τι κατάλαβα, κύριε Βιλιάρδο- καμμία εξακοσιάρια εκατομμύρια. Δεν πειράζει, δεν πειράζει. Έτσι, κύριε Υπουργέ; Δεν πειράζει. Τι είναι 600 εκατομμύρια; Είμαστε large. Έχουμε πολλά λεφτά. Αλλά τους δίνετε και 50 εκατομμύρια τον χρόνο για δεκαπέντε χρόνια για τις άγονες γραμμές. Τι άλλο πρέπει να τους δώσετε, δηλαδή;

Και γιατί δεν τη κράταγε το δημόσιο την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Ήταν, λέει, μία εταιρεία ζημιογόνος. Καλά, ζημιογόνος ήταν και η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ». Έτσι λέγανε. Ακόμα θα χρωστάγαμε δισεκατομμύρια δραχμές τότε, γιατί πηγαινόφερναν τους κομματικούς τους στρατούς. Τελειώσαμε με την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ». Τη δώσαμε, την παραδώσαμε και μια χαρά την έχει τώρα αυτός που την έχει.

Ακούστε, κύριε Υπουργέ, επειδή γνωρίζομαστε καλά, σας παρακαλώ πάρα πολύ να δείτε ορισμένα πράγματα. Πρώτον, τι γίνεται με τη σύμβαση που έχει ξεκινήσει για την επέκταση του προαστιακού για το Λαύριο; Πρέπει να το δούμε αυτό. Είχατε απαντήσει από το 2020 σε μία ερώτησή μου -ήταν εδώ και ο κ. Κεφαλογιάννης που ήταν Υφυπουργός- και ήταν σίγουρο ότι θα γινόταν το 2021 ο διαγωνισμός και σε σύντομο χρονικό διάστημα τα λεφτά θα είχαν βρεθεί. Υπάρχουν τα λεφτά, αλλά δεν έχει γίνει τίποτα ακόμα. Η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» με την «ΙΝΤΡΑΚΤ», ο «ΑΚΤΩΡ» με τον «ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟ» και ο «ΑΒΑΞ» με την «ALSTOM» έχουν βάλει 391 εκατομμύρια συν ΦΠΑ. Τι γίνεται με αυτόν τον διαγωνισμό; Θα προχωρήσει; Η ανατολική Αττική είναι μια περιοχή η οποία είχε ξεκινήσει με πολύ λίγο κόσμο και τώρα έχει πάνω από εξακόσιες χιλιάδες κόσμο. Το καλοκαίρι ξεπερνάει το ενάμισι εκατομμύριο, κ. Υπουργέ.

Τι γίνεται με τον προαστιακό της Ραφήνας; Με την Αττική Οδό; Εμένα προσωπικά μου είχατε πει ότι θα ξεκινήσει και αυτό. Πότε θα γίνουν αυτά; Πότε θα γίνουν οι επεκτάσεις; Πιστεύετε, δηλαδή, ότι θα είστε συνέχεια Υπουργός και έχετε χρόνο να τις κάnete;

Πάω σε ένα άλλο θέμα, κύριε Υπουργέ. Ακούστε. Έλαβα προχθές μια επιστολή -κι αν θέλετε να την καταθέσω- από έναν άνθρωπο ο οποίος είχε ζημιές από την καταστροφική πυρκαγιά του Αυγουστού το 2021. Είναι έντεκα μήνες από την καταστροφική πυρκαγιά του 2021 στη Βαρυμπόμπη και δεν μπορούν οι άνθρωποι να πάρουν ακόμα τις άδειες επισκευών. Είναι δύσκολο να πά-

ρεις μία άδεια επισκευής, όπως λέει αυτός ο άνθρωπος εδώ πέρα. Άσε που το σπίτι έχει υποστεί ζημιές πάνω από 100.000 ευρώ και θα του δώσουν 40.000, όταν θα τα δώσουν. Είναι ένας εύπορος μηχανικός, δεν λέει ο άνθρωπος ότι δεν έχει λεφτά. Λέει: «Θέλω να τελειώνω να φτιάξω το σπίτι. Έχει πέσει η σκεπή. Έχουν πέσει οι τοίχοι κ.λπ.. Δεν μου δίνουν άδεια επισκευής».

Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι, για να καταλάβετε τι τραβάει ο κόσμος για να πάρει μια άδεια επισκευής.

Κύριε Υπουργέ, μηχανικός είναι ο ίδιος. Είναι μορφωμένος άνθρωπος. Δεν είναι κανένας άνθρωπος ο οποίος δεν έχει γνώση πάνω στο αντικείμενο. Και λέει: «Η άδεια επισκευών που απαιτείται πρόκειται να εκδοθεί από μια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών η οποία χρονοτριβεί θέτοντας ερωτήματα σε άλλες υπηρεσίες, όπως περί διευθέτησης ρεμάτων».

Το συγκεκριμένο ερώτημα για τη διευθέτηση των ρεμάτων έχει αποταθεί προς δεκαεπτά υπηρεσίες –δέκα θαυμαστικά έχει-, οι οποίες πρέπει να γνωμοδοτήσουν για ένα νόμο του 2014 και για ένα σπίτι με άδεια του 1987. Πρόκειται για τον απόλυτο παραλογισμό. Και μου γράφει στο τέλος: «Γι' αυτούς τους λόγους, σας παρακαλώ, κύριε Μυλωνάκη, για την πολιτική σας παρέμβαση».

Να κάνουμε πολιτική παρέμβαση και είχαμε κάνει και ερώτηση για αυτό το θέμα, κύριε Υπουργέ. Τι γίνεται με αυτό το πράγμα, με αυτούς οι οποίοι έχουν χάσει τα σπίτια τους, τις περιουσίες τους; Θέλουν να τα φτιάξουν. Δεν έχουν πρόβλημα οικονομικό. Σου λένε ότι «θα κοστίζει 150.000, θα πάρω 40.000, αλλά τουλάχιστον δώσε μου την άδεια επισκευής». Και δεν δίνετε άδειες επισκευής.

Θέλω παρακαλώ πάρα πολύ να το δούμε αυτό το θέμα, θέλω να το δούμε προσωπικά, κύριε Υπουργέ. Δεν είναι ούτε ψηφοφόρος μου ούτε τίποτα. Δεν τον ξέρω τον άνθρωπο. Αυτό για να το καταλάβετε. Το λέω καθαρά, δηλαδή. Ποτέ δεν έχω ρωτήσει για έναν άνθρωπο ο οποίος μου ζητάει κάτι τι ψηφίζει. Δεν με ενδιαφέρει. Με ενδιαφέρει να μπορέσουμε να ικανοποιήσουμε και να κάνουμε το αυτονόητο.

Είναι παραλογισμός αυτό. Δεκαεπτά υπηρεσίες να γνωμοδοτούν για το ρέμα; Έχω εδώ και την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και άλλα έγγραφα, τα οποία γράφουν ορισμένα πράγματα και αυτά ακόμα τα πράγματα περνούν στις καλές. Θέλω να το δούμε, σας παρακαλώ, αυτό, όπως και για την επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο. Πρέπει να γίνει σας είπα. Αυτά πρέπει να γίνουν. Χαμογελάτε τώρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Το συζητάγαμε. Γι' αυτό.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ: Το συζητάγατε, ναι, αλλά ο κόσμος περιμένει. Στη Ραφήνα και στο Λαύριο το καλοκαίρι γίνεται χαμός. Χρειάζεται ο προαστιακός και η Αττική Οδός προέκταση. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Μυλωνάκη.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Αθανάσιος Παφίλης, για πέντε λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι αποκαλυπτική, πράγματι, η σημερινή συζήτηση, όπως και πολλές άλλες, αλλά ειδικά σήμερα και φαντάζομαι ότι όσοι τη βλέπουν αυτή τη συζήτηση θα μπορούν, πρώτα απ' όλα οι εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους, αλλά και ο ελληνικός λαός, όσοι την παρακολουθούν μπορούν να δουν καθαρά ορισμένα πράγματα.

Ποια είναι τα πράγματα; Πρώτον, ποιος είναι ο καυγάς; Ο καυγάς είναι για τη σύμβαση, τους όρους και λοιπά. Θα μας πείτε ότι δεν σας ενδιαφέρει. Μας ενδιαφέρει. Όμως, η ουσία ποια είναι; Ότι συμφωνείτε σε όλα. Στη στρατηγική συμφωνείτε. Είναι υπερβολή αυτό που λέει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας;

Η Νέα Δημοκρατία είναι πιστή πάντα στις ιδιωτικοποιήσεις, στην αγορά κ.λπ., που θα φέρει επενδύσεις, θα ζήσουμε εμείς καλά και εσείς καλύτερα. Μόνο που γίνεται ότι ζουν κάποιοι καλά και όλοι οι υπόλοιποι χειρότερα. Το ΠΑΣΟΚ πρώτο άνοιξε τον δρόμο με τον διαχωρισμό και συμφωνεί με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τις ιδιωτικοποιήσεις. Ο ΣΥΡΙΖΑ όταν είναι Αντιπολίτευση λέει ότι είναι έγκλημα, όταν είναι Κυβέρνηση συμφωνεί με την ιδιωτικοποίηση.

Έτσι δεν είναι; Έτσι. Συμφωνείτε στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πλήρη απελευθέρωση των σιδηροδρόμων; Συμφωνείτε όλοι. Κι όχι μόνο συμφωνείτε, αλλά ο ένας μετά τον άλλον τρέξατε και μάλιστα, πρόθυμα και πολύ γρήγορα. Είναι αλήθεια ή όχι; Είναι.

Τώρα γίνεται ο καυγάς, λοιπόν, μετά. Να πω δυο λόγια γι' αυτό. Η πολιτική της πλήρους απελευθέρωσης –τα είπε ο Λεωνίδας ο Στολτίδης, ο εισηγητής μας- τι στόχο έχει; Να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες στον λαό; Όχι. Να ανοίξει πεδίο κερδοφορίας για τους μονοπωλιακούς ομίλους. Αυτή είναι η μία και η δεύτερη η πλευρά, που συντομεύετε τώρα, είναι να συντομεύουν ορισμένα πράγματα, να τρέξουν γρήγορα για να μεταφέρουν τα δολοφονικά όπλα εναντίον λαών.

Και γι' αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρίες και κύριοι, που σφυράνε αδιάφορα, έχει υιοθετήσει την απαίτηση του NATO όλες οι υποδομές πλέον να γίνονται με προδιαγραφές NATO, δηλαδή, να μπορούν να κουβαλάνε –το λέω απλά, βέβαια, ενώ είναι λίγο σύνθετο- τους εξοπλισμούς τους σύγχρονους, που δεν χρησιμοποιούνται, βέβαια, για να καλυτερέψει η ζωή των λαών, αλλά είναι δολοφονικοί.

Ιδιωτικοποιήσεις, λοιπόν, καλές ή κακές, γιατί αυτή είναι η συζήτηση: Εμείς το κάνουμε καλύτερα, καν' το όπως ο ΣΥΡΙΖΑ ή καν' το όπως το ΠΑΣΟΚ ή καν' το όπως η Νέα Δημοκρατία. Έτσι δεν είναι; Έτσι είναι ακριβώς. Οι ιδιωτικοποιήσεις δεν είναι καλές ή κακές. Οι ιδιωτικοποιήσεις έχουν συγκεκριμένο στόχο και γίνονται με ένα και μοναδικό κριτήριο: Να εξασφαλίσουν κέρδη σ' αυτόν που θα αγοράσει. Και όσον αφορά τις κρατικοποιήσεις, θα πω στο τέλος τι είναι στον καπιταλισμό.

Επομένως, ο καβγάς είναι υποκριτικός. Υπάρχει πλήρης στρατηγική συμφωνία και ο καβγάς είναι ποιος θα εφαρμόσει καλύτερα αυτή την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων –μια και μιλάμε εδώ τώρα στη σημερινή φάση, γιατί σε άλλες φάσεις του καπιταλισμού ήταν αλλιώς- και σε ποια πλαίσια. Και αυτά είναι το να μεγαλύνουν τα κέρδη του επιχειρηματία. Τα κέρδη του επιχειρηματία δεν μεγαλώνουν παρά μόνο με την εκμετάλλευση των εργαζομένων και με την απίστευτη χρηματοδότηση που γίνεται. Δεν πληρώνει τίποτα. Απαλλάσσονται σε όλες τις ιδιωτικοποιήσεις. Απαλλάσσονται οι νέοι ιδιοκτήτες από τα χρέη, ναι ή όχι; Ναι. Δεν είπε κανένας όχι, άρα συμφωνείτε. Ποιος πληρώνει αυτά τα χρέη, άσχετα από πώς δημιουργήθηκαν; Ο ελληνικός λαός.

Δεύτερον, γίνονται ορισμένες επενδύσεις; Βεβαίως, μπορεί να γίνονται επενδύσεις. Από πού; Βάζει κεφάλαιο αυτός ο μονοπωλιακός όμιλος που αγοράζει; Όχι. Θα πάρει ή από το ΕΣΠΑ ή από το Ταμείο Ανάκαμψης. Ποιος πληρώνει το ΕΣΠΑ; Οι ευρωπαϊκοί λαοί. Ποιος πληρώνει το Ταμείο Ανάκαμψης που θα είναι η μεγάλη θηλειά και θα αυξήσει το κρατικό χρέος; Ποιος θα το ξεχρεώσει; Πάλι ο ελληνικός λαός. Άρα, οι μόνοι κερδισμένοι είναι οι μονοπωλιακοί όμιλοι που στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι οι σιδηροδρομικοί, ενώ σε άλλες περιπτώσεις είναι άλλοι. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Υπάρχει, όμως, και η άλλη πλευρά και σ' αυτό να σταματήσει η υποκρισία. Πείτε ευθέως ότι η κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης σε όφελος του λαού είναι το μονοπωλιακό κεφάλαιο και ότι οι εργαζόμενοι είναι οι σκλάβοι της υπόθεσης, οι οποίοι προσφέρουν με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο και με τη δουλειά τους και με πάρα πολλά άλλα, αλλά και με την άγρια φορολογία, με αυτά που είπα προηγούμενα. Είναι αυτοί που χρηματοδοτούν αυτή την ανάπτυξη.

Με τι κριτήριο γίνεται αυτή η ανάπτυξη; Με το κριτήριο να εξασφαλιστεί κέρδη. Και όταν, για παράδειγμα, όπως οι άγονες γραμμές, δεν εξασφαλίζει κέρδη, έρχεται το κράτος και το «ξαναμπουκώνει» πάλι. Αυτή είναι η λειτουργία στον καπιταλισμό.

Το ΜέΡΑ25 μιλάει για κρατικοποίηση. Μάλιστα! Και η κρατικοποίηση ακριβώς τα ίδια συμφέροντα υπηρετεί μέσα στον καπιταλισμό. Πώς έγιναν, άραγε, οι κρατικοποιήσεις και γιατί έγιναν; Μάλιστα, κατηγορήθηκε και ο Καραμανλής τότε ότι έχει σοσιαλιστικές θέσεις. Διότι στο επίπεδο της ανάπτυξης που υπήρχαν δύο ζητήματα, εγώ θα πω το ένα, το οικονομικό. Στο επίπεδο ανάπτυξης που υπήρχε τότε χρειαζόντουσαν τεράστιες νέες επενδύσεις. Θα έπαιρνε ποτέ ένας καπιταλιστής τον ΟΤΕ –που πριν τον είχε η «SIEMENS»- να κάνει επενδύσεις δισεκατομμυ-

ρίων, ένα γιγάντιο έργο, που θα είχε μακροχρόνια απόδοση γι' αυτόν; Όχι. Τα ίδια και με τη ΔΕΗ, τα ίδια και με τις κοινωνικές υποδομές. Γι' αυτό ανέλαβε ο ελληνικός λαός -αυτός τα έφτιαξε κατά 100%, για να μην πω 200%, αφού δεν θα είναι υπερβολικό- και έφτιαξε όλες αυτές τις υποδομές. Και όταν άρχισαν να γίνονται κερδοφόρες, άρχισαν να παραδίδονται στα μονοπωλιακά συμφέροντα και στους ιδιώτες. Αυτό είναι το πολιτικό και οικονομικό παιχνίδι, ας το πω έτσι, σε βάρος του λαού.

Μάλιστα, αυτές οι υποδομές παραδίδονται και σκανδαλωδώς. Ναι, αλλά αυτός είναι ο όρος για να τις πάρει ο ιδιώτης. Και όταν λέμε «ιδιώτης», εννοούμε τα μεγάλα μονοπώλια. Άρα, μην κοροϊδεύετε τον λαό. Δεν υπάρχει καλή ή κακή ιδιωτικοποίηση μέσα στον καπιταλισμό, αλλά φυσικά είναι η βασική κινητήρια δύναμη.

Επίσης, δεν υπάρχει και καλή κρατικοποίηση γιατί το αστικό κράτος λειτουργεί με βάση τα συμφέροντα του κεφαλαίου. Αυτά υπηρξε και η κρατική εταιρεία. Παραδείγματος χάριν, η «ΠΕ-ΣΙΝΕ» πλήρωνε 5 δραχμές την κιλοβατώρα και ο καταναλωτής την πλήρωνε 20 δραχμές τότε. Τρανά παραδείγματα. Το ίδιο και στους σιδηροδρόμους οι εταιρείες οι μεταφορικές με τα μεγάλα φορτία κ.λπ. πλήρωναν και το εισιτήριο και όλα τα άλλα πάνε ψηλά.

Λύση είναι η κοινωνικοποίηση. Η κοινωνικοποίηση θέλει άλλο σύστημα, θέλει σχέδιο συνολικό, θέλει να είναι στα χέρια του λαού τα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής -οι μεταφορές είναι τομέας σημαντικός-, θέλει λαϊκή εξουσία, θέλει, δηλαδή, σοσιαλισμό.

Θα μου πείτε: Όλα εκεί τα παραπέμπετε; Όχι, παλεύουμε και σήμερα. Παλεύουμε για τους εργαζόμενους που τους έχετε τσακίσει κυριολεκτικά και έχουν ατυχήματα και θα έχουν και περισσότερα στην πορεία, παλεύουμε να αποσπάσουν ό,τι μπορούν, αλλά και να αντιληφθεί ο ελληνικός λαός ότι είτε με το ένα είτε με το άλλο, με αυτό το σύστημα που έχει το κέρδος ως βασικό νόμο, δεν πρόκειται να λυθούν τα προβλήματά του. Μόνο αν ανατραπεί, μόνο αν υπάρχει ένα άλλο σύστημα, δηλαδή, ο σοσιαλισμός, που θα έχει στο κέντρο του ως βασικό νόμο την ικανοποίηση των ανθρωπίνων αναγκών.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Παφίλη.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης, για πέντε λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς να πω ότι θα μπορούσε ο κύριος Υπουργός να απαντήσει στα ερωτήματα και ας ξαναμιλούσε μετά, για να έχει και κάποιο νόημα ο διάλογος, πέρα από παράλληλους μονολόγους των κομμάτων.

Κύριε Υπουργέ, θα κάνω μια γενική παρατήρηση και μετά θα θέσω τα δύο ερωτήματα που θέλω.

Είναι σαφές ότι ο τομέας των σιδηροδρομικών δικτύων και των μεταφορών είναι αναμφίβολα σημαντικός για τη χώρα μας, την ελληνική οικονομία και την ανάπτυξη. Νομίζω ότι από όλες τις υποδομές των μεταφορών για το παρόν και το μέλλον για τα επόμενα πολλά χρόνια ο σιδηρόδρομος είναι κρίσιμη επιλογή απόλυτης προτεραιότητας και στο δικό μας πρόγραμμα κατέχει κυρίαρχη θέση, γιατί πιστεύουμε ότι είναι ένα από τα πολύ μεγάλα και βασικά έργα που πρέπει να γίνουν και με τη χρηματοδότηση του Ταμείου Ανάκαμψης και τους πόρους που διαθέτει η χώρα.

Επίσης δεδομένη είναι και η ανάγκη βελτίωσης και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, της επέκτασης και ολοκλήρωσής του, ώστε να μπορεί να συνδεθεί με τα αντίστοιχα διευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα, αλλά και να αποτελέσει τον βασικό συντελεστή για τη διασύνδεση όλων των επιμέρους δικτύων μεταφοράς και επικοινωνιών της χώρας μας, δηλαδή, λιμάνια, αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομους, βιομηχανικές περιοχές, παραγωγικά κέντρα.

Επιπλέον, έχουμε πει πολλές φορές ότι είναι και το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο, ιδιαίτερα με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό της

ανάπτυξης των σιδηροδρομικών υποδομών. Αντ' αυτού, όμως, έχουμε τις επαναλαμβανόμενες εξαγγελίες της Κυβέρνησης για το περίφημο πρόγραμμα των 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ μέσα από έργα ανταγωνιστικού διαλόγου ή συστήματος μελέτης-κατασκευής. Δεν γνωρίζουμε, όμως, ποια είναι ακριβώς στο σύνολό τους, ούτε αν προχωρούν, ούτε αν έχουν ολοκληρωθεί οι δημοπρατήσεις και οτιδήποτε άλλο. Ποιος είναι ο προγραμματισμός τελικά; Ποιο είναι το σχέδιο; Ποια ακριβώς έργα θα υλοποιηθούν για μεγάλα τμήματα του δικτύου που περιμένουν στη βόρεια Ελλάδα, τη δυτική Μακεδονία, την Ήπειρο, την Πάτρα, τον Πύργο και την υπόλοιπη Πελοπόννησο;

Οι επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές σήμερα δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Έχουν τεράστια προβλήματα, καθυστερήσεις, ακινητοποιήσεις αμαξοστοιχιών, διακοπή ή μειώσεις των δρομολογίων για πολλές πόλεις, ιδιαίτερα για τη βόρεια Ελλάδα. Είναι μια κατάσταση που δεν καθιστά ελκυστική την επιλογή του τρένου. Εάν σε αυτό συμφωνούμε, πρέπει να δούμε ποιες διαδικασίες είναι αυτές που κατοχυρώνουν την υλοποίηση αυτού του σχεδιασμού. Νομίζω ότι το συγκεκριμένο θέμα που συζητάμε σήμερα είναι παράδειγμα προς αποφυγή διότι από την αρχή ετέθη σε επίπεδο κυριολεκτικά αναθέσεων χωρίς ουσιαστικές διαγωνιστικές διαδικασίες. Δεν θα μιλήσω για το παρελθόν που είναι συνέχεια και από προηγούμενες κυβερνήσεις. Θέλω να θέσω το κλασικό ερώτημα που έθεσε και ο κ. Γκόγκας. Δηλαδή, πριν από ενάμιση χρόνο υπογράφηκε μνημόνιο με προβλεπόμενες επενδύσεις 645 έως 810 εκατομμύρια ευρώ και τώρα έρχεται η σύμβαση με επενδύσεις στα 78 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό δεν μας το εξηγήσατε και πρέπει να το εξηγήσετε καθαρά, διότι δεν μπορούμε με αόριστες αναφορές για τα οφέλη της οικονομίας και για το πώς θα κινηθεί σήμερα η αγορά και λοιπά και πώς θα γίνουν και οι παράλληλες επενδύσεις να δικαιολογήσουμε αυτού του τύπου την τεράστια απόσταση που υπάρχει ανάμεσα στη μια υπογραφή και στη σημερινή σύμβαση την οποία θέλετε να κυρώσει η Βουλή.

Και το δεύτερο που, κατά τη γνώμη μου, είναι ακόμα πιο κρίσιμο είναι το εξής: Εάν θεωρήσουμε ότι από εδώ και πέρα ο σιδηρόδρομος αποτελεί μια τέτοια μεγάλη διαδικασία πώς θα κατοχυρωθούν οι διαγωνιστικές διαδικασίες, που θα έχει ήδη διασφαλίσει συγκριτικά πλεονεκτήματα η εταιρεία που πήρε την ανάθεση; Πώς θα κατοχυρωθούν αυτές οι διαδικασίες και τι παραδείγματα δίνουμε ως προς αυτό που θέλουμε να αναπτύξουμε από εδώ και πέρα; Διότι τότε δεν θα μιλάμε για τα 15 και τα 50 εκατομμύρια, θα μιλάμε για τα δισεκατομμύρια.

Άρα, λοιπόν, το κεντρικό πρόβλημα είναι η υλοποίηση των πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης στο θέμα του σιδηροδρόμου από ποια αφετηρία ξεκινά και πώς αντιμετωπίζονται αυτές οι διαδικασίες. Η πρακτική της Κυβέρνησής σας σ' αυτό δυστυχώς δεν μας αφήνει κανένα περιθώριο και καμμία ελπίδα ότι μπορεί να γίνει κάτι διαφορετικό από αυτό που κάνατε μέχρι τώρα, δηλαδή κατά κυριολεξία απευθείας αναθέσεις σε συγκεκριμένες εταιρείες και με συγκεκριμένο τρόπο.

Αυτά είναι τα κρίσιμα ερωτήματα στα οποία πρέπει να απαντήσετε και προφανώς, όπως είπα και ο εισηγητής μας, καταψηφίζουμε αυτή τη συγκεκριμένη κύρωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Σκανδαλίδη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ορίστε, έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για να βοηθήσω λίγο τη διαδικασία του διαλόγου θέλω να απαντήσω σε αυτές τις ερωτήσεις και νομίζω ότι θα αποδείξω με ξεκάθαρο τρόπο πόσο λανθασμένο είναι το σκεπτικό το οποίο αυτή τη στιγμή παρουσιάζεται. Και νομίζω ότι δεν έχετε διαβάσει πολύ καλά, αγαπητέ κύριε Κοινοβουλευτικέ του ΚΙΝΑΛ, τη σύμβαση.

Και εξηγούμαι. Τα 50 εκατομμύρια που δίνει το ελληνικό δημόσιο στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» τα έδινε και όταν ήταν κρατική εταιρεία και όταν ήταν ιδιωτική εταιρεία και τα έδινε κάθε χρόνο. Σωστά; Σωστά. Έπαιρνε ποτέ το ελληνικό δημόσιο κάτι πίσω γι' αυτό;

Ποτέ. Ποτέ δεν έπαιρνε, δεν υπήρχε ένα αντισταθμιστικό όφελος για τα 50 εκατομμύρια που έδινε.

Δεύτερη παραδοχή. Υπάρχει περίπτωση έτσι όπως είναι οι σιδηροδρομικές μεταφορές εδώ και χρόνια στην Ελλάδα να μπει άλλος παίκτης στην επιβατική σιδηροδρομική γραμμή; Όχι, δεν υπάρχει. Πρώτον, διότι ο ΣΥΡΙΖΑ το φρόντισε αυτό, διότι μετέφερε όλους τους μηχανοδηγούς που εκπαιδεύονται από την κρατική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην ιδιωτική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», επομένως «κλείδωσε» αυτό το πράγμα -για να μιλάμε τώρα τεχνικά και επί της ουσίας- και δεύτερον, διότι απλούστατα αυτό το οποίο έχει μέλλον στην Ελλάδα -για να είμαστε και εδώ ειλικρινείς- δεν είναι το επιβατικό, αλλά το cargo.

Τρίτον, ακούγονται απίστευτες -επιτρέψτε μου να πω, κύριε Πρόεδρε- υπερβολές σε βαθμό ασυναρτησιών, ότι δεν υπάρχουν επενδύσεις. Κατ' αρχάς εγώ να δεχθώ το επιχείρημα -που δεν είναι έτσι και θα το αποδείξω τώρα- ότι δεν είναι 600 τα εκατομμύρια τα οποία υπογράψαμε στο μνημόνιο, αλλά 150. Συγγνώμη, αγαπητοί συνάδελφοι, πριν παίρναμε τίποτα; Μηδέν παίρναμε!

Και αποδεικνύω τώρα γιατί δεν ξέρουμε καμιά φορά να διαβάζουμε σωστά τις συμβάσεις.

Πρώτον, -και θα το καταθέσω στα Πρακτικά, για να βοηθήσω τον διάλογο- ακούστε τι παίρνει σε άμεσες επενδύσεις το ελληνικό δημόσιο από αυτή τη σύμβαση. Αγαπητέ κύριε Γκόκα, δεν είναι 77 εκατομμύρια, και θα το καταθέσω στα Πρακτικά.

Τέλη χρήσης Υποδομής: 285 εκατομμύρια.

Μίσθωση Τροχαίου Υλικού: 150 εκατομμύρια.

Επενδύσεις προβλεπόμενες στη σύμβαση της ΥΔΥ: 163 εκατομμύρια.

Τα 163 εκατομμύρια, που αναφέρεστε συνεχώς, αφορούν μόνο το τροχαίο υλικό, όχι αυτά που σας διαβάζω.

Συντήρηση τροχαίου υλικού, 250 - 300 εκατομμύρια. Μίσθωση ακινήτων, 45 εκατομμύρια. Επενδύσεις στα ακίνητα της ΕΕΣΣΤΥ 100 - 150 εκατομμύρια κ.λπ., κ.λπ., κ.λπ..

Να το πω απλά, για να το καταλάβουμε: Το ελληνικό δημόσιο για δέκα χρόνια -γιατί υπάρχει ένα ορίον συν πέντε- δίνει 500 εκατομμύρια. Θα πάρει πίσω τα 450 εκατομμύρια άμεσα. Τι δεν καταλαβαίνουμε, λοιπόν, σε αυτό; Εάν δεν υπογράφαμε αυτή τη σύμβαση και απλώς συνεχίζαμε να δίνουμε, όπως κάναμε, 50 εκατομμύρια κάθε χρόνο, τότε το ελληνικό δημόσιο, όπως για χρόνια, δεν θα έπαιρνε τίποτα.

Παλιά, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ήταν κρατική. Τώρα, όμως, είναι ιδιωτική. Επομένως, ερχόμαστε και διορθώνουμε τα κακώς κείμενα μιας, όπως πολλοί άλλοι συνάδελφοι είπατε, πολύ προβληματικής ιδιωτικοποίησης, διότι στην ουσία, έχουμε έναν μηχανισμό που και θα ελέγχουμε τα δρομολόγια που γίνονται για να πληρώνονται και ο επενδυτής καλείται να επενδύσει, για να δώσει χρήματα πίσω.

Αυτά τα λέω και καταθέτω αυτό το έγγραφο στα Πρακτικά, για να είμαστε ξεκάθαροι και να ξέρουμε για ποια νούμερα μιλάμε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δύο πράγματα, λοιπόν, για να καταλαβαινόμαστε και να ομιλούμε όλοι την ίδια γλώσσα: Άλλο η άμεση επένδυση, η οποία πλησιάζει, αγαπητοί συνάδελφοι του ΚΙΝΑΛ -που θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν διαβάσατε καλά τη σύμβαση- σχεδόν τα 450 εκατομμύρια και άλλο τα οφέλη, στα οποία, όπως θα δείτε, είναι ακόμα και το μισθολογικό κόστος, που έτσι πλησιάζουν τα 2,2 δισεκατομμύρια.

Όταν υπογράψαμε...

(Θόρυβος από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και δίνω την απάντησή μου. Εδώ είναι ο καθένας να βγάλει τα συμπεράσματά του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Μα, δική σας υπογραφή είναι, κύριε Υπουργέ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Παππά, εγώ δεν σας διέκοψα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Με συγχωρείτε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ σας λέω το εξής: Έρχεστε εσείς, που ξεπουλήσατε και μας λέγατε κάτι πράγματα τα οποία δεν στέκουν στη λογική για brand name 45 εκατομμύρια, όταν ο κ. Σταθάκης το 2012 μιλούσε για 300, αλλά βλέπετε ότι δεν θέλω να μπω σε μια αντιπαράθεση.

Η δική μου υπογραφή ήταν για 2 δισεκατομμύρια οφέλη τα οποία ισχύουν και τώρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακριβώς αυτό. Άλλο τα οφέλη στην οικονομία...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Αυτά είναι ίδια;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επιτρέψτε μου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Σας επιτρέπω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άλλο τα οφέλη στην οικονομία και άλλο οι άμεσες επενδύσεις. Όποιος δεν το καταλαβαίνει αυτό, τι να πω; Λυπάμαι.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Όχι, δεν έχετε το δικαίωμα, κύριε Γκόκα. Δεν το έχετε. Αν θέλει να πάρει τον λόγο ο κ. Σκανδαλίδης, να πει κάτι, πολύ ευχαρίστως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ: Τον ορίζω Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Όχι, δεν μπορείτε να ορίζετε. Μόνο εγώ μπορώ να καθορίζω.

Τον λόγο τώρα έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, η κ. Χαρούλα Καφαντάρη.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ. Μπορεί ο κύριος Υπουργός να μιλάει με αριθμούς, να μιλάει με εκατομμύρια, να μας λέει στοιχεία. Πρόσφατες είναι και οι δηλώσεις του στο «THE ECONOMIST» ότι η χώρα μας πηγαίνει πολύ καλά στον τομέα των μεταφορών, θα γίνει κόμβος στην περιοχή, logistics, αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου κ.λπ..

Θα πω, όμως, κάτι. Μια πρόσφατη έκθεση του IOBE αναφέρει ότι όποια ανάπτυξη υπάρχει δεν υπάρχει λόγω παραγωγικών επενδύσεων, λόγω μοντέλου ανάπτυξης. Αφορά μόνον στην αύξηση κάποιας κατανάλωσης.

Επίσης, από την άλλη μεριά, όταν ιδιωτικοποιείται τα πάντα - και δεν αφορά μόνο στον τομέα των μεταφορών, να μιλήσουμε για τον τομέα της ενέργειας- αυτές οι αποκρατικοποιήσεις -οι ιδιωτικοποιήσεις, για σας- σημαίνουν ανάπτυξη και έτσι, δίνετε δείκτες, έτσι μιλάτε για επενδυτικό ενδιαφέρον κ.λπ..

Όμως, εδώ που έχουμε φτάσει και επειδή οι εξελίξεις και οι αλλαγές που γίνονται και σε γεωπολιτικό επίπεδο και σε επίπεδο Ευρώπης δείχνουν ένα καινούργιο τοπίο, πρέπει να δούμε τα πράγματα διαφορετικά και να παραδειγματιστείτε, ως Κυβέρνηση. Τι έκανε η Γαλλία του Μακρόν -που δεν είναι αριστερός, σαφώς- με την αντίστοιχη εταιρεία ενέργειας; Χθες δημοσιεύτηκε το θέμα της εθνικοποίησής της και οι κινήσεις που έγιναν.

Τι κάνουμε εμείς εδώ στην ενέργεια; Μέσα στην κορύφωση της κρίσης, μέσα στην ενεργειακή κρίση που βέβαια έχει επιταθεί τον τελευταίο χρόνο ιδιαίτερα, ιδιωτικοποιούμε τη ΔΕΗ και την ενέργεια. Κάποιοι εισπράττουν, ο λαός υποφέρει. Τα αναδείξαμε αυτά πρόσφατα και στο νομοσχέδιο για τις ανανεώσιμες πηγές, τι γίνεται με τη ρήτρα αναπροσαρμογής κ.λπ.. Οι αποκοπές ηλεκτρικού ρεύματος, όμως, συνεχίζονται στον κόσμο.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι της Κυβέρνησης, όσο και να μιλάτε με αριθμούς, η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Εγώ θα έλεγα ότι αν και προσωρινά μετατέθηκε το θέμα της εκλογικής διαδικασίας από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό χθες, το κλίμα έντασης, το κλίμα που δημιουργήθηκε εξαιτίας όλης αυτής της διαδικασίας των διαρροών, των δηλώσεων στελεχών της Νέας Δημοκρατίας, το κλίμα αυτό της έντασης εξακολουθεί και υπάρχει. Εσείς το καλλιεργήσατε ως Κυβέρνηση, ο Πρωθυπουργός και έρχεται μετά ως καλός να πει «εγώ εγγυώμαι τη σταθερό-

τητα».

Βέβαια, πόσο αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα η τοποθέτηση του Πρωθυπουργού, ακόμα και η συζήτηση που έγινε πριν από δύο μέρες στη Βουλή; Μιλούσε επί σαράντα πέντε λεπτά και δεν ακούμπησε προβλήματα, δεν είπε μια φορά τη λέξη «ακρίβεια» που μαστίζει την ελληνική κοινωνία και τις επιχειρήσεις, ειδικά τις μικρομεσαίες ή τα θέματα του πληθωρισμού κ.λπ.. Όλα αυτά δείχνουν πόσο μακριά από την πραγματικότητα είστε.

Μάλιστα, η προσφιλής τακτική σας -λέτε για σταθερότητα βέβαια, εγγυάστε τη σταθερότητα κ.λπ.- είναι η διαστρέβλωση. Επιτρέψτε μου να πω ότι ακόμα και η κύρωση της σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών» κ.λπ. και όσα ακούσαμε από την κυβερνητική πλευρά, τελικά είναι μια διαστρέβλωση της πραγματικότητας και μια προσπάθεια για άλλη μια φορά να χτιστεί και στον τομέα αυτό ένα αντι-ΣΥΡΙΖΑ μέτωπο. Δυστυχώς άκουσα συναδέλφους και από άλλες αντιπολιτευτικές δυνάμεις να μπαίνουν σε μια τέτοια λογική για την εν λόγω σύμβαση.

Πρέπει, όμως, να ξεκαθαρίσουμε κάποια πράγματα. Η σύμβαση αυτή ήταν ήταν ο πρώτο μνημόνιο που δεν ήταν ο ΣΥΡΙΖΑ στη διακυβέρνηση της χώρας. Εμείς το παλέψαμε μέσα σε δύσκολες δημοσιονομικές συνθήκες. Σώσαμε τροχαίο υλικό, πάγια, ακίνητα και αυτό που πουλήθηκε με το μικρό αυτό ποσό αφορούσε το brand name φυσικά και το προσωπικό.

Εσείς, λοιπόν, δεσμεύσατε τη χώρα με την υποχρέωση να ιδιωτικοποιηθεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Σήμερα ολοκληρώνετε το έργο σας με τη δημιουργία μιας μικρής ακριβής μονοπωλιακής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και όπως κάνατε στη ΔΕΗ, δημόσιο και ιδιωτική εταιρεία εξασφαλίζουν ότι τα κόμιστρα θα είναι ακριβά, ώστε να παράγονται πολλά κέρδη που θα μοιράζονται από κοινού σε μετόχους και δημόσια έσοδα, ενώ οι επιβάτες όλων των γραμμών θα πληρώνουν χωρίς αντίστοιχες υπηρεσίες.

Επειδή μιλήσατε για κόμβο συγκοινωνιακό, για επενδύσεις 4,5 δισεκατομμυρίων στον σιδηρόδρομο και έργα, όπως είπατε στο «ECONOMIST», κύριε Υπουργέ, πώς θα έλθει ένας επενδυτής και τι έχετε να πείτε όταν μεγάλο μέρος του σιδηροδρομικού έργου γίνεται με λεωφορεία; Τι έχετε να πείτε γι' αυτό, όταν το «Inter-city», που έχει συγκεκριμένο χρόνο, καθυστερεί πάνω από μία ώρα; Τι έχετε να πείτε για την έλλειψη επενδύσεων στο τροχαίο υλικό και συντηρήσεων που με μια φυσική καταστροφή σταμάτάνε τα τρένα; Δυστυχώς, κύριε Καραμανλή, σαν Κυβέρνηση στον τομέα του σιδηροδρόμου δεν κάνετε τίποτα.

Ήμουν νέα το 1978 που σπουδαζα στη Θεσσαλονίκη και θυμάμαι ότι με μεγάλος βροχές μάς σταματούσαν και μας πήγαιναν με τρένο για να συναντήσουμε το τρένο που ερχόταν από τη Θεσσαλονίκη και να συνεχίσουμε. Αυτό να γίνεται και σήμερα, τη στιγμή που τρία χρόνια έχετε εγκαταλείψει τα πάντα στο κομμάτι της συντήρησης; Πώς μπορούμε έτσι να προσελκύσουμε επενδυτές; Απλά αυτό που κάνετε πραγματικά είναι άλλες επιπλέον παραχωρήσεις σε ιδιώτες και βέβαια πάλι δίνετε την ίδια αποζημίωση που έπαιρναν, τα 50 εκατομμύρια, αλλά αυτοί πασχίζουν χαμηλό έργο υπηρεσιών.

Μένει χαμηλή η συχνότητα των δρομολογίων, ιδιαίτερα σε απομακρυσμένες περιοχές, από την άλλη μεριά τα δρομολόγια του προαστιακού και άλλες επικερδείς διαδρομές τις βάζετε μέσα στις επιδοτούμενες και βέβαια η σύμβαση δεν εξασφαλίζει ώρες ωφέλιμες για τις τοπικές κοινωνίες. Πολλά δρομολόγια που αφορούν τη σύμβαση δεν γίνονται με τρένο -όπως είπα και πριν-, αλλά γίνονται με λεωφορείο. Από την άλλη μεριά τα ύψη των κομίστρων, αλλά και η μη εφαρμογή πολιτικών για τις αδύναμες κοινωνικές ομάδες, ΑΜΕΑ, φοιτητές, άπορους από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μέχρι σήμερα θα αποτελούν πολιτική και ευθύνη της Κυβέρνησης.

Δεν μπορούμε εμείς να συμφωνήσουμε και να ψηφίσουμε -να το πω έτσι- ένα τέτοιο νομοσχέδιο, μια τέτοια κύρωση σύμβασης, διότι αφήνει μεγάλες πόλεις εκτός σχεδιασμού, γιατί υπάρχουν εκκρεμίες πολλά σημαντικά έργα συντήρησης και αναβάθμισης της γραμμής. Η ασφάλεια είναι αμφισβητούμενη, κακή συντήρηση των γραμμών, όπως είπα πριν, κίνδυνος μη βρέξει και σταματήσουν. Εν τω μεταξύ, η ηλεκτροκίνηση δεν έχει προχωρήσει. Μην ξεχνάμε ότι ο σιδηρόδρομος και η χώρα μας -θα πω διαχρο-

νικά- είμαστε πολύ πίσω στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Έχει περάσει από πολλές ταλαιπωρίες ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα. Είναι, όμως, το πιο φιλικό μέσο μεταφοράς και έχει το ελάχιστο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Βέβαια η ηλεκτροκίνηση -που εσείς διαφημίζετε στα αυτοκίνητα, νομοσχέδια περάσατε, κ.λπ.- βλέπουμε ότι ένα μεγάλο κομμάτι και μάλιστα σε μια γραμμή μέχρι το Αίγιο παραμένει χωρίς ηλεκτροκίνηση, οι επιβάτες είτε μεταβιβάζονται σε άλλο συρμό -αν είναι τυχεροί- είτε σε λεωφορεία. Έργα τα οποία έπρεπε να γίνουν και στον σταθμό Λαρίσης δεν έχουν προχωρήσει και η υπογειοποίηση της Σεπολίων δυστυχώς δεν προχωρεί. Όλα αυτά και με την κύρωση αυτών των συμβάσεων, εσείς μιλάτε για επενδύσεις, για ανάπτυξη κ.λπ..

Αλλά ο κόσμος καταλαβαίνει. Και όσο να προσπαθεί ο Πρωθυπουργός να καθησυχάσει και να εμφανιστεί σαν εγγυητής μιας σταθερότητας, γρήγορα θα πάρει την απάντηση και την απάντηση θα τη δώσει ο ίδιος ο ελληνικός λαός με τους αγώνες του και με την προσπάθεια που κάνει για ένα καλύτερο μέλλον, για μια άλλη δημοκρατική προοδευτική κυβέρνηση, που να είστε σίγουροι ότι σύντομα θα δημιουργηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Είδα κάποιες κινήσεις, κύριε Σκανδαλίδη. Δεν ξέρω, επειδή δεν πήρατε καθόλου υπέρβαση του χρόνου και μόνο γι' αυτό, ούτε για εσάς μπορεί, αλλά θα σας δώσω δύο λεπτά να πείτε κάτι που θέλετε, από αυτά που ήθελε να πει ο συνάδελφός σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ: Ναι, θα τα έλεγε ο κ. Γκόκας προφανώς, δεν το επιτρέπει ο Κανονισμός.

Εγώ μια ερώτηση θέλω να κάνω, κύριε Υπουργέ. Γιατί στη σύμβαση που φέρνετε, δεν υπάρχει ο πίνακας που συνόδευε το μνημόνιο των επενδύσεων και των υποχρεώσεων του παρόχου που συνόδευε το μνημόνιο συνεργασίας του 2019 που επικυρώθηκε και το 2020; Δεν υπάρχει αυτός ο πίνακας. Αντίθετα, όλα τα νούμερα που είπατε είναι στον αέρα. Το μόνο που απορρέει από αυτά είναι ότι εμείς θα αγοράζαμε τα τρένα και θα τα μισθώναμε σε αυτούς και όλα τα οφέλη είναι δικά τους. Αυτή είναι η πραγματικότητα της σύμβασης. Όλα τα άλλα είναι έμμεσα πράγματα τα οποία βρίσκονται μάλλον στη σφαίρα του επιθυμητού. Μπορεί να τα ονοματίζετε με συγκεκριμένα νούμερα, αλλά δεν υπάρχουν.

Δεν καταλαβαίνω πώς από μια σύμβαση που έχει υπογράψει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και που υποτίθεται ότι έρχεστε σήμερα να φέρετε την κύρωσή της στην ελληνική Βουλή χωρίς αλλαγές, απουσιάζει ο συγκεκριμένος πίνακας με τα 600 έως 750 εκατομμύρια ευρώ. Εδώ είναι καθαρά. «Επενδυτικό σχέδιο παρόχου 2021 - 2035 σχετικά με την εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για το τροχαίο υλικό, για τις επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες και επενδύσεις σε ακίνητα της πρώην...». Είναι 600 με 750 εκατομμύρια ευρώ. Δεν υπάρχει αυτός ο πίνακας. Ισχύει ή δεν ισχύει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθώντας τη συζήτηση και χθες στην επιτροπή, αλλά και σήμερα στην Ολομέλεια, θέλω να σας πω ότι δεν μου προκάλεσε καμία απορία η στάση κάποιων κομμάτων της Αντιπολίτευσης, ούτως ή άλλως περιμέναμε για παράδειγμα και από το ΜέΡΑ25 και από την Ελληνική Λύση να είναι αρνητικοί σε αυτήν τη σύμβαση, όπως κάνουν παγιώς, ούτως ή άλλως, με τα νομοσχέδια της Κυβέρνησης. Δεν μου προκάλεσε, βεβαίως, εντύπωση και η πάγια στάση, συνεπής θα έλεγα, του Κομμουνιστικού Κόμματος περί κρατικής λειτουργίας των οργανισμών.

Όμως, αυτό που μου προκάλεσε τρομερή εντύπωση είναι από τη μία η στάση του Κινήματος Αλλαγής - ΠΑΣΟΚ, που κανονικά θα έπρεπε όντως να έχει εντυφώσει περισσότερο στη σύμβαση και να καταλάβει ποια είναι η λειτουργία και το πνεύμα της, αλλά βεβαίως και από την Αξιωματική Αντιπολίτευση θα περίμενα να είχα λίγο πιο χαμηλούς τόνους, δεδομένου ότι ήταν εκείνη η υπεύθυνη της πολύ κακής ιδιωτικοποίησης, η οποία έλαβε χώρα το 2016 - 2017, βάσει της οποίας έπρεπε και εμείς, αργότερα, να διαπραγματευτούμε την υπό συζήτηση σύμβαση, έτσι ώστε να

αλλάξουμε πολύ συγκεκριμένους όρους της προς όφελος του ελληνικού δημοσίου.

Νομίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σε κάτι το οποίο θα πρέπει να συμφωνήσουμε σε αυτήν την Αίθουσα είναι ότι, τουλάχιστον, όλοι συμφωνούμε στην ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Και όταν λέμε, βεβαίως, ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, νομίζω ότι είναι ξεκάθαρο τι εννοούμε. Δηλαδή, εννοούμε προσέλκυση περισσότερων επιβατών, αυξάνοντας τα έσοδα και το μερίδιο αγοράς μεταφοράς με το τρένο. Σημαίνει περιορισμό των εξόδων, χωρίς να υπονομεύσει, όμως, την ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Σημαίνει, τέλος, να δίνεις τη δυνατότητα στον επιβάτη για αποτελεσματικές υπηρεσίες, δηλαδή, να αξιοποιήσεις το τροχαίο υλικό, να παρέχεις έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση, να διαθέτεις σύγχρονες εγκαταστάσεις για την αποτελεσματική εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η διαφωνία μας και η ουσιαστική διαφορά μας, που νομίζω επιβλήθηκε και από άλλους συναδέλφους σε αυτή τη συζήτηση, είναι το εξής: Υπάρχουν κόμματα συνεπή στην ιδεολογία τους, όπως το Κομμουνιστικό Κόμμα, αλλά και ο ΣΥΡΙΖΑ μέχρι το 2015, που λένε «κρατική σιδηροδρομική εταιρεία».

Βεβαίως, το πού οδηγήθηκαν οι σιδηροδρομικές μεταφορές από αυτήν την επιλογή, επί κρατικής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», νομίζω το έχουμε ζήσει όλοι. Ήταν μια εταιρεία ζημιογόνος, με επεικώς ανεπαρκείς υπηρεσίες, την οποία χρηματοδότησε με τρέματα ποσά ετησίως ο Έλληνας φορολογούμενος, τα οποία δυστυχώς, πολλές φορές, τα χρήματα αυτά έπεσαν σε ένα βαρέλι δίχως πάτο.

Ως αποτέλεσμα αυτών των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η χώρα μας έπρεπε βάσει των ευρωπαϊκών κανονισμών, είτε να ζητήσει πίσω 700 εκατομμύρια από την τότε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», είτε να την ιδιωτικοποιήσει. Και βεβαίως, ήρθε η ιδιωτικοποίηση αλά ΣΥΡΙΖΑ, το 2016 - 2017, στην οποία βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σ' αυτήν την ιδιωτικοποίηση δεν υπήρχε η παραμικρή αναφορά για τις επενδύσεις.

Μάλιστα, η προηγούμενη σύμβαση για τις άγονες γραμμές που υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δεν προέβλεπε το παραμικρό για επένδυση από πλευράς της ιδιωτικής πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σε τροχαίο υλικό ή ακόμα και σε σύγχρονες υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών.

Και εδώ, θα πρέπει να αποκαλύψουμε και κάτι άλλο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Τα ΕΤΡ, τα περίφημα «Ασημένια Βέλη», τα οποία με βάση και την προηγούμενη σύμβαση, δεν θα έμπαιναν καν στις ήδη άγονες γραμμές, αλλά αυτά θα έμπαιναν μόνο στις λεγόμενες «εμπορικές και κερδοφόρες γραμμές», δηλαδή, στη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη και βεβαίως αυτή η γραμμή δεν αποτελούσε μέρος της προηγούμενης σύμβασης.

Με απλά λόγια, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» επένδυε σε νέο τροχαίο υλικό μόνο εκεί που μπορούσε να βγάλει κέρδος. Στις άγονες γραμμές, δηλαδή, στο βάθος της ελληνικής επαρχίας, αυτά τα νέα τρένα ή τα τρένα τα οποία περιλαμβάνει αυτή η σύμβαση, δεν θα έφταναν ποτέ. Δηλαδή, σαν να έχουμε δύο κατηγορίες πολιτών στην Ελλάδα, όπου στη μεν εμπορική γραμμή, κερδοφόρα γραμμή θα είναι όλο το νέο τροχαίο υλικό και στις υπόλοιπες γραμμές θα είναι το παλιό τροχαίο υλικό της «ΓΑΙΑΟΣΕ».

Το μεγαλύτερο, όμως, πρόβλημα κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, της σύμβασης που διαπραγματεύτηκε και υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δεν ήταν αυτό. Ήταν ο ίδιος ο μηχανισμός αποζημίωσης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ο οποίος αποτέλεσε και τη μεγαλύτερη τροχοπέδη για την ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα! Και το εξηγώ. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς οικονομολόγος για να καταλάβει ότι όταν η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αύξανε τα έσοδά της, έπαιρνε όλο και μικρότερη αποζημίωση. Τι έκανε, λοιπόν; Δεν είχε κανένα κίνητρο να προχωρήσει στην ανάπτυξη των εσόδων, αύξανε και τα έξοδα, με αποτέλεσμα να μπορεί να παίρνει την αποζημίωση.

Αντίθετα, είχε ένα ισχυρό κίνητρο να αυξήσει τα έξοδα, όπως είπα και προηγουμένως, να μην κυνηγάει τα έσοδα, δηλαδή, να μην αναπτύσσονται οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, με αποτέλεσμα να εισπράττει, ούτως ή άλλως, ένα εξασφαλισμένο ποσό της αποζημίωσης.

Και μάλιστα, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ έκανε και κάτι άλλο το οποίο

ξεχάσατε να το αναφέρετε, κύριοι της Αντιπολίτευσης. Ενώ το 2016 είχατε υπογράψει τη συγκεκριμένη σύμβαση, έρχεστε το 2017, κάνετε τροποποίηση της σύμβασης αυτής, βάζετε νέες κατηγορίες εξόδων για να διευκολύνετε την τότε ιδιωτική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Παραλείψατε να το αναφέρατε αυτό.

Μην αναρωτιέστε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί δεν αναπτύχθηκε ο επιβατικός σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, τουλάχιστον επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Απέτυχε γιατί πολύ απλά η προηγούμενη κυβέρνηση έφερε μία νέα σύμβαση η οποία κινητροδότησε την ασφάλεια και τον εύκολο δρόμο της κρατικής αποζημίωσης, αντί του δύσκολου δρόμου της επιχειρηματικότητας και της δημιουργίας νέων εσόδων.

Εμείς τι κάνουμε; Πρώτα απ' όλα, δημιουργείται ένας νέος μηχανισμός αποζημίωσης. Τι κάνει, λοιπόν, αυτός ο μηχανισμός; Πρώτον, χωρίς να μεταβάλλει ούτε ένα ευρώ το ύψος της αποζημίωσης, εντάσσει στη σύμβαση το σύνολο των δρομολογίων. Με την προηγούμενη σύμβαση, ως κράτος, το είπε και ο κύριος Υπουργός, παίρναμε περίπου 22 εκατομμύρια και κάποια χρήματα επίσης για το ζήτημα της συντήρησης και τώρα παίρνουμε τουλάχιστον 25%-30% παραπάνω από αυτά που παίρναμε. Το βασικότερο είναι ότι η προηγούμενη σύμβαση σου αποζημιώνει εκατόν πενήντα δύο δρομολόγια άγονων γραμμών και η συγκεκριμένη σύμβαση, χωρίς να αλλάξει καν το τίμημα της αποζημίωσης, σου αποζημιώνει εκατόν εβδομήντα τέσσερα, είκοσι παραπάνω δρομολόγια.

Τι λέμε, λοιπόν, στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Λέμε τρέξε βρες επιπλέον έσοδα, είτε είναι εισιτήρια, είτε είναι νέες υπηρεσίες - διαφημίσεις, μέχρι του ποσού που είναι αναγκαίο για να καλύψεις το σύνολο του κόστους δρομολογίων και γι' αυτή σου την υπηρεσία παίρνεις ένα εύλογο κέρδος.

Από εκεί και πέρα, έρχεται το ελληνικό δημόσιο και στην ουσία γίνεται συμμετοχος στα επιπλέον κέρδη της ιδιωτικής επιχείρησης. Δημιουργείται, δηλαδή, ένας κουμπαράς που στην ουσία έχει σκοπό την ανάπτυξη των περαιτέρω σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Θέλουμε να πυκνώσουμε τα δρομολόγια; Θέλουμε να δημιουργήσουμε νέα δρομολόγια; Έχουμε έναν επιπλέον μηχανισμό αυτοχρηματοδότησης των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, χωρίς να επιβαρύνουμε καθόλου τον κρατικό προϋπολογισμό.

Έχουμε, όμως, και κάτι άλλο ακόμα. Έχουμε έναν μηχανισμό όπου θα μπορούμε να βρίσκουμε πόρους για τις έκτακτες ανάγκες, για παράδειγμα όπως είχαμε στην πανδημία με τον COVID, που πάλι μπορούμε να το χρηματοδοτήσουμε από αυτόν τον κουμπαρά μέσω αυτού του μηχανισμού που δημιουργήσαμε, χωρίς να επιβαρύνουμε τον Έλληνα φορολογούμενο.

Τι άλλο έχουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα από τη σύμβαση; Έχουμε για πρώτη φορά επενδύσεις σε τροχαίο υλικό και μάλιστα σύγχρονο. Για παράδειγμα έχουμε επενδύσεις στα τρένα υδρογόνου, το οποίο νομίζω συμφωνούμε όλοι είναι ότι πιο σύγχρονο υπάρχει σήμερα η σιδηροδρομική αγορά, έχουμε επενδύσεις σε νέα ηλεκτροκίνητα τρένα και επίσης, έχουμε και αναβάθμιση του τροχαίου υλικού της «ΓΑΙΑΟΣΕ». Έχουμε, επίσης, επενδύσεις σε συστήματα πληροφόρησης και εξυπηρέτησης πελατών, σε αντίθεση, επαναλαμβάνω για άλλη μια φορά, με την προηγούμενη σύμβαση που υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ όπου δεν υπήρχε η παραμικρή αναφορά σε επενδύσεις. Δηλαδή, δίνουμε τα 50 εκατομμύρια και δεν υπήρχε καμμία επένδυση.

Σε ποιον ανήκουν αυτά τα τρένα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Γιατί το άκουσα κι αυτό. Τα τρένα τα οποία αγοράζονται ανήκουν στο δημόσιο. Δεν ανήκουν σε καμμία ιδιωτική επιχείρηση. Και μάλιστα, επιβάλλουμε και στην επιχείρηση, την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», να χρηματοδοτήσει ένα πολύ μεγάλο μέρος αυτού του ποσού μέσω αυτής της σύμβασης.

Υπάρχουν ακόμη δύο τουλάχιστον καινοτομίες σε αυτή τη σύμβαση. Η πρώτη είναι ότι πλέον δημιουργείται ένα σταθερό έσοδο για τον ΟΣΕ. Το είπαμε και προηγουμένως ότι αυξάνονται από 14 σε 19 εκατομμύρια τα τέλη υποδομής, δηλαδή μια αύξηση του 26%. Αυξάνεται, επίσης, το ποσό μισθώματος για το τροχαίο υλικό που πληρώνεται στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» από 8 εκατομμύρια σε 10 εκατομμύρια. Να το πω πολύ απλά. Από τα 50 εκατομ-

μύρια, τα 29 άμεσα επιστρέφουν στο ελληνικό δημόσιο, συν αυτά τα οποία ανέφερε και ο κύριος Υπουργός σε βάθος δεκαπενταετίας. Δηλαδή, το συνολικό όφελος, πράγματι, υπερβαίνει τα 2 δισεκατομμύρια. Πριν ήταν κάτω από 50%. Δηλαδή, αν βάλει κανείς τα τέλη υποδομής και το ποσό το οποίο είναι για το τροχαίο υλικό, ήταν περίπου τα 22 εκατομμύρια στα 50. Άρα καταλαβαίνετε ότι κι εκεί πάμε σε μια αναβάθμιση της συνεισφοράς προς το ελληνικό δημόσιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και κλείνω με αυτό- επειδή είχα την μεγάλη ευθύνη και τη χαρά να μου αναθέσει ο Υπουργός τη διαπραγμάτευση αυτής της συμφωνίας, να σας πω ότι σε μια διαπραγμάτευση προφανώς δεν υπάρχουν μόνο κερδισμένοι και χαμένοι. Για να είναι μια επιτυχής διαπραγμάτευση πρέπει να είναι όλοι κερδισμένοι.

Νομίζω ότι από τη μια έχουμε, με βάση και το προηγούμενο καθεστώς της συμφωνίας, μία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η οποία αυτή τη στιγμή έχει το κίνητρο να αναπτύξει τις επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, γιατί το επιπλέον όφελος το παίρνει και το δημόσιο. Από την άλλη έχουμε το ελληνικό δημόσιο το οποίο πλέον μπορεί να προσφέρει υπηρεσίες προς τους πολίτες αντάξιας με αυτό το οποίο περιμένουν.

Άρα γι' αυτόν τον λόγο σας καλώ όλους να την υπερψηφίσετε. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κεφαλογιάννη.

Παρακαλώ να τακτοποιηθεί το Βήμα προκειμένου να πάρει τον λόγο ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

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

Να ξεκινήσω λέγοντας ότι όταν στις 14 Απριλίου υπογράψαμε τη νέα σύμβαση, τη νέα συμφωνία με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για τις λεγόμενες άγονες γραμμές, υπογράμμισα μεταξύ άλλων τότε ότι με το πρόγραμμά της Κυβέρνησής μας η Ελλάδα κάνει πλέον αποφασιστικά βήματα να αποκτήσει σύγχρονες σιδηροδρομικές μεταφορές.

Διότι, πρώτον, αγαπητέ κύριε Παππά, δεν είναι σχέδια. Έχουμε δημοπρατήσει με τη διαδικασία της μελέτης-κατασκευής 4,5 δισεκατομμύρια σιδηροδρομικά έργα, πράγμα το οποίο δεν έχει γίνει ποτέ. Η μελέτη-κατασκευή, λοιπόν, αυτή είναι σε απόλυτη συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έτσι ώστε να μην έχουμε τα παρατράγουδα που είχαμε επί χρόνια, δηλαδή, άλλος να μελετάει, άλλος να δημοπρατεί, να έρχονται πέντε κατακερματισμένες εργολαβίες και ποτέ να μην τελειώνει το σιδηροδρομικό έργο. Αυτή, λοιπόν, είναι μια πραγματικότητα η οποία καταλαβαίνω ότι σας δημιουργεί εκνευρισμό, αλλά είναι μια πραγματικότητα.

Δεύτερον, βρίσκεται σε εξέλιξη το πρόγραμμα αναβάθμισης και εξηλεκτισμού του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου ύψους 1,2 δισ. ευρώ. Θα καταθέσω μετά στα Πρακτικά πόσα λεφτά ξοδέψατε εσείς για ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Διότι αυτό πληρώνουμε σήμερα. Διότι όπως όλοι καταλαβαίνουν, όταν θέλω να ανατάξω μία υποδομή αυτό δεν γίνεται με ένα μαγικό ραβδάκι από τη μία μέρα στην άλλη. Πρέπει να γίνει ένας σοβαρός προγραμματισμός -αυτός έλειπε δυστυχώς από την προηγούμενη κυβέρνηση- για να μπορέσουμε μετά να κάνουμε τις εργολαβίες. Επομένως επί τεσσέραμις χρόνια η αλήθεια είναι ότι ο σιδηρόδρομος αφέθηκε στην τύχη του. Και αυτό πληρώνουμε σήμερα.

Τρίτον, υπογράψαμε τη σύμβαση με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» την κύρωση της οποίας συζητάμε εδώ σήμερα. Και λυπάμαι που το λέω, η μόνη παράταξη που άσκησε σοβαρή ιδεολογική κριτική ήταν το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, το οποίο είναι αντίθετο στην ιδιωτικοποίηση, τα είπε ξεκάθαρα και θεωρεί ότι πρέπει ο σιδηρόδρομος να είναι κρατικός. Και είναι αντίθετο στην ευρωπαϊκή οδηγία ότι πρέπει να απελευθερωθούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Διαφωνώ 100%, αλλά τουλάχιστον είναι συνεπείς στη θέση τους. Οπότε όταν εσείς και η Κοινοβουλευτική σας Εκπρόσωπος μας μιλάτε για ξεπούλημα, όταν κάνετε αυτά που κάνετε στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», να ξέρετε ότι τουλάχιστον υπάρχει και μια Αριστερά που παραμένει σταθερή σε πέντε πράγματα.

Τι πετυχαίνουμε με αυτή τη σύμβαση; Πρώτον, θα γίνονται πλέον δρομολόγια σε όλη τη χώρα στο σύνολο του δικτύου. Δεύτερον, το μεγαλύτερο μέρος της ετήσιας αποζημίωσης θα επιστρέφεται στο ελληνικό δημόσιο. Από τα 50 εκατομμύρια που δίνουμε και δίναμε πάντα είτε η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ήταν κρατική είτε ήταν ιδιωτική, τα 19 εκατομμύρια επιστρέφονται στον ΟΣΕ ετησίως ως τέλη διέλευσης. Τα 10 εκατομμύρια πηγαίνουν στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» και τα 21 εκατομμύρια παραμένουν στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Τρίτον, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεσμεύεται σε πολύ συγκεκριμένες επενδύσεις με στόχο τη βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών, επενδύσεις σε νέα σύγχρονα τρένα, τα περισσότερα εκ των οποίων θα είναι ηλεκτρικά και υδρογόνου.

Τέταρτον, οι δύο πλευρές «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και ελληνικό δημόσιο συμφωνούμε στο απλό και λογικό ότι όσο πιο γρήγορα υλοποιούνται αυτές οι επενδύσεις τόσο περισσότερα θα διαρκέσει σύμβαση. Όλα αυτά είναι σύννομα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, γιατί ακούστηκαν κάτι απίστευτα πράγματα για απευθείας αναθέσεις. Να ξέρουμε, δηλαδή, και τη νομική ορολογία σε αυτή την Αίθουσα. Διότι καλώς ή κακώς η χώρα αυτή είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1980.

Και, πέμπτον, προβλέπουμε κίνητρο αποδοτικότητας του μηχανισμού αποζημίωσης. Ακούστε, λοιπόν, εδώ μερικά παραδείγματα αριθμών, για να καταλάβετε πλέον τι έχουμε κάνει.

Την παλιά σύμβαση του 2015 και του 2017, ειρήσθω εν παρόδω, ο ΣΥΡΙΖΑ ποτέ δεν την είχε καταθέσει στο Κοινοβούλιο, όπως δεν είχε καταθέσει ποτέ το καίμενο της ιδιωτικοποίησης, σε αντίθεση με εμάς που τα έχουμε καταθέσει όλα. Ακόμα και αν διαφωνείτε, εδώ είναι όμως γραμμένα. Δεν μπορεί κάποιος να πει ότι κρυβόμαστε.

Τι έκανε η παλιά σύμβαση; Η παλιά σύμβαση έκανε κάτι πάρα πολύ απλό. Έλεγε στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δηλαδή στον ιδιώτη τώρα: «Έχεις πάνω-κάτω 120 εκατομμύρια κόστος, για να κάνεις το μεταφορικό σου έργο και 70 εκατομμύρια έσοδα. Τι σου λείπει; 50 εκατομμύρια. Πάρ' τα.» Αυτά έλεγε η παλιά σύμβαση.

Και τι έλεγε; Έλεγε: «Σου κλειδώνω το κέρδος στα 3,75 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό είναι το κέρδος σου. Αν βγάλεις παραπάνω, θα σου μειώσω από τα 50 εκατομμύρια.» Επομένως τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Ότι η παλιά σύμβαση ήταν το απόλυτο αντικίνητρο για την εξέλιξη του σιδηροδρόμου.

Τι κάνει η καινούργια σύμβαση πολύ απλά; Η καινούργια σύμβαση έρχεται και λέει το εξής: «Εάν βγάλεις παραπάνω εύλογο κέρδος, θα το μοιραστούμε με το ελληνικό δημόσιο.» Επομένως η σύμβαση αυτή τη δεκαετία δίνει όχι μόνο τα 450 εκατομμύρια, που θα σας αναφέρω πιο κάτω, αλλά δίνει και το δικαίωμα στο ελληνικό δημόσιο να πάρει το 20% των επιπλέον κερδών. Απλά, για να καταλαβαίνουμε ποια είναι η διαφορά μεταξύ της παλιάς σύμβασης και της καινούργιας.

Πάμε τώρα να πούμε και κάτι άλλο. Ο κ. Παππάς έκανε μια πολύ χαριτωμένη -θα έλεγα- απόπειρα να πει ότι δεν πουλήσαμε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 45 εκατομμύρια, πουλήσαμε το brand name. Πραγματικά, ευτυχώς, είναι λίγοι άνθρωποι στην Αίθουσα, κύριε Παππά, διότι αυτό δεν στέκει κατά την άποψή μου σε καμία λογική.

Κύριε Παππά, ξέρετε τι κάνατε, όχι εσείς προσωπικά; Εσείς ήρθατε κι ενώ το 2013 καταγγέλλατε τον Σαμαρά και το Βενιζέλο ότι, αν τολμήσει να πουλήσει την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 300 εκατομμύρια που ήταν τότε η εκτίμηση, ήταν το απόλυτο ξεπούλημα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Όχι την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έχω τη δήλωση του κ. Σταθάκη που ήταν τότε τομεάρχης. Αν θέλετε, μπορώ να καταθέσω και αυτή στα Πρακτικά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Υπουργέ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Παππά, ξέρετε, υπάρχει μια διαφορά μεταξύ ημών. Εγώ σας ακούω με μεγάλη προσοχή και δεν σας διακόπτω. Εσείς μπορείτε να λέτε αυτό που λέτε. Λέτε, δηλαδή, ότι θα το πουλούσαμε όλο. Δεν ήταν αυτό. Μιλούσαμε για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Επομένως σας διορθώνω. Μιλούσαμε για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Ήρθατε και την πουλήσατε 45 εκατομμύρια το 2017, που ση-

μαίνει ότι την πουλήσατε 5 εκατομμύρια λιγότερα από την ετήσια ενίσχυση για την παροχή υπηρεσιών. Αυτή την ιδιωτικοποίηση ήρθαμε εμείς και διορθώσαμε. Σε αυτό το πλαίσιο έπρεπε να κινηθούμε. Μην ξεχνάμε, λοιπόν, τι έγινε στις μέρες της δικής σας διακυβέρνησης.

Και παράλληλα, με την πλάτη στον τοίχο, ήρθαμε και διαπραγματευτήκαμε με τους ιδιώτες. Στην ουσία τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ; Έχει δίκιο εδώ το ΚΚΕ. Μετέφερε ένα κρατικό μονοπώλιο και το έκανε ιδιωτικό μονοπώλιο. Αυτή ήταν η ιδιωτικοποίηση του ΣΥΡΙΖΑ. Η ιδιωτικοποίηση πρέπει να λειτουργεί προς όφελος των επιβατών των πολλών. Τότε γιατί δεν την αφήναμε κρατική; Τότε γιατί τη δώσαμε μόνο 45 εκατομμύρια; Και αφού τη δώσαμε, διότι μας πείσαν τότε οι κακοί ξένοι, οι οποίοι μας βασάνιζαν και μας έδερναν, γιατί δεν κάνατε μια συμφωνία, όπως κάνουμε εμείς σήμερα να πάρете κάποια λεφτά και κάποια αντισταθμιστικά πίσω; Δεν το κάνατε ούτε αυτό.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ λίγο παραπάνω χρόνο, για να απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις και τις αιτιάσεις των συναδέλφων.

Επομένως αυτό που εμείς υποστηρίζουμε είναι ότι ήρθαμε να εξισορροπήσουμε μια πολύ δύσκολη κατάσταση και λαμβάνουμε τη δέσμευση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η οποία δεν υπήρχε -της ιδιωτικής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- για συγκεκριμένες επενδύσεις, με στόχο τη βελτίωση των υποδομών.

Αυτά είναι μέσα στη σύμβαση που έχουμε καταθέσει, όχι σαν τον ΣΥΡΙΖΑ που δεν τις κατέθετε.

Υπάρχει, κύριε Γκόκα, ένα παράρτημα, αλλά υπάρχει και το κείμενο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Το είδα και το κείμενο, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στο παράρτημα αναφέρονται οι επενδύσεις του τροχαίου υλικού και στο κείμενο αναλύονται όλες οι επενδύσεις.

Ακούστε, λοιπόν. Μιλάμε για μία συμφωνία 500 εκατομμυρίων ευρώ σε ένα ορίζοντα δεκαετίας. Θα έρχεται το ελληνικό δημόσιο και θα δίνει στον ιδιώτη 50 εκατομμύρια τον χρόνο, τα οποία έδινε και πριν. Από αυτά τα 500 εκατομμύρια, όμως, τα 453 θα επιστρέψουν στο ελληνικό δημόσιο σε επενδύσεις. Και για τα υπόλοιπα 2 δισεκατομμύρια που λέτε ότι θα είναι στο παράρτημα του μνημονίου συνεργασίας, το οποίο και κατέθεσα, αυτό ήταν μέρος του ΜΟΥ, το οποίο δεν είναι οι άμεσες επενδύσεις, αλλά τα οφέλη στο ελληνικό δημόσιο. Έτσι, για να καταλαβαίνομαστε και να ξερούμε τι λέμε. Νομίζω ότι είναι ξεκάθαρο αυτό που λέω και το είπα δύο φορές.

Τον τελευταίο, λοιπόν, χρόνο έχω διαβάσει στην «Εφημερίδα των Συντακτών» που έχετε καταλήξει πλέον να παίρνετε όλες σας τις πληροφορίες στην Κοινοβουλευτική Ομάδα, απίστευτα πράγματα γι' αυτή τη σύμβαση και θα μου επιτρέψετε να απαντήσω σε ένα προς ένα.

Πρώτον, μας καταγγέλλετε ότι δεν έχουμε δώσει τη συμφωνία της σύμβασης στη δημοσιότητα. Το πλήρες κείμενο της σύμβασης έχει αναρτηθεί την ίδια μέρα της υπογραφής της σύμβασης. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και έχει κατατεθεί στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων όπου πλέον ο καθείς έχει πρόσβαση.

Το αστείο εδώ είναι αυτό που είπα και πριν, δηλαδή ότι μας καταγγέλλουν ότι δεν έχουμε δημοσιοποιήσει τη σύμβαση, ποιοι; Αυτοί που την αντίστοιχη σύμβαση ούτε το 2015 δημοσιοποίησαν ούτε το 2017. Αυτό, για να αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος της διγλωσσίας και της πολιτικής εξαπάτησης.

Μας ρωτάτε για το αν ισχύει ότι θα ξεκινήσουμε να πληρώνουμε -λέει- τις αμαρτίες από τώρα, οι οποίες θα παραληφθούν το 2027. Αυτό που ισχύει και ισχύει σε αντίστοιχες συμβάσεις, είναι ότι το δημόσιο παραλαμβάνει καινούργιο τρο-

χαίο υλικό, δηλαδή, καινούργια τρένα, τα οποία όλοι γνωρίζουν ότι θα αρχίσουν να κατασκευάζονται από τη στιγμή που θα δοθεί η παραγγελία. Τα τρένα δεν τα αγοράζουμε από το ράφι.

Μας ρωτάτε για το αν ισχύει η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη να βαφτίζεται άγονη, παρά ότι λειτουργεί με ηλεκτροκίνηση από το 2018. Ο Κανονισμός 1370 στο πρώτο του άρθρο, θέτει ως στόχο συμβάσεων ΥΔΥ την εξασφάλιση κάποιων κριτηρίων. Να είναι ασφαλείς οι μεταφορές, να είναι καλής ποιότητας, να έχουν λιγότερες δαπανηρές υπηρεσίες.

Η σύμβαση που συζητάμε σήμερα, λοιπόν, διασφαλίζει πολυπληθέστερες υπηρεσίες και σε αυτό το δρομολόγιο. Για παράδειγμα, για τη διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη προβλέπονται πέντε ζεύγη δρομολογίων με «Intercity» και δύο ζεύγη με «Intercity Express». Προβλέπονται, δηλαδή, συνολικά και εκτελούνται σήμερα δεκατέσσερα καθημερινά δρομολόγια Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Πόσα προέβλεπε η αντίστοιχη σύμβαση του 2015; Μόνο οκτώ δρομολόγια. Δηλαδή, τέσσερα ζεύγη. Και τότε και το 2015 και το 2017, η γραμμή αυτή επιδοτείτο. Άρα εξασφαλίζουμε πολυπληθέστερα δρομολόγια από ό,τι είχαμε στο παρελθόν. Και, επίσης, εξασφαλίζουμε τη λεγόμενη χρήση των τρένων «ETR, δηλαδή, τρένων με ηλεκτροκίνηση, που έχουν λάβει και την πιστοποίηση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Επίσης, διασφαλίζουμε ανώτατο επίπεδο κρατικής χρηματοδότησης, το οποίο παραμένει στα 50 εκατομμύρια, δεν αυξάνεται. Όμως, για πρώτη φορά -και αυτό πρέπει να το τονίσω ξανά- προβλέπεται επιστροφή χρημάτων στον κρατικό προϋπολογισμό. Δηλαδή, ο ΣΥΡΙΖΑ και ξεπούλησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ 45 εκατομμύρια -δηλαδή, 5 εκατομμύρια λιγότερα από την κρατική επιδότηση- και δεν διασφάλισε ούτε 1 ευρώ να επιστρέψει πίσω στο ελληνικό δημόσιο.

Επίσης, επειδή ακούστηκε και κάτι το οποίο δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα, στο παρελθόν -αναφέρθηκε ο κ. Παππάς σε αυτό νομίζω- δεν υπήρχε μηχανισμός παρακολούθησης των δρομολογίων. Ξέρετε τι υπήρχε, για να είμαστε ειλικρινείς; Ο ΟΣΕ έδινε ένα χαρτί ότι εκτέλεσαν τα δρομολόγια. Αυτό υπήρχε. Τι, δηλαδή; Να κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εσείς είστε Υπουργός. Δηλαδή τι; Πλημμελώς άσκησε τα καθήκοντά της η αρμόδια επιτροπή στο Υπουργείο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, κύριε Παππά, δεν έχετε καταλάβει τι λέω. Πραγματικά, δεν έχετε καταλάβει τι λέω. Ούτε αυτό δεν είχατε προβλέψει!

Εμείς, λοιπόν, εκείνη τη στιγμή γι' αυτό αλλάξαμε τη σύμβαση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Τι λέτε τώρα; Είναι ψευδές απολύτως αυτό που λέτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Παππά, το ψεύδος και το ψέμα είναι στο DNA το δικό σας και μη γουρλώνετε τα μάτια σας. Μην τα γουρλώνετε τα μάτια σας, κύριε Παππά! Αυτό το θεατρινίλικο να το κάνετε εκεί που ξέρετε, στο δικό σας πολιτικό ακροατήριο. Γιατί εκεί πρέπει να το κάνετε.

Επίσης, να πούμε και το άλλο απίστευτο ψεύδος του κ. Παππά, διότι τώρα έχει αρχίσει και προκαλεί, ως συνήθως, από το Βήμα της Αντιπολίτευσης.

Να σας θυμίσω, κύριε Παππά, διότι νομίζω ότι ήσασταν και εσείς επιβάτης σε αυτό το καραγκιοζιλίκι, το δικό σας «Λευκό βέλος» και θα το καταθέσω στα Πρακτικά.

Στη ΔΕΘ του 2018 είχατε ανακοινώσει ότι θα βάλατε ένα γρήγορο τρένο Αθήνα - Θεσσαλονίκη και μια κουστωδιά κομματικών και Υπουργών ανεβήκατε πάνω να κάνετε μια βόλτα. Ούτε αυτό δεν μπορούσατε να κάνετε. Το πήγατε στην Κατερίνη, φθάσατε μέχρι Θεσσαλονίκη και μετά ακυρώθηκε το δρομολόγιο. Μα, τόσο κωμικοί είστε; Και μετά βρίζατε τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, που εσείς είχατε βάλει, τον κ. Τσαλίδη, ο οποίος σάς απάντησε ότι ποτέ δεν είχε δεσμευθεί ότι θα μπορέσει να κάνει το δρομολόγιο κάτω από τέσσερις ώρες. Εμείς το καταφέραμε αυτό με το «Ασημένιο Βέλος». Αυτή είναι η πραγματικότητα, κύριε Παππά. Μπορεί να μη σας αρέσει, αλλά τι να κάνουμε; Και σήμερα, παρά τα προβλήματα που υπάρχουν, αυτά τα δρομολόγια του «Intercity» είναι κάτω από τέσσερις ώρες.

Εσείς, κύριε Παππά, κοροϊδεύατε, όπως με τους μουσαμάδες με το μετρό! Είστε η παράταξη της μεγαλύτερης πολιτικής κοροϊδίας και γι' αυτό νομίζω ότι όλοι γνωρίζουμε γιατί σας καταδίκασε ο ελληνικός λαός εκεί που σας καταδίκασε στις προηγούμενες εκλογές.

Πάμε τώρα να συζητήσουμε λίγο και να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, μερικά πράγματα τα οποία ανέφερε και ο κ. Βιλιάρδος στην επιτροπή -και είχα πει ότι θα του απαντήσω- και διάφοροι άλλοι συνάδελφοι.

Να πούμε, λοιπόν, ότι αυτή τη στιγμή ακούστηκαν μερικές ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με το πώς εκτελούνταν, αν θυμάμαι καλά, κύριε Βιλιάρδο, το 2021 οι μεταφορές.

Το 2021, επειδή δεν είχαμε υπογράψει την καινούργια σύμβαση, εκτελούνταν με την παράταση της ισχύος της πολύ προβληματικής σύμβασης του 2015. Και αυτό είναι βάσει νόμου, είναι βάσει του άρθρου 65 του ν.4784.

Αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις, που ρωτήσατε και εσείς και νομίζω ρώτησε και το ΜέΡΑ25, θα ήθελα να πω ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν πιέζει για επιστροφή κανενός ποσού για τον ΟΣΕ. Εμείς είμαστε αυτοί που το διασφαλίζουμε αυτό, δηλαδή ο χρήστης να δίνει κάποια χρήματα -τέλη διέλευσης- σε αυτόν ο οποίος στην ουσία διαχειρίζεται την υποδομή.

Σε ό,τι αφορά τις δαπάνες, ακούστηκαν κάποια ερωτήματα για τις δαπάνες. Τα τέλη χρήσης υποδομής και τα μισθώματα του τροχαίου υλικού αποτελούν αποδεκτές δαπάνες, σύμφωνα με τον Κανονισμό. Αυτά τα ποσά πληρώνονταν και με τις προηγούμενες συμβάσεις.

Η καινοτομία, όμως, αυτής της σύμβασης είναι ότι οριοθετεί τα ποσά που πληρώνει το ελληνικό δημόσιο και δεν επιτρέπει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να καθυστερεί, όπως γινόταν στο παρελθόν, τις πληρωμές σε ΟΣΕ και ΓΑΙΟΣΕ.

Ως προς την επιλογή των ETR 470, γιατί έγινε, λέμε, αυτή η επιλογή. Διότι ήταν το μόνο άμεσα αξιοποιήσιμο τροχαίο υλικό. Δηλαδή, κάνουμε το προφανές: Και παραγγέλνουμε καινούργια τραίνα, αλλά μέχρι να μας τα παραδώσουν, στην ουσία αξιοποιούμε τα τρένα τα οποία φέρνει τώρα η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», για να μπορέσουμε να παρέχουμε καλύτερες υπηρεσίες.

Κλείνοντας, να πω ότι για άλλη μία φορά -και λυπάμαι γι' αυτό- ακούστηκαν από διάφορες πλευρές της Αιθούσης πράγματα που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Ακούστηκαν πράγματα όπως «απευθείας ανάθεση». Ακούστηκαν κατηγορίες ότι αυτή η σύμβαση είναι λεόντειος. Αυτά, λυπάμαι που το λέω, αλλά δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα, σύμφωνα με την επιχειρηματολογία την οποία σας διατύπωσα τώρα.

Ένα παραμένει σίγουρο: Ότι η δήθεν ριζοσπαστική Αριστερά, η οποία θα έσκιζε τα μνημόνια και η οποία θα έκανε τους Ευρωπαίους να χορεύουν πεντοζάλη, τελικά έβαλε την ουρά της κάτω από τα σκέλια και τα ξεπούλησε όλα, κύριε Παππά!

Και όχι μόνο αυτό. Ξέρετε τι άλλο κάνατε; Την ΕΕΣΤΥ, που έχει το τροχαίο υλικό, την ξεπουλήσατε και αυτή για 22 εκατομμύρια ευρώ. Συγχαρητήρια, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ!

Μετά κάνατε και το κορυφαίο. Πήγατε για ενενήντα εννέα χρο-

νια και δώσατε τη «ΓΑΙΑΟΣΕ» στο Υπερταμείο.

Και έρχεστε εδώ και μιλάτε, όταν στα τέσσερα χρόνια από το ΠΔΕ δεν είχατε δώσει ούτε 1 ευρώ για την ανάταξη του σιδηροδρόμου;

Θέλετε να ακούσετε τα νούμερα, κύριε Παππά; Τα καταθέτω και αυτά για τα Πρακτικά, διότι μπορεί ο καθένας εδώ να λέει ό,τι θέλει, αλλά τα χαρτιά μένουν. Θα τα δουν όσοι ενδιαφέρονται, για να καταλάβουν το μέγεθος της πολιτικής εξαπάτησης και το μέγεθος των ασυναρτησιών που λέτε εσείς και η Κοινοβουλευτική σας Εκπρόσωπος.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κρατική επιχορήγηση 45 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος, όσα έδινε και ο ΣΥΡΙΖΑ, όσα έδινε και η Νέα Δημοκρατία. Το ΠΔΕ στο σύνολό του επί Νέας Δημοκρατίας στα τρία χρόνια είναι 59,3 εκατομμύρια ευρώ, επί ΣΥΡΙΖΑ ήταν 12,3 εκατομμύρια ευρώ. Τόσα λεφτά είχατε δώσει. Αυτά είναι στοιχεία του ΟΣΕ. Δηλαδή, επί της παρούσας Κυβέρνησης έχουμε αυξήσει το ΠΔΕ για τον ΟΣΕ -όχι για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- 480%.

Πάμε στις προσλήψεις. Η δήθεν Αριστερά, που θα έκανε προσλήψεις, πόσες προσλήψεις έκανε; Είκοσι πέντε προσλήψεις! Και μας κατηγορεί τώρα. Εμείς πόσες κάναμε; Εκατόν είκοσι πέντε.

Αυτοί είμαστε, κύριε Παππά, και αυτοί είστε. Δυστυχώς, οι μάσκες έπεσαν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

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

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών

Πίνακας Περιεχομένων

Άρθρο πρώτο Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

- Άρθρο 1 Ορισμοί
- Άρθρο 2 Παρεχόμενες Υπηρεσίες
- Άρθρο 3 Ποιότητα Υπηρεσιών και αξιολόγηση
- Άρθρο 4 Σχέσεις με το επιβατικό κοινό
- Άρθρο 5 Συνεχής παροχή Υπηρεσιών
- Άρθρο 6 Ασφάλεια και πρόληψη στους συρμούς
- Άρθρο 7 Εξυπηρέτηση στους σταθμούς
- Άρθρο 8 Τροχαίο υλικό
- Άρθρο 9 Κόμιστρο για τις Υπηρεσίες - Κατανομή υποχρεώσεων
- Άρθρο 10 Αποζημίωση-Μηχανισμός υπολογισμού
- Άρθρο 11 Αποδεκτές δαπάνες
- Άρθρο 12 Έσοδα από την εκτέλεση των Υπηρεσιών
- Άρθρο 13 Τρόπος καταβολής αποζημίωσης-εκκαθάριση
- Άρθρο 14 Διαδικασία ετήσιου προγραμματισμού
- Άρθρο 15 Ποινές/Επιβραβεύσεις (Bonus)
- Άρθρο 16 Υποβολή αναφορών και εκθέσεων
- Άρθρο 17 Λογιστικός διαχωρισμός - Λογιστικός έλεγχος

- Άρθρο 18 Διάρκεια της Σύμβασης
- Άρθρο 19 Λύση της Σύμβασης
- Άρθρο 20 Γεγονότα για τα οποία δεν ευθύνεται ο Πάροχος
- Άρθρο 21 Επιτροπή Παρακολούθησης
- Άρθρο 22 Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών
- Άρθρο 23 Σωρευτική αναγνώριση δικαιωμάτων
- Άρθρο 24 Επικοινωνία των Συμβαλλόμενων Μερών
- Άρθρο 25 Τροποποίηση της Σύμβασης
- Άρθρο 26 Εμπιστευτικότητα
- Άρθρο 27 Εκχώρηση και ανάθεση υπεργολαβίας
- Άρθρο 28 Μεταβατικές - λοιπές διατάξεις
- Άρθρο 29 Εφαρμοστέο δίκαιο και δικαιοδοσία
- Παράρτημα Α Απογραφή Υπηρεσιών
- Παράρτημα Β Απαιτήσεις υποβολής αναφορών και δείκτες παρακολούθησης μεγεθών συγκοινωνιακού έργου
- Παράρτημα Γ Απογραφή προσωπικού παρόχου
- Παράρτημα Δ Επενδύσεις
- Άρθρο δεύτερο Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο

Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 14.4.2022 Σύμβαση ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, μετά των συνημμένων σε αυτή Παραρτημάτων, που υπεγράφησαν στην Αθήνα μεταξύ αφενός, του Ελληνικού Δημοσίου, νομίμως εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών και αφετέρου, της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», το πρωτότυπο κείμενο της οποίας έχει ως εξής:

2

ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Μεταξύ

του Ελληνικού Δημοσίου

και

της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία («ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές -
Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική
Εταιρεία»),

Αναφορικά με την

ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας

σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και τον
Ν.3891/2010, όπως αυτοί ισχύουν.

Περιεχόμενα

- Άρθρο 1. Ορισμοί.
- Άρθρο 2. Παρεχόμενες Υπηρεσίες.
- Άρθρο 3. Ποιότητα Υπηρεσιών και αξιολόγηση.
- Άρθρο 4. Σχέσεις με το επιβατικό κοινό.
- Άρθρο 5. Συνεχής παροχή Υπηρεσιών.
- Άρθρο 6. Ασφάλεια και πρόληψη στους συρμούς.
- Άρθρο 7. Εξυπηρέτηση στους σταθμούς.
- Άρθρο 8. Τροχαίο Υλικό.
- Άρθρο 9. Κόμιστρο για τις Υπηρεσίες-Κατανομή υποχρεώσεων.
- Άρθρο 10. Αποζημίωση-Μηχανισμός υπολογισμού.
- Άρθρο 11. Αποδεκτές δαπάνες.
- Άρθρο 12. Έσοδα από την εκτέλεση των Υπηρεσιών.
- Άρθρο 13. Τρόπος καταβολής αποζημίωσης-εκκαθάριση.
- Άρθρο 14. Διαδικασία ετήσιου προγραμματισμού.
- Άρθρο 15. Ποινές/Επιβραβεύσεις (Bonus).
- Άρθρο 16. Υποβολή αναφορών και εκθέσεων.
- Άρθρο 17. Λογιστικός διαχωρισμός-Λογιστικός έλεγχος.
- Άρθρο 18. Διάρκεια της Σύμβασης.
- Άρθρο 19. Λύση της Σύμβασης.
- Άρθρο 20. Γεγονότα για τα οποία δεν ευθύνεται ο Πάροχος.
- Άρθρο 21. Επιτροπή Παρακολούθησης
- Άρθρο 22. Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών.
- Άρθρο 23. Σωρευτική αναγνώριση δικαιωμάτων.
- Άρθρο 24. Επικοινωνία των Συμβαλλόμενων Μερών.
- Άρθρο 25. Τροποποίηση της Σύμβασης.
- Άρθρο 26. Εμπιστευτικότητα.
- Άρθρο 27. Εκχώρηση και ανάθεση υπεργολαβίας.
- Άρθρο 28. Μεταβατικές-λοιπές διατάξεις.
- Άρθρο 29. Εφαρμοστέο δίκαιο και δικαιοδοσία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΜΕΓΕΘΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΑΡΟΧΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Σύμβαση Ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας

Η παρούσα σύμβαση Ανάθεσης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) συνάπτεται στην Αθήνα, σήμερα, την Πέμπτη 14 Απριλίου 2022 μεταξύ: **αφ' ενός Α) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**, με την ιδιότητά του ως αρμόδιας αρχής, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού του (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 (L 315), όπως αυτός ισχύει, εκπροσωπούμενου από τον κ. **Κωνσταντίνο Αχ. Καραμανλή Β) του Υπουργείου Οικονομικών**, εκπροσωπούμενου από τον κ. **Χρήστο Σταϊκούρα**, οι οποίοι εκπροσωπούν το Ελληνικό Δημόσιο, και **αφ' ετέρου**, της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία **ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία** και το διακριτικό τίτλο «**ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.**», η οποία εδρεύει στην οδό Πετμεζά 13 στην Αθήνα, όπως εκπροσωπείται νόμιμα για την υπογραφή της παρούσας από τον κ. **Maurizio Capotorto**, Διευθύνοντα Σύμβουλο, δυνάμει της υπ' αριθ. 641/22/Δ3/09.03.2022 αποφάσεως του Διοικητικού της Συμβουλίου και αφού ο Πάροχος κατέθεσε την υπό στοιχεία 2583506/12.04.2022 εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13.5 της Σύμβασης.

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Τα Μέρη αφού έλαβαν υπ' όψη:

Α. Τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, όπως αυτός ισχύει, σύμφωνα με τον οποίο επιτρέπεται να χορηγείται σε σιδηροδρομική επιχείρηση αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τούτο δε πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Β. Την παράγραφο 6ε του άρθρου 12 του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188), όπως αυτή τροποποιήθηκε από την παράγραφο δ. του άρθρου 88 του Ν. 4632/2019, σύμφωνα με την οποία η Υποχρέωση παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές από 1.1.2021 ανατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 2338/2016 και ισχύει σήμερα.

Γ. Την παράγραφο 4α του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007, όπως αυτός ισχύει, σύμφωνα με την οποία, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν πρόκειται για σιδηροδρομικές μεταφορές, με μέγιστη διάρκεια σύμβασης τα δέκα έτη.

Δ. Το γεγονός ότι η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να παρατείνεται κατά 50% το πολύ, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 4 του

Κανονισμού 1370/2007 όπως αυτός ισχύει, καθώς και την από 3 Μαρτίου 2021 απάντηση της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εφόσον ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζει στοιχεία του ενεργητικού τα οποία, αφενός μεν, είναι καθοριστικής σημασίας για το ύψος του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που υπάγονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, συνδέονται κατ' εξοχήν με τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που αφορά η σύμβαση αυτή.

Ε. Το γεγονός ότι σχετικά υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., με την οποία ορίζεται, μεταξύ άλλων, το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο θέμα.

ΣΤ. Την γνωστοποίηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή του για την απευθείας ανάθεση των υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών για χρονικό διάστημα 180 μηνών, η οποία δημοσιεύθηκε στις 24.10.2018 στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περιλαμβάνοντας όλες τις προβλεπόμενες από το άρθρο 7 του Κανονισμού 1370/2007 πληροφορίες.

Ζ. Το γεγονός ότι η εκμετάλλευση αυτών των υπηρεσιών που προσφέρονται στο δίκτυο που διαχειρίζεται η ΟΣΕ Α.Ε. γίνεται ήδη από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

Η. Την από 19/11/2019 επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκδήλωσε το ενδιαφέρον της για την απευθείας ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών.

Θ. Το γεγονός ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. τεκμηρίωσε ότι το επενδυτικό της σχέδιο είναι απαραίτητο αφενός, για την εκτέλεση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που υπάγονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και αφετέρου, συνδέεται κατ' εξοχήν με τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που αφορά η παρούσα σύμβαση.

Συμφώνησαν, συνομολόγησαν και έκαναν αμοιβαίως αποδεκτά τα ακόλουθα:

Άρθρο 1. Ορισμοί.

Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1.1. Ανωτέρα βία: κάθε γεγονός εξαιρετικό και απρόβλεπτο, το οποίο δεν μπορούσε να αποτραπεί ακόμη και με μέτρα εξαιρετικής επιμέλειας και συνέσεως (Σ.τ.Ε. 2682/2019, ΑΠ 204/2014).
- 1.2. Αποζημίωση: Το αντάλλαγμα που λαμβάνει ο Πάροχος για την παροχή των Υπηρεσιών του Παραρτήματος Α, το οποίο ανέρχεται έως του ποσού των πενήντα εκατομμυρίων ευρώ (50.000.000 €) ετησίως.
- 1.3. Δημόσιο: Το Ελληνικό Δημόσιο, όπως νομίμως εκπροσωπείται στη Σύμβαση, από τούς Υπουργούς Υποδομών & Μεταφορών και Οικονομικών.
- 1.4. Επενδυτικό Σχέδιο: οι προβλεπόμενες στο Παράρτημα Δ επενδύσεις.
- 1.5. Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών: η Επιτροπή του άρθρου 22 που θα συστήσουν τα μέρη αμέσως μετά την υπογραφή της Σύμβασης, η οποία θα είναι αρμόδια για την επίλυση των διαφορών μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.
- 1.6. Επιτροπή Παρακολούθησης: η Επιτροπή του άρθρου 21 που θα συστήσουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αμέσως μετά την υπογραφή της Σύμβασης, η οποία θα είναι αρμόδια για την αξιολόγηση και παρακολούθηση της Σύμβασης.
- 1.7. Πάροχος: Η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία», η οποία αναλαμβάνει την παροχή των Υπηρεσιών του Παραρτήματος Α.
- 1.8. Σύμβαση Πρόσβασης στο Δίκτυο: Η Σύμβαση πρόσβασης και χρήσης του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου μεταξύ του Διαχειριστή της Υποδομής και του Παρόχου, όπως αυτή εκάστοτε ισχύει.
- 1.9. Συρμοχιλιόμετρο-Τρενοχιλιόμετρο: η μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει την μετακίνηση του συρμού/τρένου σε απόσταση ενός χιλιομέτρου.
- 1.10. Υπεύθυνος Σύμβασης Δημοσίου: το πρόσωπο του άρθρου 24.
- 1.11. Υπεύθυνος Σύμβασης Παρόχου: το πρόσωπο του άρθρου 24.
- 1.12. Υπηρεσίες: Οι λεπτομερώς περιγραφόμενες και προσδιοριζόμενες στο Παράρτημα Α της Σύμβασης Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος, αλλά δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Οι Υπηρεσίες ανατίθενται σύμφωνα τον Κανονισμό 1370/2007, όπως ισχύει, και το Ν. 3891/2010, όπως ισχύει, έναντι της Αποζημίωσης.

Άρθρο 2. Παρεχόμενες Υπηρεσίες.

- 2.1. Το Δημόσιο αναθέτει απ' ευθείας στον Πάροχο, υπό τους όρους της Σύμβασης σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 4α του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 όπως ισχύει, και της παραγράφου 7 του άρθρου

12 του Ν. 3891/2010 όπως ισχύει, την παροχή των λεπτομερώς περιγραφόμενων και προσδιοριζόμενων στο Παράρτημα Α' της Σύμβασης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος, αλλά δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Η Σύμβαση ρυθμίζει τον σχεδιασμό, τη διαχείριση, τη λειτουργία και την ποιότητα των Υπηρεσιών και τον τρόπο κατανομής των δαπανών σε σχέση με τις Υπηρεσίες. Ο Πάροχος υποχρεούται στην παροχή των Υπηρεσιών στις αναφερόμενες στο Παράρτημα Α' συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές και εντός των τεχνικών, ποσοτικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών και προδιαγραφών που ορίζονται στη Σύμβαση ή τυχόν αναπροσαρμόζονται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλόγως των εκάστοτε συνθηκών. Τα χαρακτηριστικά και οι προδιαγραφές αυτές θα πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις τόσο του εθνικού, όσο και του ενωσιακού δικαίου, και ιδίως του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, όπως αυτός ισχύει, καθώς και του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29^{ης} Απριλίου 2021 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών, που θα τεθεί σε εφαρμογή τις 7 Ιουνίου 2023, προς τις διατάξεις των οποίων ο Πάροχος υποχρεούται να συμμορφώνεται, καθώς και τη Σύμβαση για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (COTIF, Ν. 3646/2008), στο μέτρο που τυγχάνουν εφαρμογής στην Ελλάδα. Οι ειδικότερες υποχρεώσεις προς τους επιβάτες και τα δικαιώματα των επιβατών, όπως κάθε φορά θα απορρέουν από το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, θα αποτυπώνονται και θα περιλαμβάνονται στους ειδικότερους όρους για την ανάληψη και εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς που θα καταρτίζει και θα αναρτά στην ιστοσελίδα του στο διαδίκτυο ο Πάροχος υπό τον τίτλο «Γενικοί Όροι Μεταφοράς Επιβατών».

- 2.2. Ο Πάροχος παρέχει τις Υπηρεσίες σε συνεχή βάση με δρομολόγια που πληρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στη Σύμβαση και στα Παραρτήματά της. Ο Πάροχος δικαιούται να εκτελέσει επιπλέον επιβατικά δρομολόγια πέραν εκείνων που περιλαμβάνονται στις Υπηρεσίες, υπό τις εξής προϋποθέσεις: α) ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν τα επέλεξε κατά την επικαιροποίηση των Υπηρεσιών, και β) ότι αυτά δεν εμποδίζουν τα δρομολόγια των Υπηρεσιών και, γενικότερα, την παροχή των Υπηρεσιών. Τα τυχόν πρόσθετα εκτελούμενα δρομολόγια δεν αποτελούν αντικείμενο των ρυθμίσεων των Υπηρεσιών και, συνεπώς, δεν εμπίπτουν στις ρυθμίσεις της Σύμβασης, ιδίως δε, ουδεμία αποζημίωση θα καταβάλλεται αναφορικά με αυτά με βάση τη Σύμβαση.
- 2.3. Η παροχή των Υπηρεσιών επιτρέπεται να πραγματοποιείται από τον Πάροχο με άλλα μέσα πλην των σιδηροδρομικών μέσων μόνο στην περίπτωση που, δεν είναι δυνατή, ολικά ή τμηματικά, η διενέργεια ενός ή περισσότερων δρομολογίων από αυτά που συνιστούν τις Υπηρεσίες. Στην περίπτωση αυτή, ο Πάροχος οφείλει να προβεί σε κάθε αναγκαία για την αναπλήρωση των σιδηροδρομικών δρομολογίων ενέργεια. Ο Πάροχος οφείλει ιδίως να εξασφαλίσει οδικά μεταφορικά μέσα για την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων, ανεξάρτητα από το αν διαθέτει ο ίδιος κατάλληλα μεταφορικά

μέσα ή πρέπει να στραφεί για τον σκοπό αυτόν σε τρίτους. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν είναι δυνατή, ολικά ή τμηματικά, η παροχή των Υπηρεσιών για λόγους που οφείλονται στη σιδηροδρομική υποδομή, περιλαμβανομένων λόγων οφειλόμενων σε ακυρώσεις ή καθυστερήσεις δρομολογίων εξ αιτίας αυτής ή εξ αιτίας της αδυναμίας του Διαχειριστή Υποδομής, όπως αυτός ορίζεται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του που προβλέπονται στην εκάστοτε ισχύουσα Σύμβαση Πρόσβασης στο Δίκτυο, ο Πάροχος δικαιούται να ζητήσει την αρμόζουσα τροποποίηση, ή μεταβολή των όρων παροχής των Υπηρεσιών.

- 2.4. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν είναι δυνατή, ολικά ή τμηματικά, η παροχή των Υπηρεσιών για λόγους που οφείλονται σε υπαιτιότητα του Παρόχου και αυτός παρέχει μέρος ή το σύνολο των Υπηρεσιών με άλλο μέσο για τουλάχιστον είκοσι (20) ημέρες, το Δημόσιο δύναται να αναθέσει σε τρίτο την εκτέλεση, με άλλο μέσο, του τμήματος των Υπηρεσιών που δεν δύναται να εκτελέσει ο υπαίτιος για αυτό Πάροχος για όσο χρονικό διάστημα ο τελευταίος αδυνατεί να τις παράσχει. Εφόσον όμως, ο Πάροχος εξ ιδίας υπαιτιότητας εξακολουθεί να αδυνατεί να παρέχει τις ως άνω Υπηρεσίες για χρονικό διάστημα πέραν των ενενήντα (90) ημερών, το Δημόσιο δύναται να ασκήσει τα προβλεπόμενα από το νόμο και τη Σύμβαση δικαιώματά του.
- 2.5. Στις περιπτώσεις των ανωτέρω υπό στοιχεία 2.3 και 2.4 παραγράφων, ο Πάροχος οφείλει να ενημερώσει εγγράφως, εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών από την έναρξη της χρήσης άλλων μεταφορικών μέσων, την Επιτροπή Παρακολούθησης και τον Υπεύθυνο της Σύμβασης του Δημοσίου σχετικά με τους λόγους χρήσης αυτών.
- 2.6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη οφείλουν, κατά την παροχή των Υπηρεσιών, να λαμβάνουν υπ' όψη τους τις υπηρεσίες επιβατικής μεταφοράς που παρέχουν άλλοι φορείς, έτσι ώστε να διευκολύνεται η μεταξύ τους διασύνδεση, όπως τούτο θα αποτυπώνεται στους εκάστοτε ισχύοντες πίνακες δρομολογίων.
- 2.7. Με στόχο την προσήκουσα εκτέλεση της Σύμβασης, συμφωνείται ότι καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος αυτής τα μισθολογικά, ασφαλιστικά, εργασιακά δικαιώματα, όπως αυτά απορρέουν από την εκάστοτε εθνική και ενωσιακή νομοθεσία, καθώς και οι υποχρεώσεις του συνόλου του προσωπικού του Παρόχου, το οποίο απασχολείται με την παροχή των Υπηρεσιών δεν θίγονται. Η απογραφή του προσωπικού του Παρόχου, το οποίο απασχολείται για την παροχή των Υπηρεσιών περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Γ.
- 2.8. Ο Πάροχος υποχρεούται να συνεργάζεται με το Ελληνικό Δημόσιο για την παροχή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών.
- 2.9. Τα Μέρη δηλώνουν ότι γνωρίζουν την κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής κατά τον χρόνο υπογραφής της Σύμβασης. Ο Πάροχος γνωρίζει την παράλληλη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής από άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες.
- 2.10. Ο Πάροχος λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας, το είδος της υπηρεσίας και τη ζήτηση για τη μεταφορά ποδηλάτων ανά διαδρομή, όπως αυτό περιγράφεται στο Παράρτημα Α, καταρτίζει σχέδιο όπου προσδιορίζεται ο επαρκής αριθμός θέσεων για ποδήλατα ανά δρομολόγιο και προτείνονται δράσεις για τον τρόπο αύξησης και βελτίωσης της μεταφοράς ποδηλάτων και για άλλες λύσεις που

ενθαρρύνουν τη συνδυασμένη χρήση σιδηροδρόμων και ποδηλάτων. Το σχέδιο καταρτίζεται κατόπιν διαβούλευσης με το κοινό και τις σχετικές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις. Το σχέδιο του παρόχου εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Το πρώτο σχέδιο θα πρέπει να έχει καταρτιστεί και εγκριθεί έως 31 Μαΐου 2023. Το Δημόσιο και ο Πάροχος δύνανται να ζητούν την επικαιροποίηση του σχεδίου κάθε φορά που προκύπτει σχετική ανάγκη.

Άρθρο 3. Ποιότητα Υπηρεσιών και Αξιολόγηση.

- 3.1. Η ποιότητα και οι δείκτες ποιότητας αφορούν στις Υπηρεσίες του Παραρτήματος Α της Σύμβασης, όπως αυτό ενημερώνεται, κατά τα προβλεπόμενα στα άρθρο 14 της Σύμβασης.
- 3.2. Ο Πάροχος αναπτύσσει και εφαρμόζει σύστημα ελέγχου ποιότητας κατ' ελάχιστον σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 13816 «Μεταφορές – Εφοδιαστική και υπηρεσίες – Μαζική μεταφορά κοινού – Ορισμός της ποιότητας των υπηρεσιών, αντικειμενικοί σκοποί και μέτρηση». Το σύστημα αυτό επιθεωρείται και πιστοποιείται από Ανεξάρτητο φορέα Πιστοποίησης, επιλογής του Παρόχου και αποδοχής του Ελληνικού Δημοσίου. Η πιστοποίηση θα πρέπει να λάβει χώρα σε χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο από ένα (1) έτος από την έναρξη ισχύος της Σύμβασης, και θα αφορά στο σύνολο του δικτύου του συμβατικού αντικειμένου. Η ετήσια επιθεώρηση και πιστοποίηση κοινοποιείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με το Παράρτημα Β.
- 3.3. Το σύστημα ελέγχου ποιότητας περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον ένα κριτήριο ποιότητας από κάθε οικογένεια κριτηρίων του προτύπου, ώστε να καλύπτονται και οι τρεις τομείς της επόμενης παραγράφου. Για κάθε κριτήριο ποιότητας εφαρμόζεται συγκεκριμένο Πρόγραμμα Ελέγχου που συντάσσεται από τον Πάροχο και τελεί υπό το σύστημα αξιολόγησης και διαρκούς βελτίωσης του συστήματος του Παρόχου. Επίσης, προκειμένου το σύστημα ελέγχου ποιότητας να υλοποιείται αποτελεσματικά, εφαρμόζεται ένα πλαίσιο πρακτικών που περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον: (α) αναφορές, (β) διορθωτικές ενέργειες, (γ) ανασκόπηση από τη Διοίκηση (στοχοθεσία, παρακολούθηση) και (δ) εκπαίδευση στα θέματα ποιότητας.
- 3.4. Ο Πάροχος οφείλει να διαθέτει τα απαραίτητα μέσα για τη διατήρηση και την βελτίωση της ποιότητας των Υπηρεσιών. Η ποιότητα των υπηρεσιών αναφέρεται και αξιολογείται στους ακόλουθους τρεις (3) τομείς:
 - 3.4.1. Τομέας 1- Ακρίβεια δρομολογίων: Η ακρίβεια υπολογίζεται και αξιολογείται από τη διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης και της πραγματοποιηθείσας ώρας άφιξης και αναχώρησης σε σταθμούς και ενδιάμεσες στάσεις. Όταν η απόκλιση από την ακρίβεια των Υπηρεσιών επαναλαμβάνεται, χωρίς υπαιτιότητα του Παρόχου, ο Πάροχος υποχρεούται να γνωστοποιήσει στον Υπεύθυνο της Σύμβασης του Δημοσίου τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί αρμοδίως για την επιδιόρθωση του προβλήματος.
 - 3.4.2. Τομέας 2 - Συνέχεια της Υπηρεσίας: Ο Πάροχος οφείλει να παρέχει σε συνεχή βάση τις Υπηρεσίες και σε περίπτωση διαταραχής ή διακοπής της κυκλοφορίας, να προβεί σε όλες τις απαραίτητες και δυνατές ενέργειες ώστε

να εξασφαλίσει την άμεση αποκατάστασή της και την άμεση και επαρκή πληροφόρηση του επιβατικού κοινού. Εάν η αποκατάσταση δεν μπορεί να είναι άμεση, ο Πάροχος υποχρεούται να εξασφαλίσει την παροχή μεταφορικού έργου στους επιβάτες με άλλα μέσα μεταφοράς, σύμφωνα με τους όρους 2.3 και 2.4 της Σύμβασης.

- 3.4.3. Τομέας 3 – Ποιότητα στους Συρμούς και τους Σταθμούς: (α) Το σύστημα αξιολόγησης ποιότητας σκοπεύει στην ικανοποίηση των απαιτήσεων και προσδοκιών του μέσου επιβάτη και κατ' ελάχιστο περιλαμβάνει την επαρκή πληροφόρηση του επιβάτη. (β) Η επαρκής πληροφόρηση αξιολογείται από την ποιότητα και πληρότητα των πληροφοριών που παρέχονται στους χρήστες υπό κανονικές συνθήκες και κατά τη διάρκεια διαταραχών, την ικανότητα διάδοσης της πληροφορίας έγκαιρα και με κάθε πρόσφορο μέσο. Με την ολοκλήρωση του συστήματος ενημέρωσης των επιβατών, ο Πάροχος αξιολογείται και για τις υπηρεσίες ενημέρωσης πριν το ταξίδι προς τους επιβάτες, οι οποίοι χορηγούν τα στοιχεία επικοινωνίας, σύμφωνα με την παράγραφο 4.3.(γ). Η ποιότητα των Υπηρεσιών στους συρμούς αξιολογείται ως προς: (i) πληροφορίες υπό κανονικές συνθήκες, (ii) πληροφορίες σε περίπτωση διακοπής της κυκλοφορίας, και (iii) καθαριότητα, άνεση, φιλοξενία και ασφάλεια. (δ) Ειδικά όσον αφορά την ποιότητα των Υπηρεσιών εντός των σταθμών, ο Πάροχος αξιολογείται μόνον ως προς τις Υπηρεσίες που παρέχει για την διάθεση των εισιτηρίων και, στον βαθμό που τα μέσα διάθεσής τους είναι εγκατεστημένα και λειτουργούν με ευθύνη του εκάστοτε αρμοδίου Φορέα για τη διαχείριση του σταθμού, ως προς: (i) πληροφορίες υπό κανονικές συνθήκες, (ii) πληροφορίες σε περίπτωση διακοπής της κυκλοφορίας, (iii) πληροφορίες για διασύνδεση με άλλους τρόπους μεταφοράς, και (iv) διάθεση εισιτηρίων.

Άρθρο 4. Σχέσεις με το επιβατικό κοινό.

- 4.1. Ο Πάροχος, στο μέτρο που του αναλογεί και σε συνεργασία με τον Διαχειριστή Υποδομής, παρέχει στο επιβατικό κοινό τις καλύτερες συνθήκες για την μετακίνησή του σύμφωνα και με τις προβλέψεις της Σύμβασης και της εκάστοτε Σύμβασης Πρόσβασης στο Δίκτυο. Με την ολοκλήρωση του συστήματος ενημέρωσης των επιβατών, ο Πάροχος υποχρεούται να εξασφαλίζει την ενημέρωση του επιβάτη και πριν το ταξίδι, εφόσον αυτός έχει χορηγήσει τα στοιχεία επικοινωνίας του σύμφωνα με την παράγραφο 4.3. Ο επιβάτης λαμβάνει τακτική ενημέρωση τόσο εντός των συρμών, όσο και στο χώρο διάθεσης των εισιτηρίων. Ο Πάροχος εξασφαλίζει ότι η ενημέρωση του επιβατικού κοινού πραγματοποιείται σε δύο τουλάχιστον γλώσσες, ελληνικά και αγγλικά. Η πληροφόρηση των επιβατών αφορά κατ' ελάχιστον τα παρακάτω:

(α) Πληροφορίες προ του ταξιδιού:

- (i) Ωράριο και όροι του χρονικά συντομότερου ταξιδιού.
- (ii) Ωράριο και όροι του οικονομικότερου ταξιδιού.
- (iii) Ύπαρξη και όροι πρόσβασης εντός του σταθμού και επί της αμαξοστοιχίας διευκολύνσεων για άτομα μειωμένης κινητικότητας.

- (iv) Διαδικασία δωρεάν παροχής βοήθειας σε άτομα μειωμένης κινητικότητας από, εντός και προς τους συρμούς.
- (v) Δυνατότητα και όροι φόρτωσης ποδηλάτων.
- (vi) Διαθεσιμότητα τυχόν θέσεων για επιβάτες πρώτης και δεύτερης θέσης, καθώς και κλιμαξιών και κλινοθέσεων.
- (vii) Κάθε γεγονός που είναι δυνατόν να διακόψει ή να καθυστερήσει τις υπηρεσίες μεταφοράς.
- (viii) Διαθεσιμότητα υπηρεσιών επί της αμαξοστοιχίας.
- (ix) Δικαιώματα επιβατών.
- (x) Διαδικασίες αναζήτησης απολεσθέντων αποσκευών.
- (xi) Διαδικασίας υποβολής παραπόνων/καταγγελιών.

(β) Πληροφορίες στη διάρκεια του ταξιδιού:

- (i) Υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας.
- (ii) Επόμενος σταθμός.
- (iii) Καθυστερήσεις.
- (iv) Κύριες ανταποκρίσεις.
- (v) Θέματα ασφάλειας και προστασίας.

- 4.2. Σε περίπτωση διακοπής ή διαταραχής της κυκλοφορίας, ο Πάροχος είτε πριν, είτε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οφείλει να παρέχει άμεσα αξιόπιστες πληροφορίες, που του διαβίβασε ο Διαχειριστής της Υποδομής, σχετικά με τη φύση της διακοπής ή των διαταραχών και τις προβλέψιμες συνέπειες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών που καθορίζονται στην Σύμβαση.
- 4.3. Σε όλες τις περιπτώσεις, ο επιβάτης πρέπει να είναι σε θέση να προετοιμάσει και να πραγματοποιήσει την μετακίνησή του, στόχος που προϋποθέτει την επαρκή και καλή πληροφόρησή του ως προς τις συνθήκες εκτέλεσης των Υπηρεσιών. Ειδικά όσον αφορά τους επιβάτες, οι οποίοι κατά την έκδοση των εισιτηρίων τους χορηγούν στοιχεία επικοινωνίας, ο Πάροχος οφείλει, τηρώντας την νομοθεσία περί προστασίας των προσωπικών δεδομένων, να τους ενημερώνει με κάθε πρόσφορο τρόπο (π.χ. μέσω ηλεκτρονικής εφαρμογής, μέσω μηνυμάτων) σχετικά με τις ακυρώσεις ή καθυστερήσεις εκτέλεσης των προγραμματισμένων δρομολογίων.
- 4.4. Ανεξαρτήτως του καθεστώτος διαχείρισης του σταθμού, ο Πάροχος υποχρεούται να παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες:
- 4.4.1. Στο μέτρο που οι υποδομές και οι εγκαταστάσεις του σταθμού το επιτρέπουν ο Πάροχος υποχρεούται να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια, μέσω κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού, για την εξυπηρέτηση και την διευκόλυνση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία ή ατόμων μειωμένης κινητικότητας στο σταθμό προς επιβίβασή τους στο συρμό σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία.
- 4.4.2. Ο Πάροχος οφείλει να, διευκολύνει την αγορά εισιτηρίου, χρησιμοποιώντας κάθε δυνατό κανάλι πώλησης, όπως: (α) διάθεση εισιτηρίων στα εκδοτήρια των σταθμών, (β) διάθεση εισιτηρίων μέσω διαδικτύου, (γ) διάθεση εισιτηρίων μέσω αυτομάτων μηχανημάτων πώλησης στους χώρους των σταθμών, και

- (δ) διάθεση εισιτηρίων σε ανεξάρτητα σημεία πώλησης ή / και μεταπώλησης που τυχόν θελήσει να δημιουργήσει ο Πάροχος κατά την απόλυτη κρίση του.
- 4.4.3. Στο μέτρο που ο Φορέας Διαχείρισης του Σταθμού διαθέτει τα απαιτούμενα μέσα και εξοπλισμό, ο Πάροχος καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη διασφάλιση της επικύρωσης των εισιτηρίων, προκειμένου αυτά να μην μπορούν να ξαναχρησιμοποιηθούν.
- 4.4.4. Ο Πάροχος υποχρεούται να συνεργάζεται με τον εκάστοτε φορέα που θα έχει αναλάβει την εγκατάσταση, υποστήριξη, λειτουργία, συντήρηση και διαχείριση για την εφαρμογή του Ενιαίου Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου, καθώς και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών.
- 4.4.5. Ο Πάροχος υποχρεούται να ελέγχει τους επιβάτες εντός των συρμών και να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την επικύρωση των εισιτηρίων. Για τις υπεραστικές διαδρομές και το τμήμα των προαστιακών διαδρομών που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εκάστοτε εμπορικής συμφωνίας του Παρόχου με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, ο Πάροχος υποχρεούται να ελέγχει το 80% των επιβατών. Για τις διαδρομές, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εμπορικής συμφωνίας του Παρόχου με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, ισχύει η διαδικασία ελέγχου, η οποία προβλέπεται στο Ενιαίο Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου και ο Πάροχος υποχρεούται να εκτελεί επιπλέον τακτικούς ελέγχους. Σε περίπτωση που επιβάτες δεν είναι κάτοχοι εισιτηρίου, ο Πάροχος προβαίνει στη καταγραφή της παράβασης για την επιβολή προστίμων, όπως ορίζεται από τον νόμο. Ο Πάροχος υποχρεούται να υποβάλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναφορά, από την οποία θα προκύπτει το ποσοστό των ελέγχων και των παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί, σύμφωνα με το Παράρτημα Β.

Άρθρο 5. Συνεχής Παροχή Υπηρεσιών.

- 5.1. Ο Πάροχος υποχρεούται σε όλες τις περιπτώσεις να παρέχει τις Υπηρεσίες κατά τρόπο προσήκοντα και διαρκή, εκτός εάν η παροχή αυτών επηρεάζεται ή καθίσταται αδύνατη για λόγους για τους οποίους δεν ευθύνεται ο Πάροχος, σύμφωνα με τα άρθρα 1.1 και 20 της Σύμβασης.
- 5.2. Κατά τον καθορισμό των Υπηρεσιών λαμβάνονται υπ' όψη τα έργα σιδηροδρομικής υποδομής (συντήρηση, επέκταση, βελτίωση, κλπ.), τα οποία προγραμματίζονται ετησίως από τον Διαχειριστή Υποδομής. Σε περίπτωση μεταβολής του προγραμματισμού των έργων υποδομής από το Διαχειριστή Υποδομής κατά τρόπο που επηρεάζονται οι Υπηρεσίες, ο Πάροχος ενημερώνει τον Υπεύθυνο της Σύμβασης του Δημοσίου εντός εύλογου χρόνου που δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από τότε που αυτός έλαβε ενημέρωση από τον Διαχειριστή Υποδομής, προκειμένου να συγκληθεί η Επιτροπή Παρακολούθησης.
- 5.3. Η εκτέλεση των Υπηρεσιών μπορεί να διακοπεί ή να τροποποιηθεί χωρίς υπαιτιότητα του Παρόχου λόγω: (α) μη προγραμματισμένων εργασιών ή παραπεταμένου προβλήματος στο δίκτυο, και (β) λόγω αδυναμίας από πλευράς του Διαχειριστή Υποδομής να εκτελέσει τα προγραμματισμένα έργα του ετησίου προγραμματισμού ή καθυστέρησης στην εκτέλεσή τους.

- 5.4. Από τη στιγμή που έχει λάβει γνώση της ύπαρξης μιας τέτοιας κατάστασης, περιγραφόμενης στην ως άνω παράγραφο 5.3, ο Πάροχος ενημερώνει τον Υπεύθυνο της Σύμβασης του Δημοσίου εντός εύλογου χρόνου, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από τότε που αυτός έλαβε ενημέρωση από τον Διαχειριστή Υποδομής, διευκρινίζοντας το είδος και την έκταση των διαταραχών που προκύπτουν (αναφορά και περιγραφή του προβλήματος) και παραθέτοντας την εκτίμησή του για την ευθύνη πρόκλησής της. Παράλληλα, προβαίνει σε κάθε δυνατή ενέργεια μείωσης των επιπτώσεων από την διαταραχή και προβλέπει επαρκή μέσα αντικατάστασης μεταφορικών μέσων και δρομολογίων για την εξυπηρέτηση των επιβατών. Ο Πάροχος δεν ευθύνεται επίσης, για όλες εκείνες τις περιπτώσεις όπου η διακοπή ή η τροποποίηση της εκτέλεσης των Υπηρεσιών οφείλεται σε άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες.
- 5.5. Συνέπειες από τη μη εκτέλεση μέρους των Υπηρεσιών που προκύπτουν από τις παραπάνω καταστάσεις σε καμία περίπτωση δεν βαρύνουν το Πάροχο.

Άρθρο 6. Ασφάλεια και πρόληψη στους συρμούς.

- 6.1. Η διασφάλιση της ασφάλειας των επιβατών επί των συρμών στο πλαίσιο εκτέλεσης των Υπηρεσιών είναι αποκλειστική ευθύνη του Παρόχου, χωρίς να θίγονται οι αρμοδιότητες προληπτικού και κατασταλτικού ελέγχου της Ελληνικής Αστυνομίας. Η ασφάλεια περιλαμβάνει όχι μόνο την καταπολέμηση της κακής διαχείρισης αγαθών και την αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών αλλά και την εμπέδωση του αισθήματος ασφάλειας, την καταπολέμηση της παραβατικότητας με την συνδρομή των αρμόδιων αρχών και προληπτικές ενέργειες.
- 6.2. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πάροχος προτείνει και υλοποιεί σχετικές πολιτικές, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών συνεργασίας με όλους τους φορείς που συμμετέχουν στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών διαδρομών, και ειδικά με τις αρμόδιες αρχές και τον Διαχειριστή Υποδομής.
- 6.3. Οι ανάγκες σε θέματα ασφαλείας προσδιορίζονται από τέσσερις στόχους: (α) βελτίωση της ικανότητας διαχείρισης και αντίδρασης, (β) βελτίωση της αίσθησης ασφάλειας στους συρμούς που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, (γ) προστασία του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών από βανδαλισμούς, ευρισκόμενου τούτου τόσο εν κινήσει, όσο και στις εγκαταστάσεις φύλαξης και σταυλισμού ευθύνης του Παρόχου (για την αξιολόγηση του στόχου της προστασίας δεν λαμβάνεται υπόψη το πετपालαιωμένο και μη χρησιμοποιήσιμο τροχαίο υλικό ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου που βρίσκεται στις ως άνω εγκαταστάσεις του Παρόχου και δεν χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών της Σύμβασης και το οποίο το Ελληνικό Δημόσιο εντός τεσσάρων (4) ετών από την έναρξη ισχύος της Σύμβασης θα απομακρύνει), και (δ) πρόληψη και καταπολέμηση της μετακίνησης χωρίς εισιτήριο.
- 6.4. Ο Πάροχος οφείλει να διατηρεί τους συρμούς που χρησιμοποιούνται για την παροχή των Υπηρεσιών σε καλή κατάσταση και να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέσα ή οι χώροι εντός των συρμών είναι καθαρά, ευπρεπή και σε κατάσταση που η παροχή των Υπηρεσιών να μην θίγει την υγεία, την ασφάλεια και την αξιοπρέπεια των επιβατών.

- 6.5. Σε περίπτωση ρύπανσης των συρμών (συμπεριλαμβανομένων γραφημάτων, βανδαλισμού, κλπ.) που ευρίσκονται σταυλισμένοι σε χώρους ευθύνης του Παρόχου και χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, ο Πάροχος υποχρεούται να προβεί αμελλητί σε καθαρισμό ή απομάκρυνσή της. Μέχρι την απομάκρυνση του πετपालωμένου και μη χρησιμοποιήσιμου τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., οι δαπάνες καθαρισμού και αποκατάστασης γίνονται αποδεκτές κατά ποσοστό 50%. Μετά την απομάκρυνση του τροχαίου υλικού του προηγούμενου εδαφίου, ο Πάροχος φέρει όλα τα σχετικά έξοδα για την αποκατάσταση των ζημιών.

Άρθρο 7. Εξυπηρέτηση στους σταθμούς.

- 7.1. Οι Υπηρεσίες που παρέχονται στους σταθμούς αποτελούν αποκλειστική ευθύνη του Φορέα Διαχείρισης του σταθμού. Με την επιφύλαξη του όρου 4.4, ο Πάροχος δεν φέρει καμία ευθύνη για τις υπηρεσίες που δεν παρέχει εντός αυτών, όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, η ασφάλεια, η προσβασιμότητα και η καθαριότητα αυτών, εκτός εάν αποτελούν εγκαταστάσεις που του έχει ανατεθεί αρμοδίως η εκμετάλλευσή τους.
- 7.2. Ο Πάροχος ενημερώνει τακτικά (κάθε έξι μήνες) ή και εκτάκτως, μέσω του Υπευθύνου της Σύμβασης του Παρόχου, τον Υπεύθυνο της Σύμβασης του Ελληνικού Δημοσίου και την Επιτροπή Παρακολούθησης, για τις ελλείψεις στους σταθμούς που περιέρχονται σε γνώση του και οι οποίες, κατά την κρίση του, υποβαθμίζουν την ποιότητα των παρεχόμενων Υπηρεσιών.

Άρθρο 8. Τροχαίο υλικό.

- 8.1. Διαχείριση του τροχαίου υλικού:
- 8.1.1. Με την επιφύλαξη της επομένης παραγράφου, ο Πάροχος, για την παροχή των Υπηρεσιών, χρησιμοποιεί, κατά προτεραιότητα, το τροχαίο υλικό ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή ιδιοκτησίας της Ευρωπαϊκής Εταιρείας Χρηματοδότησης Τροχαίου Υλικού (EUROFIMA-European Company of Railroad Rolling Stock), το οποίο μισθώνει από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.
- 8.1.2. Στο πλαίσιο αναβάθμισης των Υπηρεσιών και με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, ο Πάροχος μπορεί να χρησιμοποιεί καλύτερο και καταλληλότερο τροχαίο υλικό της επιλογής του, συγκριτικά με αυτό της προηγούμενης παραγράφου. Ο Πάροχος οφείλει να υποβάλει άμεσα προς έγκριση την ως άνω απόφασή του στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η οποία πρέπει να τεκμηριώνει πλήρως και ειδικώς την ποιοτική υπεροχή του επιλεγέντος τροχαίου υλικού. Σε αυτήν την περίπτωση, ο Πάροχος οφείλει να ενημερώνει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. σχετικά με τις δυνατότητες της εντός της χώρας αναβάθμισης και αξιοποίησης του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.
- 8.1.3. Ο Πάροχος έχει την πλήρη ευθύνη για τη διαχείριση του τροχαίου υλικού, ώστε να παρέχονται οι Υπηρεσίες χωρίς απόκλιση από τις υποχρεώσεις της Σύμβασης.

- 8.1.4. Ο Πάροχος υποχρεούται σε κάθε περίπτωση να τηρεί τις συνθέσεις τροχαίου υλικού που έχουν συμφωνηθεί με την Σύμβαση για την παροχή των επιμέρους Υπηρεσιών. Σε περίπτωση που προκύπτουν ανάγκες τροποποίησης της σύνθεσης τροχαίου υλικού, ο Πάροχος υποχρεούται να ενημερώσει τον Υπεύθυνο της Σύμβασης του Ελληνικού Δημοσίου. Σε καμία περίπτωση η ως άνω τροποποίηση δεν επιτρέπεται να επηρεάσει προς το χειρότερο την ποιότητα των Υπηρεσιών.
- 8.1.5. Ο Πάροχος έχει την πλήρη ευθύνη για τη φύλαξη και διατήρηση του μισθωμένου τροχαίου υλικού στις εγκαταστάσεις του.
- 8.2. Συντήρηση και επισκευή τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την παροχή των Υπηρεσιών:
- 8.2.1. Ο Πάροχος είναι υπεύθυνος για την τακτική - προληπτική και την συμπληρωματική - έκτακτη συντήρηση του τροχαίου υλικού και εξασφαλίζει ότι αυτή θα είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή ή τις προδιαγραφές που εκάστοτε υιοθετούν τα αρμόδια εθνικά ή ενωσιακά όργανα σύμφωνα με την εθνική ή ενωσιακή νομοθεσία.
- 8.2.2. Ο Πάροχος οφείλει να παρέχει στον Υπεύθυνο της Σύμβασης του Δημοσίου όλες τις σχετικές πληροφορίες (τεχνικές και οικονομικές) που αφορούν στην χρήση, συντήρηση και επισκευή του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών.
- 8.2.3. Ο Πάροχος δεν ευθύνεται για την ανάταξη (revamping) του τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Δημοσίου, το οποίο μισθώνει από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Εάν μια ή περισσότερες μονάδες τροχαίου υλικού που διατίθενται για μίσθωση από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., είναι κατάλληλες για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, χρήζουν όμως ανάταξης για να ανταποκριθούν στις τεχνικές και ποιοτικές προδιαγραφές τόσο του κατασκευαστή, όσο και για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών δύναται με απόφασή του, ύστερα από ειδικά αιτιολογημένο αίτημα του Παρόχου και έγκριση της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., να του αναθέσει την απαιτούμενη ανάταξη. Στην περίπτωση αυτή, οι δαπάνες βαρύνουν την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και συμψηφίζονται με τα μισθώματα που της καταβάλλει ο Πάροχος για την εκτέλεση των Υπηρεσιών.

Άρθρο 9. Κόμιστρο για τις υπηρεσίες – Κατανομή υποχρεώσεων.

- 9.1. Υποχρεώσεις του Δημόσιου: Το Δημόσιο έχει την ευθύνη για τον καθορισμό των εκάστοτε ισχυουσών Υπηρεσιών, της τιμολογιακής πολιτικής, του ύψους του κομίστρου (το οποίο αποτελείται από την ονομαστική αξία του και από τον εκάστοτε ισχύοντα ΦΠΑ) για τις επιμέρους διαδρομές που προσαρτώνται στο Παράρτημα Α, καθώς και για την αναπροσαρμογή τους.
- 9.2. Υποχρεώσεις του Παρόχου:
- 9.2.1. Ο Πάροχος θέτει σε εφαρμογή την εκάστοτε ισχύουσα πολιτική κομίστρου, που έχει αποφασίσει το Δημόσιο, προσαρμόζει σχετικά όλο το σύστημα διανομής κομίστρου και ενημερώνει το επιβατικό κοινό, όπως και το προσωπικό ελέγχου για την υιοθετημένη πολιτική κομίστρου.
- 9.2.2. Σε περίπτωση που ο Πάροχος αποφασίζει να εφαρμόσει εκπτώτικη τιμολογιακή πολιτική σε σχέση με το καθορισμένο από το Δημόσιο κόμιστρο, οφείλει να ενημερώσει το Δημόσιο έναν (1) μήνα πριν από την έναρξη

εφαρμογής της. Αυξήσεις στα κόμιστρα σε σχέση με την εγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική απαγορεύονται απολύτως. Εάν ο Πάροχος επιθυμεί να εφαρμόσει πρόσθετες μειώσεις ή ειδικές εκπτώσεις που δεν περιλαμβάνονται στις εγκρίσεις του Δημοσίου, η απώλεια εσόδων που προκύπτει δεν επιβαρύνει σε καμία περίπτωση το Δημόσιο και δεν συνυπολογίζονται στα έξοδα του Παρόχου κατά την εκκαθάριση του άρθρου 10.4.

- 9.2.3. Ο Πάροχος μπορεί να προτείνει στο Δημόσιο την αναπροσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής, με τεκμηριωμένη εισήγηση στην οποία αποτιμάται η προσδοκώμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης, η εκτιμώμενη αύξηση των εσόδων, καθώς και η σχέση μεταξύ της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και του ύψους του κομίστρου.

Άρθρο 10. Αποζημίωση – Μηχανισμός υπολογισμού.

- 10.1. Αντικείμενο και περιεχόμενο της Σύμβασης είναι όλα τα επιβατικά σιδηροδρομικά δρομολόγια του Παρόχου στην Ελλάδα, τα οποία περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Α.
- 10.2. Το Ελληνικό Δημόσιο θα καταβάλει ετησίως στον Πάροχο ποσό έως πενήντα εκατομμύρια ευρώ (50.000.000 €) χωρίς ΦΠΑ ως αποζημίωση για την λειτουργία της Σύμβασης. Το ποσό αυτό και τα έσοδα από την εκτέλεση των Υπηρεσιών του άρθρου 12 θα αποτελούν τα συνολικά έσοδα για την κάλυψη των συνολικών εξόδων, τα οποία απαιτούνται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών του Παραρτήματος Α. Το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων ευρώ (50.000.000 €) χωρίς ΦΠΑ θα απομειοúται ετησίως ή/και ανά εξάμηνο από τις επιβληθείσες ποινές που προβλέπονται στη Σύμβαση και κατά το μέρος που τα προβλεφθέντα δρομολόγια δεν πραγματοποιήθηκαν με ευθύνη του Παρόχου, εκτός εάν έχουν αντικατασταθεί από άλλα σιδηροδρομικά δρομολόγια σύμφωνα με την παρ. 14.4 της Σύμβασης και έχουν πραγματοποιηθεί, ή έχουν πραγματοποιηθεί με άλλα μέσα πλην των σιδηροδρομικών, σύμφωνα με την παρ. 2.3 της Σύμβασης. 10.5. Το σύνολο των ποσών, το οποίο προέρχεται από ποινές ή και τα δρομολόγια που δεν πραγματοποιήθηκαν με ευθύνη του Παρόχου, εκτός εάν έχουν αντικατασταθεί και πραγματοποιηθεί από άλλα σιδηροδρομικά δρομολόγια σύμφωνα με την παρ. 14.4 της Σύμβασης ή έχουν πραγματοποιηθεί με άλλα μέσα πλην των σιδηροδρομικών, σύμφωνα με την παρ. 2.3 της Σύμβασης, θα παρακρατείται από το ποσό που αντιστοιχεί στην αποζημίωση του Παρόχου για την παροχή Υπηρεσιών, σύμφωνα με την παρ. 13.1.
- 10.3. Στο πλαίσιο της λειτουργίας της ως άνω παραγράφου 10.2, ορίζεται minimum κέρδος για τον Πάροχο το ποσό των 2.000.000 ευρώ ετησίως.
- 10.4. Το εύλογο κέρδος προκύπτει από το άθροισμα του minimum κέρδους και των παρεχόμενων κινήτρων αποδοτικότητας του μηχανισμού αποζημίωσης.
- 10.4.1. Το κίνητρο αποδοτικότητας του μηχανισμού αποζημίωσης παρέχεται σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος και ορίζεται ως το 80% της διαφοράς του αθροίσματος των εσόδων του άρθρου 12 προστιθέμενου του ποσού της αποζημίωσης της παραγράφου 10.2 χωρίς ΦΠΑ μείον το άθροισμα των εξόδων του άρθρου 11 προστιθέμενου του minimum κέρδους της παρ. 10.3 και αποτυπώνεται στον τύπο: $80\% * [(έσοδα + (50.000.000 - ποινές)) - (έξοδα + 2.000.000)]$

- 10.4.2. Σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος το Ελληνικό Δημόσιο λαμβάνει το 20% της διαφοράς του αθροίσματος των εσόδων του άρθρου 12 προστιθέμενου του ποσού της αποζημίωσης της παραγράφου 10.2 χωρίς ΦΠΑ μείον το άθροισμα των εξόδων του άρθρου 11 προστιθέμενου του minimum κέρδους της παρ. 10.3 και αποτυπώνεται στον τύπο: $20\% * [(έσοδα + (50.000.000 - ποινές)) - (έξοδα + 2.000.000)]$
- 10.4.3. Για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης, το εύλογο κέρδος του Παρόχου δεν μπορεί να ξεπερνά την μεσοσταθμική ετήσια απόδοση του 20% του απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE). Το ύψος του εύλογου κέρδους του Παρόχου θα αξιολογείται για καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης ανά 5 έτη. Με μέριμνα του Παρόχου ο σχετικός έλεγχος θα πραγματοποιείται και θα πιστοποιείται από ορκωτό ελεγκτή της επιλογής του και θα υποβάλλεται με μορφή αναφοράς στην Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Το ποσό που ξεπερνά τη μεσοσταθμική ετήσια απόδοση του 20% του απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE) παρακρατείται από το ποσό της εκκαθάρισης του έτους που λαμβάνει χώρα ο έλεγχος
- 10.5. Κατά την εκκαθάριση της κάθε ετήσιας χρήσης σύμφωνα με τις ως άνω παραγράφους 10.3 και 10.4, το μέρος που περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο, εάν δεν έχει χρησιμοποιηθεί για να καλύψει ζημιές λόγω ανωτέρας βίας, σύμφωνα με τις παρ. 10.6 και 10.7, θα παρακρατείται από το ποσό που αντιστοιχεί στην αποζημίωση του Παρόχου για την παροχή Υπηρεσιών, σύμφωνα με την παρ. 13.1. Το ποσό που προκύπτει από την ετήσια εκκαθάριση ύστερα από τις παρακρατήσεις αποτελεί το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο επαληθεύεται και από τον τρόπο υπολογισμού του σχετικού παραρτήματος του Κανονισμού 1370/2007, όπως ισχύει.
- 10.6. Ειδικά, σε περίπτωση που κατά την εκκαθάριση έως και δυο (2) συναπτών οικονομικών χρήσεων, διαπιστωθεί ότι τα έσοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού έως των 50.000.000 Ευρώ) είναι μικρότερα από τα λειτουργικά έξοδα (συμπεριλαμβανόμενου του ποσού του minimum κέρδους του Παρόχου), για λόγους ανωτέρας βίας, η διαφορά θα καλυφθεί από τον ίδιο τον Πάροχο, αποκλειστικά με ιδίους πόρους, ο οποίος θα την καλύψει στην συνέχεια από το ποσό που αναλογεί υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου από την επόμενη οικονομική χρήση.
- 10.7. Εάν κατά τις αμέσως επόμενες τρεις (3) οικονομικές χρήσεις τα καθαρά έσοδα είναι επίσης αρνητικά για λόγους ανωτέρας βίας και κατά συνέπεια δεν θα υπάρξει η δυνατότητα να ισοσκελισθούν οι διαφορές μέσω της απορρόφησης των μεριδίων των καθαρών εσόδων που αντιστοιχούν στο Ελληνικό Δημόσιο, το Ελληνικό Δημόσιο ή θα επιδοτήσει τον Πάροχο για την κάλυψη της σωρευμένης ζημίας του, ή θα δεχθεί και θα συμφωνήσει στην αρμόζουσα αναπροσαρμογή του φυσικού αντικείμενου της Σύμβασης. Εάν κατά την λήξη της Σύμβασης, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ανανέωσης, διαπιστωθεί ότι τα έσοδα του Παρόχου είναι μικρότερα από τα λειτουργικά έξοδα για λόγους ανωτέρας βίας, το Ελληνικό Δημόσιο θα καλύψει την σχετική ζημία, κατά το ποσοστό που του αναλογεί.
- 10.8. Στο κόστος των Υπηρεσιών συμπεριλαμβάνονται τόσο οι λειτουργικές όσο και οι πάγιες δαπάνες του Παρόχου που είναι απαραίτητες για την απρόσκοπτη παροχή των Υπηρεσιών, όπως αυτές περιγράφονται ειδικότερα στην Σύμβαση. Δαπάνες που δεν προβλέπονται ειδικά στο άρθρο 11 ή δεν

είναι σύμφωνες με την παράγραφο 10.10 της Σύμβασης, δεν γίνονται αποδεκτές κατά τον υπολογισμό του οικονομικού αποτελέσματος του Παρόχου από την παροχή των Υπηρεσιών και κατ' επέκτασιν δεν συνυπολογίζονται στα έξοδα του Παρόχου κατά την εκκαθάριση της παραγράφου 4.

- 10.9.** Στο κόστος των Υπηρεσιών δεν συμπεριλαμβάνονται τυχόν δαπάνες επέκτασης, εντατικοποίησης ή αναβάθμισης των Υπηρεσιών πέραν εκείνων στις οποίες υποχρεούται να προβεί ο Πάροχος με βάση τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από τη Σύμβαση. Επίσης, δεν συμπεριλαμβάνονται δαπάνες τυχόν πρόσθετων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, οι οποίες αποφασίζονται ελεύθερα και χρηματοδοτούνται πλήρως από τον Πάροχο κατά την παράγραφο 2.2.
- 10.10.** Είναι δυνατόν με ειδική συμφωνία των μερών να προστεθούν στον υπολογισμό του οικονομικού αποτελέσματος δαπάνες που προτείνονται από τον Πάροχο, εφόσον τεκμηριωμένα αποδεικνύεται ότι η πραγματοποίησή τους θα οδηγήσει σε μακροπρόθεσμη αύξηση των εσόδων, καθώς και σε βελτίωση των παρεχόμενων Υπηρεσιών.
- 10.11.** Ο Πάροχος προσφέρει τις Υπηρεσίες, επιδιώκοντας την αύξηση των εσόδων του, χωρίς μείωση του εύρους ή της ποιότητας των Υπηρεσιών.
- 10.12.** Ο Πάροχος αναλαμβάνει την υποχρέωση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της Συμβάσεως να απέχει από κάθε μονομερή ενέργεια που θα οδηγούσε σε αδικαιολόγητη αύξηση των δαπανών που προκαλούνται από την παροχή των Υπηρεσιών. Σε μία τέτοια περίπτωση, το Δημόσιο διατηρεί το δικαίωμα να μην κάνει αποδεκτή την αύξηση των εξόδων κατά την εκκαθάριση της παραγράφου 10.4.
- 10.13.** Ο Πάροχος θα διασφαλίσει ότι όλες οι συμβάσεις και άλλες συμφωνίες με οποιαδήποτε εταιρεία που ελέγχει ή ελέγχεται από τον ίδιο ή από εταιρεία που ελέγχει τον Πάροχο και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την Σύμβαση θα τελούν υπό συνήθεις εμπορικούς όρους μεταξύ ανεξαρτήτων μερών.
- 10.14.** Σε κάθε περίπτωση, όπου διαφαίνεται ή προκύπτει η ανάγκη υπέρβασης του ανώτατου ποσού αποζημίωσης άνω των 50.000.000 €, χωρίς ΦΠΑ, είτε για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου, είτε από αύξηση των τελών χρήσης υποδομής ή των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού, είτε από αύξηση οποιασδήποτε αποδεκτής δαπάνης του άρθρου 11 ή της παρ 10.10 ή για οποιαδήποτε άλλο λόγο, συγκαλείται άμεσα από τον Πάροχο ή και το Δημόσιο η επιτροπή παρακολούθησης του άρθρου 21 με την συμμετοχή και εκπροσώπων του Υπουργείου Οικονομικών και της Διεύθυνσης Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Καμία υπέρβαση του ανώτατου ποσού αποζημίωσης των 50.000.000 €, χωρίς ΦΠΑ δεν πραγματοποιείται χωρίς την εξασφάλιση αύξησης των σχετικών πιστώσεων από το Υπουργείο Οικονομικών και την εγγραφή τους στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Σε περίπτωση που δεν εξασφαλιστεί αύξηση των σχετικών πιστώσεων και οι υφιστάμενες Υπηρεσίες του Παραρτήματος Α δεν μπορούν να εκτελεστούν με την αποζημίωση των 50.000.000 €, χωρίς ΦΠΑ, αναπροσαρμόζεται άμεσα το πλήθος των παρεχόμενων δρομολογίων ώστε η παροχή τους να καθίσταται δυνατή με την αποζημίωση των 50.000.000 € χωρίς ΦΠΑ.

Άρθρο 11. Αποδεκτές δαπάνες.

- 11.1. Κατά την εκκαθάριση της παραγράφου 10.4, συνυπολογίζονται μόνο τα έξοδα που συμφωνούνται από τα Μέρη με την Σύμβαση ότι καλύπτουν τις αποδεκτές δαπάνες που πραγματοποιούνται από τον Πάροχο για την εκτέλεση των Υπηρεσιών.
- 11.2. Με ευθύνη του Παρόχου έχει πραγματοποιηθεί λογιστικός διαχωρισμός σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 17 της Σύμβασης σε όλες τις κατηγορίες αποδεκτών δαπανών.
- 11.3. Οι αποδεκτές κατηγορίες δαπανών είναι:
 1. Έξοδα προσωπικού (μεικτή μισθοδοσία, ασφαλιστική κάλυψη, ένδυση, εκπαίδευση):
 - 1.1. Προσωπικό έλξης
 - 1.2. Προσωπικό συνοδείας
 - 1.3. Διοικητικό προσωπικό
 2. Εκτός έδρας μηχανοδηγών και προσωπικού συνοδείας
 3. Καύσιμα
 4. Ηλεκτροκίνηση
 5. Τακτική/προληπτική συντήρηση Τ.Υ.
 6. Συμπληρωματική/Εκτακτη συντήρηση Τ.Υ. αποκατάσταση ατυχημάτων
 7. Καθαρισμός και απολύμανση Τροχαίου Υλικού και χώρων
 8. Υποκατάσταση σιδηροδρομικών δρομολογίων με άλλα μέσα και συναφές δαπάνες
 9. Εισιτήρια (παραγωγή, διάθεση, προμήθειες)
 10. Διαχείριση εκδοτηρίων
 11. Έξοδα μηχανογραφικής υποστήριξης
 12. Διαφήμιση και προβολή
 13. Αποσβέσεις Τροχαίου Υλικού ιδιοκτησίας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που συμμετέχει στην ΥΔΥ
 14. Ενοίκια κτιρίων
 15. Ασφάλιστρα κινδύνων των υπηρεσιών που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας σύμβασης
 16. Φύλαξη
 17. Υπηρεσίες του Διαχειριστής Υποδομής που δεν συμπεριλαμβάνονται στα τέλη υποδομής (τεχνική επιθεώρηση, υπηρεσίες στους σταθμούς, κλπ.)
 18. Έξοδα αποκατάστασης βανδαλισμών (σύμφωνα με το άρθρο 6.5 μέχρι την απομάκρυνση του παλαιού τροχαίου υλικού αναγνωρίζεται ως αποδεκτό το 50% της δαπάνης, Μετά την απομάκρυνση του τροχαίου υλικού του προηγούμενου εδαφίου, ο Πάροχος φέρει όλα τα σχετικά έξοδα για την αποκατάσταση των ζημιών.)
 19. Παροχές και αναλώσιμα (ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, ταχυδρομείο, αναλώσιμα – γραφική ύλη, δημοτικά τέλη, πετρέλαιο θέρμανσης, εργαστήρια για τεστ κορωνοϊού κλπ.)
 20. Μισθώματα παγίων που σχετίζονται με την εκτέλεση των Υπηρεσιών (εξαιρούνται τα μισθώματα μονάδων τροχαίου υλικού, εκμισθώτρια των οποίων είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ ή και περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Δ)

21. Αποσβέσεις παγίων περιουσιακών στοιχείων απαραίτητων για την εκτέλεση των Υπηρεσιών της παρούσας Σύμβασης
22. Χρηματοοικονομικά έξοδα: προμήθειες για διανομή εισιτηρίων μέσω ηλεκτρονικά κανάλια πώλησης, τόκους δανείων για χρηματοδότηση επενδύσεων που σχετίζονται με την εκτέλεση των Υπηρεσιών.
- 11.4. Οι αποδεκτές δαπάνες που καταθέτει ο Πάροχος θα πρέπει να πιστοποιούνται στις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις του.

Άρθρο 12. Έσοδα από την εκτέλεση των υπηρεσιών.

- 12.1. Ο Πάροχος εισπράττει και διαχειρίζεται τα έσοδα που προκύπτουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής των Υπηρεσιών.
- 12.1.1. Για τον υπολογισμό του οικονομικού αποτελέσματος των Υπηρεσιών, τα έσοδα από την πώληση εισιτηρίων υπολογίζονται βάσει της τιμολογιακής πολιτικής, την οποία αποφασίζει το Δημόσιο, χωρίς εκπτώσεις ή άλλες μεταβολές, στις οποίες αυτό δεν έχει συμφωνήσει ειδικά.
- 12.1.2. Ο Πάροχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να λαμβάνει κάθε προσήκον μέτρο ώστε να τηρεί τους στόχους σε σχέση με την είσπραξη εσόδων που σε ετήσια βάση έχει συμφωνήσει με το Δημόσιο και δεσμεύεται να προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την αύξηση των εισπραττόμενων εσόδων. Τυχόν απόκλιση από τους στόχους αιτιολογείται ειδικώς από τον Πάροχο.
- 12.2. Κατηγορίες εσόδων που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του οικονομικού αποτελέσματος των Υπηρεσιών.
- 12.2.1. Κατηγορία ΕΣ1 - Έσοδα από την πώληση εισιτηρίων: Τα έσοδα από την πώληση εισιτηρίων είναι τα έσοδα που εισπράττονται από τον Πάροχο για τη μεταφορά επιβατών στο πλαίσιο της Σύμβασης βάσει του εκάστοτε ισχύοντος κομίστρου, όπως αυτό ορίζεται από το Δημόσιο. Σε περίπτωση που ο Πάροχος εισπράττει διαφορετικό κόμιστρο από αυτό που έχει ορίσει το Δημόσιο, τα έσοδα της Κατηγορίας ΕΣ1 υπολογίζονται πολλαπλασιάζοντας το εγκεκριμένο κόμιστρο επί του αριθμού των επιβατών, σύμφωνα με τους απολογιστικούς πίνακες εκτέλεσης των Υπηρεσιών που υποβάλλει ο Πάροχος. Η λογιστική αποτύπωση των εσόδων από την πώληση των εισιτηρίων γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Παράρτημα Β, στις ετήσιες απολογιστικές καταστάσεις.
- 12.2.2. Κατηγορία ΕΣ2 - Λοιπά έσοδα: Λοιπά έσοδα είναι τα έσοδα που εισπράττει ο Πάροχος πέραν της πώλησης των εισιτηρίων, έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση των Υπηρεσιών, αποδεικνύονται βάσει παραστατικών και περιλαμβάνουν όλες τις εισπράξεις από άλλες δραστηριότητες, που είναι άμεσα συνδεδεμένες με την εκτέλεση των Υπηρεσιών, καθώς και από τα πρόστιμα της παραγράφου 4.4.5, καθώς και οι αποζημιώσεις από ασφάλιστρα κινδύνων των Υπηρεσιών που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.

Άρθρο 13. Τρόπος καταβολής αποζημίωσης - Εκκαθάριση.

- 13.1.** Η ετήσια καταβαλλόμενη από το Ελληνικό Δημόσιο αποζημίωση έως του ποσού των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000 €) ευρώ χωρίς ΦΠΑ περιλαμβάνει: (α) την αποζημίωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. για την παροχή Υπηρεσιών (έως και 21.000.000 € (χωρίς ΦΠΑ), (β) τα τέλη χρήσης της υποδομής για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, τα οποία αποδίδονται στον Διαχειριστή της Υποδομής μέσω της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (έως και 19.000.000 € χωρίς ΦΠΑ), και (γ) το αντίτιμο των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού, που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών (έως και 10.000.000 € (χωρίς ΦΠΑ). Σε περίπτωση υπέρβασης της συμφωνημένης αποζημίωσης λόγω αύξησης των τελών χρήσης υποδομής, ή των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού ενεργοποιείται ο μηχανισμός της παραγράφου 10.14. Σε περίπτωση μείωσης των τελών χρήσης της υποδομής ή μείωσης του αντίτιμου των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού, συμφωνείται ότι το ποσό της διαφοράς θα παρακρατείται στο πλαίσιο της εκκαθάρισης.
- 13.2.** Η καταβολή της αποζημίωσης του Παρόχου για την εκτέλεση των Υπηρεσιών διενεργείται μετά το τέλος κάθε εξαμήνου. Οι καταβολές του πρώτου εξαμήνου αποτελούν προκαταβολή, η οποία δεν εμπίπτει στα προβλεπόμενα της παραγράφου 13.6, τόσο για την παροχή των Υπηρεσιών, όσο και για τα τέλη πρόσβασης στο δίκτυο και το αντίτιμο των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού. Η εκκαθάριση πραγματοποιείται μετά το τέλος του δεύτερου εξαμήνου. Ο Πάροχος θα υποβάλει σχετική αναφορά, όπου θα αποτυπώνονται τα συνολικά έσοδα και έξοδα του έτους.
- 13.3.** Κάθε εξαμηνιαία πληρωμή, η οποία ανέρχεται στο ήμισυ της συνολικής ετήσιας αποζημίωσης, όπως αυτή υπολογίζεται στις παρ. 13.1 και 10.2, διενεργείται σε δυο ταυτόχρονες καταβολές. Το ποσό της πρώτης καταβολής της εξαμηνιαίας πληρωμής ισούται με το άθροισμα των τελών πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο και των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού της ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, τα οποία ο Πάροχος οφείλει για την εκτέλεση των Υπηρεσιών κατά το αντίστοιχο εξάμηνο σύμφωνα με την παρ. 13.1. Το ποσό της δεύτερης καταβολής της εξαμηνιαίας πληρωμής που αναλογεί στον Πάροχο, προκύπτει από την αφαίρεση από το συνολικό ποσό της εξαμηνιαίας καταβολής του ποσού της πρώτης καταβολής και των ποσών τυχόν απομειώσεων της παρ. 10.2 και τυχόν χορηγηθείσας προκαταβολής της παρ. 13.6 της Σύμβασης και των τόκων που αντιστοιχούν σ' αυτήν.
- 13.4.** Ο Πάροχος δηλώνει ότι θα καταβάλει κατ' απόλυτη προτεραιότητα: (α) τα τέλη πρόσβασης για την εκτέλεση των Υπηρεσιών στον Φορέα Διαχείρισης της Υποδομής και (β) τα μισθώματα του τροχαίου υλικού, το οποίο χρησιμοποιεί για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, στην ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέρη συμφωνούν ότι για την πληρωμή του Παρόχου τηρείται η ακόλουθη διαδικασία:
- 13.4.1.** Για την πληρωμή των εξαμηνιαίων καταβολών εκάστου έτους, ο Πάροχος υποβάλλει στο Δημόσιο μέχρι την 14^η Αυγούστου, για την πρώτη εξαμηνιαία καταβολή, και μέχρι την 31^η Μαρτίου του επομένου έτους, για την δεύτερη καταβολή, τα κάτωθι έγγραφα: (α) τις περιοδικές αναφορές που αντιστοιχούν στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σύμφωνα με την Σύμβαση, ή τα απολογιστικά στοιχεία από την εκτέλεση των υπηρεσιών, εφόσον η καταβολή

αφορά το τελευταίο εξάμηνο του έτους, (β) το τιμολόγιο του Φορέα Διαχείρισης της Υποδομής για τα τέλη πρόσβασης στο δίκτυο, και (γ) το τιμολόγιο της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. για τα οφειλόμενα από την μίσθωση του τροχαίου υλικού μισθώματα. Τα τιμολόγια του Φορέα Διαχείρισης της Υποδομής και της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. αφορούν αποκλειστικά τα τέλη πρόσβασης στο δίκτυο και τα μισθώματα του τροχαίου υλικού, αντίστοιχα, τα οποία οφείλονται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών και αντιστοιχούν στο εξάμηνο για το οποίο καταβάλλεται η αποζημίωση.

- 13.4.2.** Το Δημόσιο ελέγχει την πληρότητα και ορθότητα των υποβαλλομένων στοιχείων και καταβάλλει εντός εξήντα (60) ημερών το ποσό της εξαμηνιαίας πληρωμής, εάν δεν υπάρχει ανάγκη διευκρινήσεων επί αυτών. Ο Πάροχος εντός τριάντα (30) ημερών υποχρεούται να εξοφλεί τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τα ποσά των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού, εντός τριάντα ημερών από την ημέρα καταβολής τους από το Δημόσιο και να αποστέλλει αναφορά με συνημμένα αποδεικτικά εξόφλησης του Διαχειριστή Υποδομής (ΟΣΕ) και του Φορέα διαχείρισης Τροχαίου Υλικού (ΓΑΙΑΟΣΕ), τα οποία θα περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον την ημερομηνία καταβολής, το καταβληθέν ποσό και τον αριθμό του τιμολογίου που εξοφλήθηκε. Εάν ο πάροχος καθυστερήσει την εξόφληση των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και του ποσού των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 ημερών από την ημέρα καταβολής τους από το Δημόσιο, το Δημόσιο παρακρατεί από την επόμενη εξαμηνιαία πληρωμή του παρόχου, ποσό που ισούται με το 10% της συνολικής εξαμηνιαίας αποζημίωσης του για την πληρωμή που καθυστέρησε.
- 13.4.3.** Ο Πάροχος υποχρεούται στο τέλος κάθε εξαμήνου, σύμφωνα με την παράγραφο 13.4.1, να καταθέτει τα έγγραφα που αποδεικνύουν τα έσοδα και έξοδα των εκτελεσθεισών Υπηρεσιών σύμφωνα με το Παράρτημα Β της Σύμβασης. Σε περίπτωση που δεν υποβληθούν εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, το Υπουργείο ενημερώνει εγγράφως τον Πάροχο για αυτήν του την παράλειψη και του τάσσει προθεσμία 15 ημερών για να συμμορφωθεί. Εάν παρέλθει άπρακτη η ως άνω προθεσμία η μη υποβολή των στοιχείων αυτών απαλλάσσει το Υπουργείο από την υποχρέωσή του να καταβάλει την αποζημίωση μέχρι τη σχετική υποβολή των εγγράφων, εκτός εάν η μη υποβολή των στοιχείων οφείλεται σε λόγους ανωτέρας βίας.
- 13.5.** Πριν την υπογραφή της σύμβασης, ο Πάροχος υποχρεούται να προσκομίσει, ως εγγύηση καλής εκτέλεσης της σύμβασης και τήρησης γενικά των συμβατικών του υποχρεώσεων, εγγυητική επιστολή το ύψος της οποίας καθορίζεται σε ποσοστό 4% επί της ετήσιας αποζημίωσης, χωρίς να υπολογίζεται ο ΦΠΑ. Από το δεύτερο συμβατικό έτος και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, ο Πάροχος υποχρεούται να αντικαθιστά την εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης, προσκομίζοντας εγγυητική επιστολή ετήσιας διάρκειας, το ύψος της οποίας καθορίζεται σε ποσοστό 4% επί της ετήσιας αποζημίωσης πλέον ποσοστού 4% επί του ποσού που εισέπραξε το Ελληνικό Δημόσιο κατά την τελευταία εκκαθάριση της παραγράφου 10.4. Η εγγύηση καλής εκτέλεσης καταπίπτει σε περίπτωση καταγγελίας της Σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο 19 της Σύμβασης.
- 13.6.** Στον Πάροχο, εφόσον το επιθυμεί, δύναται, μετά από αίτησή του, να χορηγηθεί προκαταβολή, το ύψος της οποίας καθορίζεται σε ποσοστό έως

20% επί της ετήσιας αποζημίωσης. Η εν λόγω προκαταβολή λαμβάνεται με την κατάθεση από τον Πάροχο εγγυητικής επιστολής προκαταβολής που θα καλύπτει το ποσό της καταβαλλόμενης προκαταβολής και θα αποδεδουλευθεί κατά την επιστροφή της προκαταβολής. Η προκαταβολή είναι έντοκη από την ημερομηνία χορήγησής της μέχρι την επιστροφή της προκαταβολής. Η επιστροφή της προκαταβολής θα πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του δεύτερου εξαμήνου εκάστου έτους. Ο τόκος υπολογίζεται με ποσοστό επιτοκίου που ανέρχεται σε ποσοστό ίσο με το μικρότερο επιτόκιο των εντόκων γραμματίων του Δημοσίου δωδεκάμηνης ή, αν δεν εκδίδονται τέτοια, εξαμήνης διάρκειας προσαυξημένο κατά 0,25 ποσοστιαίες μονάδες.

- 13.7. Εάν εντός εξήντα (60) ημερών αμφισβητηθεί εγγράφως και αιτιολογημένα η εγκυρότητα και ορθότητα των στοιχείων τεκμηρίωσης της οικονομικής εκκαθάρισης που υποβάλλονται από τον Πάροχο, το Υπουργείο δύναται να μην τα εγκρίνει. Σε περίπτωση που το Υπουργείο αρνείται την έγκριση των στοιχείων της οικονομικής εκκαθάρισης, επιχειρείται επίλυση της διαφοράς με προσφυγή στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών του άρθρου 22 της Σύμβασης. Μέχρι την επίλυση της εν λόγω διαφοράς, η επανεξέταση των σχετικών πληροφοριών του προηγούμενου έτους παραμένει σε ισχύ. Εάν μετά την παρέλευση εξήντα (60) ημερών από την υποβολή των στοιχείων της οικονομικής εκκαθάρισης από τον Πάροχο δεν υπάρχει κάποια αμφισβήτηση από το Υπουργείο, θεωρείται ότι τα στοιχεία της οικονομικής εκκαθάρισης έχουν εγκριθεί.

Άρθρο 14. Διαδικασία ετήσιου προγραμματισμού των υπηρεσιών.

- 14.1. Έως την 1^η Οκτωβρίου κάθε έτους, ο Πάροχος υποβάλλει στην Επιτροπή Παρακολούθησης του άρθρου 21 πρόταση επικαιροποίησης των Υπηρεσιών, καταθέτοντας σχέδιο δρομολογίων του επόμενου ημερολογιακού έτους με πλήρη κοστολόγησή τους. Ο σχετικός Πίνακας συμπληρώνεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος Α, και συνοδεύεται από έκθεση τεκμηρίωσης των προτεινόμενων αλλαγών.
- 14.2. Ο Πάροχος υποβάλλει σε μορφή τιμοκαταλόγου το προϋπολογιζόμενο κόστος των Υπηρεσιών καθώς και τον προϋπολογισμό των εσόδων του επόμενου έτους, βασιζόμενα στις οικονομικές καταστάσεις του προηγούμενου έτους και τις ενδιάμεσες οικονομικές καταστάσεις του εξαμήνου του ίδιου έτους. Σε περιπτώσεις εφαρμογής των διατάξεων ανωτέρας βίας στο τρέχον ή το προηγούμενο έτος οι προϋπολογισμοί κόστους και εσόδων δύναται να βασίζονται σε προηγούμενα έτη, τα οποία θα προσδιοριστούν από την επιτροπή παρακολούθησης του άρθρου 21 της Σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση ο πάροχος διασφαλίζει ότι τα οικονομικά δεδομένα στα οποία βασίζονται οι προϋπολογισμοί κόστους και εσόδων είναι λογιστικά διαχωρισμένα σύμφωνα με το άρθρο 17 της Σύμβασης και πιστοποιημένα από ορκωτό Ελεγκτή. Ο τιμοκατάλογος περιλαμβάνει το προϋπολογιζόμενο κόστος ανά δρομολόγιο και τα πεδία κόστους που το συνθέτουν. Η υποβολή των στοιχείων αυτών είναι υποχρεωτική, ακόμα και εάν δεν επικαιροποιηθούν τα δρομολόγια. Ο τιμοκατάλογος περιλαμβάνει και το κόστος των τελών χρήσης υποδομής και το κόστος μίσθωσης τροχαίου υλικού σε ξεχωριστά πεδία.

- 14.3. Το Δημόσιο, ύστερα από εισήγηση της Επιτροπής Παρακολούθησης, και τη σύμφωνη γνώμη του Διαχειριστή Υποδομής με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίνει τον πίνακα δρομολογίων για το επόμενο έτος. Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς τα επιλεγόμενα δρομολόγια, υπερισχύει η άποψη του Δημοσίου, το οποίο αναλαμβάνει την υποχρέωση η πολιτική του ως προς τα δρομολόγια να είναι αναπτυξιακή και να ασκείται και με βάση οικονομικά κριτήρια. Το Δημόσιο δύναται, χωρίς την συμφωνία του Παρόχου, να επικαιροποιεί τις Υπηρεσίες του Παραρτήματος Α με τη σύμφωνη γνώμη του Διαχειριστή Υποδομής και την προϋπόθεση ότι το προϋπολογιζόμενο, για το επόμενο έτος, συνολικό κόστος (προϋπολογιζόμενο κόστος του συνόλου των δρομολογίων βάση του τιμοκαταλόγου που καταθέτει ο Πάροχος συν του minimum κέρδους της παραγράφου 10.3) των Υπηρεσιών αυτών ανέρχεται στο 90% των προϋπολογιζόμενων, για το επόμενο έτος, συνολικών εσόδων (αποζημίωση συν προϋπολογιζόμενα λειτουργικά έσοδα). Σε κάθε περίπτωση, η σχετική διαδικασία πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ως την 15η Δεκεμβρίου κάθε έτους.
- 14.4. Εκτάκτως, το Δημόσιο, αλλά και ο Πάροχος δύναται να ζητούν αναπροσαρμογή των Υπηρεσιών κάθε φορά που προκύπτει σχετική ανάγκη, ιδίως λόγω ουσιωδών μεταβολών στις συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη τα εκάστοτε εγκεκριμένα οικονομικά στοιχεία του Παρόχου.
- 14.5. Σε κάθε περίπτωση, το Δημόσιο δύναται πάντοτε να ζητά την επικαιροποίηση των Υπηρεσιών, ακόμη και εάν ο Πάροχος δεν έχει υποβάλει σχετικό αίτημα.

Άρθρο 15. Ποινές / Επιβραβεύσεις (Bonus).

- 15.1. Ως κίνητρο αποδοτικότητας του Παρόχου τα καθαρά έσοδα του άρθρου 10.4 επιμερίζονται κατά τον λόγο 80% για τον Πάροχο και 20% για το Ελληνικό Δημόσιο.
- 15.2. Για κάθε μη εκτέλεση ή ακύρωση προγραμματισμένου μεμονωμένου δρομολογίου, η οποία οφείλεται σε υπαιτιότητα του Παρόχου, (α) παρακρατείται το ποσό της αποζημίωσης του δρομολογίου που δεν έχει εκτελεστεί και (β) επιβάλλεται ποινή ίση με την αξία του δρομολογίου που δεν εκτελέστηκε ή ακυρώθηκε, σύμφωνα με τον τιμοκατάλογο του άρθρου 14.2.
- 15.3. Σε περίπτωση αδικαιολόγητων αποκλίσεων ως προς την ποιότητα των παρεχόμενων Υπηρεσιών (άνω του 15% προς τους αντίστοιχους δείκτες του προηγούμενου έτους), καθώς και την τήρηση και υποβολή των λογιστικών στοιχείων, το Δημόσιο μπορεί να επιβάλει σχετικό πρόστιμο, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1% της ετήσιας αξίας της Σύμβασης. Η ποινή δεν επιβάλλεται εάν ο Πάροχος συμμορφωθεί εντός τασσόμενης από το Ελληνικό Δημόσιο προθεσμίας.
- 15.4. Ειδικώς, στην περίπτωση που ο Πάροχος δεν αποκτήσει το πιστοποιητικό του άρθρου 3.2., του επιβάλλεται ποινή ίση με το 1% των συνολικών εσόδων του προηγούμενου έτους, αφαιρουμένου του ποσοστού του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία σε περίπτωση υποτροπής διπλασιάζεται σε 2%.

Άρθρο 16. Υποβολή αναφορών και εκθέσεων.

- 16.1. Ο Πάροχος υποβάλλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τις πληροφορίες που ορίζονται στο Παράρτημα Β εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στην Σύμβαση.

Άρθρο 17. Λογιστικός διαχωρισμός-Λογιστικός έλεγχος.

- 17.1. Ο Πάροχος υποχρεούται να τηρεί οικονομικές καταστάσεις κατά τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα.
- 17.2. Τα οικονομικά στοιχεία που τηρεί ο Πάροχος ή/και παρέχει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανά εξάμηνο, θα είναι πιστοποιημένα από τον Ορκωτό Ελεγκτή.
- 17.3. Ο Πάροχος υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για την λογιστική παρακολούθηση των Υπηρεσιών, καθ' όλη την διάρκεια της Σύμβασης και για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο (2) ετών μετά τη λήξη της. Η τήρηση χωριστών λογαριασμών θα πρέπει να υποστηρίζεται από κατάλληλο πληροφοριακό σύστημα και θα διακρίνεται (α) στις Υπηρεσίες και δραστηριότητες για τις οποίες αποζημιώνεται ο Πάροχος, και (β) στις λοιπές δραστηριότητες που δεν αποτελούν αντικείμενο της Σύμβασης.
- 17.4. Οι οικονομικοί λογαριασμοί που τηρεί ο Πάροχος θα συντάσσονται με βάση τις απαιτήσεις λογιστικού διαχωρισμού επιδοτούμενων και μη υπηρεσιών, καθώς και επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προβλέπονται στην Οδηγία 2012/34/ΕΕ και την σχετική νομοθεσία. Για την παρακολούθηση της Σύμβασης, οι οικονομικοί λογαριασμοί του Παρόχου που αφορούν στις επιβατικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Α, θα συντάσσονται με τρόπο όμοιο προς εκείνο που συντάσσονται οι λογαριασμοί αναφορικά με τις Υπηρεσίες, προκειμένου να είναι δυνατή η σύγκριση αυτών.
- 17.5. Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να διενεργεί λογιστικό έλεγχο των στοιχείων που σχετίζονται με το αντικείμενο της Σύμβασης από Ορκωτό Ελεγκτή της επιλογής του.
- 17.6. Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει το κόστος των λογιστικών ελέγχων που εκτελούνται για τους σκοπούς της Σύμβασης. Ο Πάροχος επιβαρύνεται με το κόστος των ελέγχων που προκαλεί η εκ μέρους του μη ορθή τήρηση των οικείων λογιστικών στοιχείων.

Άρθρο 18. Διάρκεια της Σύμβασης.

- 18.1. Η Σύμβαση έχει διάρκεια δέκα (10) ετών, με ημερομηνία έναρξης την 1^η.1.2022 και ημερομηνία λήξης την 31^η.12.2031. Η Σύμβαση παρατείνεται για άλλα πέντε (5) χρόνια, ήτοι μέχρι την 31^η.12.2036, εφόσον ο Πάροχος έχει υλοποιήσει το σύνολο του επενδυτικού πλάνου του Παραρτήματος Δ και εντός των προβλεπόμενων, στο Παράρτημα Δ, χρόνων.
- 18.2. Για την παράταση της διάρκειας της Σύμβασης, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών εκδίδει, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου, σχετική διαπιστωτική πράξη, με την οποία

διαπιστώνεται η πλήρωση των προϋποθέσεων της προηγούμενης παραγράφου και της παρ. 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1370/2007, όπως αυτός ισχύει, και η παράταση της Σύμβασης.

- 18.3.** Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών, αναθέτει σε Ανεξάρτητο Ελεγκτή της επιλογής του, την πιστοποίηση ολοκλήρωσης του συνόλου των επενδύσεων του Παρόχου που προβλέπονται στο Παράρτημα Δ. Ο Πάροχος θα υποβάλλει στο Υπουργείο όλα τα σχετικά με την πραγματοποίηση των επενδύσεων στοιχεία που είναι αναγκαία για την πιστοποίηση. Οι δαπάνες για την πιστοποίηση βαρύνουν τον Πάροχο.
- 18.4.** Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών παρακολουθεί την ομαλή εξέλιξη του επενδυτικού προγράμματος του Παρόχου και του προβλεπόμενου στο Παράρτημα Δ χρονοδιαγράμματος υλοποίησης επενδύσεων. Ο Πάροχος θα υποβάλει ετήσια αναφορά έως τις 15 Φεβρουαρίου κάθε έτους, στην οποία περιλαμβάνεται έκθεση πεπραγμένων του προηγούμενου έτους και προγραμματισμένων ενεργειών για το υπό εξέταση έτος, σχετικά με την πορεία υλοποίησης των επενδύσεων και την τήρηση του χρονοδιαγράμματος. Στην περίπτωση κατά την οποία στο τέλος του 5ου έτους, διαπιστωθεί ότι ο Πάροχος δεν έχει τηρήσει με υπαιτιότητά του, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος του Παραρτήματος Δ, το Υπουργείο θέτει στον Πάροχο 12μηνη προθεσμία συμμόρφωσης για την πραγματοποίησή του. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας αυτής, ο όρος περί παράτασης της Σύμβασης καθίσταται ανενεργός και το Δημόσιο διατηρεί το δικαίωμα να καταγγείλει την Σύμβαση, σύμφωνα με την προβλεπόμενη στο άρθρο 19 διαδικασία.
- 18.5.** Στο μέτρο που η πραγματοποίηση των επενδύσεων εξαρτάται από την ολοκλήρωση των έργων επί της σιδηροδρομικής υποδομής, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προβαίνει σε κάθε απαραίτητη ενέργεια για την αποτροπή καθυστέρησής τους.

Άρθρο 19. Λύση της Σύμβασης.

- 19.1.** Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα καταβάλουν κάθε προσπάθεια, ώστε να μην χρειαστεί να λύσουν την Σύμβαση. Η Σύμβαση επιτρέπεται να λυθεί με καταγγελία είτε στις περιπτώσεις που προβλέπονται ειδικά σε αυτήν, είτε για σπουδαίο λόγο. Σε περίπτωση ουσιώδους ανατροπής της οικονομικής ισορροπίας της Σύμβασης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε να την αποκαταστήσουν.
- 19.2.** Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι πριν από την υποβολή της καταγγελίας υποχρεούνται να ακολουθήσουν την κατωτέρω περιγραφόμενη διαδικασία:
- 19.2.1.** Ο Υπεύθυνος Σύμβασης του προτιθέμενου να καταγγείλει την Σύμβαση Συμβαλλόμενου Μέρους, ενημερώνει εγγράφως την Επιτροπή Παρακολούθησης για την συνδρομή του γεγονότος που δύναται να οδηγήσει στην καταγγελία της Σύμβασης, τάσσοντας σχετική προθεσμία προς θεραπεία του, η οποία δεν δύναται να είναι μικρότερη των τριάντα(30) ημερών.

- 19.2.2. Η Επιτροπή Παρακολούθησης καταβάλλει κάθε προσπάθεια για την άρση του γνωστοποιηθέντος γεγονότος σύμφωνα με το άρθρο 21 της Σύμβασης.
- 19.2.3. Σε περίπτωση αδυναμίας άρσης του γνωστοποιηθέντος γεγονότος εκ μέρους της Επιτροπής Παρακολούθησης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποβάλουν προς επίλυση τη διαφορά στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών του άρθρου 22 της Σύμβασης.
- 19.2.4. Εφόσον, μετά την τήρηση της διαδικασίας της προηγούμενης παραγράφου, εξακολουθεί να συντρέχει ο ίδιος λόγος καταγγελίας, το Συμβαλλόμενο Μέρος που καταγγέλλει επιδίδει σχετική έγγραφη ειδοποίηση προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος περί καταγγελίας της Σύμβασης (η "Γνωστοποίηση Καταγγελίας").
- 19.2.5. Η καταγγελία λύνει τη Σύμβαση για το μέλλον αμέσως μόλις περιέλθει στον αντισυμβαλλόμενο του καταγγέλλοντος ή στην προθεσμία που ορίζεται στην ίδια την καταγγελία. Καταγγελία που υποβάλλεται χωρίς την τήρηση της διαδικασίας της παραγράφου 19.2 της Σύμβασης, θεωρείται άκυρη. Η λύση της Σύμβασης με καταγγελία δεν θίγει υποχρεώσεις και δικαιώματα που αφορούν το πριν από τη λύση της Σύμβασης χρονικό διάστημα.
- 19.2.6. Η Σύμβαση λύεται αυτοδικαίως σε περίπτωση κήρυξης του Παρόχου σε κατάσταση πτώχευσης, αναγκαστικής διαχείρισης ή τη θέση του σε εκκαθάριση, καθώς και σε περίπτωση αφαίρεσης ή ανάκλησης της Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης.

Άρθρο 20. Γεγονότα για τα οποία δεν ευθύνεται ο Πάροχος.

- 20.1. Με την επιφύλαξη της επομένης παραγράφου, δεν καταλογίζονται εις βάρος του Παρόχου αθετήσεις των υποχρεώσεών του, στην έκταση κατά την οποία αυτές δεν οφείλονται σε υπαιτιότητά του, ή οφείλονται σε γεγονός που συνιστά ανωτέρα βία.
- 20.2. Σε κάθε περίπτωση, ο Πάροχος οφείλει να τηρεί τις υποχρεώσεις του για πληροφόρηση του επιβατικού κοινού και ενημέρωση του Υπευθύνου Σύμβασης του Δημοσίου αναφορικά με οποιοδήποτε γεγονός επηρεάζει την παροχή των Υπηρεσιών, ανεξαρτήτως της ευθύνης του Παρόχου γι' αυτό. Ο Πάροχος οφείλει επίσης, να καταβάλει κάθε προσπάθεια ώστε να περιορίσει κατά το δυνατόν τις συνέπειες που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός ανωτέρας βίας, σύμφωνα με τα παραπάνω, και να συνεχίσει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του και να παρέχει τις Υπηρεσίες, στο μέτρο που τούτο είναι εφικτό.
- 20.3. Επίσης, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων της Παραγράφου 2, δεν καταλογίζονται εις βάρος του Παρόχου παρεκκλίσεις στην παροχή των Υπηρεσιών, όπου η μη τήρηση των ποιοτικών και ποσοτικών υποχρεώσεων εκ μέρους του Παρόχου προκαλείται από λόγους συνδεδεμένους με τη σιδηροδρομική υποδομή όπως ενδεικτικώς ακυρώσεις ή καθυστερήσεις δρομολογίων εξ αιτίας της σιδηροδρομικής υποδομής και προβλημάτων σε αυτήν (π.χ. βλάβες αιχμών, λανθασμένος χειρισμός των αιχμών, καθίζηση γραμμής, διακοπή ηλεκτροδότησης, υπερβολική βλάστηση, παρουσία ζώων στις γραμμές, παρουσία αντικειμένων που εμποδίζουν την κίνηση του συρμού στις γραμμές, κλπ.) ή εξ αιτίας της αδυναμίας του Διαχειριστή Υποδομής να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του που προβλέπονται στην

εκάστοτε ισχύουσα Σύμβαση Πρόσβασης στο Δίκτυο μεταξύ του Παρόχου και του Διαχειριστή Υποδομής, την οποία ο Πάροχος κοινοποιεί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εντός 30 ημερών από την υπογραφή της.

- 20.4. Η αδυναμία του Παρόχου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του εξ αιτίας ανεπαρκειών ή βλαβών του τροχαίου υλικού ή εξαιτίας ατυχημάτων οφειλόμενων στο τροχαίο υλικό (περιλαμβανομένων και εκείνων που οφείλονται σε ανεπαρκή συντήρησή του), δεν τον απαλλάσσει, κατά το μέτρο που του αναλογεί, από την ευθύνη του. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο Πάροχος θα ενημερώνει ειδικά τον Υπεύθυνο Σύμβασης του Δημοσίου.

Άρθρο 21. Επιτροπή Παρακολούθησης.

- 21.1. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ο Πάροχος, αμέσως μετά την σύναψη της Σύμβασης, θα συγκροτήσουν και θα διατηρήσουν καθ' όλη τη διάρκειά της, μια κοινή επιτροπή αξιολόγησης και παρακολούθησης (στο εξής: «Επιτροπή Παρακολούθησης»), η οποία θα απαρτίζεται από τρεις εκπροσώπους του Υπουργείου, εκ των οποίων ο ένας ορίζεται από τον Υπουργό ως Πρόεδρος, και τρεις εκπροσώπους του Παρόχου, ένας εκ των οποίων ορίζεται από τον Πάροχο ως Γραμματέας.
- 21.2. Η Επιτροπή Παρακολούθησης είναι αρμόδια για:
- 21.2.1. Την από κοινού εξέταση των ζητημάτων που συνδέονται με όλες τις πτυχές της εφαρμογής και εκτέλεσης της Σύμβασης.
- 21.2.2. Την παροχή ενός πλαισίου κοινής στρατηγικής συζήτησης των Συμβαλλομένων Μερών, για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων μεταβολών, καθώς και για την αποτελεσματική εκτέλεση της Σύμβασης.
- 21.2.3. Κάθε άλλο θέμα που δεν αποτελεί τροποποίηση της Σύμβασης. Στην περίπτωση που απαιτείται τροποποίηση όρου της Σύμβασης, η Επιτροπή Παρακολούθησης θα υποβάλει αιτιολογημένη εισήγηση προς τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
- 21.3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να διορίζουν και να αντικαθιστούν τους εκπροσώπους τους στην Επιτροπή Παρακολούθησης ανά πάσα στιγμή με έγγραφη ειδοποίηση του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους.
- 21.4. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της Σύμβασης, τα μέλη της Επιτροπής Παρακολούθησης μπορούν να υιοθετούν τις ακόλουθες διαδικασίες και πρακτικές, που κρίνουν ενδεδειγμένες κατά περίπτωση, για την άσκηση των προβλεπόμενων αρμοδιοτήτων της:
- 21.4.1. Να καλούν σε οποιαδήποτε συνεδρίαση της Επιτροπής Παρακολούθησης άλλα πρόσωπα, τεχνικούς ή/και νομικούς συμβούλους, ή εκπροσώπους εμπλεκόμενων φορέων.
- 21.4.2. Να ζητούν από άλλα πρόσωπα, τεχνικούς ή νομικούς συμβούλους, ή από εμπλεκόμενους φορείς, περιλαμβανομένου και του Διαχειριστή Υποδομής, την υποβολή εκθέσεων, γνωμοδοτήσεων και κάθε άλλου εγγράφου, που κρίνουν αναγκαίο.
- 21.5. Οι αποφάσεις της Επιτροπής λαμβάνονται με ομοφωνία των παρόντων μελών. Η απαρτία αποτελείται από τέσσερα (4) μέλη.
- 21.6. Η Επιτροπή Παρακολούθησης θα συνεδριάζει τουλάχιστον μια (1) φορά κάθε μήνα, εκτός αν συμφωνηθεί άλλως μεταξύ των μελών της και, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την επόμενη παράγραφο 21.7.

- 21.7. Με την επιφύλαξη της προηγούμενης παραγράφου 21.6, κάθε μέλος της Επιτροπής Παρακολούθησης μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο να συγκαλέσει συνεδρίαση, οποιαδήποτε στιγμή. Οι συνεδριάσεις της Επιτροπής Παρακολούθησης θα συγκαλούνται κατόπιν προηγούμενης ειδοποίησης τουλάχιστον τριών (3) ημερών, προσδιορίζοντας τα θέματα της ημερήσιας διάταξης που πρόκειται να συζητηθούν στη συνεδρίαση. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, μπορεί να συγκληθεί συνεδρίαση ανά πάσα στιγμή κατόπιν σχετικής ειδοποίησης που είναι εύλογη υπό τις περιστάσεις.
- 21.8. Όποτε η Επιτροπή Παρακολούθησης το κρίνει σκόπιμο, οι συνεδριάσεις μπορούν επίσης να γίνονται με τηλεδιάσκεψη, στο πλαίσιο της οποίας κάθε συμμετέχων μπορεί να ακούει και να συζητά ταυτόχρονα με τους υπολοίπους συμμετέχοντες.
- 21.9. Για τις αποφάσεις της Επιτροπής τηρούνται πρακτικά, τα οποία υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον Γραμματέα της Επιτροπής.

Άρθρο 22. Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών.

- 22.1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι θα προσπαθήσουν να επιλύσουν φιλικά οποιαδήποτε διαφορά ανακύψει από τη Σύμβαση ή σε σχέση με αυτήν, πριν από την έναρξη δικαστικών ενεργειών ενώπιον των Ελληνικών Δικαστηρίων. Κάθε σχετική διαφορά θα υποβάλλεται προς επίλυση στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών που συγκροτείται σύμφωνα με την επόμενη παράγραφο 22.2.
- 22.2. Η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών θα οριστεί από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εντός ενός (1) μηνός από την υπογραφή της Σύμβασης και θα αποτελείται από τρία μέλη για όλη τη διάρκεια ισχύος της. Η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών αποτελείται από τον Πρόεδρο, ο οποίος ορίζεται από κοινού από τα μέρη, έναν εκπρόσωπο του Παρόχου και έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Υπουργού. Οι ανωτέρω ορίζονται με τον αναπληρωτή τους. Κάθε μέρος καλύπτει τα έξοδα του εκπροσώπου του. Τα έξοδα του Προέδρου της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών θα καλύπτονται εξ ημισείας από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Το ύψος και ο τρόπος αμοιβής τους θα καθορισθεί στις επιμέρους συμβάσεις των Συμβαλλομένων Μερών με τα μέλη της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών.
- 22.3. Τα μέλη της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών δύνανται να επικουρούνται από εξειδικευμένο, κατά περίπτωση, πρόσωπο/εμπειρογνώμονα της επιλογής τους.
- 22.4. Η υποβολή της διαφοράς στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών γίνεται με πρωτοβουλία καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, με την αποστολή εγγράφου ειδοποίησης (η «Προσφυγή») προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος και τα μέλη της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών. Η Προσφυγή θα αναφέρει ότι υποβάλλεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο και θα παρέχει πλήρη στοιχεία για τον προσδιορισμό της διαφοράς ή αντιδικίας, όπως προβλέπεται κατωτέρω.
- 22.5. Τόπος της διαδικασίας επίλυσης της διαφοράς ορίζεται η Αθήνα και η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών διεξάγει τη διαδικασία επίλυσης της διαφοράς κατά τον τρόπο και τη διαδικασία που θα κρίνει κατάλληλα, ex aequo et bono.

30

- 22.6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη εντός δυο (2) εβδομάδων από την παραπομπή του θέματος στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών θα ανταλλάσσουν προτάσεις μαζί με υποστηρικτικά έγγραφα, παρουσιάζοντας περιληπτικά τις αντίστοιχες θέσεις τους. Αντίγραφα των προτάσεων θα υποβάλλονται συγχρόνως και στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος των δύο εβδομάδων. Η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών μπορεί να ζητήσει από τα Συμβαλλόμενα Μέρη να υποβάλλουν επιπλέον στοιχεία που θα κρίνει απαραίτητα.
- 22.7. Η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών θα καθορίσει την ημερομηνία συζήτησης το συντομότερο δυνατό και σε κάθε περίπτωση μέσα σε ένα (1) μήνα από την παραπομπή του θέματος σε αυτήν. Σε κάθε συνεδρίαση ενώπιον της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών θα παρίστανται οι εκπρόσωποι των Συμβαλλομένων Μερών.
- 22.8. Κατά τη συνεδρίαση κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος προβαίνει σε σύντομη παρουσίαση της θέσης του στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών.
- 22.9. Η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών εκδίδει (εκτός εάν έχει ήδη επιτευχθεί συμβιβασμός μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών) μια μη δεσμευτική απόφαση. Εάν επιτευχθεί συμβιβασμός, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συντάσσουν πρακτικό συμβιβασμού και θα τηρηθεί η διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις του ν. 3086/2002 για τον εξωδικαστικό συμβιβασμό του Ελληνικού Δημοσίου. Καμία συμφωνία ως προς τους όρους οποιουδήποτε συμβιβασμού που επιτεύχθηκε ύστερα από την έκδοση απόφασης της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών δεν θα είναι νομικώς δεσμευτική εάν δεν γίνει εγγράφως και δεν υπογραφεί από τους νομίμως εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους των Συμβαλλομένων Μερών. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμβιβασμός, ή ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν αποδεχθεί την απόφαση της Επιτροπής Επίλυσης Διαφορών, τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν εμποδίζονται να προσφύγουν στα αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση της διαφοράς.
- 22.10. Οποιαδήποτε διαφορά ανακύψει μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών δεν αναστέλλει την εκτέλεση της Σύμβασης.

Άρθρο 23. Σωρευτική αναγνώριση δικαιωμάτων.

Δικαιώματα, εξουσίες και προνόμια που παρέχονται από την Σύμβαση είναι σωρευτικά και δεν αποκλείουν οποιοδήποτε δικαίωμα, εξουσία και προνόμιο που τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα είχαν ούτως ή άλλως υπό την κείμενη νομοθεσία.

Άρθρο 24. Επικοινωνία των Συμβαλλομένων Μερών.

- 24.1. Για την επικοινωνία των Συμβαλλομένων Μερών, το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον Υπουργό Οικονομικών και τον Υπεύθυνο Σύμβασης του Δημοσίου και ο Πάροχος από το Διευθύνοντα Σύμβουλό του και τον Υπεύθυνο Σύμβασης του Παρόχου
- 24.2. Ως Υπεύθυνος Σύμβασης του Ελληνικού Δημοσίου ορίζεται ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (διεύθυνση Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, Παπάγου - Αθήνα, ηλεκτρονική διεύθυνση dsm@yme.gov.gr). Ως Υπεύθυνος Σύμβασης εκ

μέρους του Παρόχου ορίζεται ο Διευθυντής Επιβατικών Μεταφορών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (διεύθυνση Πετμεζά 13 και Συγγρού 41, ηλεκτρονική διεύθυνση t.tolias@trainose.gr). Οι Υπεύθυνοι Σύμβασης είναι αρμόδιοι για την ενημέρωση και την επικοινωνία των Συμβαλλόμενων Μερών, καθώς και για την ενημέρωση της Επιτροπής Παρακολούθησης.

- 24.3. Κάθε ειδοποίηση ή επικοινωνία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της Σύμβασης είναι έγγραφη και κοινοποιείται υποχρεωτικά στην προβλεπόμενη από την προηγούμενη παράγραφο διεύθυνση του Υπευθύνου της Σύμβασης του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο οποίο απευθύνεται. Γνωστοποίηση που δεν έχει κοινοποιηθεί στον Υπεύθυνο Σύμβασης του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο οποίο απευθύνεται, θεωρείται ως μη γενόμενη. Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύναται με όμοια ειδοποίηση να τροποποιεί τη διεύθυνση προς την οποία θα αποστέλλονται μελλοντικές ειδοποιήσεις.

Άρθρο 25. Τροποποίηση της Σύμβασης.

- 25.1. Η Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων της, περιέχει τη συνολική συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών και περιέχει όλους τους όρους, για τους οποίους τα Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν συμφωνήσει όσον αφορά στο αντικείμενό της.
- 25.2. Η Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων της, τροποποιείται μόνον με έγγραφη συμφωνία των Μερών. Με εξαίρεση το Παράρτημα Α, οι τροποποιήσεις της Σύμβασης και των Παραρτημάτων της κυρώνονται με νόμο. Ειδικώς, το Παράρτημα Α, όπως αυτό επικαιροποιείται, αναρτάται στους ηλεκτρονικούς ιστότοπους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Παρόχου. Τα ανωτέρω ισχύουν και για κάθε παραίτηση από δικαίωμα που παρέχεται με βάση την Σύμβαση.

Άρθρο 26. Εμπιστευτικότητα.

- 26.1. Έκαστο των Συμβαλλόμενων Μερών υποχρεούται να χειρίζεται ως απόρρητες όλες τις πληροφορίες που αφορούν στο εμπορικό απόρρητο του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και χαρακτηρίζονται εγγράφως ως εμπιστευτικές από τον ενδιαφερόμενο («Εμπιστευτικές Πληροφορίες») και περιέρχονται σε γνώση του στο πλαίσιο της Σύμβασης. Έκαστο των Συμβαλλόμενων Μερών υποχρεούται να μην κοινοποιεί τις Εμπιστευτικές Πληροφορίες σε οποιοδήποτε τρίτο χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του ενδιαφερόμενου Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε τέτοια περίπτωση απαγορεύεται ο οποιοσδήποτε τρίτος να κοινοποιήσει ό,τι έλαβε σε άλλον και υποχρεούται να υπογράψει σχετική δήλωση εμπιστευτικότητας κοινοποιούμενη και στα δύο τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Εξαιρούνται οι πληροφορίες που είναι ή καθίστανται δημόσιες ή ζητούνται κατά την άσκηση του κοινοβουλευτικού ελέγχου, καθώς και αυτές που ζητούνται από δικαστική, διοικητική ή άλλη αρχή ή γίνονται σε συμμόρφωση με την κείμενη νομοθεσία και κανονισμούς ή τις αρχές της διαφάνειας. Έκαστο των Συμβαλλόμενων Μερών λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσει ότι όλοι οι υπάλληλοι και σύμβουλοι του γνωρίζουν και

32

συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν άρθρο, καθώς και να εξασφαλίζουν τη διαφύλαξη και ασφάλεια των Εμπιστευτικών Πληροφοριών και την παρεμπόδιση πρόσβασης μη εξουσιοδοτημένων τρίτων σε αυτές.

- 26.2. Όλα τα στοιχεία, έγγραφα και πληροφορίες που θα παρασχεθούν από έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος στο πλαίσιο της Σύμβασης, θα χρησιμοποιηθούν από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό της Σύμβασης.

Άρθρο 27. Εκχώρηση και ανάθεση υπεργολαβίας.

- 27.1. Τόσο ο Πάροχος, όσο και το Ελληνικό Δημόσιο δεν δύνανται να εκχωρήσουν ή άλλως μεταβιβάσουν οποιαδήποτε από τα δικαιώματα τους από την Σύμβαση ή να αναθέσουν υπεργολαβικά σε τρίτον την εκτέλεση μέρους ή του συνόλου των Υπηρεσιών.
- 27.2. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η ανάθεση υπεργολαβίας από τον Πάροχο σε τρίτο, υπό την προϋπόθεση ότι το σχετικό φυσικό αντικείμενο δεν αφορά σιδηροδρομική επιβατική μεταφορά.

Άρθρο 28. Μεταβατικές-λοιπές διατάξεις.

Η Σύμβαση, προ της υπογραφής της, υποβάλλεται προς έλεγχο νομιμότητας στο Ελεγκτικό Συνέδριο, ώστε να εγκριθεί. Η Σύμβαση συνάπτεται και υπογράφεται μετά την έκδοση της υπ' αριθμ. 170/2022 Πράξης του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Η Σύμβαση περιέχει όλους τους όρους συνεργασίας των Συμβαλλομένων Μερών κατισχύοντας κάθε αντίθετου όρου ή συμφωνίας.

Άρθρο 29. Εφαρμοστέο Δίκαιο και Δικαιοδοσία.

- 29.1. Η Σύμβαση διέπεται από το Ελληνικό Δίκαιο.
- 29.2. Για κάθε διαφορά που προκύπτει κατά την εκτέλεση ή σε συνάρτηση με την Σύμβαση αποκλειστικά αρμόδια είναι τα δικαστήρια των Αθηνών.

Σε πίστωση των ανωτέρω, η Σύμβαση συντάχθηκε και υπογράφεται σε τρία αντίτυπα, έκαστο δε των Συμβαλλομένων Μερών έλαβε ανά ένα.

ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ		ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΟΧΟ
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Ο Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ	MAURIZIO CAROTORTO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ο Πάροχος δεσμεύεται στην πλήρη εκτέλεση της ακολούθησα δρομολογιακής πολιτικής από το αργότερο την 15^η Μαΐου 2022. Έως τότε συμφωνείται ότι ο Πάροχος θα συνεχίσει την εκτέλεση της δρομολογιακής πολιτικής εν ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 2021.

Υπηρεσία	Από	Έως	Είδος	Συχνότητα	Αρ. Ζευγών	Πολιτική Στάθμευσεων
1.1	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	IC	Καθημερινά	5	Αθήνα Οινόη Θήβα Λεβαδιά Τιθορέα* Λειανοκλάδι Παλαιοφάρσαλος Λάρισα Κατερίνη Πλατύ Θεσσαλονίκη
1.2	Αθήνα	Θεσσαλονίκη	ICE (ETR)	Καθημερινά	2	Θεσσαλονίκη Λάρισα Αθήνα
1.3	Αθήνα	Καλαμπάκα	IC	Καθημερινά	1	Αθήνα ΣΚΑ (Κέντρο Αχαρναι) Οινόη Θήβα Αλιαρτος Λεβαδιά Τιθορέα Λειανοκλάδι Αγγεΐαι Δομοκός Παλαιοφάρσαλος Σοφάδες Καρδίτσα Φανάρι Καρδίτσας Μαγούλα Καρδίτσης Τρίκαλα Καλαμπάκα

34

1.4	Αθήνα	Λειανοκλάδι	Απλό	Καθημερινά	1	Αθήνα ΣΚΑ (Κέντρο Αχαρναι) Οινόη Τανάγρα Θήβα Αλίστορος Υψηλάντης Αλαλκομεναι Λειβαδιά Χαιρώνεια Δαύλεια Παρόρι Κηφισός Τιθορέα Αμφίκλεια Λιλαία Μπράλος Γοργοπόταμος Λειανοκλάδι
2.1	Θεσσαλονίκη	Δράμα (ΣΕΡΡΕΣ)	Απλό	Καθημερινά	1	Θεσσαλονίκη Νέα Φιλαδέλφεια Τούμπας Γαλλικός Πεδινό Κυκλός Μεταλλικός Χέρσος Δοϊράνη Μουριές Καστανούσσα Ροδόπολις Λιβάδια Κερκίνης Μανδράκι Ομαλό Κερκίνης Βυρώνεια Νέο Πετρίτσι Στρυμώνας Σιδηρόκαστρο Σκοτούσσα Σέρρες Γάζωρος Θόλος Λευκοθέα Αλιστράτης Φωτολίβος Δράμα

35

2.2	Αλεξανδρουπολη	Κομοτηνή	Απλό	Δε-Πα 2 ζεύγη ΣΚ-Αρ 1 ζεύγος	2 X 5 ημ 1 X 2 ημ	Αλεξ/πολη Λιμάνι Κίρκη Συκορράχη Μεστή Βέννα Κομοτηνή
2.3	Αλεξανδρούπολη	Ξάνθη	Απλό	Δε-Πα 2 ζεύγη ΣΚ-Αρ 1 ζεύγος	2 X 5 ημ 1 X 2 ημ	Αλεξ/πολη Λιμάνι Κίρκη Συκορράχη Μεστή Βέννα Κομοτηνή Πολύανθος Ίασμος Πολύσιτο Ξάνθη
2.4	Δράμα	Ξάνθη	Λεωφορείο	Καθημερινά	1	Δράμα Νικηφόρος Πλατανιά Παρανέστι Νεοχώριο Σταυρούπολη Ξάνθης Λιβέρα Τοξότες Ξάνθη

36

2.5	Αλεξανδρούπολη	Ορμένιο	Απλό	Καθημερινά	1	Αλεξ/πολη Λιμάνι Φέρρες Πέπλος Τυχερό Φυλακτό Λαγυνά Κορνοφωλιά Σουφλί Λάβαρα Αμόριο Ψαθάδες Διδυμοτείχο Πραγγι Πετράδες Πύθιο Διδυμοτείχου Στάση Πυθίου Ρήγιο Σοφικό Θούριο Χειμώνιο Ορεστιάδα Σάκκος Καβύλη Νέα Βύσσα Καστανιές Μαράσια Δίλοφος Δίκαια Πτελέα Ορμένιο
-----	----------------	---------	------	------------	---	---

2.6	Αλεξανδρούπολη	Ορεστιάδα	Απλό	Καθημερινά	1	Αλεξ/πολη Λιμάνι Φέρρες Πέπλος Τυχερό Φυλακτό Λαγυνά Κορνοφωλιά Σουφλί Λάβαρα Αμόριο Ψαθάδες Διδυμότειχο Πραγγί Πετράδες Πύθιο Διδυμοτείχου Στάση Πυθίου Ρήγιο Σοφικό Θούριο Χειμώνιο Ορεστιάδα
2.7	Θεσσαλονίκη	Έδεσσα	Απλό	Καθημερινά	1	Θεσσαλονίκη Σίνδος Άδενδρο Πλατύ Λιανοβέργιον Αλεξάνδρεια Λουτρός Κεφαλοχώρι Ημ. Ξεχασμένη Ημ. Κουλούρα Μέση Βέροια Νάουσα Επισκοπή Νάουσας Πετραιά Σκύδρα Έδεσσα

38

2.8	Θεσσαλονίκη	Φλώρινα	Απλό	Καθημερινά	2	Θεσσαλονίκη Σίνδος Άδενδρο Πλατύ Λιανοβέργιον Αλεξάνδρεια Λουτρός Κεφαλοχώρι Ημαθίας Ξεχασμένη Ημαθίας Κουλούρα Μέση Βέροια Νάουσα Επισκοπή Νάουσας Πετραιά Σκύδρα Έδεσσα Άρνισσα Αγ. Παντελεήμων Αμύνταιο Ξινό Νερό Βεύη Σιταριά Μεσσηνίσιον Φλώρινα
3.1	Διακοπτό	Καλάβρυτα	Απλό	Δε-Πα 3 ζεύγη ΣΚ 5 ζεύγη	3 X 5 ημ 5 X 2 ημ	Διακοπτό Νιάματα Τρικλιά Μέγα Σπήλαιο Πλιατσικουρέικα Κερπίνη Καλάβρυτα
4.1	Λάρισα	Παλιοφάσσαλος	Απλό	Καθημερινά	2	Λάρισα Ορφανά Παλιοφάσσαλος
4.2	Παλιοφάσσαλος	Καλαμπάκα	Απλό	Καθημερινά	4	Παλιοφάσσαλος Σοφάδες Καρδίτσα Φανάρι Καρδίτσας Μαγούλα Καρδίτσας Τρίκαλα Καλαμπάκα

4.3	Λάρισα	Βόλος	Απλό	Καθημερινά	7	Λάρισα Κυψέλη Λάρισας Αρμένιο Στεφανοβίκειο Βελεστίνο Βόλος
4.4	Λειανοκλάδι	Στυλίδα	Απλό	Καθημερινά	2	Λειανοκλάδι Μουσικό Σχολείο Λαμίας Καλύβια Λαμίας Ρεβένια Λαμίας Παγκράτι Λαμίας Λαμία Ροδίτσα Μεγάλη Βρύση Αγ. Μαρίνα Βασιλική Στυλίδα
4.5	Τιθορέα	Στυλίδα	Απλό	Καθημερινά	4	Τιθορέα Αμφίκλεια Λιλαία Μπράλος Γοργοπόταμος Λειανοκλάδι Μουσικό Σχολείο Λαμίας Καλύβια Λαμίας Ρεβένια Λαμίας Παγκράτι Λαμίας Λαμία Ροδίτσα Μεγάλη Βρύση Αγ. Μαρίνα Βασιλική Στυλίδα
4.6	Τιθορέα	Οινόη	Λεωφορείο	Καθημερινά	1	Τιθορέα Κηφισσός Παρόρι Δαυλεία Χαιρώνεια Λειβαδειά Αλασκομεναί Υψηλάντης Αλάρτος Θήβα Τανάγρα Οινόη
4.7	Λειανοκλάδι	Λαμία	Λεωφορείο	Καθημερινά	4	Λειανοκλάδι Λαμία

40

5.1	Κιάτο	Αίγιο	Απλό	Καθημερινά	6	Κιάτο Ξυλόκαστρο Λυκοποριά Λυγιά Ακράτα Πλάτανος Ακράτας Διακοπτό Ελίκη Αίγιο
5.2	Αθήνα (ΠΕΙΡΑΙΑΣ)	Κιάτο	Απλό	Καθημερινά	1	Ρέντης Ταύρος Ρουφ Αθήνα Αγ. Ανάργυροι Πύργος Βασιλίσσης Κάτω Αχαρναι Ζεφύρι Α. Λιόσια Ασπρόπυργος Μαγούλα Νεα Πέραμος Μέγαρα Κινέτα Αγ. Θεόδωροι Κόρινθος Ζευγολατιό Κιάτο
6.1	Α. Ανδρέας	Ρίο	Απλό	Καθημερινά	17	Άγ. Ανδρέας Πάτρα Παναχαϊκή Αγυιά Πατρών Μποζαίτικα Καστελόκαμπος Ρίο
6.2	Α. Ανδρέας	Πάτρα	Απλό	Καθημερινά	1	Άγ. Ανδρέας Πάτρα
6.3	Καστελ/μπος	Α. Βασίλειος	Λεωφορείο	Καθημερινά	17	Καστελόκαμπος Ακταίο Άγ. Βασίλειος

6.4	Α. Ανδρέας	Κ. Αχαΐα	Απλό	Καθημερινά	6	Άγ. Ανδρέας Ανθεία Ιτιές Παραλία Πατρών Μιντιλόγλι Βραχνέικα Τσουκαλαίικα Καμίνια Αλίσσός Κάτω Αχαΐα
6.5	Α. Ανδρέας	Καμίνια	Απλό	Καθημερινά	6	Άγ. Ανδρέας Ανθεία Ιτιές Παραλία Πατρών Μιντιλόγλι Βραχνέικα Τσουκαλαίικα Καμίνια
6.6	Κιάτο	Πάτρα	Λεωφορείο	Δε-Πε 9 Πα 11 Σα 9 Κυ 10	9 Χ 5 ημ 10 Χ 1 ημ 11 Χ 1 ημ	Κιάτο Διακοπτό* Αίγιο Πάτρα
6.7	Κιάτο	Πάτρα	Λεωφορείο	Παρασκευές	2	Κιάτο Αίγιο Πάτρα
6.8	Κιάτο	Πάτρα	Λεωφορείο	Κυριακές	1	Κιάτο Αίγιο Πάτρα
6.9	Άνω Λεχώνια	Μηλιές	Απλό	Σα-Κυ	1	Άνω Λεχώνια Γατζέα Μηλιές

42

7.1	Αεροδρόμιο	Α. Λιόσια	Προαστιακός	Καθημερινά	16	Αεροδρόμιο Κορωπί Παιανία-Κάντζα Παλλήνη Δουκίσσης Πλακεντίας Πεντέλης Κηφισίας Νερατζιώτισσα Ηράκλειο Μεταμόρφωση ΣΚΑ γραμμή ΑΕΡ Άνω Λιόσια
7.2	Α. Λιόσια	Κορωπί	Προαστιακός	Δευτέρα- Παρασκευή	8	Άνω Λιόσια* ΣΚΑ γραμμή ΑΕΡ* Μεταμόρφωση Ηράκλειο Νερατζιώτισσα Κηφισίας Πεντέλης Δουκίσσης Πλακεντίας Παλλήνη Παιανία-Κάντζα Κορωπί
7.3	Πειραιάς	Αεροδρόμιο	Προαστιακός	Καθημερινά	18	Πειραιάς Λεύκα Ρέντης Ταύρος Ρουφ Αθήνα Αγ. Ανάργυροι Πύργος Βασιλίσσης Κάτω Αχαρναι Μεταμόρφωση Ηράκλειο Νερατζιώτισσα Κηφισίας Πεντέλης Δουκίσσης Πλακεντίας Παλλήνη Παιανία-Κάντζα Κορωπί Αεροδρόμιο

7.4	Πειραιάς	Κιάτο	Προαστιακός	Καθημερινά	18	Πειραιάς Λεύκα Ρέντης Ταύρος Ρουφ Αθήνα Αγ. Ανάργυροι Πύργος Βασιλίσσης Κάτω Αχαρναί Ζεφύρι Α. Λιόσια Ασπρόπυργος Μαγούλα Νέα Πέραμος Μέγαρα Κινέτα Αγ. Θεόδωροι Κόρινθος Ζευγολατιό Κιάτο
7.5	Αθήνα	Χαλκίδα	Προαστιακός	Δε-Πα 12 ζεύγη ΣΚ-Αρ 10 ζεύγη	12	Αθήνα Αγ. Ανάργυροι ΣΚΑ (Κέντρο Αχαρναί) Αχαρνές Δεκέλεια Αγ. Στέφανος Αφίδνες Σφενδάλη Αυλώνας Αγ. Θωμάς Οινόφυτα Οινόη Δήλεσι Αγ. Γεώργιος Καλοχώρι- Παντείχι Αυλίδα Χαλκίδα

44

8.1	Θεσσαλονίκη	Λάρισα	Προαστιακός	Καθημερινά	9	Θεσσαλονίκη Σίνδος Άδενδρο Πλατύ Αιγίνιο Κορινός Κατερίνη Λιτόχωρο Λεπτοκαρυά Νέοι Πόροι Ραψάνη Λάρισα
8.2	Θεσσαλονίκη	Παλαιοφάρσαλος	Προαστιακός	Καθημερινά	2	Θεσσαλονίκη Σίνδος Άδενδρο Πλατύ Αιγίνιο Κορινός Κατερίνη Λιτόχωρο Λεπτοκαρυά Νέοι Πόροι Ραψάνη Λάρισα Ορφανά Παλαιοφάρσαλος
9.1	Ολυμπία	Κατάκολο	Απλό	Δε-Σα	1,5	Ολυμπία Κοσκινάς Πλάτανος Ολυμπίας Πελόπιο Μπρούμα Στρέφη Σαλμώνη Αλφειός Βαρβάσαινα Κολίρι Λαμπέτι Ηλείας Πύργος Ηλείας Νοσοκομείο Πύργου Άγ. Κων/νος Πύργου Άγ. Ιωάννης Πύργου Νέος Δρόμος Εκκλησία Συκιά Κατάκολο

45

9.2	Πύργος	Ολυμπία	Απλό	Δε-Σα	1,5	Πύργος Ηλείας Λαμπέτι Ηλείας Κολίρι Βαρβάσαινα Αλφειός Σαλμώνη Στρέφη Μπρούμα Πελόπιο Πλάτανος Ολυμπίας Κοσκινάς Ολυμπία
9.3	Κατάκολο	Πύργος	Απλό	Δε-Σα	0,5	Κατάκολο Συκιά Εκκλησία Νέος Δρόμος Άγ. Ιωάννης Πύργου Άγ. Κων/νος Πύργου Νοσοκομείο Πύργου Πύργος Ηλείας

* σταθμοί προαιρετικής στάθμευσης (τουλάχιστον 1 ζεύγος ανά Υπηρεσία θα το εξυπηρετήσει).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β : ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΜΕΓΕΘΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ**Αναφορές**

Στόχος των αναφορών είναι η παρακολούθηση της τήρησης των τεχνικών και ποιοτικών υποχρεώσεων κατά την παροχή των Υπηρεσιών όπως αυτές έχουν οριστεί στους πίνακες αναλυτικής περιγραφής των Υπηρεσιών του Παραρτήματος Α.

Οι αναφορές αυτές αποτυπώνονται συγκεντρωτικά στον πίνακα που ακολουθεί. Ειδικότερα, στον πίνακα αποτυπώνεται:

- το αντικείμενο της κάθε αναφοράς,
- το απαιτούμενο περιεχόμενο πληροφοριών,
- τα υποστηρικτικά έγγραφα που υποβάλλονται συνοδευτικά της αναφοράς για την τεκμηρίωση των πληροφοριών,
- η συχνότητα υποβολής των αναφορών,
- το σημείο υποβολής των αναφορών αυτών.

Οι αναφορές αυτές υποβάλλονται μεμονωμένα στους προκαθορισμένους χρόνους σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.

α/α	Αντικείμενο Αναφοράς	Απαιτούμενη Πληροφορία	Έγγραφα Τεκμηρίωσης	Συχνότητα Αναφοράς	Υποβολή Αναφοράς Σε
1	Υποκατάσταση σιδηροδρομικών από άλλα μέσα	1. Δρομολόγιο το οποίο υποκαταστάθηκε 2. Ημερομηνία έναρξης υποκατάστασης 3. Εκτιμώμενη διάρκεια διαρκείας υποκατάστασης 4. Λόγοι υποκατάστασης 5. Σημείωση εάν ευθύνεται ο Πάροχος ή άλλος Φορέας	Έγγραφα τεκμηρίωσης ευθύνης για υποκατάσταση	Υποβολή 5 εργάσιμες ημέρες από την έναρξη χρήσης άλλων μεταφορικών μέσων ανά δρομολόγιο	Επιτροπή παρακολούθησης Υπεύθυνο Σύμβουο Ελληνικού Δημοσίου

2	Σχέδιο συνδυασμένης χρήσης Σιδηροδρόμων και Ποδηλάτων	1. Μέγεθος αμαξοστοιχίας (αριθμός βαγονιών, μέγιστη μεταφορική ικανότητα επιβατών συμμοτού κτλ) ανά διαδρομή 2. Είδος υπηρεσίας ανά διαδρομή 3. Ζήτηση για μεταφορά ποδηλάτων ανά διαδρομή 4. Αριθμός Θέσεων ποδηλάτων ανά διαδρομή 5. Προτεινόμενες δράσεις για αύξηση και βελτίωση της μεταφοράς ποδηλάτων ανά διαδρομή 6. Λύσεις που ενθαρρύνουν τη συνδυασμένη χρήση Σιδηρόδρομου-Ποδηλάτου Εάν τα ζητούμενα στοιχεία διαφοροποιούνται ανά δρομολόγιο της εκάστοτε διαδρομής θα αποστέλλονται στοιχεία ανά δρομολόγιο.	Έκθεση τεκμηρίωσης	Η πρώτη μέχρι 30.04.2023 Επικαιροποίηση ύστερα από αίτημα του Παρόχου ή του Δημοσίου	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
---	---	---	--------------------	---	--

3	Βεβαίωση ανάπτυξη και εφαρμογή συστήματος ελέγχου ποιότητας, συνοδευόμενη με Πρόταση Ανεξάρτητου Φορέα πιστοποίησης, ο οποίος επθωρεί και πιστοποιεί το σύστημα	Λεπτομέρειες συστήματος λειτουργίας	1. Έκθεση τεκμηρίωσης λειτουργίας συστήματος σύμφωνα με το Πρότυπο EN 13816 2. Τεκμηρίωση πιστοποίησης Ανεξάρτητου Φορέα	Εντός του 2022 η πρώτη βεβαίωση εγκατάστασης και λειτουργίας. Επικαιροποίηση σε περίπτωση αλλαγής συστήματος ή Ανεξάρτητου Φορέα	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
4	Ετήσια επιθεώρησης πιστοποίησης συστήματος ελέγχου ποιότητας από τον φορέα πιστοποίησης	Αποτελέσματα συστήματος ποιότητας, όπως επιθεώρησης, όπως στις παραγράφους 3.3, 3.4, 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3 της Σύμβασης	Έγγραφα αποτελεσμάτων τεκμηρίωσης	Ετήσια	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών Υπουργείου Υποδομ και Μεταφορών

5	Βεβαίωση ολοκλήρωσης και λειτουργίας του συστήματος ενημέρωσης των επιβατών	Πληροφορίες που παρέχει το σύστημα και τυχόν βελτιώσεις σε σχέση με προηγούμενο ως προς παρεχόμενες πληροφορίες της παρ. 4.1 της Σύμβασης	Έγγραφα τεκμηρίωσης λειτουργίας του συστήματος και παρεχόμενων πληροφοριών	Εφάπαξ με την ολοκλήρωση εγκατάστασης του συστήματος ή και της έναρξης λειτουργίας του υπό τη Σύμβαση Επικαιροποίηση κάθε μεταβολής του συστήματος	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
6	Αναφορά ελέγχου επίκλισης εισιτηρίων	1. Αριθμός επιβατών στο σύνολο των Υπηρεσιών 2. Αριθμός επιβατών που ελέγχθηκαν στο σύνολο των Υπηρεσιών 3. Αριθμός βεβαιωμένων παραβάσεων στο σύνολο των Υπηρεσιών 4. Αριθμός εισπραχθέντων προστίμων στο σύνολο των Υπηρεσιών και αξία αυτών	Αναφορές Παρόχου και κάθε άλλο υποστηρικτικό αυτής έγγραφο.	Ανά εξαήμερο	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

7	Αναφορά για προβλήματα στην παροχή υπηρεσιών λόγω μεταβολής προγραμματισμού έργων υποδομής	1. Δρομολόγιο/α τα οποία επηρεάζονται 2. Είδος και έκταση διαταραχής 3. Χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης έργων υποδομής (όπως έχει προβλεφθεί από ΟΣΕ ή και ΕΡΓΟΣΕ) 4. Πρόταση εναλλακτικών λύσεων για την απρόσκοπτη παροχή των Υπηρεσιών	Έγγραφο τεκμηρίωσης από φορέα προγραμματισμού και εκτέλεσης έργων υποδομής	Εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την ειδοποίηση του φορέα προγραμματισμού και εκτέλεσης των έργων υποδομής στον Πάροχο	Επιτροπή Παρακολούθησης Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
8	Αναφορά ελλείψεων σε σταθμούς που επηρεάζουν την ποιότητα των παρεχόμενων Υπηρεσιών	Αναλυτικές πληροφορίες για τις ελλείψεις ανά σταθμό Σύνδεση των ελλείψεων με την υποβάθμιση της ποιότητας ανά δρομολόγιο και σταθμό Προτεινόμενες λύσεις	Κάθε έγγραφο ή και άλλο μέσο τεκμηρίωσης των πληροφοριών.	Ανά εξάμηνο και Εκτάκτως όταν παρουσιαστούν ελλείψεις σε σταθμούς που επηρεάζουν την ποιότητα των παρεχόμενων Υπηρεσιών	Επιτροπή Παρακολούθησης Υπεύθυνο σύμβασι Δημοσίου 51

9	Αίτημα χρήσης τροχαίου υλικού εκτός των μονάδων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση μίσθωσης με τη ΓΑΙΑΟΣΕ	1. Χαρακτηριστικά του προτεινόμενου τροχαίου υλικού και παρουσίαση στοιχείων υπερχείλις τροχαίου υλικού αναλυτικά με τα στοιχεία για τη χρήση του ανά διαδρομή ή ανά δρομολόγιο εάν χρησιμοποιείται διαφορετική σύνθεση σε δρομολόγια της ίδιας διαδρομής 2. Ενημέρωση για δυνατότητα αναβάθμισης και αξιοποίησης τροχαίου υλικού, το οποίο διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ	1. Έγγραφο και δεδομένα τα οποία τεκμηριώνουν πλήρως και ειδικώς την ποιοτική υπερχείλις του προτεινόμενου τροχαίου υλικού, σε σχέση με το τροχαίο υλικό που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ 2. Αναλυτικός κατάλογος εργασιών για την αναβάθμιση και αξιοποίηση του τροχαίου υλικού της ΓΑΙΑΟΣΕ με ανάλυση πλεονεκτημάτων, τα οποία θα προκύψουν από την αναβάθμιση για κάθε διαδρομή όπου προτείνεται η δρομολόγηση τους.	Κατά περίπτωση	Διεύθυνση Σιδηδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ΓΑΙΑΟΣΕ Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
10	Αναφορά σύνθεσης τροχαίου υλικού	Λεπτομέρειες σύνθεσης τροχαίου υλικού ανά διαδρομή ή ανά δρομολόγιο εάν χρησιμοποιείται διαφορετική σύνθεση σε δρομολόγια της ίδιας διαδρομής.	Σε περίπτωση μεταβολής της υφιστάμενης σύνθεσης τα στοιχεία τεκμηρίωσης μη υποβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών με νέα σύνθεση	Αρχικά με την κατάθεση πρότασης προγραμματισμού Υπηρεσιών Σε κάθε περίπτωση μεταβολής του	Υπεύθυνο σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου
11	Αναφορά για τη χρήση, συντήρηση και επισκευή τροχαίου υλικού	Κατάλογος τεχνικών και οικονομικών πληροφοριών χρήσης ανά διαδρομή, συντήρησης και επισκευής των μονάδων τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Παρόχου, μισθωμένου από τη ΓΑΙΑΟΣΕ ή και από οποιαδήποτε άλλο φορέα	Έγγραφα και κάθε άλλο αναγκαίο στοιχείο τεκμηρίωσης τεχνικών και οικονομικών πληροφοριών	Ανά εξαίρεση	Υπεύθυνο σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου

12	Αίτημα ανάταξης (revamping) τροχαίου υλικού	Αναλυτική περιγραφή εργασιών και κόστους, συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών	Έγγραφα τεκμηρίωσης και αιτιολόγησης αιτήματος, που δικαιολογούν το προβλεπόμενο όφελος ανά μονάδα τροχαίου υλικού και δρομολόγιο στο οποίο θα χρησιμοποιηθεί	Κατά περίπτωση	Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ΓΑΙΑΟΣΕ
13	Εφαρμογή εκπτώτικής τιμολογιακής πολιτικής σε σχέση με το καθορισμένο από το Δημόσιο κόμιστρο	Ποσοστό έκπτωσης Όροι χορήγησης έκπτωσης Χρονικό διάστημα παροχής της έκπτωσης	Στοιχεία επιβατικής κίνησης δικαυχών έκπτωσης ανά δρομολόγιο Πρόβλεψη απώλειας ή αύξησης εσόδων	Ένα μήνα πριν την έναρξη εφαρμογής της	Υπεύθυνο σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Υπουργό Οικονομικών
14	Αίτημα αναπροσαρμογής τιμολογιακής πολιτικής	Στοιχεία για προσδοκώμενη αύξηση επιβατικής κίνησης Εκτιμώμενη αύξηση εσόδων	Τεκμηρίωση αύξησης επιβατικής κίνησης ή και εσόδων και σχέσης ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών και ύψους κομίστρου ανά διαδρομή. Πρόβλεψη απώλειας ή αύξησης εσόδων.	Κατά περίπτωση	Υπεύθυνο σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Υπουργό Οικονομικών
15	Αναφορά ελέγχου αποφυγής υπεραντατάθμισης	Αναλυτικά οικονομικά στοιχεία υπολογισμού του κέρδους του Παρόχου αναφορικά με τη μεσοσταθμική επίση απόδοση του 20% του απασχολούμενου κεφαλαίου	Έλεγχος και πιστοποίηση ορκωτού ελεγκτή	Πέντε (5) έτη. Στην εκκαθάριση του 5 ^{ου} , 10 ^{ου} και 15 ^{ου} έτους, σύμφωνα με το άρθρο 18 της Σύμβασης.	Γενική Διεύθυνση Μεταφορών Υπεύθυνο σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου

16	Αίτημα προσθήκης δαπάνης στις αποδεκτές	Οικονομικά στοιχεία και δεδομένα επιβατικής κίνησης ή και κάθε άλλη πληροφορία για τη σχέση της προτεινόμενης δαπάνης με την αύξηση των εσόδων ή και τη βελτίωση των υπηρεσιών	Τεκμηρίωση σχέσης δαπάνης με αύξηση εσόδων και βελτίωση των υπηρεσιών	Κατά περίπτωση	Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Υπουργό Οικονομικών Κοινοποίηση: Υπεύθυνο σύμβασης Ελληνικού Δημοσίου
17	Αίτημα επικαιροποίησης Υπηρεσιών Παραρτήματος Α'	Πρόταση νέων δρομολογίων ή μεταβολής υφιστάμενων και στοιχεία σύμφωνα με άρθρο 14 της Σύμβασης	Έκθεση τεκμηρίωσης προτεινόμενων αλλαγών	Μέχρι την 1 ^η Οκτωβρίου κάθε έτους ή κατά περίπτωση	Επιτροπή Παρακολούθησης Κοινοποίηση: Υπεύθυνο σύμβασης Ελληνικού Δημοσίου
18	Αναφορά ομαλής εξέλιξης επενδυτικού προγράμματος	Αναλυτικά στοιχεία στοιχείων ενεργειών για το υπό εξέταση έτος. Έκθεση πεπραγμένων προηγούμενου έτους. Έκθεση προτάσεων/προβλεπμάτων ή και ευκαιριών για την καλύτερη υλοποίηση επενδυτικού προγράμματος	Έκθεση τεκμηρίωσης σε συνεργασία με τον φορέα ή τους φορείς υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος	Έως τη 15 ^η Φεβρουαρίου κάθε έτους	54 Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Υπουργό Οικονομικών

19	Αναφορά μη τήρησης ποσοτικών υποχρεώσεων του Παρόχου προβλεπόμενης Σιδηροδρομικής Υποδομής ή μη τήρησης υποχρεώσεων Διαχειριστή Υποδομής	Αναλυτικά στοιχεία προβλεπόμενων Σιδηροδρομικής Υποδομής ή μη τήρησης υποχρεώσεων Διαχειριστή Υποδομής σύμφωνα με την παρ. 20.3 της Σύμβασης	Έκθεση τεκμηρίωσης προβλεπόμενων ανά διαδρομή	Κατά περίπτωση	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
20	Κοινοποίηση Σύμβασης Πρόσβασης	Κείμενο Σύμβασης Πρόσβασης		30 ημερολογιακές ημέρες από την υπογραφή της Σύμβασης Πρόσβασης	Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Υπεύθυνο σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου
21	Αδυναμία εκπλήρωσης υποχρεώσεων Παρόχου εξαιτίας προβλεπόμενων του τροχαίου υλικού	Αναλυτικά στοιχεία ανεπαρκειών ή βλαβών ή ατυχημάτων οφειλομένων στο τροχαίο υλικό	Έκθεση τεκμηρίωσης οικονομικών και τεχνικών στοιχείων	Κατά περίπτωση	Υπεύθυνο σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου Κοινοποίηση: Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

22	Αναφορά για καταβολή αποζημίωσης πρώτου εξαμήνου, εκάστου έτους.	Δαπάνες	Κάθε απαιτούμενο έγγραφο	Μέχρι την 14η Αυγούστου, εκάστου έτους.	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
		1 Απολογιστικά στοιχεία κόστους, λογιστικά επιμερισμένα, ανά διαδρομή. Τα στοιχεία θα ομαδοποιούνται σε περιόδους, εντός του εξαμήνου, στις οποίες ισχύουν τα ίδια κοστολογικά στοιχεία και έχει εκτελεστεί ο ίδιος αριθμός δρομολογίων ανά διαδρομή. 2. Συγκεντρωτικά απολογιστικά στοιχεία κόστους, λογιστικά επιμερισμένα, ανά διαδρομή στο σύνολο του εξαμήνου. 3 Συνολικό ποσό όλων των διαδρομών που εκτελέστηκαν στο σύνολο του εξαμήνου. 4. Δρομολόγια τα οποία δεν πραγματοποιήθηκαν με ευθύνη του Παρόχου, και δεν αντικαταστάθηκαν ή υποκαταστάθηκαν. Το κόστος κάθε δρομολογίου, αυτής της κατηγορίας, υπολογίζεται με την διάθεση του κλάματος, του οποίου ο αριθμητής ισούται με το πραγματικό ημερήσιο κόστος διαδρομής όπου εκτελέστηκε το σύνολο των προβλεπόμενων δρομολογίων και ο παρονομαστής το σύνολο των ημερήσιων προβλεπόμενων δρομολογίων. 5. Τιμολόγιο του ΟΣΕ για τα τέλη πρόσβασης στο δίκτυο 6. Τιμολόγιο της ΓΑΛΩΣΕ Α.Ε. για τα οφειλόμενα από την μίσθωση του τροχαίου υλικού μισθώματα. Έσοδα: Α. Έσοδα από Εισιτήρια 1.Αναλυτικά στοιχεία αριθμού επιβατών ανά δρομολόγιο επί της τιμής, η οποία προβλέπεται στην τιμολογιακή πολιτική, που ορίζεται από το Δημόσιο. Εάν η τιμολογιακή πολιτική του Δημοσίου προβλέπει εκπτώσεις, τα στοιχεία κατανέμονται σε αντίστοιχες κατηγορίες. 2. Αριθμός καρτών απεριορίστων διαδρομών επί της τιμής, η οποία προβλέπεται στην τιμολογιακή πολιτική, του Δημοσίου. Σε περίπτωση που η κάρτα απεριορίστων διαδρομών διαρκεί περισσότερο των 30 ημερών, θα γίνεται κατανομή της αξίας της ανά μήνα κατ' αναλογία του χρόνου ισχύος της. 3. Συγκεντρωτικά στοιχεία εξαμήνου. 4. Πρόβλεψη για πορεία συνολικών εσόδων και επίγνωση διορθωτικών ενεργειών Β. Άλλα έσοδα διαχωρισμένα ανά κατηγορία. Αναφορά απρόσκοπτης παροχής των Υπηρεσιών του παραρτήματος Α. Η αναφορά θα επικυρώνεται από τον Διαχειριστή Υποδομής και θα αποτυπώνει καθυστερήσεις και αιτίες αυτών. Σε περίπτωση που ο Πάροχος και ο Διαχειριστής Υποδομής δεν συμφωνούν, ο Διαχειριστής Υποδομής θα αποστέλλει δική του αναφορά.			

23	Αναφορά για καταβολή αποζημίωσης δεύτερου εξαμήνου, εκάστου έτους.	Το σύνολο των στοιχείων όπως περιγράφονται στην αναφορά για καταβολή αποζημίωσης πρώτου εξαμήνου εκάστου έτους, συνοδεύονται από Ετήσια αναφορά επιθεώρησης και πιστοποίησης συστήματος ελέγχου ποιότητας από τον φορέα πιστοποίησης, όπως προβλέπεται στην τέταρτη περίπτωση του παρόντος Παραρτήματος και Αναφορά για το ποσό των συνολικών κερδών και των ενεργειών κατανομής τους και κατάθεσης στον ειδικό λογαριασμό του Δημοσίου του ποσοστού που προβλέπεται στο άρθρο 10 της Σύμβασης.	Μέχρι την 31η Μαρτίου του επόμενου έτους	Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
----	--	--	--	--

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΑΡΟΧΟΥ¹

ΚΛΑΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Προσωπικό Έλξης	237
Οδηγοί Λεωφορείων	19
Τεχνικό Προσωπικό	371
Προσωπικό Ελέγχου Κυκλοφορίας	10
Προσωπικό Κίνησης & Εισητηριοδότες	116
Διοικητικό Προσωπικό	263
ΣΥΝΟΛΟ	1016

¹ Λαμβανομένου υπόψη ότι, ο αριθμός του προσωπικού που απαιτείται για την παροχή των υπηρεσιών της σύμβασης είναι δυναμικός και εξαρτάται ιδίως, από τα χρησιμοποιούμενα μέσα, την κατάσταση του δικτύου και την αυτοματοποίηση των συνθηκών κυκλοφορίας, διευκρινίζεται ότι οι περιεχόμενοι στους πίνακες αριθμοί, αποτυπώνουν και προσωπικό που δεν συμμετέχει αμέσως στην παροχή των υπηρεσιών της σύμβασης, αφού δεν είναι εφικτός ένας τέτοιος ακριβής καθορισμός και προς τούτο ελήφθησαν υπόψη εν γένει οι δραστηριότητες των τμημάτων που υπηρετεί το προσωπικό αυτό και η συμμετοχή των τμημάτων αυτών στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

Επενδυτική Δραστηριότητα	Ολοκλήρωση Επένδυσης	Κεφαλαιακή Δαπάνη Παρόχου
Απόκτηση και Δρομολόγηση ETR470 (5 μονάδες)	31/12/2022	47.500.000 €
Μίσθωση Νέων Υδρογονοκίνητων Τραίνων (10 μονάδες) ¹	31/12/2027	54.000.000 €
Μίσθωση Νέων Ηλεκτροκίνητων Τραίνων (10 μονάδες) ¹	31/12/2027	32.000.000 €
Συστήματα IT (Σύστημα Πληροφόρησης Επιβατών, Νέα Εμπορική Πλατφόρμα, Ενσωμάτωση Περιστρεφόμενων θυρών (ΑΣΣΚ) στην Αθήνα, Σύστημα Διαχείρισης Στόλου)	31/12/2024	15.000.000 €
Αναβάθμιση μισθωμένου στόλου Τραίνων (15 μονάδες)	31/12/2029	15.000.000 €
ΣΥΝΟΛΑ		163.500.000 €

1. Διευκρινίζεται ότι η κεφαλαιακή επένδυση του Παρόχου για τη μίσθωση-δρομολόγηση νέων τρένων υδρογόνου και ηλεκτρικών θα καταβληθεί ως συνολική προκαταβολή μισθώματος που θα αντιστοιχεί στο 40% της αγοραίας αξίας των εν λόγω μονάδων που θα υλοποιήσει η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. το δε υπολειπόμενο ποσοστό (60%) της αξίας αυτών θα καλύπτεται από τη χρηματοδοτική συμβολή του Ταμείου Ανάκαμψης προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Οι ειδικότεροι όροι θα καθοριστούν με σύμβαση που θα συναφθεί μεταξύ του Παρόχου και της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

2. Η κεφαλαιακή επένδυση του Παρόχου ως αναπόσπαστο στοιχείο της παροχής υπηρεσιών ΥΔΥ, θα επιστραφεί στον Πάροχο από το Δημόσιο κατά το υπολειπόμενο αναπόσβεστο μέρος της, σε περίπτωση της καθ' οιονδήποτε τρόπο πρόωρης λήξης της σύμβασης ή εφόσον κατά την λήξη της αρχικής συμβατικής διάρκειας, δεν χορηγηθεί η προβλεπόμενη στο άρθρο 18.1. πενταετής παράταση παρά την εμπρόθεσμη ολοκλήρωση της κεφαλαιακής επένδυσης ή σε περίπτωση μη σύναψης νέας κατά λήξη και της πενταετούς παράτασης της συμβατικής διάρκειας, εφόσον υφίσταται αναπόσβεστο μέρος της κεφαλαιακής επένδυσης. Ο Πάροχος υποχρεούται να παραδώσει το Τροχαίο Υλικό πλήρως συντηρημένο, κατά τους κανόνες της επιστήμης και της τέχνης.

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την 1η.1.2022.

Αθήνα,.....2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ |
| 3. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ | 4. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ |
| 5. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ | 6. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ |
| 7. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | 8. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ |

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

9. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): 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 (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 11.29' λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 11 Ιουλίου 2022 και ώρα 15.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ