

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρ⁵Δ'

Τετάρτη 28 Σεπτεμβρίου 2022

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 19963
2. Άδεια απουσίας της Βουλευτού κ. Φ. Πιπιλή, σελ. 19865
3. Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την Έκθεσή της στην αίτηση Εισαγγελικής Αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτού, σελ. 19880
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 19865, 19866, 19868, 19869, 19870, 19872, 19873, 19878, 19880, 19900, 19904, 19905, 19908, 19913, 19915, 19916, 19921, 19925, 19928, 19930, 19931, 19934, 19935, 19938, 19940, 19963

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Δημόσιο χρήμα ζητά η Ελληνικός Χρυσός ΑΕ στη Βορειοανατολική (ΒΑ) Χαλκιδική», σελ. 19866
 - β) Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας:
 - i. με θέμα: «Η κυβέρνηση επιδοτεί σε όλη τη χώρα τη μετατροπή καυστήρων σε πετρέλαιο. Στη Μεγαλόπολη ακόμη σπαταλούνται χρήματα για υποδομές φυσικού αερίου», σελ. 19867
 - ii. με θέμα: «Διαχείριση των απορριμμάτων της περιοχής ευθύνης του Περιφερειακού Φορέα Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων (ΦοΔΣΑ) Στερεάς Ελλάδας Α.Ε. - Λειτουργία του Χώρου Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) Θήβας», σελ. 19870
 - iii. με θέμα: «Γιατί το ΥΠΕΝ επιλέγει να μην ακολουθήσει ανταγωνιστικές διαδικασίες για την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών πάρκων στην περίπτωση της Κρήτης», σελ. 19872
 - γ) Προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Για τις καθυστερήσεις στην έναρξη του Προγράμματος «Σχολικά γεύματα» τη νέα σχολική χρονιά 2022-2023», σελ. 19874
 - δ) Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αναίτια κωλυσιεργία στην έγκριση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας (ΣΣΕ) των εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ). Προφανής προσπάθεια απαξίωσης του Οργανισμού από την Κυβέρνηση», σελ. 19877
 - ε) Προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Η δικαίωση των σεισμόπληκτων με απαλλαγή δημοτικών φόρων και τελών ήταν επιβεβλημένη και πρέπει να συνοδευτεί με την επιχορήγηση των δήμων με τα αντίστοιχα ποσά», σελ. 19876

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών - Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις», σελ. 19880 - 19945
2. Κατάθεση Εκθέσεων Διαρκών Επιτροπών:
 - i) Η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υγείας «Σύσταση και οργάνωση νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «ΕΝΩΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΩΝ ΑΚΤΙΝΟΛΟΓΙΑ-ΑΚΤΙΝΟΘΕΡΑΠΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ» (Ε.Τ.Α.Α.Ε.) ρυθμίσεις

για την αντιμετώπιση πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και λοιπές διατάξεις, σελ. 19897

ii) Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις», σελ. 19865

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 19913 - 19928
ΒΙΤΣΑΣ Δ. ,	σελ. 19889 - 19897
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Κ. ,	σελ. 19865 - 19879
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,	σελ. 19928 - 19963
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 19880 - 19889
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. ,	σελ. 19897 - 19913

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 19913, 19915, 19916, 19921, 19925
ΒΙΤΣΑΣ Δ. ,	σελ. 19894, 19895
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. ,	σελ. 19895, 19904, 19905
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. ,	σελ. 19865, 19866, 19868, 19869, 19870, 19872, 19873, 19878
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. ,	σελ. 19908, 19934, 19935
ΚΕΛΛΑΣ Χ. ,	σελ. 19895
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,	σελ. 19928, 19930, 19934, 19935, 19938, 19940, 19963
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 19880
ΠΑΠΠΑΣ Ν. ,	σελ. 19931, 19934
ΣΑΚΟΡΑΦΑ Σ. ,	σελ. 19897, 19898, 19899, 19900, 19904, 19905, 19908

B. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. ,	σελ. 19866
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. ,	σελ. 19876
ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ Μ. ,	σελ. 19874, 19875, 19876
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. ,	σελ. 19867, 19868, 19869, 19870
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 19872, 19873, 19874
ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ Δ. ,	σελ. 19874, 19875, 19876
ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ Γ. ,	σελ. 19870, 19871, 19872
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 19877, 19878
ΠΕΤΣΑΣ Σ. ,	σελ. 19876
ΣΚΡΕΚΑΣ Κ. ,	σελ. 19868, 19869, 19870, 19871, 19872, 19873, 19874
ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ Θ. ,	σελ. 19866, 19867, 19870
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Α. ,	σελ. 19877, 19878, 19879

**Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και
Μεταφορών:**

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Α. ,	σελ. 19929
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. ,	σελ. 19898, 19899, 19900
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ,	σελ. 19891, 19893, 19894
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 19887
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. ,	σελ. 19881, 19905, 19906, 19927, 19938, 19940
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. ,	σελ. 19897
ΔΕΛΗΣ Ι. ,	σελ. 19885, 19886
ΚΑΙΡΙΔΗΣ Δ. ,	σελ. 19932
ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ. ,	σελ. 19925
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Γ. ,	σελ. 19916
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,	σελ. 19921
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. ,	σελ. 19894, 19904, 19908, 19936, 19939, 19940
ΚΕΛΛΑΣ Χ. ,	σελ. 19899, 19900
ΚΙΚΙΛΙΑΣ Β. ,	σελ. 19905, 19906
ΚΟΛΛΙΑΣ Κ. ,	σελ. 19880, 19938
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ,	σελ. 19883, 19935
ΚΩΤΣΟΣ Γ. ,	σελ. 19924
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. ,	σελ. 19902
ΛΙΟΥΠΗΣ Α. ,	σελ. 19911
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. ,	σελ. 19889, 19934
ΜΑΛΑΜΑ Κ. ,	σελ. 19925
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ Κ. ,	σελ. 19903, 19912
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. ,	σελ. 19903, 19926, 19927
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. ,	σελ. 19906, 19935
ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,	σελ. 19929
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 19911
ΠΑΠΠΑΣ Ι. ,	σελ. 19913
ΠΑΠΠΑΣ Ν. ,	σελ. 19891, 19903, 19904, 19934, 19939, 19940
ΠΕΡΚΑ Θ. ,	σελ. 19911, 19914, 19915
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ Κ. ,	σελ. 19893, 19895
ΣΚΟΥΦΑ Ε. ,	σελ. 19930
ΣΠΑΝΑΚΗΣ Β. ,	σελ. 19933
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ Δ. ,	σελ. 19931
ΤΟΛΚΑΣ Ά. ,	σελ. 19927, 19928
ΧΑΡΙΤΟΥ Δ. ,	σελ. 19916
ΧΕΙΜΑΡΑΣ Θ. ,	σελ. 19921
ΧΗΤΑΣ Κ. ,	σελ. 19913, 19914
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. ,	σελ. 19901

Δ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. ,	σελ. 19869, 19871, 19872, 19879
-----------------	---------------------------------

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρ'Δ'

Τετάρτη 28 Σεπτεμβρίου 2022

Στην Αθήνα, σήμερα 28 Σεπτεμβρίου 2022, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9.15', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΝΙΚΗΤΑ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

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

Πριν ξεκινήσουμε, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα τα εξής:

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών

και Μεταφορών: «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις».

Επίσης, η Βουλευτής κ. Φωτεινή Πιπιλή ζητεί άδεια απουσίας στο εξωτερικό από 4 ως 6 Οκτωβρίου 2022.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Με έγγραφο του ο Γενικός Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων ενημερώνει το Σώμα ποιες ερωτήσεις θα συζητηθούν. Η πρώτη με αριθμό 1038/23-9-2022 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Μαγνησίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Μεικόπουλον προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, η πρώτη με αριθμό 5850/232/16-6-2022 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του κύκλου αναφορών και ερωτήσεων του Βουλευτή Φθιώτιδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Σαρακιώτη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και η τέταρτη με αριθμό 1051/26-9-2022 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Εύβοιας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Μιλτιάδη Χατζηγιαννάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, δεν θα συζητηθούν λόγω κωλύματος των Βουλευτών.

Ξεκινούμε με την τέταρτη με αριθμό 1045/26-9-2022 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Δημόσιο χρήμα ζητά η Ελληνικός Χρυσός Α.Ε. στη Βορειοανατολική (ΒΑ) Χαλκιδική».

Θα απαντήσει ο παρευρισκόμενος Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών, κ. Θεόδωρος Σκυλακάκης.

Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, είχαμε συζητήσει ξανά το ζήτημα. Όμως έχουν υπάρξει εσφαλμένες. Υπάρχει ανακίνωση τουλάχιστον από την «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΡΥΣΟΣ» για την έγκριση επιτροπής πίστωσης των τραπεζών και για χρηματοδότηση 680 εκατομμυρίων ευρώ για τις Σκουριές. Αυτές είναι οι εμβληματικές επενδύσεις σας, κύριε Υπουργέ. Θυμάστε; Σκουριές, εξορύξεις, Ελληνικό. Όλες με ζεστό δημόσιο χρήμα τελικά, έτσι;

Τι έχουμε εδώ; Μας είπατε ότι δεν περνάει από τα χέρια σας η έγκριση αυτών των δανείων. Είναι δάνεια μεν που θα αποπληρώσει το ελληνικό δημόσιο αλλά τα διαχειρίζονται οι τράπεζες. Είδαμε ποια είναι τα κριτήρια. Βγαίνει ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος και μας λέει ότι πρέπει να είναι bankable οι επιχειρήσεις. Πρέπει, δηλαδή, να συμβάλουν στην πράσινη οικονομία, να πληρούν τα τραπεζικά κριτήρια που είναι οι υγιείς ισολογισμοί, καινοτομία, θέσεις απασχόλησης κ.λπ..

Εδώ έχουμε μια εταιρεία η οποία έχει συσσωρευτικές ζημιές μισό δισεκατομμύριο, μέχρι το 2020 τουλάχιστον. Αν δεν κάνω λάθος το 2020 είχε 80 εκατομμύρια ζημιά, το 2019 70 εκατομμύρια κ.ο.κ., με χρέη πάνω από 1 δισεκατομμύριο. Προσπαθώ να καταλάβω πώς είναι bankable αυτή η εταιρεία. Και επειδή εποπτεύετε ως Υπουργείο τις τράπεζες θέλουμε να μας απαντήσετε πώς θεωρείται από τις τράπεζες bankable αυτή η εταιρεία; Πώς θεωρείται ότι συμβάλλει στην πράσινη οικονομία όταν τον Σεπτέμβριο του 2021 καταδικάστηκαν σε δεύτερο βαθμό δύο υψηλόβαθμα στελέχη της «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΡΥΣΟΣ» που είχαν καταδικαστεί πρωτόδικα για ρύπανση νερού στην Ολυμπιάδα; Έχουμε καταγγελίες πολιτών για ρύπανση και επιβεβαιώνεται και από πόρισμα της Επιθεώρησης Μεταλλείων μετά από αναλύσεις που έγιναν στα νερά των μονάδων κατεργασίας, τα Μεταλλεία Στρατωνίου - Μαντέμ Λάκκου. Τα πορίσματα έδειχναν υπερβάσεις στα όρια διαθέσιμων αποβλήτων και συγκεκριμένα βαρέων μετάλλων και αρσενικού που συνιστά ρύπανση των επιφανειακών υδάτων και υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Απολύσεις. Ενώ είχε δεσμευτεί για τρεις χιλιάδες προσλήψεις μετά την υπογραφή της αποικιοκρατικής σύμβασης προχώρησε στις 8 Σεπτεμβρίου σε ενενήντα δύο απολύσεις εργαζομένων. Ο δήμος εκφράζει τη δυσανεξία της τοπικής κοινωνίας για την ευκολία με την οποία η επενδυτική εταιρεία θέτει εν αμφιβόλω την αξιοπιστία της έναντι αυτής αλλά και έναντι των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει απέναντι στο ελληνικό δημόσιο. Η διοίκηση της εταιρείας τους κατηγορεί ότι παρεμβαίνουν κ.λπ. και ζητάνε βέβαια να τηρηθεί το εννέα προς δέκα στις προσλήψεις που δεν ισχύει μετά την αποικιοκρατική σας σύμβαση.

Ποια είναι τα κριτήρια που πληροί, λοιπόν, αυτή η εταιρεία; Επίσης, να μας πείτε γι' αυτό που δεν απαντήσατε την προηγούμενη φορά. Ποια είναι τα φορολογικά έσοδα του δημοσίου από τη συγκεκριμένη επένδυση τα τελευταία πέντε χρόνια αλλά και μετά την υπογραφή της νέας σύμβασης;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η απάντηση στον κύριο Βουλευτή της Αντιπολίτευσης στην ερώτησή του είναι πολύ απλή. Η Κυβέρνηση έχει φτιάξει ένα εργαλείο στο οποίο οι επενδύσεις προχωρούν χωρίς τη δική της συμμετοχή. Προχωρούν με απολύτως αντικειμενικά κριτήρια τα οποία είναι ξεκάθαρα, είναι προφανή και δημοσιευμένα στη σχετική υπουργική απόφαση. Τα κριτήρια αυτά τα κρίνουν ανεξάρτητοι ορκωτοί ελεγκτές, με πολύ υψηλά εχέγγυα. Είναι ομάδες από είκοσι ανθρώπους που έχουν περιβαλλοντικούς μηχανικούς, ορκωτούς ελεγκτές, χρηματοοικονομικούς συμβούλους, υπεύθυνους και νομικούς ειδικούς στα θέματα κρατικών ενισχύσεων από μεγάλες και απολύτως αξιόπιστες ελεγκτικές εταιρείες. Οι δε τράπεζες λαμβάνουν τις αποφάσεις τους με βάση τα δικά τους κριτήρια.

Υπάρχουν όμως κάποιες αντιφάσεις στην ερώτηση του αξιότιμου Βουλευτή της Αντιπολίτευσης. Μας λέει ότι η σύμβαση είναι αποικιοκρατική και προφανώς αυτοί θα βγάλουν πάρα πολλά χρήματα αλλά ενώ αυτοί θα βγάλουν πάρα πολλά χρήματα δεν είναι τραπεζικά αξιόπιστοι. Εγώ δεν ξέρω αν είναι ή δεν είναι τραπεζικά αξιόπιστοι. Δεν είναι η δουλειά της Κυβέρνησης, καμιάς κυβέρνησης στην Ευρώπη, να αποφασίζει για την τραπεζική αξιοπιστία. Οι συστημικές τράπεζες εποπτεύονται από τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς οργανισμούς γι' αυτή τη δουλειά. Θα αποφασίσουν με τα δικά τους κριτήρια. Στο σύστημά μας τελευταία φορά που κοίταξα, δεν είχα δει ακόμη τέτοιου είδους επένδυση. Αλλά πιθανότητα να έρθει.

Το δεύτερο παράδοξο είναι που μας ρωτάει ο αξιότιμος Βουλευτής της Αντιπολίτευσης πόσες θέσεις εργασίας έχει και γιατί δεν έχει τόσες θέσεις εργασίας. Μα η θέση της Αντιπολίτευσης, εξ όσων θυμάμαι, είναι να μην έχει καμμία θέση εργασίας. Δεν θέλει την επένδυση. Συνεπώς θέλει μηδέν θέσεις εργασίας. Τώρα δεν γίνεται να θες μηδέν θέσεις εργασίας και να σε απασχολεί πόσες θέσεις εργασίας έχει η επένδυση.

Σε κάθε περίπτωση το θέμα του πιθανού δανείου θα κριθεί από τις τράπεζες που θα δανείσουν οι οποίες πρέπει να τηρήσουν όλους τους σχετικούς κανόνες και θα ελεγχθούν γι' αυτό. Θα κριθεί και από τους ορκωτούς ελεγκτές. Μπορεί η επιχείρηση να θέλει να κάνει πράσινες επενδύσεις για να βοηθήσει την προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής. Δικαίωμά της να το ζητήσει. Θα κριθεί όπως όλοι αντικειμενικά χωρίς τη δική μας πολιτική επέμβαση. Εμείς θα έχουμε μόνο την ελεγκτική αρμοδιότητα η οποία θα ασκηθεί με βάση το σύστημα ελέγχου στην περίπτωση που κάτι δεν πηγαίνει σωστά. Αλλά δεν έχω ακόμη καν επένδυση η οποία να είναι υπό την κρίση των αξιολογητών. Συνεπώς όλη η συζήτηση είναι πρόωρη.

Σε σχέση, τέλος, με το τελευταίο ερώτημα για τα φορολογικά έσοδα, ο ν.4174/2013 στο άρθρο 17 προβλέπει το απόρρητο των φορολογικών στοιχείων και τη διαφύλαξη τους. «Η πρόσβαση σε φορολογικά στοιχεία, φυσικών και νομικών προσώπων, επιτρέπεται αυστηρά και μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και απαγορεύεται η δημοσιοποίησή τους».

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, δεν αμφέβαλα ότι θα προστατευόσασταν από το απόρρητο. Εδώ το κάνετε για τις υποκλοπές και το καθετί, ήταν αυτονόητο ότι θα χρησιμοποιηθεί το απόρρητο και εδώ πέρα. Όμως, δεν μιλάω για μια τυχαία επένδυση, γιατί εμφανίζεστε σαν να νίπτετε τας χείρας σας.

Μιλάω για μια επένδυση, η οποία -εσεις, ως Κυβέρνηση, είπατε ότι- είναι μία από τις τρεις εμβληματικές επενδύσεις και την

οποία θα προωθήσετε με κάθε τρόπο με την εκλογή σας. Δεν θυμάμαι αν είχατε πει, θα μπει μπρος μετά από ένα μήνα ή δύο μήνες. Κάτι τέτοιο είχατε πει. Είχατε πει ότι αυτές οι τρεις επενδύσεις είναι, οι εξορύξεις, το Ελληνικό και οι Σκουριές. Ήταν η ανακοίνωσή σας προεκλογικά. Το λέγατε δημόσια «οι εμβληματικές επενδύσεις». Δεν είναι εύκολο να μας πείσετε ότι δεν ενδιαφέρεστε και δεν ασχολείστε, ως Κυβέρνηση, όχι προσωπικά εσείς.

Τώρα. Μας λέτε πως παρ' όλο που είναι αποικιοκρατική, δεν θα βγάλουν χρήματα, γιατί μας λέτε, αφού κατηγορείται ότι η επένδυση είναι αποικιοκρατική, αυτό σημαίνει ότι θα βγάλουν πολλά χρήματα γιατί τους έχουμε δώσει προνόμια. Εδώ είναι πολύ ενδιαφέρον: Είναι αποικιοκρατική γιατί δημιουργείται ένα άβατο, όπου δεν μπορούν να μπουν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί, όπου πρέπει να εγκρίνονται όλες οι αιτήσεις προς αδειοδότηση, όπου έχουν δικαίωμα να χρησιμοποιούν αν δηλώσουν κάποια στιγμή κέρδη -αυτά τα κέρδη είναι κεφάλαια εξωτερικού- πρέπει να έχετε εσείς ως Υπουργός Οικονομικών και η Τράπεζα της Ελλάδος διαθέσιμα συναλλαγματικά αποθέματα για να τα εξάγουν όποτε θέλουν, σε όποιο νόμισμα θέλουν, πράγματα ανήκουστα. Δεν υπάρχει αντίστοιχη σύμβαση πουθενά στον κόσμο, απ' ό,τι γνωρίζω.

Και παρ' όλα αυτά, απ' ό,τι μαθαίνουμε από τα δημοσιεύματα, κάνει εναγωνίες προσπάθειες η εταιρεία με αυτή τη σύμβαση να βρει χρηματοδότη, δεν βρίσκει και γι' αυτό γυρνάει πάλι στο ελληνικό δημόσιο και στα χρήματα των φορολογουμένων. Να θυμίσω ότι η εμβληματική επένδυση αυτή θα συμπεριλάμβανε την παραγωγή χρυσού από την Ελλάδα. Με τη νέα σας σύμβαση αυτό γίνεται μια επιλογή αν το θέλει κάποια στιγμή η εταιρεία, φεύγει σαν υποχρέωση, που ήταν ο βασικός κορμός και μένει, δηλαδή, η περιβαλλοντική ζημία και η ζημία στη δημόσια υγεία. Οι θέσεις απασχόλησης οι οποίες μειώνονται, δεν αφορούν το κομμάτι που θα γίνει η επένδυση -αυτή που θα χρηματοδοτηθεί πάλι με χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων, γιατί θα είναι δάνειο που θα αποπληρώσει ο Έλληνας φορολογούμενος- αλλά θα γίνει για το κομμάτι των Σκουριών στο κομμάτι που είναι οι υφιστάμενες εξορύξεις, εκεί πέρα είναι οι δεσμεύσεις που ήδη δεν υλοποιεί η εταιρεία και κλείνει κομμάτια και απολύει εργαζόμενους.

Σχετικά με τα κριτήρια, τώρα. Εμείς σας καλέσαμε ως εποπτεύον Υπουργείο των τραπεζών και του χρηματοπιστωτικού συστήματος να μας πείτε εκ μέρους των τραπεζών, δηλαδή περιμέναμε να έχετε ζητήσει από τις τράπεζες να σας πουν, πώς έφτασε σε αυτό το στάδιο εξέτασης η συγκεκριμένη επένδυση, πώς πληροί τα κριτήρια που έχουν μπει, πώς πληροί την bankability, δηλαδή το να έχει θετικούς ισολογισμούς -το λιγότερο που έθεσε και ο ίδιος ο κ. Στουρνάρας από την Τράπεζα της Ελλάδος. Αυτά τα αυτονόητα ζητήσαμε. Τα θέλουμε αυτά τα στοιχεία. Είστε εδώ πέρα, όχι μόνο εκ μέρους του Υπουργείου σας, αλλά και εκ μέρους των φορέων που εποπτεύετε. Από αυτούς θέλουμε τα στοιχεία. Και αν δεν έρθουν, θα επιμείνουμε και με γραπτή αίτηση εγγράφων και ξανά επίκαιρη ερώτηση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών): Νομίζω δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε πολύ εύκολα εδώ πέρα.

Σας εξηγώ ότι δεν αποφασίζει η Κυβέρνηση στην Ευρώπη -καμμία κυβέρνηση- ποια εταιρεία θα πάρει δάνειο. Εποπτεύεται το τραπεζικό σύστημα το ευρωπαϊκό από τους ανεξάρτητους ευρωπαϊκούς τραπεζικούς μηχανισμούς. Στη συγκεκριμένη περίπτωση των δανείων του Ταμείου Ανάκαμψης, δεν υπάρχει παρέμβαση της Κυβέρνησης στο ίδιο το εργαλείο και αυτή είναι η βασική προϋπόθεση για να πάρουμε αυτά τα δάνεια και να τα χρησιμοποιήσουμε έτσι, η μη παρέμβαση της Κυβέρνησης.

Ακόμη και αν υπήρχε μία περίπτωση να έχουμε μια κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ και ΜΕΡΑ25 -αυτή που λέει η Αντιπολίτευση ως προοδευτική διακυβέρνηση, εγώ δεν θα της δώσω χαρακτηρισμούς για να μην μπούμε σε αυτή τη συζήτηση -και εσείς να ήσασταν Υπουργός στη θέση αυτή -θα ήταν μια ενδιαφέ-

ρουμε εξέλιξη- πάλι δεν θα μπορούσατε να κάνετε καμμία παρέμβαση, διότι έτσι είναι το εργαλείο. Διότι αν κάνατε παρέμβαση θα παραβιάζατε τη συμφωνία που έχουμε με την Ευρώπη.

Όσο για τους φορολογούμενους, οι φορολογούμενοι στην προκειμένη περίπτωση είναι πολύ σημαντικοί και πάντα τους σεβόμαστε, αλλά τα χρήματα έρχονται από την Ευρώπη, δανείζονται με τραπεζικά κριτήρια, ελέγχονται με αυστηρότητα, χωρίς παρέμβαση της Κυβέρνησης, η Κυβέρνηση ελέγχει όλους τους ελεγκτές και οι ευρωπαϊκοί θεσμοί ελέγχουν τις τράπεζες και στη συνέχεια τα χρήματα επιστρέφονται στο ελληνικό δημόσιο με τον αντίστοιχο τόκο.

Τα χρήματα αυτά δίνονται με την απόλυτη προϋπόθεση -απόλυτη προϋπόθεση- ότι θα βάλουν οι τράπεζες τα δικά τους λεφτά και οι επενδυτές τα δικά τους λεφτά. Εμείς δεν βάζουμε ποτέ πάνω από το 50% μιας επένδυσης ως δανειοδότηση. Το άλλο 50% το βάζουν οι τράπεζες με τα τραπεζικά κριτήρια, τα οποία είναι αυστηρά και οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές.

Σε σχέση, τέλος, με το απόρρητο: Το απόρρητο ισχύει νομικά. Τώρα άμα θέλουμε να λέμε διάφορα πράγματα, δεν μπορείς και δεν πρέπει να το παραβιάζεις. Και να θυμίσουμε ότι ειδικά το κόμμα σας, στα θέματα παραβίασης απορρήτου -και αν θυμηθούμε κάτι μικροεπισόδια στο Eurogroup- δεν έχει και πολύ καλό track record, γι' αυτό το θέμα.

Και να τελειώσω λέγοντας ότι, αυτή τη στιγμή δεν έχουμε εμείς ως Υπουργείο κάποια αίτηση που να αξιολογείται από τους αξιολογητές. Όταν θα υπάρξει η αίτηση, θα αρχίσει η διαδικασία της αξιολόγησης και θα υπάρχει η δυνατότητα ελέγχου, με βάση τη δειγματοληψία που θα κάνει η αντίστοιχη υπηρεσία η ΕΔΕΛ, και στα δάνεια. Αλλά ο έλεγχος δεν θα είναι πολιτικός έλεγχος, θα είναι έλεγχος τεχνοκρατικός και ουδέτερος. Δεν θα έχει όλα αυτά που λέτε. Όποιος παραβιάζει θέματα, θα αντιμετωπίζει τις συνέπειες της παραβίασης, αλλά θα αντιμετωπίζει τις συνέπειες επί τη βάση των πραγματικών δεδομένων και στοιχείων και όχι στη βάση πολιτικών ισχυρισμών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία.

Τώρα είναι τρεις ερωτήσεις στις οποίες θα απαντήσει ο πάντοτε παρών Υπουργός Περιβάλλοντος κ. Κωνσταντίνος Σκρέκας.

Η πρώτη που θα συζητηθεί είναι η δεύτερη, με αριθμό 1033/20-9-2022 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινιόπουλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Η Κυβέρνηση επιδοτεί σε όλη τη χώρα τη μετατροπή καυστήρων σε πετρέλαιο. Στη Μεγαλόπολη ακόμη σπαταλούνται χρήματα για υποδομές φυσικού αερίου».

Πολύ ενδιαφέρουσα ερώτηση.

Ορίστε, κύριε Κωνσταντινιόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να αναφέρω, απλά επειδή έφυγε ο κ. Σκυλακάκης, ένα πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο θα έπρεπε να δει σήμερα. Χθες μια γυναίκα από τη Λαμία πήγε στην εντατική γιατί τα funds που ψήφισε ο κ. Μαμουλάκης με το ΣΥΡΙΖΑ και τα οποία υλοποιεί η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, της παίρνουν την πρώτη κατοικία. Νομίζω ότι αυτό είναι το σημαντικό ζήτημα, αλλά το προχωρώ, γιατί πρέπει να πάω στην ερώτησή μου.

Κύριε Υπουργέ, δεν χρειάζεται να σας πω πολλά για το φυσικό αέριο και τι γίνεται. Θέλω να σας πω ότι σας είχα πει εδώ και δύο χρόνια ότι χαλάσαμε την τηλεθέρμανση για να πάμε στο φυσικό αέριο. Μας λέγατε ότι είναι φθηνό καύσιμο, μεταβατικό καύσιμο. Σήμερα το καύσιμο είναι πολύ ακριβό και λέτε να μετατρέψουμε τους καυστήρες σε πετρέλαιο -όποιοι μπορούν-.

Αντί να χαλάμε τόσα λεφτά, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν δίνουμε τη δυνατότητα στους ανθρώπους να βάλουν φωτοβολταϊκά, από αυτά τα λεφτά, στις στέγες τους αντί να τα δίνουμε στους εργολάβους, οι οποίοι θα φτιάξουν, κύριε Πρόεδρε, σε όλη την Ελλάδα δίκτυα φυσικού αερίου και θα τα βρουν οι αρχαιολόγοι μετά από πεντακόσια χρόνια και θα μιλούν για τον πολιτισμό μας. Δεν θα ξέρουν τι είχε συμβεί τότε.

Σας ερωτώ ευθέως, γιατί χαλάμε αυτά τα χρήματα από τη

στιγμή που η Κυβέρνηση κατανοεί ότι υπάρχει πρόβλημα με το φυσικό αέριο, ότι στο μέλλον δεν θα χρειαστεί και θα πάμε σε άλλες μορφές; Οι ίδιοι εσείς λέτε θα πάμε σε πετρέλαιο. Αυτά τα χρήματα γιατί δεν τα δίνουμε σε μορφές ενέργειας όπως είναι η ηλιακή, η αιολική, να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε μόνιμα πραγματικά προβλήματα, όπως είναι τα θέματα της κλιματικής κρίσης και της πράσινης ανάπτυξης, αλλά και ουσιαστικά του κόστους.

Κύριε Υπουργέ, δεν σας λέω τίποτα για όλα αυτά που κάνατε επί δύο χρόνια, όταν σας έλεγα ότι θα είναι 500% πάνω και μου λέγατε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα πως δεν θα είναι 500% πάνω και σας έλεγα πως θα έπρεπε να αφήσουμε την τηλεθέρμανση. Τώρα, πριν να είναι αργά, μπορούμε να κάνουμε κάτι να μην χαθούν τόσα εκατομμύρια;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, η συλλογιστική σας θα ήταν σωστή αν τα δίκτυα φυσικού αερίου θα μπορούσαν να υποδεχτούν μόνο φυσικό αέριο τα επόμενα χρόνια. Κατ' αρχάς να πούμε ότι αυτή τη στιγμή ζούμε μια έκτακτη ενεργειακή κρίση, όπου πράγματι η τιμή του φυσικού αερίου έχει εκτιναχθεί. Αυτή τη στιγμή είναι επτά έως και δέκα φορές ακριβότερο το φυσικό αέριο από ό,τι ήταν ενάμιση έτος πριν. Βεβαίως αυτή είναι μια ενεργειακή κρίση όπως είπα, όπου έχουμε εξαιρετικές συνθήκες, όπου έχουμε ένα πόλεμο στη διπλανή μας πόρτα, όπου η Ρωσία εργαλειοποιεί και εκμεταλλεύεται την εξάρτηση της Ευρώπης στο ρωσικό φυσικό αέριο, κλείνει τη στρόφιγγα, μειώνει τις ροές και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την εκτίναξη της τιμής. Αυτό βεβαίως δεν είναι κάτι το οποίο θα συνεχιστεί όλα τα επόμενα χρόνια και τις επόμενες δεκαετίες, για όσο τελικά θα χρησιμοποιούμε φυσικό αέριο, γιατί και αυτό είναι πεπερασμένο, είναι το καύσιμο γέφυρα, είναι το μεταβατικό καύσιμο μέχρι να μεταβούμε από τη σημερινή κατάσταση στην επόμενη μέρα, που είναι να παράγουμε ηλεκτρική ενέργεια αποκλειστικά από ανανεώσιμες πηγές.

Επαναλαμβάνω όμως, ότι τα δίκτυα φυσικού αερίου δεν κατασκευάζονται και δεν κατασκευάζονται σήμερα μόνο και μόνο για να υποδέχονται και για να εξυπηρετούν τη μεταφορά και τη διανομή φυσικού αερίου. Τα δίκτυα αυτά θα χρησιμεύσουν τα επόμενα χρόνια και τις επόμενες δεκαετίες για να μεταφέρουν και να διανέμουν ανανεώσιμα αέρια. Ποια είναι τα ανανεώσιμα αέρια; Είναι το βιομεθάνιο. Ήδη ετοιμάζουμε ελληνικό κανονισμό για την παραγωγή και για τη χρήση βιομεθανίου στη χώρα μας. Είναι για να μεταφέρουν υδρογόνο, πράσινο υδρογόνο, το οποίο θα παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας όπως είναι φωτοβολταϊκά, ανεμογεννήτριες και υδροηλεκτρικά.

Άρα με αυτόν τον τρόπο αυτά τα δίκτυα όπως λέτε, δεν θα απαξιωθούν και δεν θα γίνουν πάγια, τα οποία θα είναι άχρηστα, αλλά θα αξιοποιηθούν στο μέλλον, όταν σταματήσουμε να χρησιμοποιούμε φυσικό αέριο επειδή θα μεταφέρουμε μέσα από αυτά τα δίκτυα ανανεώσιμα αέρια. Και βεβαίως γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι καλύτερα να χρησιμοποιούμε το βιομεθάνιο κατευθείαν και όχι να το μετατρέπουμε σε ηλεκτρική ενέργεια, να χάνουμε μέσα από τη μετατροπή και στη συνέχεια την ηλεκτρική ενέργεια να μετατρέπουμε σε θερμική ενέργεια, για παράδειγμα, για να χρησιμοποιούμε στα σπίτια μας για ζέστη και να χάνουμε επιπλέον ποσοστά, λόγω της δεύτερης μετατροπής. Ο καλύτερος τρόπος είναι αυτά τα αέρια να τα χρησιμοποιούμε κατευθείαν για τη θέρμανση των σπιτιών ή για τη χρήση σε βιομηχανικές δραστηριότητες και βιοτεχνικές δραστηριότητες.

Άρα πρώτον, για να ανακεφαλαιώσω, το φυσικό αέριο πράγματι σήμερα είναι πάρα πολύ ακριβό και ερχόμαστε να το επιδοτήσουμε ώστε να περιορίσουμε τη δομή του και να το κάνουμε πιο προσίτο στους καταναλωτές και δεύτερον, τα δίκτυα αυτά θα χρησιμοποιηθούν και μετά το πέρας της χρήσης του φυσικού αερίου, γιατί από εκεί θα μεταφέρουμε ανανεώσιμα αέρια. Οπότε είναι πάρα πολύ σωστή η πολιτική της Κυβέρνησης. Αυτά τα χρήματα τα οποία ως επί το πλείστον είναι χρήματα ευρωπαϊκών φορολογούμενων, γιατί είναι χρήματα από το ΕΣΠΑ να συνεχίσουν

να αξιοποιηθούν, γιατί αλλιώς θα χαθούν αυτά τα χρήματα, για να ολοκληρωθούν αυτές οι υποδομές οι οποίες έχουν ξεκινήσει να κατασκευάζονται πριν ξεκινήσει αυτή η κρίση.

Και για να ολοκληρώσω και με κάτι άλλο, υπήρχε λόγος που σταμάτησε η τηλεθέρμανση. Δεν έχουμε παραγωγή θερμότητας, θερμού νερού, αυτή που είχαμε τα προηγούμενα χρόνια γιατί έχει μειωθεί η παραγωγή από τα θερμικά εργοστάσια, τα λιγνιτικά. Έχουν κλείσει κάποια, όπως γνωρίζετε, πριν αναλάβει αυτή η Κυβέρνηση. Επί κυβερνήσεως για παράδειγμα Σαμαρά - Βενιζέλου είχε ήδη μειωθεί η παραγωγή ενέργειας από λιγνίτη. Βεβαίως, γνωρίζετε ότι τα επόμενα χρόνια -αν και τώρα αξιοποιούμε τον λιγνίτη για να μας βοηθήσει απέναντι στην ενεργειακή κρίση- μετά το 2028 θα είναι ασύμφορη η λειτουργία του λιγνίτη. Άρα ήταν κάτι το οποίο είχε προδιαγεγραμμένο τέλος.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Κωνσταντινόπουλε, ορίστε.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να σας πω κάτι τώρα γιατί σας παρακολουθούν και από τη Μεγαλόπολη και μου στέλνουν διάφορα. Νομίζω ότι οι άνθρωποι αυτοί τα γνωρίζουν καλά.

Να σας ρωτήσω κάτι; Γιατί δεν επιτρέπεται στους Μεγαλοπολίτες να έχουν άλλες μορφές ενέργειας, παρά μόνο φυσικό αέριο; Γιατί δεν αλλάζετε την υπουργική απόφαση; Δεν αλλάζετε την υπουργική απόφαση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ποια απόφαση; Ποιος το είπε αυτό;

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Που δεν επιτρέπουν.

Οι Μεγαλοπολίτες πρέπει να έχουν μόνο φυσικό αέριο με υπουργική, δική σας, απόφαση. Πώς γίνεται διαφορετικά και δίνετε τη δυνατότητα στο δίκτυο; Γι' αυτό φτιάχνετε καθολικό δίκτυο. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Κοιτάξετε, η τηλεθέρμανση λειτουργούσε και μπήκε και στο ΕΣΠΑ, κύριε Υπουργέ και τη σταματήσατε. Δεκαέξι εκατομμύρια. Τη σταματήσατε. Δεν ξέρω γιατί τη σταματήσατε. Γιατί έπρεπε να μπει ο εργολάβος.

Δηλαδή η πρότασή μας για να πάει μέσα από την πέμπτη μονάδα και να υπάρχει από εκεί τηλεθέρμανση, δεν ήταν εφικτή; Βεβαίως ήταν εφικτή. Δεν το θέλαμε. Γιατί; Δεν τα είπα εγώ, τα είπε ο περιφερειάρχης σας, κ. Νίκας. Είπε ότι τα συμφέροντα συγκεκριμένων στελεχών της Νέας Δημοκρατίας -τα είπε ο Νίκας αυτά, όχι εγώ- θέλουν να βάλουν το φυσικό αέριο για να το εκμεταλλευτούν κάποιοι. Σας τα έχω φέρει και σας τα έχω δώσει σε γραπτά που τα έχει πει αυτά ο περιφερειάρχης σας. Και μάλιστα υπήρχε θέμα να μην τα δώσει μέσω του ΕΣΠΑ και αλλάξατε τον νόμο για να μπορέσει να τα πάρει αντί να πάνε από το ΠΕΠ κεντρικά τα χρήματα. Τώρα δεν τα ξέρουμε αυτά;

Λέτε τα δίκτυα να υποδεχτούν άλλα καύσιμα. Εγώ δεν είμαι ειδικός, εγώ είμαι ειλικρινής άνθρωπος. Έχουμε όμως ανθρώπους, όπως τον κ. Δούκα για να μπορέσουμε να το αξιολογήσουμε αυτό που λέτε και να μπορέσω να σας απαντήσω. Εδώ θα είμαστε. Έτσι κι αλλιώς όπως λέτε δεν θα έχουμε εκλογές.

Αλλά θέλω να σας ρωτήσω το εξής, που δεν μου απαντήσατε. Τα λεφτά αυτά που από δω και πέρα πρέπει να δίνουμε σε ποια κατεύθυνση πρέπει να είναι; Των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, να φτιάξουμε φωτοβολταϊκά στις στέγες ή να μπορέσουν να μην φύγει ο κόσμος από τη Μεγαλόπολη, να τους δώσουμε ένα κίνητρο για να μπορέσουν να φτιάξουν τις επιχειρήσεις τους εκεί; Γιατί με τον τρόπο που έχετε κάνει τη φάση της χρηματοδότησης για την απολιγνιτοποίηση δεν θα φτιαχτεί ούτε μία επιχείρηση στη Μεγαλόπολη, σας το λέω να το ξέρετε. Δεν θα φτιαχτεί ούτε μία, γιατί δεν έχετε βάλει κριτήρια να δοθούν κάποια χρήματα στη Μεγαλόπολη. Τους έχετε βάλει όλους και έτσι στο τέλος η Μεγαλόπολη δεν θα έχει ούτε μία επένδυση.

Άρα θέλω να σας πω αυτό θα κάνουμε εμείς; Με αυτόν τον τρόπο θέλετε να λειτουργήσετε, κύριε Υπουργέ; Πώς θα προχωρήσουμε; Δεν είναι προτιμότερο τα χρήματα αυτά να τα βάλουμε στην ηλιακή ενέργεια;

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ελάτε, κύριε Υπουργέ.

Και μια και είστε στη Βουλή, σας λέω κι εγώ ένα πρόβλημα που προκύπτει στα μεγάλα αστικά κέντρα, στις πολυκατοικίες που έχουν κάνει τη μετατροπή στους καυστήρες και έχουν φυσικό αέριο.

Τι θα γίνει με τις πολυκατοικίες; Θα συμπεριληφθούν στην οριζόντια επιδότηση;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Να ξεκαθαρίσω αυτό το οποίο ρωτάτε, κύριε Πρόεδρε, επειδή πραγματικά η πλειοψηφία των νοικοκυριών δεν μπορεί να αλλάξει καύσιμο από τη μια μέρα στην άλλη. Παράδειγμα, οι κεντρικές θερμάστρες που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο, έχουν καταστρέψει τις κάθετες εγκαταστάσεις, τις κάθετες σωληνώσεις. Να το πω πιο σωστά. Αυτό συμβαίνει όταν έχουμε βάλει ατομικό καυστήρα στο μπαλκόνι και τις έχουν μετατρέψει σε οριζόντιες. Εκεί δεν μπορεί να γίνει μετατροπή.

Επίσης, στις κεντρικές θερμάνσεις, που έχουν τις κάθετες σωληνώσεις, για να το πω πιο σωστά, εκεί δεν είναι εύκολο, μπορεί να μην υπάρχει δεξαμενή πετρελαίου, άρα μπορεί να μην μπορούν όλοι να υποκαταστήσουν το φυσικό αέριο για το σύντομο χρονικό διάστημα ή για τον έναν ή τον επόμενο χειμώνα που μπορεί να χρειαστεί.

Γι' αυτό και εμείς ήρθαμε ως Κυβέρνηση και επιδοτούμε την κατανάλωση φυσικού αερίου οριζόντια για όλα τα νοικοκυριά με 90 ευρώ, όπως ανακοινώσαμε, τη θερμική MWh, με τρόπο ώστε τελικά να περιορίσουμε σχεδόν κατά 40% - 45% έως και 50% την τιμή του φυσικού αερίου, που θα φτάσει στον καταναλωτή, σε σχέση με αυτό που θα ήταν, αν δεν υπήρχε η επιδότηση.

Άρα φυσικά και η προτεραιότητά μας είναι τα νοικοκυριά φέτος να μπορέσουν και αυτά τα οποία είναι με φυσικό αέριο να έχουν προσιτές τιμές, ώστε να ζεστάνουν τα σπίτια τους.

Από κει και πέρα, επαναλαμβάνω, εμείς προωθούμε τα φωτοβολταϊκά στη στέγη μέσα από ένα γιγαντιαίο πρόγραμμα εγκατάστασης διακοσίων χιλιάδων φωτοβολταϊκών που ανακοίνωσε ο Κυριάκος Μητσοτάκης στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης. Δεν το έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση, δεν το έκανε η προπροηγούμενη κυβέρνηση, το κάνει η σημερινή Κυβέρνηση.

Ένα πρόγραμμα με το οποίο δώσαμε τη δυνατότητα στον ΔΕΔΔΗΕ ακόμη και σε κορεσμένα δίκτυα να μπορέσει να δώσει ενεργειακό χώρο, ώστε τα νοικοκυριά, οι επαγγελματίες, αλλά και οι αγρότες, να μπορούν να κατασκευάσουν έως δέκα KW φωτοβολταϊκά στη στέγη ή στο οικόπεδό τους και με αυτόν τον τρόπο να συμψηφίσουν την ενέργεια που καταναλώνουν με την ενέργεια που παράγουν από τον ήλιο.

Αυτό το πρόγραμμα έχει ήδη ανακοινωθεί. Αυτό το πρόγραμμα θα λειτουργήσει μέσα από μια ηλεκτρονική πλατφόρμα που ήδη ο ΔΕΔΔΗΕ έχει δουλέψει και ήδη έχει αναρτήσει, έχει βγάλει στον «αέρα». Θα υπάρχει επιδότηση γι' αυτό το πρόγραμμα και ένα επιπλέον κίνητρο για να μπορέσουν πραγματικά τα νοικοκυριά, αυτοί που θέλουν, να αντικαταστήσουν ή να συμψηφίσουν την ηλεκτρική ενέργεια και να την χρησιμοποιούν και για θέρμανση και να την παράγουν άρα, να είναι αυτόνομοι και ανεξάρτητοι ενεργειακά σε έναν μεγάλο βαθμό.

Αλλά πάμε στο προκείμενο, στη Μεγαλόπολη. Πώς λειτουργεί η τηλεθέρμανση; Με τι καύσιμο λειτουργεί; Γνωρίζετε;

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Τώρα ή πριν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Τώρα. Αυτή η συμφωνία που είχε με τη ΔΕΗ για δύο χρόνια.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εσείς την κάνατε αυτή τη συμφωνία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ξέρετε με τι καύσιμο λειτουργεί;

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Μα, εσείς την κάνατε τη συμφωνία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Με τι λειτουργεί;

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εσείς την κάνατε αυτή τη συμφωνία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Εγώ ρωτώ κάτι και δεν μου απαντάτε, επειδή δεν γνωρίζετε προφανώς. Η τηλεθέρμανση αυτή τη στιγμή με τι καύσιμο δουλεύει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τώρα μην κάνετε αντιδεοντολογικά.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Η τηλεθέρμανση λειτουργούσε εδώ και χρόνια με λιγνίτη. Εσείς την...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Επειδή δεν γνωρίζετε, να σας πω λοιπόν...

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εσείς την κάνατε τη συμφωνία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Με τι καύσιμο δούλευε πριν;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Κωνσταντίνου, είστε και Αντιπρόεδρος!

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Μα, με ρωτάει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τώρα είναι αυτό διαδικασία;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Άρα δεν γνωρίζετε ούτε με τι καύσιμο...

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εγώ σας λέω...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Μπορείτε να μου πείτε με τι καύσιμο δούλευε πριν επί δικών σας κυβερνήσεων;

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Με κοροϊδεύετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δεν το γνωρίζετε. Δεν απαντάτε, επειδή δεν γνωρίζετε. Το καταλαβαίνω αυτό. Θα σας πω ότι η τηλεθέρμανση δούλευε με LPG αυτή τη στιγμή. Άρα με ένα προϊόν ορυκτού καυσίμου που είναι...

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): ... (Δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δηλαδή με πετρογάζι, με γκάζι λειτουργεί η τηλεθέρμανση.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Τώρα λειτουργεί με γκάζι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ακούστε λιγάκι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τώρα, κύριε Κωνσταντίνου, συγγνώμη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Για ποιον λόγο λειτουργεί με αυτό το καύσιμο; Γνωρίζετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Μην κάνετε κι εσείς ερώτηση στον κ. Κωνσταντίνου. Απάντηση δώστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Οι τηλεθερμάνσεις λοιπόν δούλευαν, όταν δούλευαν τα λιγνιτικά εργοστάσια που παρήγαγαν ζεστό νερό, όπως δούλευουν στη δυτική Μακεδονία. Και τότε υπήρχε νόημα να γίνουν τηλεθερμάνσεις φυσικά, γιατί τότε χρησιμοποιούσαμε το ζεστό νερό από τη θερμότητα η οποία εκλυόταν και έφευγε -την πετάγαμε στο περιβάλλον-, για να θερμαίνουμε τα σπίτια, να θερμαίνουμε οικισμούς και άρα υπήρχε πολύ μεγάλο νόημα, διότι ήταν ένα αγαθό το οποίο βοηθούσε την κοινωνία.

Αυτή τη στιγμή, σας επαναλαμβάνω -και δεν θέλετε να καταλάβετε- ότι τα λιγνιτικά κατ' αρχάς έχουν κλείσει γιατί κάποια έχουν «γεράσει» -και στη Μεγαλόπολη, όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά- και χρειάζονται εκατομμύρια ευρώ για να μπορέσουν να εκσυγχρονιστούν και να συνεχίσουν και δεύτερον, με τον φόρο άνθρακα που έχει βάλει η Ευρώπη, αυτά μετά το 2025 και το 2028 θα είναι μη οικονομικά.

Άρα εκ των πραγμάτων, εσείς λέτε να μείνουμε σε κάτι το οποίο έχει τέλος, είναι βραχυπρόθεσμο, γιατί τελειώνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ολοκληρώστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και

Ενέργειας): Εμείς ερχόμαστε ως Κυβέρνηση και κάνουμε το εξής.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Υπουργέ, η πέμπτη μονάδα δεν έχει φυσικό αέριο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Μην φωνάζετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Μα, τι είναι αυτό τώρα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ακούστε λίγο για να μάθετε κάποια πράγματα, γιατί είπατε ότι δεν είστε ειδικός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ναι, κλείστε όμως κι εσείς, κύριε Υπουργέ, γιατί έχει έρθει ζωηρός σήμερα ο Οδυσσεάς. Δεν ξέρω τι έχει συμβεί.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Μα, η πέμπτη μονάδα έχει φυσικό αέριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ήρεμα, ήρεμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Άρα αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει καμμία απόφαση της Κυβέρνησης που να υποχρεώνει τον πολίτη να χρησιμοποιήσει φυσικό αέριο. Αυτό που είπατε ήταν άτοπο, άκαιρο.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Συγγνώμη, η πέμπτη μονάδα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κλείστε παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Επαναλαμβάνω, επειδή το αναφέρατε στην ομιλία σας, δεν υπάρχει καμμία υπουργική απόφαση που να υποχρεώνει κάποιον πολίτη να συνδεθεί με το φυσικό αέριο. Αυτό είναι μια επιλογή που έχει ο Έλληνας πολίτης, εφόσον δει τα στοιχεία και εφόσον τον συμφέρει.

Από και πέρα, εμείς βοηθάμε τους πολίτες και έχουμε ένα πρόγραμμα εγκατάστασης φωτοβολταϊκών στις στέγες. Εμείς προσπαθούμε και επιδοτούμε την ηλεκτρική ενέργεια που θα χρησιμοποιήσουν τα νοικοκυριά και τον χειμώνα, πολλά από αυτά για να θερμάνουν τα σπίτια τους. Ένα σχεδόν στα δύο νοικοκυριά χρησιμοποιούν ηλεκτρική ενέργεια για να θερμάνει το σπίτι του.

Εμείς θα στηρίξουμε και τα νοικοκυριά τα οποία είναι συνδεδεμένα με φυσικό αέριο, ένα καύσιμο το οποίο πριν από την ενεργειακή κρίση και πιθανότατα μετά την ενεργειακή κρίση, ήταν πολύ πιο ανταγωνιστικό, πολύ πιο φθηνό από ό,τι το πετρέλαιο και το ίδιο καθαρό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ελάτε, κύριε Υπουργέ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Όλα αυτά που σας είπα με τη σειρά έχουν δώσει τη δυνατότητα με την ενίσχυση και την υποστήριξη της Κυβέρνησης στα νοικοκυριά που μπορούν να επιλέξουν το καύσιμο που αυτά θέλουν.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Πάμε στην τρίτη ερώτηση. Είναι η δεύτερη με αριθμό 1034/20-9-2022 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Βοιωτίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Γεωργίου Μουλκιώτη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Διαχείριση των απορριμμάτων της περιοχής ευθύνης του Περιφερειακού Φορέα Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων (ΦΟΔΣΑ) Στερεάς Ελλάδας Α.Ε. - Λειτουργία του Χώρου Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) Θήβας».

Κύριε Μουλκιώτη, γίνεται το «σώσε» εκεί έχω μάθει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Τουλάχιστον, κύριε Πρόεδρε, δυστυχώς.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, είχε δημοσιοποιηθεί ένα δελτίο Τύπου στις 13 Σεπτεμβρίου, ύστερα από συνεδρίαση του δημοτικού συμβουλίου της Θήβας, Αλιάρτου - Θεσπιών, Τανάγρας και Λοκρών για τη διαχείριση των απορριμμάτων όπου αναφερόταν ότι η διαχείριση απορριμμάτων γίνεται σύμφωνα με τον νόμο και με την ευθύνη του Φορέα Διαχείρισης Απορριμμάτων Στερεάς Ελλάδας, ενός μοναδικού φορέα που έχει και τη φήμη της μοναδικότητας

και της τεχνογνωσίας σε όλη τη χώρα.

Ενώ λοιπόν αυτοί οι δήμοι εξυπηρετούνται μια χαρά, ξαφνικά μπαίνει ένα ζήτημα σε σχέση με γειτονικούς δήμους της περιοχής της νότιας Εύβοιας, οι οποίοι μετά το κλείσιμο του ΧΥΤΑ της Χαλκίδας-έτσι λέει το δελτίο Τύπου-, ήθελαν να μεταφέρουν τα απορρίμμά τους στον ΧΥΤΑ της Θήβας.

Ξέρετε ότι -έχουν γίνει γνωστά τα στοιχεία, έχουν κατατεθεί στο Υπουργείο σας- ο ΧΥΤΑ της Θήβας έχει περιορισμένη δυνατότητα εφεξής, όπως είναι σήμερα, και αυτή η δυνατότητα αναφέρεται σε χρονικό ορίζοντα έως και εννέα μήνες.

Μολονότι έχουν λάβει χώρα αυτά, λέγεται ότι υπήρχε ενθαρρυντική εισήγηση και υπόδειξη να ζητήσουν οι δήμοι αυτοί της νότιας Εύβοιας από πλευράς του Υπουργείου να μεταφερθούν τα απορρίμμά τους στο ΧΥΤΑ Θήβας.

Είχε κατατεθεί και ερώτησή μου, πριν την επίκαιρη, στις 14 Σεπτεμβρίου του 2022. Εσείς, κύριε Υπουργέ, στις 22 Σεπτεμβρίου εκδώσατε απόφαση, με την οποία αποφασίζετε εκτός από τον ΦΟΔΣΑ και δεν λάβατε γνώση για τίποτε άλλο, αλλά λάβατε υπ' όψιν κάποια αιτήματα δήμων Χαλκίδας και έτσι εκδώσατε μια απόφαση που λέτε να μεταφερθούν στον ΧΥΤΑ Θήβας.

Κι εδώ τίθενται συγκεκριμένα ερωτήματα, κύριε Υπουργέ, τα οποία αναφέρονται στην επίκαιρη ερώτηση.

Γνωρίζετε τον συγκεκριμένο και πεπερασμένο χρονικό ορίζοντα του ΧΥΤΑ Θήβας των εννέα μηνών και πώς αποφασίσατε, μολονότι το γνωρίζετε, να μεταφερθούν τα απορρίμματα αυτών των τριών δήμων προς τον ΧΥΤΑ Θήβας που έτσι περιορίζει και τη χρονική διάρκεια να υποδέχεται απορρίμματα έως τα Χριστούγεννα, άντε και έναν μήνα παραπάνω; Το ένα ζήτημα είναι αυτό.

Το δεύτερο ζήτημα, κύριε Υπουργέ, είναι το εξής. Υπάρχουν μελέτες εδώ και καιρό, εδώ και δύο χρόνια, προς το Υπουργείο σας, όπως και ΑΕΠΟ προς το Υπουργείο σας για το τρίτο κύτταρο από τον ΦΟΔΣΑ. Γιατί αυτά δεν έχουν υλοποιηθεί και πότε σκοπεύετε να τα υλοποιήσετε, με δεδομένο ότι γνωρίζετε το πεπερασμένο και το προβληματικό όλων αυτών των στοιχείων;

Και μην μου πείτε, κύριε Υπουργέ -και ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε-, ότι έχετε αρμοδιότητα, γιατί δεν έχετε καμμία αρμοδιότητα σύμφωνα με τον νόμο 4555, κύριε Υπουργέ. Και αν επικαλεστείτε το άρθρο 55, το οποίο επικαλείστε πράγματι, δεν καταλάβαμε, πού το βρήκατε αυτό; Πού βρήκατε τις απρόβλεπτες συνθήκες, αφού τις γνωρίζετε εδώ και πάρα πολύ καιρό;

Και δεν μπορείτε, κύριε Σκρέκα, να μου πείτε ότι ήρθε ξαφνικά. Το γνώριζε το Υπουργείο εδώ και μήνες και κώφευε ή έκανε άλλες διαδικασίες. Και επίσης, μην μου πείτε ότι υπάρχουν άλλοι λόγοι προσβασιμότητας ίσως για τον ΧΥΤΑ Ιστιαίας. Σαράντα τόνοι από κάθε φορτηγό αυτοκίνητο μεταφέρονται καθημερινά! Απόλυτη προσβασιμότητα! Απόλυτη, χωρίς κανένα πρόβλημα.

Και καταλήγοντας, ισχύει ίσως το παρασκήνιο ότι εκδόθηκε αυτή η απόφαση με διάφορα δημοσιεύματα πολιτικών παραγόντων, Βουλευτών και Υπουργών της Εύβοιας, οι οποίοι πανηγύριζαν και πριν την έκδοση της απόφασης ότι θα το λύσουμε το θέμα με τον κ. Σκρέκα και μετά την έκδοση της απόφασης. Θα το καταθέσω στα Πρακτικά.

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

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Απ' ό,τι κατάλαβα, εσείς δεν έχετε πρόβλημα να βοηθήσει ο ένας δήμος τον άλλο. Είναι στην ίδια περιφέρεια του ΦΟΔΣΑ. Είναι στην ίδια περιοχή ευθύνης του ενός ΦΟΔΣΑ, όπως γνωρίζετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε).

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Θέλετε να με αφήσετε να μιλήσω; Εγώ θα σας απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ακούστε τον, κύριε Μουλκιώτη. Σας άκουσε χωρίς να μιλάει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και

Ενέργειας): Για να καταλάβω, εσάς ο προβληματισμός σας είναι για ποιον λόγο βοηθούμε κάποιες περιοχές που έχουν φτάσει σε ένα ακραίο σημείο για βραχυπρόθεσμη περίοδο για τη μεταφορά έξι χιλιάδων τόνων μόνο στον εγγύτερο ΧΥΤΑ Θηβών ή το πρόβλημά σας είναι ότι δεν θέλετε καθόλου να βοηθήσουμε αυτές τις περιοχές; Δηλαδή, τι φοβάστε; Διαφωνείτε με τη δυνατότητα να βοηθήσει ο ένας δήμος τον άλλο, γιατί πιστεύετε ότι αυτό θα μειώσει τη δυνατότητα υποδοχής απορριμμάτων στον ΧΥΤΑ Θηβών για να εξυπηρετήσει τους δήμους που ήδη εξυπηρετεί;

Εγώ θα σας πω ότι εμείς ήδη προχωρούμε, όπως γνωρίζετε, στην επέκταση του ΧΥΤΑ Θηβών, ενώ δεν παραλάβαμε τίποτα από την προηγούμενη κυβέρνηση, και κάνουμε σοβαρές προσπάθειες να επιταχύνουμε αυτό το έργο. Εκείνο το οποίο δώσαμε τη δυνατότητα να πραγματοποιηθεί, μέσα από την υπουργική απόφαση που εξέδωσα, είναι να μεταφερθούν συγκεκριμένα -όχι επ' αόριστο, όχι επ' άπειρο- έξι χιλιάδες ονομαστικά τόνοι από της νότιας Εύβοιας. Όχι της Χαλκίδας, που είπατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Νότια Εύβοια είπα, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Στην ερώτησή σας λέτε «Χαλκίδα».

Δώσαμε, λοιπόν, τη δυνατότητα να μεταφερθούν από δήμους της νότιας Εύβοιας στην Θήβα, επειδή είναι ο εγγύτερος ΧΥΤΑ.

Θα σας πω ένα άλλο παράδειγμα, για να δείτε πώς αντιμετωπίζουν κάποιοι άλλοι αυτή την ανάγκη που έχουν κάποιοι δήμοι στη χώρα μας. Είκοσι χιλιάδες και πλέον τόνοι από τη Χαλκίδα θα μεταφερθούν στον ΧΥΤΑ στα Τρίκαλα, στον τόπο τον δικό μου, εκεί που εκλέγομαι εγώ. Εκεί ο δήμαρχος δεν έχει πρόβλημα να βοηθήσει την Δήμαρχο Χαλκίδας μέχρι να ολοκληρωθούν οι χώροι υποδοχής των απορριμμάτων στους χώρους που πρέπει να πάνε στη Χαλκίδα και τη νότια Εύβοια. Εσείς έχετε πρόβλημα για έξι χιλιάδες μόνο τόνους για τους οποίους δίνουμε τη δυνατότητα να βοηθήσουμε εκείνες τις περιοχές.

Εγώ θα σας πω, λοιπόν, πρώτον, πως ό,τι έχουμε κάνει προβλέπεται από τον νόμο. Εκείνο το οποίο κάναμε είναι να δώσουμε τη δυνατότητα -επιτρέπουμε- να γίνει η μεταφορά. Εγώ θα έλεγα ότι υπάρχει μία λογική και μία οπτική αλληλεγγύης μεταξύ των δήμων. Κανονικά θα πρέπει να το λύσουν μόνοι τους.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Για παρεμβαίνετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δεν θα έπρεπε αυτά τα προβλήματα να φτάνουν στην κεντρική κυβέρνηση. Γιατί τόσα χρόνια ο ΦΟΔΣΑ τόσα χρόνια δεν έχει κάνει αυτό που έπρεπε να κάνει για να μην έχουμε αυτά τα προβλήματα; Αυτή είναι μια άλλη ερώτηση που πρέπει να απαντηθεί. Όμως, είμαστε σε μια στιγμή που θα δημιουργηθεί μια κρίση στις τοπικές κοινωνίες. Τι θα γίνουν τα απορρίμματα; Θα μείνουν στους δρόμους; Θα γίνουν «βουνά»; Αφού έχουμε τη δυνατότητα για μόνο έξι χιλιάδες τόνους.

Από την άλλη, επιταχύνουμε την έκδοση της ΑΕΠΟ για την επέκταση του κυττάρου στη Θήβα. Γνωρίζετε ότι υπάρχουν και αρνητικές γνωμοδοτήσεις. Γνωρίζετε ότι κάνουμε σοβαρές προσπάθειες για να μπορέσουμε να απαντήσουμε σε αυτές τις αρνητικές γνωμοδοτήσεις.

Και βεβαίως, πρέπει να σας πω ότι η ίδια η αναθέτουσα αρχή και η αρχή υλοποίησης μόλις το καλοκαίρι, στις 29-8-2022, δηλαδή τώρα τον Αύγουστο, κατέθεσε συμπληρωματικό τεύχος, προκειμένου να γνωμοδοτήσει το δασαρχείο Θηβών. Βεβαίως, αυτή η γνώμη είναι σημαντική για να εκδοθεί η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων από τη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Και θα γίνει αυτό και θα βοηθήσουμε και έχουμε ενταγμένο το έργο ώστε να προχωρήσει πάρα πολύ γρήγορα.

Δεν χρειάζεται να σηκώνουμε υψηλούς τόνους, γιατί όλοι θέλουμε να βοηθάμε τον τόπο μας. Δεν σημαίνει ότι και ο διπλάνος τόπος δεν είναι τόπος μας. Αυτό θέλω να σας πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Πάντως, εις επιβεβαίωση, κύριε Μουλκιώτη, επειδή παραθρίζω στη νότια Εύβοια, υπάρχει θέμα οξύ για τα σκουπίδια στη νότια Εύβοια. Άρα δεν χάλασε ο κόσμος και για μια συνεργασία. Κύριε Μουλκιώτη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή βάζετε το

ζήτημα -σωστά το βάζετε-, είναι γνωστό το πρόβλημα και η αλληλεγγύη που επιβάλλεται ο κύριος Υπουργός υπάρχει.

Κύριε Υπουργέ, όμως, κατά τρόπο -θα μου επιτρέψετε- πολιτικά αυταρχικό -και αλαζονικό να το πω;- δεν δεχτήκατε να συνεργαστείτε με τον ΦΟΔΣΑ και να συνεννοηθείτε για το πώς μπορεί να γίνει μια διαδικασία. Αποφασίζετε μόνος σας και εκδίδετε απόφαση -το συνομολογείτε στην απόφαση σας- που καμμία σχέση δεν έχει με τον ΦΟΔΣΑ.

Γιατί, κύριε Υπουργέ; Γιατί συνεργαζόσαστε και βγαίνετε φωτογραφίες με τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας της Εύβοιας και όχι με της Βοιωτίας ή με της Φθιώτιδας; Γιατί έγιναν όλα αυτά τα παρασκήνια; Αν είναι να γίνει μια πραγματική συνεργασία, να γίνει.

Τι λέει, κύριε Υπουργέ, ο ΦΟΔΣΑ; Λέει να μην πάνε στη Θήβα τα σκουπίδια; Όχι. Λέει, κύριε Πρόεδρε, να γίνει διανομή. Γιατί ο ΦΟΔΣΑ έχει έναν περιφερειακό σχεδιασμό. Όταν ο Υπουργός αμφισβητεί και αγνοεί αυτόν τον περιφερειακό σχεδιασμό, δεν μπορούμε να ανεχθούμε αυτά που λέει.

Όταν υπάρχει το δεδομένο ότι είναι υπό κορεσμό ο ΦΟΔΣΑ της Θήβας, κύριε Υπουργέ, πώς θα δεχθεί απορρίμματα; Και αφού είναι γνωστό ότι υπάρχουν δυο τόποι, η Άμφισσα και η Ιστιαία, που είναι καινούργιοι και μπορούν να υποδεχθούν εκατοντάδες τόνους, γιατί να μην γίνει εκεί η υποδοχή; Γιατί δηλαδή το πρόβλημα που έχει η νότια Εύβοια να δημιουργηθεί και στον ΧΥΤΑ της Θήβας τώρα που είναι υπό κορεσμό εννέα μήνες;

Το ξέρετε, κύριε Υπουργέ; Το ξέρετε, γιατί σας έχω δώσει καταστάσεις. Εκτός αν αμφισβητείτε και αυτό. Έτσι πληροφορούμαστε. Εννέα μήνες και κλείνει. Μετά τους εννέα μήνες τι θα κάνετε, κύριε Υπουργέ; Πού θα πάνε τα σκουπίδια; Τελειώσαμε! Και τώρα με τη νότια Εύβοια είναι σε έξι μήνες. Πώς θα κινηθείτε;

Να πω και κάτι ακόμη; Μήπως οι υπηρεσίες σας αδρανούν λίγο; Μήπως γιατί έχετε δεδομένα στοιχεία από τον Γενάρη μήνα για την έγκριση μελετών; Σας έκανα υπενθύμιση τον Μάιο μήνα, σας έκανα νέα υπενθύμιση τον Απρίλη μήνα. Τρεις υπενθυμίσεις!

Θα τα καταθέσω στα Πρακτικά τα έγγραφα, κύριε Πρόεδρε, τα οποία αφορούν αυτή τη διαδικασία. Και οι υπηρεσίες κωφεύουν, ούτε καν απαντούσαν, ενώ λέει ο νόμος ότι εντός δέκα ημερών πρέπει να δώσουν στοιχεία, προκειμένου να προχωρήσει ο φάκελος. Αυτά είναι θέματα τα οποία τα κρύβει ο κύριος Υπουργός, γι' αυτό φτάσαμε σε αυτό το σημείο. Ήταν γνωστό το πρόβλημα, δεν ήταν απρόβλεπτη συνθήκη.

Και ερωτώ. Με ποιο δικαίωμα το ονομάζετε «απρόβλεπτη συνθήκη», μολονότι είναι γνωστό το πρόβλημα;

Άρα η απόφασή σας, κύριε Υπουργέ, πάσχει νομικά από κάθε περίπτωση. Αλλά, το θέμα δεν είναι αυτό. Το θέμα είναι να βρείτε λύσεις. Και οι λύσεις δεν βρίσκονται με αυτόν τον τρόπο που εσείς αποφασίσατε. Οι λύσεις βρίσκονται με συνεννόηση.

Και ερωτάτε. Γιατί τον ΦΟΔΣΑ δεν τον ρωτήσατε ή δεν κάνατε κάποια συνεργασία, προκειμένου να δείτε πώς θα κινηθεί η όλη διαδικασία;

Κύριε Πρόεδρε, ο ΦΟΔΣΑ έχει ομόφωνη απόφαση. Ο ΦΟΔΣΑ είναι πολυτασικός, είναι από όλη την Στερεά Ελλάδα. Όχι μόνο από τη Θήβα, από όλη τη Στερεά Ελλάδα. Και δεν δέχεται την απόφαση του κυρίου Υπουργού με συγκεκριμένη πολυσέλιδη αιτιολογία. Την ξέρει ο κύριος Υπουργός.

Να πω και κάτι ακόμα και να τελειώσω; Χθες σε συνέντευξή του ο πρώην συνάδελφός σας, ο κ. Μαρκόπουλος, αιτιολογημένα αναφέρθηκε και με συγκεκριμένα στοιχεία για ποιον λόγο πρέπει να υπάρχει ορθολογική διαχείριση των απορριμμάτων και όχι αυταρχική. Ή να μην πάνε στο σπίτι μας ή να πάνε στον γείτονα. Γιατί αυτό γίνεται σήμερα.

Ο κύριος Πρόεδρος έβαλε ένα ζήτημα, το οποίο, κύριε Πρόεδρε, σωστά το βάζετε. Θα σας πω, λοιπόν, ότι ο Φορέας Διαχείρισης Απορριμμάτων Στερεάς Ελλάδας για αυτά τα απορρίμματα λέει συγκεκριμένα: «Θα πάνε στην Ιστιαία το 50%. Στην Άμφισσα το 50%. Στη Θήβα θα πάνε των ιδιωτών τα απορρίμματα, τα οποία υπάρχουν γιατί κλείνει ο ΧΥΤΑ της Χαλκίδας». Δεν λέει ότι «όχι, να μην πάνε». Να πάνε, αλλά να υπάρχει η λογική να μην έχουμε κορεσμό αυτού του ΧΥΤΑ στη Θήβα, όπου τελειώσαμε και θα έχουμε πλήρες αδιέξοδο.

Και να λάβουμε υπ' όψιν, κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχουν και κά-

ποιοι περιορισμοί. Τους ξέρετε καλύτερα εσείς από εμένα. Είναι οι περιορισμοί της Υλίκης. Είναι η διάταξη Α5 του 1983. Την ξέρετε. Φαντάζεστε αν έχουμε κορεσμό του ΧΥΤΑ της Θήβας, τι θα γίνει στη συνέχεια με αυτές τις συνθήκες που επικρατούν από άποψη υγείας;

Θα καταθέσω στα Πρακτικά όλα αυτά τα έγγραφα.

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

Καταλήγω.

Κύριε Υπουργέ, μην δημοσιεύετε στο ΦΕΚ -δεν έχει δημοσιευτεί τουλάχιστον μέχρι τώρα- την απόφασή σας. Μην τη δημοσιεύετε. Καλέστε τον ΦΟΔΣΑ, συνεργαστείτε. Αυτό μας ενδιαφέρει, και τον κύριο Πρόεδρο και εμάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Μουλκιώτη, έγινε κατανοητό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Απ' ό,τι έμαθα, το Σαββατοκύριακο έγινε συνάντηση μεταξύ τους και κάτι αποφασισαν. Κανείς δεν θέλει να σκουπίδια του άλλου. Μετά από εννέα μήνες ο ΦΟΔΣΑ της Θήβας θέλω να δω τι θα κάνει. Θα παρακαλάει άλλους ΦΟΔΣΑ. Θέλει να του πουν «όχι»;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Γι' αυτό ζητάει από τον Υπουργό να προχωρήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε συνάδελφε, για να γνωρίζετε τι παραλάβαμε. Όταν παραλάβαμε το 2019 τη διακυβέρνηση...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Τρία χρόνια κυβερνάτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ακούστε. Θα δείτε τι έχουμε κάνει αυτά τα χρόνια. Αυτό προσπαθώ να σας πω, αλλά δεν θέλετε να ακούσετε.

Είχαμε τρεις μονάδες επεξεργασίας απορριμμάτων να λειτουργούν. Σήμερα λειτουργούν έξι. Σήμερα δεκαπέντε είναι υπό κατασκευή, όταν παραλάβουμε πέντε υπό κατασκευή. Και βρίσκονται σε δημοπρασία είκοσι πέντε μονάδες επεξεργασίας απορριμμάτων στην Ελλάδα. Έχει γίνει μια τεράστια προσπάθεια να τακτοποιήσουμε το τεράστιο αυτό πρόβλημα της διαχείρισης των απορριμμάτων στη χώρα μας. Γιατί η πραγματικότητα είναι ότι τα προηγούμενα πέντε χρόνια δεν είχε γίνει σχεδόν τίποτα, αλλά και γενικά έχουμε ολιγωρήσει ως πολιτεία κατά τις προηγούμενες δεκαετίες σε ό,τι αφορά τη διαχείριση απορριμμάτων.

Επαναλαμβάνω, ότι κι εγώ είμαι, όπως εσείς, Βουλευτής περιφέρειας, επαρχίας. Εκλέγομαι στα Τρίκαλα. Ο δικός μας δήμαρχος δέχτηκε να παραλάβει είκοσι χιλιάδες τόνους και πλέον από τη Χαλκίδα για να βοηθήσει μέχρι να ολοκληρωθεί το κύτταρο και να τακτοποιήσουμε, να διαχειριζόμαστε τα απορρίμματα της Χαλκίδας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Δεν είναι υπό κορεσμό όμως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Το πρόβλημά σας είναι η μεταφορά ή ο χώρος; Γιατί άμα είναι ο χώρος...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Ο κορεσμός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):

Σας λέω για τον κορεσμό ότι δεν υπάρχει πρόβλημα. Δεν αλάζει σημαντικά η χωρητικότητα. Ό,τι πρόβλημα είχε, έχει και ό,τι πρόβλημα δεν είχε, δεν έχει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Ο ΦΟΔΣΑ τα λέει αυτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Από κει και πέρα επαναλαμβάνω ότι γνωρίζετε ότι το νέο κύτταρο θα ξεκινήσει πολύ γρήγορα να κατασκευάζεται στη Θήβα, γνωρίζετε ότι κάνουμε τεράστιες προσπάθειες να επεκτείνουμε τον υφιστάμενο ΧΥΤΑ στην περιοχή που είναι. Και απαντάμε σε αυτό που λέτε στους περιορισμούς της Υλίκης, το οποίο εσείς το αναφέρετε. Εμείς απαντάμε ότι δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος. Γιατί γίνονται τα έργα με τέτοιο τρόπο που φυσικά μπορούν να υποδεχονται και κάνουμε έναν χώρο, σύγχρονο, υποδοχής και διαχείρισης των απορριμμάτων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Να προσέχετε τι λέτε γιατί αυτά που λέτε είναι επικίνδυνα για τον τόπο σας!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Καθόλου επικίνδυνα. Καμμία αναφορά δεν κάνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Από εκεί και πέρα, πρέπει να σας πω ότι υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ανάπτυξης συμπληρωματικά στοιχεία για την επέκταση του ΧΥΤΑ Θηβών μόλις στις 22-9-2022, πριν μερικές μέρες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: Από τον Γενάρη περίμενε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Επίσης, επειδή κατηγορείτε για ολιγωρία στην κεντρική διοίκηση, σας είπα ότι ο αναθέτων φορέας υπέβαλε μόλις στις 29-8-2022, δηλαδή πριν έναν μήνα, τον Αύγουστο, συμπληρωματικά στοιχεία για να πάρει την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, να πάρει τη γνωμοδότηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Το να ρίχνετε το φταίξιμο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν γράφεται τίποτα. Θα διαβάσει κανείς τα Πρακτικά και δεν θα καταλαβαίνει. Μη διακόπτετε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Το να μεταφέρετε ή να προσπαθείτε να μεταφέρετε το πρόβλημα και την ευθύνη στην κεντρική διοίκηση δεν νομίζω ότι δίνει λύση τελικά στο πραγματικό πρόβλημα, το οποίο είναι πρόβλημα συνολικά που έχουμε στη χώρα, δηλαδή το πώς θα διαχειριζόμαστε με έναν τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον, σύγχρονο και βιώσιμο τα απορρίμματα μας.

Επαναλαμβάνω τα νούμερα για να τα έχετε και για τα καταγράψετε. Αυτή τη στιγμή λειτουργούν έξι μονάδες επεξεργασίας απορριμμάτων από τρεις που παραλάβαμε. Τρεις λειτουργούσαν τα προηγούμενα χρόνια, εμείς τις έχουμε διπλασιάσει. Είναι σε κατασκευή δεκαπέντε από πέντε που παραλάβαμε πριν τρία χρόνια και είναι σε δημοπρασία είκοσι πέντε. Αυτό κάναμε εμείς.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Προχωρούμε στην τρίτη με αριθμό 1040/23-9-2022 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Γιατί το ΥΠΕΝ επιλέγει να μην ακολουθήσει ανταγωνιστικές διαδικασίες για την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών πάρκων στην περίπτωση της Κρήτης»;

Κύριε Μαμουλάκη, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, στις 10 Αυγούστου, πριν από σαράντα οκτώ μέρες, εξεδόθη το ΦΕΚ της υπουργικής απόφασης για τα μικρά φωτοβολταϊκά πάρκα μικρής ισχύος σε κορεσμένα δίκτυα. Η εν λόγω υπουργική απόφαση υλοποιεί, μεταξύ άλλων, τις προβλέψεις του άρθρου 132 του δικού σας νόμου, του ν.4819/2021 που αποσκοπούσε ουσιαστικά στην απελευθέρωση επιπλέον, επιπρόσθετου ηλεκτρικού χώρου εν όψει της ηλεκτρικής διασύνδεσης της Κρήτης, της μεγάλης όπως λέμε σύνδεσης στο νησί.

Συγκεκριμένα, η παράγραφος γ' του άρθρου 132 του ν.4819/2021 προσδιόρισε ότι για την Κρήτη μέχρι την εξάντληση της προβλεπόμενης ισχύος, τονίζουμε είναι τα 140 MW η προβλεπόμενη ισχύς, επιπρόσθετα για το νησί θα χορηγούνται προσφορές σύνδεσης, όροι σύνδεσης με το ηλεκτρικό δίκτυο του νησιού μέσα από αιτήσεις που θα γίνονται δεκτές κατά τη σειρά υποβολής. Αντιλαμβάνομαι το first come - first served. Προφανώς είναι σε αυτή τη λογική.

Στην εν λόγω υπουργική απόφαση, λοιπόν, οι σχετικές προσφορές σύνδεσης εκδίδονται κατά παρέκκλιση του ν.3468/2006 και της θεσμικής υποχρέωσης της χώρας το ύψος των τιμών αποζημίωσης των παραγωγών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας να προσδιορίζονται μέσα από ανταγωνιστικές διαδικασίες για ώριμες τεχνολογίες, όπως επί παραδείγματι είναι τα φωτοβολταϊκά

πάρκα. Άρα, λοιπόν, εδώ τίθεται ζήτημα κατά πόσον εναρμονιζόμαστε με το εθνικό δίκαιο αλλά και με το ευρωπαϊκό. Διότι οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως ξέρετε ο ν.4414/2016, που ενσωματώνει στο εθνικό δίκαιο το κοινοτικό, ουσιαστικά θεσμοθετεί τις διαδικασίες πλειστηριασμών για τον προσδιορισμό των επενδύσεων.

Άρα, εν ολίγοις, γιατί δεν θέλω να καταχραστώ τον χρόνο, περμιένω την απάντησή σας επί των δύο ερωτημάτων που εδράζονται ουσιαστικά σε δύο πυλώνες. Το πρώτο ερώτημα είναι το κριτήριο που θα επιλέγονται, κύριε Υπουργέ, οι επενδυτές που θα λάβουν τελικά τη λειτουργική στήριξη για τα μικρά τους φωτοβολταϊκά πάρκα στην Κρήτη. Ποιο είναι το κριτήριο επιλογής των, δεδομένου ότι έχουμε λογική first come - first served.

Και, δεύτερον, με τι κριτήριο σκοπεύετε να προσδιορίσετε - πολύ κρίσιμο αυτό και λόγω της πληθωριστικής κρίσης εδώ κι έναν χρόνο- την κοινώς λεγόμενη ταρίφα, τις τιμές δηλαδή στις προσφορές σύνδεσης των φωτοβολταϊκών πάρκων για το νησί της Κρήτης, κατά τρόπο τέτοιο ώστε να επιτευχθεί το μέγιστο δυνατό όφελος για τον καταναλωτή, αλλά κυρίως νομίζω για την εθνική οικονομία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):

Έχετε απαντήσει ουσιαστικά στις ερωτήσεις σας. Θα είναι χρονική η ιεράρχηση των αιτήσεων. Το είπατε εσείς «first come - first served». Άρα έτσι θα επιλεγθούν και θα λάβουν την ταρίφα που λαμβάνουν σήμερα οι πολύ μικροί σε φωτοβολταϊκά και στην ηπειρωτική Ελλάδα. Δεν θα γίνει πια με μια κατάθεση ενός φακέλου με χαρτιά. Είναι ηλεκτρονική η πλατφόρμα που έχει δημιουργήσει ο ΔΕΔΔΗΕ ώστε να υπάρχει πλήρης διαφάνεια και ευκολία. Νομίζω ότι αυτά τα δύο απαντούν στο ερώτημά σας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Μαμουλάκη, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είχε και μαιευτικά χαρακτηριστικά το ερώτημα το οποίο σας έθεσα και, δυστυχώς, από ό,τι καταλαβαίνω από την προκείμενη απάντησή σας, δημιουργούνται κάποια ζητήματα και θα τα εκθέσω αυτή τη στιγμή.

Πρώτον, η υπουργική σας απόφαση εξεδόθη μετά από μια εύλογη καθυστέρηση ενός και πλέον έτους. Υποτίθεται ότι θα έπρεπε στις αρχές του Σεπτεμβρίου του 2021 να είχαμε αυτή την υπουργική απόφαση. Άλλωστε ο δικός σας νόμος προέβλεπε ότι δύο μήνες από την ψήφιση του παρόντος τότε, θα έπρεπε να έχει πολιτική απόφαση.

Τι συνέβη λοιπόν; Αυτή η αβελτηρία από την πλευρά του Υπουργείου σε συνδυασμό με την πληθωρική κρίση που υπάρχει στη χώρα αύξησε κατά πολύ τις τιμές. Στο μεσοδιάστημα, δηλαδή, από τον Σεπτέμβριο του 2021 μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2022, δεν ξέρω αν γνωρίζετε, ο Σύνδεσμος Εγκατεστημένων Φωτοβολταϊκών Πάρκων έχει εκθέσει αυτά τα ζητήματα της ραγδαίας αύξησης στις τιμές για την κατασκευή φωτοβολταϊκών πάνελ. Ενδεικτικά θα αναφέρω μόνο για τα πολυκρυσταλικά, η αύξηση είναι 15% και αγγίζει το 70% στα ζητήματα του εναλλασσόμενου ρεύματος, κυρίως δηλαδή τον χαλκό, που έχει πυροδοτήσει αυτή την αύξηση.

Άρα έχουμε αλλαγή των δεδομένων, κύριε Υπουργέ. Έχουμε μια καίρια και ουσιαστική αλλαγή των δεδομένων και το αποτέλεσμα αυτού είναι το IRR ουσιαστικά από το 7,5% να κατέβει στο 5%. Μιλάμε για μια ταπεινώση, μια μείωση ύψους 30%. Αυτό αλλάζει άρδην όλον τον σχεδιασμό, όλων των business plan των μικρών αυτών παραγωγών.

Γι' αυτό ζητώ και ουσιαστικά οφείλει -νομίζω- το Υπουργείο να επικαιροποιήσει αφουγκραζόμενο την πληθωριστική πίεση που υπάρχει και την εύλογη αύξηση των τιμών να ενσωματώσει τις νέες τιμές που θα προκύψουν. Είδαμε την παράταση του ενός έτους που έχετε δώσει, αλλά το ζήτημα είναι τι θα γίνει από εδώ και πέρα. Διότι τίθεται εν αμφιβόλω η βιωσιμότητα αυτών των

επιχειρήσεων, δεδομένης της τρέχουσας οικονομικής κρίσης.

Και πάμε τώρα στο «first come - first served». Σας το έθεσα, γιατί κατάλαβα από τις δικές σας διατάξεις ότι αυτό προβλέπεται. Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι το μεγάλο, το δομικό μειονέκτημα της λογικής του «first come - first served», όποιος πρόλαβε τον κύριο είδε δηλαδή, είναι το αποδεδειγμένο πολλές φορές βύθισμα του δικτύου. Τι εννοώ; Μέσα στη μεγάλη πίεση όταν όλοι οι αιτούντες την ίδια χρονική στιγμή καταθέτουν τις προτάσεις τους, τις αιτήσεις τους, τεχνικά έχει αποδειχτεί πλείστες φορές ότι το δίκτυο πέφτει με πολλά, πολλά παρελκόμενα προβλήματα στην πορεία.

Πώς προτιμάτε, λοιπόν, να αντιμετωπίσετε αφ' ενός το οιοειν τεχνικό πρόβλημα που θα προκύψει; Νομίζω ότι σχεδόν νομοτελειακά θα συμβεί. Το έχετε αναφέρει και εσείς στο παρελθόν σε τοποθετήσεις σας. Άρα είναι κρίσιμο. Ποια είναι η πρόνοια του Υπουργείου αναφορικά με το τεχνικό ζήτημα που σίγουρα θα προκύψει;

Και το κυριότερο. Σας απέδειξα νομίζω με δύο στοιχειώδη ουσιαστικά παραδείγματα ότι τα δεδομένα άλλαξαν και άλλαξαν άρδην γι' αυτούς που επιθυμούν, τους μικρούς, τη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα που θέλει να επενδύσει στην καθαρή ενέργεια, στην παραγωγή μέσω φωτοβολταϊκών πάρκων. Είναι πλέον άλλες συνθήκες το κόστος έχει υπερβεί παρασάγγας αυτό που υπήρχε το 2020 - 2021. Αυτή είναι μια ειδοποιός διαφορά που οφείλετε να αφουγκραστείτε και να προτείνετε λύσεις.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε συνάδελφε, αυτά τα οποία είπατε τώρα είναι εντελώς αντίθετα με αυτά τα οποία λέτε στην ερώτησή σας έτσι όπως την έχετε αποτυπώσει.

Μας είπατε τώρα ότι έχει αυξηθεί το κόστος στην εγκατάσταση των φωτοβολταϊκών και άρα θα έπρεπε να αυξηθούν οι ταρίφες. Αυτό ζητάτε, να αυξηθεί η ταρίφα. Και τι σημαίνει αυτό; Να αυξηθεί το έσοδο το οποίο θα παίρνει ο επενδυτής παράγοντας ηλεκτρική ενέργεια και πουλώντας την στο δίκτυο. Λέτε, λοιπόν, να αυξήσουμε την ταρίφα την οποία θα λάβει ο επενδυτής.

Εσείς λέτε εδώ ότι θα πρέπει να γίνουν πλειστηριασμοί. Αυτό σημαίνει ότι οι πλειστηριασμοί που ζητάτε να γίνουν, θα φέρουν πολύ μεγάλους ομίλους που έχουν πολύ χαμηλό χρηματοοικονομικό κόστος και έχουν μεγάλη οικονομία κλίμακας στην αγορά φωτοβολταϊκών και άρα θα μειωθεί και άλλο η τιμή.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Άλμα σκέψης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Υπάρχουν και άλλοι συνάδελφοι που συμφωνούν με αυτό που λέω, γιατί είναι σχεδόν αυτονόητο. Αλλά πρέπει να το εξηγήσω.

Εμείς έχουμε παρατείνει τη μη υλοποίηση πλειστηριασμών για τα μικρά έργα για να δώσουμε τη δυνατότητα σε μικρούς επενδυτές να έρθουν και να κάνουν επενδύσεις, ώστε να βοηθήσουμε αυτό το οποίο ονομάζεται «ενεργειακή δημοκρατία» και να μπορέσουμε να περάσουμε αυτό το όφελος στην κοινωνία σε πολλούς και όχι σε λίγους και περιορισμένους.

Δίνουμε τη δυνατότητα σε μεγάλες ομίλους να κάνουν μεγάλα πάρκα και αυτά τα κάνουν με ανταγωνιστικές διαδικασίες, ώστε να έχουμε πραγματικά το χαμηλότερο κόστος παραγωγής και άρα το μεγαλύτερο όφελος για τον καταναλωτή. Αλλά για μια συγκεκριμένη κατηγορία μικρών, πολύ μικρών και μικρών επενδυτών δίνουμε τη δυνατότητα να έχουμε πάλι ένα πολύ χαμηλό κόστος παραγωγής ενέργειας στα 65 ευρώ, όταν σήμερα η παραγωγή από λιγνίτη κοστίζει 200 ευρώ, η παραγωγή από φυσικό αέριο κοστίζει 400 ευρώ ανά μεγαβατώρα. Είναι πέντε φορές φθηνότερο από ένα θερμικό εργοστάσιο. Άρα έχει τεράστιο όφελος ο καταναλωτής. Αλλά δίνουμε ταυτόχρονα και τη δυνατότητα σε πολλούς μικρούς να κάνουν τις μικρές επενδύσεις και έτσι να περάσει το όφελος στην κοινωνία.

Γι' αυτόν, λοιπόν, τον λόγο δεν πρόκειται να κάνουμε πλειστηριασμούς και απαντάω στο ερώτημά σας. Και απ' ότι κατάλαβα και εσείς συμφωνείτε, γιατί δεν θέλετε πλειστηριασμούς, θέλετε να ανεβάσουμε την ταρίφα.

Από την άλλη δεν πρόκειται να ανεβάσουμε την ταρίφα. Γιατί δεν πρόκειται να ανεβάσουμε την ταρίφα; Γιατί το IRR, η απόδοση, δηλαδή, στα κεφάλαια από το 7% πέφτει στο 5%, αλλά παραμένει απόδοση. Άρα εμείς δεν θα χρηματοδοτήσουμε την επιπλέον απόδοση. Δίνουμε τη δυνατότητα το 50% των όρων σύνδεσης να αφομοιώνεται από τον ΔΕΔΔΗΕ, γιατί πια συμπεριλαμβάνεται στην υπηρεσιακή του βάση. Γιατί όντως αυτό το δίκτυο που θα κατασκευαστεί, που το πλήρωνε 100% σήμερα ο επενδυτής από τα φωτοβολταϊκά, αύριο θα χρησιμοποιηθεί και από ένα σπίτι που θα πάρει ρεύμα, από μία φάρμα. Οπότε τελικά το 50% το πληρώνει εκείνος και το 50% μπαίνει στην περιουσιακή βάση του ΔΕΔΔΗΕ, γιατί θα χρησιμοποιηθεί και από άλλους καταναλωτές στο μέλλον. Άρα τους δίνουμε ένα όφελος από εκεί.

Δεύτερον, η χρονική ιεράρχηση είναι ο πιο καθαρός τρόπος επιλογής. Γιατί; Είναι όπως είπατε «όποιος προλάβει», μα δεν θα προλάβουν όλοι. Θα υπάρχουν και επιλαχόντες. Εμείς δίνουμε τη δυνατότητα 140 MW, αν θυμάμαι καλά, να δώσουμε χώρο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Άμα καταρρεύσει το δίκτυο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ακούστε λιγάκι. Σας λέμε για 140 MW. Γιατί έχει γίνει μελέτη που λέει ότι μέχρι 140 MW μικρών φωτοβολταϊκών αντέχει το δίκτυο. Από εκεί και πέρα θα υπάρχουν και επιλαχόντες, άμα είναι περισσότερες οι αιτήσεις, ώστε όταν διασυνδεθεί η Κρήτη και με τη μεγάλη διασύνδεση και έχουμε έναν κύκλο, έχουμε έναν βρόγχο, μικρή διασύνδεση Κρήτης - μεγάλη διασύνδεση Κρήτης, εκεί βεβαίως θα μπορέσουμε να ανοίξουμε ακόμα περισσότερο το περιθώριο και περισσότεροι μικροί επενδυτές να μπορέσουν να κατασκευάσουν φωτοβολταϊκά, ανανεώσιμες πηγές και με αυτό τον τρόπο να διαχυθεί το όφελος στην κοινωνία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Σας απαλλάσσουμε. Στο καλό, κύριε Υπουργέ!

Προχωρούμε τώρα στην επόμενη ερώτηση στην οποία θα απαντήσει η κ. Δόμνα - Μαρία Μιχαηλίδου.

Είναι η τρίτη με αριθμό 1046/26-9-2022 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού Λέσβου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Μαρίας Κομνηνάκα προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Για τις καθυστερήσεις στην έναρξη του προγράμματος «Σχολικά γεύματα» τη νέα σχολική χρονιά 2022 - 2023».

Ορίστε, κυρία Κομνηνάκα, έχετε τον λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύρια Υπουργέ, γνωρίζετε ότι η φετινή σχολική χρονιά για τις περισσότερες εργατικές και λαϊκές οικογένειες και τα παιδιά τους έχει ξεκινήσει με μια πολύ δύσκολη οικονομική συγκυρία, με πολλά βάρη φορτωμένα στις πλάτες τους. Σε αυτές τις συνθήκες η καθυστέρηση της διανομής των σχολικών γευμάτων στα δημοτικά σχολεία όπως και η μη γενίκευσή τους σε όλα τα δημοτικά - καθώς είναι γνωστό σήμερα ότι μόνο το 10% των σχολείων λαμβάνει σχολικά γεύματα - δημιουργεί ακόμα σοβαρότερα προβλήματα.

Έχει ήδη εκφραστεί η αγωνία χιλιάδων γονέων μέσω υπομνήματος εθελοντών της Ανώτατης Συνομοσπονδίας Γονέων Μαθητών Ελλάδος για την καθυστέρηση στην έναρξη της διαδικασίας υλοποίησης του προγράμματος, οι οποίοι θέτουν και πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα. Γιατί μέχρι σήμερα δεν έχουν σταλεί τα έγγραφα εκδήλωσης ενδιαφέροντος συμμετοχής στα διάφορα σχολεία, προκειμένου να εκκινήσει η διαδικασία κατάρτισης του συγκεντρωτικού πίνακα, μιας και γνωρίζετε ότι είναι μια διαδικασία χρονοβόρα; Επίσης ρωτούν, αν θα δοθεί η δυνατότητα ένταξης νέων σχολείων της πρωτοβάθμιας στο πρόγραμμα. Και εμείς αναρωτιόμαστε πώς θα γίνει αυτό με δεδομένο ότι τα κονδύλια παραμένουν καθηλωμένα στα χαμηλά περσινά επίπεδα και την ώρα βέβαια που η ακρίβεια έχει εκτιναχθεί. Άρα ανησυχούμε ότι ακόμα λιγότερα σχολεία φέτος θα καταφέρουν να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα.

Σε ποια φάση βρίσκεται ο διαγωνισμός της επιλογής αναδόχων; Έχουν ήδη υπογραφεί συμβάσεις για το έτος 2022 - 2023; Έχουν επιλεγεί οριστικοί ανάδοχοι και σε ποιους δήμους;

Και αυτά τα ερωτήματα ενισχύονται από την ανησυχία ότι τόσο πέρυσι όσο και προηγούμενες χρονιές και το πρόγραμμα διανομής σχολικών γευμάτων καθυστέρησε πολύ να ξεκινήσει από την έναρξη της σχολικής χρονιάς. Αλλά υπήρξε ταυτόχρονα σε πολλές περιοχές της χώρας ανάμεσα σε αυτές της Αττικής, Θεσσαλονίκης, της Λέσβου, της Καρδίτσας αιφνιδιαστική διακοπή του προγράμματος στα μέσα της σχολικής χρονιάς λόγω της λήξης σχετικών συμβάσεων με τους προμηθευτές.

Γνωρίζετε ότι τα σχολικά γεύματα αποτελούν ένα σοβαρό, ένα σημαντικό στήριγμα για αρκετές εργατικές-λαϊκές οικογένειες συμπεριλαμβανομένων και αυτές προσφύγων και μεταναστών που φοιτούν στα σχολεία, ιδιαίτερα σε αυτή την περίοδο της ξέφρενης ανόδου των τιμών σε όλα τα είδη διατροφής και όχι μόνο που εξανεμίζει το λαϊκό εισόδημα, δημιουργώντας επιπλέον προβλήματα στην κάλυψη αυτών των σπουδαίων, των σημαντικών αναγκών ιδιαίτερα για την ανάπτυξη των παιδιών.

Άρα θεωρούμε δεδομένο ότι επιβάλλεται να εκκινήσει άμεσα το πρόγραμμα των σχολικών γευμάτων. Και βέβαια είναι αναγκαίο ιδιαίτερα στις σημερινές συνθήκες να υπάρξει νομοθετική πρωτοβουλία για τη γενίκευση του προγράμματος και σε όλα τα σχολεία της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης αλλά κατά τη γνώμη μας σε όλες τις βαθμίδες των μαθητών.

Σας ρωτάμε, λοιπόν, τι μέτρα θα πάρουν τα αρμόδια Υπουργεία και πότε προκειμένου να αρχίσει άμεσα η διανομή των σχολικών γευμάτων; Και τι μέτρα θα πάρете προκειμένου να αυξηθεί η χρηματοδότηση για να ενταχθούν επιπλέον σχολικές μονάδες και το σύνολο των μαθητών της χώρας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει η κ. Μιχαηλίδου.

ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Βουλευτά, θέλω να ξεκινήσω με κάτι πολύ, πολύ σαφές. Φέτος θα δοθούν πιο νωρίς από ποτέ τα σχολικά γεύματα στα δημοτικά σχολεία της χώρας. Μιλάτε και ξεκινήσατε την ερώτησή σας σχετικά με την καθυστέρηση.

Θέλω να σας ρωτήσω ειλικρινά - σήμερα είναι 28 του μηνός - για ποια καθυστέρηση μιλάμε; Τα σχολεία ξεκίνησαν στη χώρα σχεδόν πριν δύο εβδομάδες. Θα μπορούσαν τα σχολικά γεύματα να ξεκινήσουν την πρώτη μέρα των σχολείων; Απάντηση: Όχι δεν θα μπορούσαν τα σχολικά γεύματα να ξεκινήσουν την πρώτη μέρα των σχολείων. Γιατί; Γιατί χρειάζονται δύο διακριτές διαδικασίες. Ποιες είναι αυτές; Η πρώτη είναι να ερωτηθούν οι γονείς για το εάν θέλουν τα παιδιά τους να συμμετέχουν στο πρόγραμμα των σχολικών γευμάτων. Ερωτώνται οι γονείς εάν θέλουν το παιδί τους να συμμετέχει στο πρόγραμμα αυτό. Απαντούν. Με βάση την απάντησή τους καθορίζεται ο ακριβής αριθμός των γευμάτων ανά σχολείο και άρα ανά γεωγραφικό τμήμα. Και μετά η δεύτερη διαδικασία είναι ότι το Υπουργείο Παιδείας μέσα από την Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας καθορίζει τις επιτροπές παραλαβής των γευμάτων έτσι ώστε να υπάρχει κάποιος δάσκαλος, μια επιτροπή για να είμαι και ακριβής, του σχολείου να παραλάβει το γεύμα, να εγκρίνει το γεύμα, να υπογράψει ότι είναι σωστό και σύμφωνα με τις προδιαγραφές και μετά να διανεμηθεί στα παιδιά του σχολείου.

Άρα δεδομένου ότι χρειάζονται αυτές οι δύο διαδικασίες, το αν δηλαδή οι γονείς θέλουν ή όχι το παιδί τους να πάρει γεύμα και να συγκροτηθεί η επιτροπή παραλαβής και διανομής των γευμάτων, αυτό το πράγμα χρειάζεται από τρεις μέχρι τέσσερις εβδομάδες. Η διαδικασία σε όλα τα σχολεία της χώρας μας διαβιβάζεται - και το ξέρουμε από το Υπουργείο Παιδείας - έχει ήδη ξεκινήσει. Και εμείς μένουμε πιστοί στη δέσμευσή μας ότι τη δεύτερη εβδομάδα του Οκτωβρίου θα ξεκινήσει η διανομή των σχολικών γευμάτων στα σχολεία της χώρας.

Και ξαναλέω, όταν ξεκινήσει η διανομή των σχολικών γευμάτων στα δημοτικά σχολεία της χώρας, -είναι διακόσιες δέκα χιλιάδες γεύματα στα δημοτικά σχολεία της χώρας, όταν φιλοξενούν γύρω στο μισό εκατομμύριο παιδιά και άρα δεν μιλάμε για 10% αλλά μιλάμε πολύ παραπάνω από το 40%- θα ξεκινήσει χωρίς καμία καθυστέρηση. Και αυτή η μηδενική καθυστέρηση είναι αποτέλεσμα τρομερής δουλειάς, δουλειά τους δικού μας

Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, καλής συνεργασίας με το Υπουργείο Παιδείας και βέβαια δουλειάς στο επίπεδο του ΟΠΕΚΑ του αρμόδιου φορέα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, ο οποίος τι κατάφερε για πρώτη φορά; Κατάφερε να μην έχουμε την καθυστέρηση αυτή, καθότι ο διαγωνισμός για τα σχολικά γεύματα είναι διάρκειας δύο συν ένα.

Ο διαγωνισμός έγινε πέρυσι. Πέρυσι ήταν η πρώτη χρονιά που δόθηκαν γεύματα με τον διαγωνισμό που ήδη τρέχει. Φέτος είναι η δεύτερη χρονιά και του χρόνου είναι η προαίρεση για την τρίτη χρονιά.

Γιατί ο ΟΠΕΚΑ έκανε τον διαγωνισμό αυτό δύο συν ένα; Ακριβώς για να μην έχουμε τις καθυστερήσεις των προηγούμενων ετών. Εκεί μπορεί να γνωρίζετε ότι οι εταιρείες, οι ανάδοχοι οι οποίοι συμμετείχαν στους διαγωνισμούς αυτούς εξαντλούσαν όλες τις δυνατότητες που είχαν ενστάσεως πάνω στη δικαστική διαδικασία και έτσι είχαμε καθυστερήσεις, οι οποίες δεν πήγαν απλά στον μήνα Νοέμβριο ούτε απλά στον μήνα Δεκέμβριο. Οι καθυστερήσεις τα προηγούμενα χρόνια έφταναν πολλές φορές τον μήνα Απρίλιο, δηλαδή λίγους μήνες πριν τελειώσει η σχολική χρονιά.

Οπότε ξεκαθαρίζω ότι για πρώτη φορά -και αυτό είναι πολύ μεγάλη κατάκτηση όχι απλά του Υπουργείου μας, και της Κυβέρνησής μας, εν καιρώ πανδημίας κιόλας- τα σχολικά γεύματα ξεκινούν την ώρα που πρέπει, στην αρχή της σχολικής χρονιάς χωρίς καμμία καθυστέρηση.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει η κ. Κομνηνάκη.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΗ: Κυρία Υπουργέ, ξέρετε, κριτήριο για το αργά ή το νωρίς δεν είναι η σύγκριση με τις μεγάλες καθυστερήσεις προηγούμενων ετών. Δηλαδή δεν είναι απάντηση ότι είναι πιο νωρίς από ποτέ το ότι δεν είναι καθυστερημένα σε σχέση με την έναρξη της σχολικής χρονιάς και ούτε βέβαια μπορεί να θεωρηθεί ως δεδομένο ότι δεν μπορεί να ξεκινάει εγκαίρως η διανομή των σχολικών γευμάτων, όταν μιλάμε όχι για μια ευκαιριακή ανάγκη αλλά για ένα ζήτημα που θα έπρεπε να αντιμετωπίζεται με όρους μόνιμης παροχής και κατά τη γνώμη μας καθολικότητας.

Γιατί ιδιαίτερα σε αυτές τις συνθήκες της τεράστιας ακρίβειας, των αποδεδειγμένα δυσκολιών για την μεγάλη πλειοψηφία των εργατικών, λαϊκών οικογενειών, είναι η ελάχιστη ελάφρυνση που θα έπρεπε να προσφέρεται προς τους μαθητές και κατά τη γνώμη μας τους μαθητές όλων των βαθμίδων και που βέβαια βοηθάει στην ανάπτυξη καλύτερων διατροφικών συνθηκών στα παιδιά και μια σειρά τέτοιων αναγκών που πρέπει να καλλιεργούνται.

Όμως περιγράψατε, αν θέλετε, προβλήματα που παρουσιάζονται σε σχέση με τους διαγωνισμούς, τους ανάδοχους. Να σας θυμίσουμε ότι την περσινή χρονιά -που ήδη είχε αρχίσει, όπως λέτε, ο διαγωνισμός για το δύο συν ένα για τα σχολικά γεύματα- ήταν που διακόπηκε αιφνίδια για μεγάλο αριθμό σχολικών μονάδων σε μεγάλες περιοχές της χώρας όπως Αττική, Θεσσαλονίκη και στη Λέσβο, παρά τον διαγωνισμό που λέτε, η διανομή για ένα διάστημα, λόγω της λήξης των σχετικών συμβάσεων με τους προμηθευτές.

Προφανώς και γνωρίζουμε ότι υπάρχει αρνητική εμπειρία λόγω των χρονοβόρων διαδικασιών. Αλλά αν θέλετε, κατά τη γνώμη μας όταν αυτές οι λειτουργίες ανατίθενται σε ιδιώτες που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με σκοπό το κέρδος, υπάρχουν και ερωτήματα και αμφιβολίες σε σχέση με την ποιότητα των παρεχόμενων γευμάτων.

Και γι' αυτό επειδή ακριβώς μιλάμε για ένα πρόβλημα που δεν είναι ευκαιριακό και θα πρέπει να αποκτήσει χαρακτηριστικά μόνιμης παροχής, έχοντας συναίσθηση ακριβώς της αξίας μιας σωστής και πλήρους διατροφής για την υγιή ανάπτυξη των παιδιών, πιστεύουμε ότι θα έπρεπε το δημόσιο σχολείο να χρηματοδοτεί επαρκώς αλλά και σε ένα βάθος χρόνου να αναπτύξει τις κατάλληλες υποδομές, ώστε να μπορεί σταθερά να δημιουργηθούν χώροι σίτισης και μέσα στα σχολεία, με επιστημονικούς όρους να ελέγχεται η ποιότητα των φαγητών και η σίτιση των μαθητών

σε όλα τα σχολεία και όχι σε μέρος αυτών, λειτουργώντας και διαπαιδαγωγικά για τα παιδιά για να αναπτύξουν και ορθές διατροφικές συνήθειες αλλά κυρίως και για να αναπτύξουν και την αίσθηση των αξιών της αλληλεγγύης, της συντροφικότητας μέσα στη μαθητική κοινότητα.

Αρα θεωρούμε ότι μέχρι να δοθεί μια τέτοια μόνιμη λύση σε ένα μόνιμο πρόβλημα, πρέπει να αυξηθεί και η χρηματοδότηση σε σχέση προς τα σχολεία και να παρθεί από την Κυβέρνηση νομοθετική πρωτοβουλία, ώστε τα γεύματα να δοθούν στους μαθητές όλων των σχολικών βαθμίδων, ιδιαίτερα με δεδομένο ότι και στα δημοτικά και στα νηπιαγωγεία έχει αυξηθεί η παραμονή των παιδιών με την ολοήμερη απασχόληση και άρα αυξάνονται και οι διατροφικές ανάγκες των μαθητών. Και θεωρούμε, λοιπόν, ότι πρέπει σε αυτές τις συνθήκες να επεκταθεί η διανομή προς το σύνολο της μαθητικής κοινότητας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει η κυρία Υφυπουργός.

ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Κομνηνάκη, θέλω να ξεκαθαρίσω κάτι. Ανεξαρτήτως του αν φέτος θα δοθούν τα σχολικά γεύματα πιο νωρίς από τις προηγούμενες φορές, φέτος ταυτόχρονα δεν υπάρχει καμμία καθυστέρηση. Δηλαδή αυτή τη στιγμή νιώθω ότι είμαστε στο Εθνικό Κοινοβούλιο και συζητάμε ρεαλιστικά ένα σενάριο το οποίο δεν υπάρχει καθόλου. Και, κυρία Κομνηνάκη, νόμιζα ότι δεν είχατε ενημερωθεί σωστά. Βλέπω όμως ότι δεν συμφωνείτε σε αυτά που σας λέω.

Το ζήτημα είναι ότι μέσα στο καλοκαίρι δεν μπορούσε το κράτος να ρωτήσει τους γονείς αν θέλουν γεύματα ή όχι. Όταν οι άνθρωποι κάνουν διακοπές ή παραθερίζουν με τα παιδιά τους ή τα παιδιά είναι στην κατασκήνωση, δεν μπορεί το ελληνικό κράτος να ρωτήσει τους γονείς αν θέλουν τα παιδιά τους να πάρουν γεύμα ή όχι.

Αντιστοίχως, δεν μπορούν να καθοριστούν οι σχολικές επιτροπές παραλαβής. Ξαναλέω δεν είναι ότι δεν θα έχουμε καθυστερήσεις όπως τα προηγούμενα χρόνια. Είναι ότι φέτος δεν θα έχουμε καμμία καθυστέρηση.

Αυτό είναι αποτέλεσμα προτεραιοποίησης και εδώ βρισκόμαστε σύμφωνοι ακόμα και αν είμαστε από διαφορετικά πολιτικά μέρη του ελληνικού Κοινοβουλίου ως προς το τι πιστεύουμε. Πιστεύουμε στο σχολικό γεύμα, γι' αυτό φέτος δεν καθυστερεί ούτε μία μέρα η διανομή του στα σχολεία, γι' αυτό φέτος δίνεται σε 15% παραπάνω σχολεία από τις προηγούμενες χρονιές, για την ακρίβεια δίνεται σε διακόσια εξήντα οκτώ παραπάνω σχολεία, γι' αυτό φέτος η διατροφική αξία των σχολικών γευμάτων έχει πάλι αλλάξει. Από το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής έχουμε καινούργιο διατροφολόγιο, το οποίο βέβαια σέβεται και το τι θέλει το ίδιο το παιδί.

Και εδώ να τελειώσω με το εξής, γιατί ήταν το τελευταίο κομμάτι της ερώτησής σας. Δεν φανταζόμουν ποτέ ότι ένα αριστερό κόμμα και δη ένα κομμουνιστικό κόμμα, όπως το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, θα ερχόταν και θα ζητούσε στο Κοινοβούλιο την άρση της προτεραιοποίησης βάσει κοινωνικών κριτηρίων για το πού διανέμονται τα σχολικά γεύματα.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΗ: Μα, τώρα σοβαρολογείτε; Είπαμε επέκταση στο σύνολο των μαθητών.

ΔΟΜΝΑ - ΜΑΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Πώς δίνονται τα σχολικά γεύματα; Κυρία Βουλευτά, νομίζω ότι κάθισα και σας άκουσα πολύ προσεκτικά.

Τα σχολικά γεύματα για πρώτη φορά επί δικής μας Κυβέρνησης και στο Υπουργείο αυτό δίνονται με βάση μια πολυκριτηριακή μελέτη. Τι έχει αυτή η πολυκριτηριακή μελέτη; Τρεις παράγοντες: Πρώτον, τους δικαιούχους του ελάχιστου εγγυημένου εισοδήματος, δεύτερον, το ποσοστό ανεργίας στο γεωγραφικό τμήμα για το οποίο μιλάμε και, τρίτον, τη δυναμικότητα ευρέσεως θέσεως εργασίας, η οποία σαν οικονομικός δείκτης είναι διαφορετικός από τον δεύτερο, αυτόν της ανεργίας. Αρα βάσει αυτής της πολυκριτηριακής μελέτης -τι θέλω να πω απλά- δεν ήρθαμε να δούμε πού έχουμε γνωστούς, πού έχουμε φίλους, πού υπάρχουν άλλοι Βουλευτές, οι οποίοι μπορεί να μας πιέζουν πα-

ραπάνω για τα συμφέροντα του δικού τους κόσμου. Όχι, βάλαμε για πρώτη φορά -γιατί το αλλάξαμε αυτό, δεν ήταν έτσι- μια πολυκριτηριακή μελέτη ευαλωτότητας και βάσει αυτής δίνουμε πλέον τα γεύματα, αλλά εντάξαμε και άλλα 15%.

MARIA KOMNHNAKA: Μα, είπαμε τέτοια πράγματα; Είπαμε το σύνολο. Ακούτε τι λέμε;

ΔΟΜΝΑ - MARIA ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων): Όταν βεβαίως, όπως ήδη κάνουμε, ο δημοσιονομικός χώρος υπάρξει, θα συνεχίσουμε με τη λογική αυτή.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Προχωρούμε στη δεύτερη με αριθμό 6920/23-8-2022 ερώτηση του κύκλου των αναφορών και ερωτήσεων του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκερογλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Η δικαίωση των σεισμόπληκτων με απαλλαγή δημοτικών φόρων και τελών ήταν επιβεβλημένη και πρέπει να συνοδευτεί με την επιχορήγηση των δήμων με τα αντίστοιχα ποσά».

Στην ερώτηση θα απαντήσει ο Αναπληρωτής Υπουργός κ. Πέτσας.

Τον λόγο έχει ο κ. Κεγκερογλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε σημαντικά προβλήματα με τους σεισμόπληκτους, κύριε Υπουργέ. Ο δήμος κατ' αρχάς είχε αποφασίσει να απαλλάξει τους σεισμόπληκτους μόνο από τα τέλη πεζοδρομίων. Με προσφυγή του Συλλόγου «Ελπίδα» των σεισμόπληκτων ακυρώθηκε και η απόφαση του δήμου και η απόφαση της αποκεντρωμένης διοίκησης, που επικύρωνε αυτή την απόφαση, που ήταν αντίθετη με τον νόμο. Όπως ξέρετε, ο νόμος επιβάλλει στην περίπτωση σεισμών την απαλλαγή από το ενιαίο ανταποδοτικό τέλος καθαριότητας και φωτισμού, από το τέλος ακίνητης περιουσίας, το τέλος ηλεκτροδοτούμενων χώρων και αφήνει περιθώριο, αν θέλει, ο δήμος να αποφασίσει και για άλλα τέλη ή άλλες υπηρεσίες που παρέχει.

Έτσι λοιπόν θα πρέπει ο δήμος να εφαρμόσει κατ' αρχάς αυτή την απόφαση. Έχει ζητήματα με προσωπικό και άλλα με την υπηρεσία, αλλά το πιο σημαντικό είναι ότι θα έχει απώλεια εσόδων.

Η ερώτησή μου, λοιπόν, είναι εάν το Υπουργείο Εσωτερικών προτίθεται, αφού εκτιμήσει και έχει όλα τα στοιχεία για τους σεισμόπληκτους δήμους, δηλαδή ποια είναι η απώλεια των εσόδων τους από την εφαρμογή αυτής της αναγκαίας κοινωνικής πολιτικής που επιβάλλει συγκεκριμένος νόμος, να αναπληρώσει αυτά τα χαμένα έσοδα των δήμων, ούτως ώστε να μη μείνουν πίσω πολιτικές και υπηρεσίες που παρέχονται σήμερα στους δημότες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο κ. Πέτσας.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι βέβαιο ότι εμείς δεν πρόκειται να αφήσουμε κανέναν δήμο όταν πλήττεται από φυσικές καταστροφές, όπως εν προκειμένω από έναν σεισμό, χωρίς στήριξη. Αυτό έχουμε κάνει και στην περίπτωση των σεισμόπληκτων δήμων της Κρήτης.

Συγκεκριμένα για τον Δήμο Μινώα Πεδιάδας σας αναφέρω ότι έχει λάβει μέχρι σήμερα ποσό 3.000.060 ευρώ για την στήριξή του για την αντιμετώπιση των συνεπειών που άφησε ο σεισμός και τις επόμενες ημέρες θα καταβληθεί έκτακτη πρόσθετη χρηματοδότηση 500.000 ευρώ. Ανάλογη χρηματοδότηση θα δοθεί και σε άλλους σεισμόπληκτους δήμους του Νομού Ηρακλείου.

Τώρα για το συγκεκριμένο θέμα, πράγματι στις 19 Σεπτεμβρίου του 2022 σε εφαρμογή του άρθρου 20 του ν.4566/2018 ο δήμος μετά την απαλλαγή των συγκεκριμένων τελών που αναφέρατε διαπιστώνει ότι έχει μια απώλεια εσόδων περίπου 426.000 ευρώ, σύμφωνα με τη δική του εκτίμηση, και ζητά τη στήριξη από το Υπουργείο Εσωτερικών.

Προκειμένου να παρασχεθεί αυτή η στήριξη, πρέπει να συνεκτιμηθούν δύο πράγματα και είμαστε σε αυτή τη φάση τώρα της επεξεργασίας. Πρώτον, επειδή αυτή η στήριξη μπορεί να καταβληθεί μόνο μέσω των κεντρικών αυτοτελών πόρων, χρειάζεται μια συνεννόηση με την ΚΕΔΕ. Είμαστε σε επικοινωνία με την

ΚΕΔΕ για αυτό. Και, δεύτερον, χρειάζεται να συνεκτιμηθεί από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Εσωτερικών η ταμειακή κατάσταση και γενικά η κατάσταση του προϋπολογισμού του συγκεκριμένου δήμου, η οποία ευτυχώς φαίνεται να είναι καλή.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εσωτερικών, φαίνεται να υπάρχουν διαθέσιμα πάνω από 4 εκατομμύρια ευρώ και οι υποχρεώσεις να είναι περίπου στο ένα εκατομμύριο ευρώ για τον επόμενο χρόνο. Θα συνεκτιμηθούν αυτά τα δύο πράγματα και θα είμαστε σε θέση να σας απαντήσουμε πολύ σύντομα οριστικά τις επόμενες ημέρες αν απαιτηθεί πρόσθετη στήριξη από το Υπουργείο Εσωτερικών.

Θυμίζω ότι το 2022 υπήρξε μια απώλεια εσόδων περίπου 350.000 ευρώ που καλύφθηκε από τον δήμο καθώς αυτό προβλέπεται, όπως πολύ σωστά αναφέρατε, κύριε Κεγκερογλου, από την κείμενη νομοθεσία και εν προκειμένω το άρθρο 20 του ν.4566.

Όσον αφορά το δεύτερο θέμα που θίγεται στην ερώτησή σας για το προσωπικό, επιφυλάσσομαι να απαντήσω μετά, εφόσον το θέξετε και επιμένετε σε αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο κ. Κεγκερογλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς θετική η ανταπόκριση του Υπουργείου στο αίτημα και στην πρόταση. Θέλω να μου πείτε για τις 400.000, που ετοιμάζετε την απόφαση, για ποιον σκοπό είναι.

Και για το συγκεκριμένο θέμα που έθεσα σήμερα με την επίκαιρη ερώτησή μου να μου πείτε αν προτίθεστε να εκδώσετε κάποια εγκύκλιο ούτως ώστε να γνωρίζουν οι δήμοι το θεσμικό πλαίσιο το οποίο ισχύει και να εφαρμόζουν αυτό το θεσμικό πλαίσιο χωρίς να το παραβιάζουν οι αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου, που δεν το δικαιούνται, και να μπαίνουν σε αυτή τη διαδικασία.

Και, βεβαίως, με ποιον τρόπο θα δείτε αν απαλλάχθηκαν οι δημότες από τα τέλη για να πάρει την επιχορήγηση ο δήμος. Δηλαδή, έχουμε και την ανάγκη να απαλλαγούν, αλλά και την ανάγκη να στηριχθεί ο δήμος με κάποιον τρόπο, ακόμα και με ενημέρωση και με διαδικασίες λεπτομερέστερες του νόμου που θα προβλέπει ίσως κάποια υπουργική απόφαση ή εγκύκλιος, για τον τρόπο εφαρμογής, ούτως ώστε πραγματικά να φτάσει η ενίσχυση που θα δώσετε εσείς στους δημότες και να μη μείνουν χρωμένοι με τα τέλη, ενώ ο δήμος θα έχει πάρει επιχορήγηση, εάν πάρει βεβαίως, με βάση τη θετική απάντηση την οποία δώσατε σήμερα.

Άρα θέλω να πω από τη θέση αυτή ότι ανταποκρινόσαστε σε έναν βαθμό τουλάχιστον στις ανάγκες που υπάρχουν για τους σεισμόπληκτους δήμους και ζητώ περαιτέρω την έκδοση εγκυκλίου για τον τρόπο εφαρμογής.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο κ. Πέτσας.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά το θέμα που θα διοχετευτούν αυτά τα χρήματα, πρόκειται κυρίως για δύο κατηγορίες δαπανών. Είναι οι δαπάνες των καταυλισμών όπου διαμένουν σεισμόπληκτοι συμπολίτες μας και η επισκευή και συντήρηση δημοτικών κτηρίων. Αυτές οι δύο βασικές κατηγορίες είναι για την πρόσθετη χρηματοδότηση.

Όσον αφορά το ζήτημα της εγκυκλίου, πολύ σωστά το θίγεται. Ο νόμος είναι σαφής και νομίζω ότι απαιτείται για να προχωρήσουμε σε μια τέτοια κίνηση. Όσον αφορά το προσωπικό, επειδή δεν το θίξατε, αλλά είναι χρήσιμο να ακουστεί και σήμερα, έχουμε δώσει παράταση με πρόσφατη διάταξη στη δυνατότητα ανανέωσης των συμβάσεων για όσο παρατείνεται το καθεστώς έκτακτης ανάγκης γι' αυτούς τους δήμους που έχουν προσλάβει έκτακτο προσωπικό για να αντιμετωπίσουν έκτακτες καταστάσεις, όπως ο σεισμός.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Προχωρούμε στην πρώτη με αριθμό 1037/23-9-2022 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Συνσπασμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου (Αλέκου) Τριανταφυλλίδη προς

τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Αναίτια κωλυσιεργία στην έγκριση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας (ΣΣΕ) των εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ). Προφανής προσπάθεια απαξίωσης του Οργανισμού από την Κυβέρνηση».

Στην ερώτηση θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

Τον λόγο έχει ο κ. Τριανταφυλλίδης.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όταν κατέθεσα για πρώτη φορά την υπό συζήτηση επίκαιρη ερώτηση στις 2 Σεπτεμβρίου, η κατάσταση στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης ήταν απελπιστική τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για το επιβατικό κοινό. Εκατοντάδες χιλιάδες Θεσσαλονικείς, που εξυπηρετούνται από το ένα και μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς της πόλης, τον ΟΑΣΘ, βίωναν και δυστυχώς συνεχίζουν να βιώνουν, όπως θα αναδείξω και στη δευτερολογία μου, μια άνευ προηγουμένου ταλαιπωρία, καθώς η κωλυσιεργία της Κυβέρνησής σας και η μη ικανοποίηση των δικαίων αιτημάτων των εργαζομένων του οργανισμού για τρία και πλέον χρόνια με τη μη υπογραφή της συλλογικής σύμβασης εργασίας είχε ως συνέπεια τις διαδοχικές απεργιακές κινητοποιήσεις από μέρους τους.

Η κοροϊδία και ο εμπαιγμός σε βάρος τους ήταν πρόδηλα με την υπογραφή στις 10-1-2022 συλλογικής σύμβασης εργασίας από την τότε διοίκηση του ΟΑΣΘ, η οποία ούτε και αυτή ίσχυσε αφού δεν εγκρίθηκε από τα συναρμόδια Υπουργεία. Κάνετε μάλλον χρήση του κοινωνικού αυτοματισμού, δηλαδή να βάλετε τους πολίτες εναντίον των εργαζομένων και τους εργαζόμενους εναντίον των πολιτών. Και, ω του θαύματος! Παραμονές της επίσκεψης Μητσοτάκη στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης έγινε δεκτό το πάγιο αίτημα των εργαζομένων καθώς υπεγράφη στις 9 Σεπτεμβρίου, μόλις πριν από είκοσι μέρες, με τη νέα διοίκηση του ΟΑΣΘ η συλλογική σύμβαση εργασίας και έτσι κρύφτηκε το πρόβλημα του οργανισμού κάτω από το χαλί.

Και πώς θα μπορούσε να μιλήσει για τον ΟΑΣΘ, όταν επί τρία χρόνια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, του κ. Μητσοτάκη, τα έκανε θάλασσα κατά το κοινώς λεγόμενο, γεγονός που ομολογήσατε και εσείς οι ίδιοι αποπέμποντας τον μέχρι πρότινος εκλεκτό σας, τον κ. Σκόρδα, από τη διοίκηση του οργανισμού;

Παράλληλα, ωστόσο, με την αφαίρεση μιας σειράς παροχών προς τους εργαζόμενους από την τριετή αναίτια κωλυσιεργία σας με τη μη υπογραφή της συλλογικής σύμβασης εργασίας παρατηρήθηκε και μια μεθοδευμένη προσπάθεια απαξίωσης του ΟΑΣΘ. Λέω κωδικοποιημένα: πλήρης υποβάθμιση του ρόλου των κινητών συνεργείων, υποβάθμιση του τεχνικού έργου στα αμαξοστάσια, εγκατάλειψη της καθαριότητας των χώρων αναμονής, ελλιπή μέτρα για την αντιμετώπιση του COVID. Όλα τα παραπάνω συνθέτουν μια εικόνα πλήρους απαξίωσης του οργανισμού που εντείνει την ανησυχία των εργαζομένων για το μέλλον τους αλλά και των ίδιων των πολιτών.

Καταλήγω στα ερωτήματά μου: Πρώτον, θα εγκρίνετε εσείς και το Υπουργείο Οικονομικών, ο κ. Σκυλακάκης, για να αρχίσει να εφαρμόζεται η σύμβαση, προκειμένου να μην υποστούν οι εργαζόμενοι και το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης περαιτέρω ταλαιπωρία;

Ερώτηση δεύτερη: Μετά την ομολογία αποτυχίας της Κυβέρνησης με την πρόσφατη αποπομπή του προέδρου, που μόλις ανέφερα, ποιος ο σχεδιασμός της ηγεσίας για τον ΟΑΣΘ; Ποιο είναι το επόμενο; Διότι λήγει και η παραινούμενη περίοδος της εκκαθάρισης. Στις 31-12-2022 λήγει. Τι σκέφτεστε να κάνετε με τον ΟΑΣΘ;

Και το τρίτο ερώτημα και κλείνω, και είναι καίριο, κύριε Παπαδόπουλε, και περιμένω σαφή απάντηση είναι το εξής: Γιατί καθυστέρησατε επί δυόμισι χρόνια και δεν παραδώσατε αμελλητί, ως ορίζει ο ν.4482/2017 άρθρο 25 παράγραφος 2, στη δικαιοσύνη τη μελέτη-αποτίμηση του αμαρτωλού ΟΑΣΘ που έγινε από την ανεξάρτητη εταιρεία «GRANT THORNTON», σύμφωνα με τον νόμο που μόλις προανέφερα; Σήμερα που μιλάμε αμελλητί έχετε καταθέσει τη συγκεκριμένη αποτίμηση, που περιγράφει την κόπρη του Αυγεία, την αδιαφάνεια, τη ρεμούλα και τη σήψη στον

ΟΑΣΘ; Παρακαλώ, την απάντησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ελάτε, κύριε Παπαδόπουλε.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πραγματικά είναι θράσος να μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ για απαξίωση και για εμπαιγμό στον ΟΑΣΘ. Και εξηγούμαι: Κύριε συνάδελφε, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι το έτος 2017 με τις διατάξεις του άρθρου 30 του ν.4482 ο ΟΑΣΘ κρατικοποιήθηκε και το προσωπικό του εντάχθηκε στο ενιαίο μισθολόγιο του δημοσίου, οπότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν.4354/2015. Επομένως για ποια συλλογική σύμβαση μιλάτε;

Η τελευταία συλλογική σύμβαση που ίσχυε εξέπνευσε με την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ και ουδέποτε νομίμως καταρτίστηκε νέα. Η μόνη νόμιμη συλλογική σύμβαση εργασίας που σύμφωνα με τον νόμο επιτρέπεται να καταρτιστεί αφορά αποκλειστικά τις μη μισθολογικές παροχές, εφόσον βέβαια εγκριθούν από τα δύο Υπουργεία, Μεταφορών και Οικονομικών.

Γι' αυτό άλλωστε σας θυμίζω -είμαι σίγουρος ότι το ξέρετε, αλλά σας το θυμίζω- ότι η διοίκηση Παπάα υπέγραψε μια κατ' όνομα σύμβαση που ουδέποτε την υπέβαλε στο Υπουργείο Οικονομικών για έγκριση. Γιατί ήξερε πάρα πολύ καλά ότι δεν μπορεί να εγκριθεί για τον λόγο ότι περιλάμβανε μη νόμιμες μισθολογικές παροχές. Αυτό το γνωρίζετε και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά μάλιστα, αφού σύμφωνα με την 274/2017 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, την οποία και αποδέχθηκαν οι αρμόδιοι Υπουργοί, η σύμβαση, η οποία περιείχε μισθολογικές παροχές, ήταν άκυρη.

Άρα εκείνο που είναι απόλυτα βέβαιο είναι ότι κρύβεται μια μεγάλη κοροϊδία και εμπαιγμός προς τους εργαζόμενους με τη συμπεριφορά σας. Οι μόνοι βέβαιοι που ήταν «ευχαριστημένοι» ήταν μια μερίδα εργαζομένων στους οποίους δινόταν εκτός από την πρώτη και δεύτερη προσωπική διαφορά. Βέβαια, η παράνομη αυτή πρακτική κόστισε στους Έλληνες πολίτες 2,2 εκατομμύρια ευρώ και μόλις διαπιστώθηκε, αυτό διεκόπη.

Σας λέω, λοιπόν, επίσης, σας κάνω γνωστό, ότι υπήρχε παντελής αδιαφορία για την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης αντίστοιχης για το επίδομα ανθυγιεινής εργασίας και το επίδομα ευθύνης. Αυτό το θέμα λύθηκε οριστικά από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τον προηγούμενο καιρό.

Συγκεκριμένα με την υπ' αριθμό 241175/2022 απόφαση η θέση του υπευθύνου στο αμαξοστάσιο αντιστοιχεί σε θέση προϊστάμενου υποδιευθύνσεων και καταβάλλεται επίδομα 350 ευρώ. Η θέση του επόπτη και συντονιστή αρχιτεχνικών αντιστοιχεί στη θέση προϊστάμενου μονοθέσιων, διθέσιων, τριθέσιων δημοτικών σχολείων με μηνιαία καταβολή επιδόματος 165 ευρώ κ.λπ..

Ως προς το δεύτερο ερώτημα για τον κ. Σκόρδα, αγαπητοί συνάδελφε, δεν έγινε καμία αποπομπή του κ. Σκόρδα. Ο κ. Σκόρδας παραιτήθηκε. Ούτε υπήρξε καμία αποτυχία στην Κυβέρνηση. Και ξέρετε γιατί το λέω αυτό; Γιατί τα αποτελέσματα και η συμπεριφορά του οργανισμού αποδεικνύει αν αυτή η τριετία ήταν αποτυχημένη ή όχι. Ο κ. Σκόρδας, λοιπόν, παραιτήθηκε οικειοθελώς, όπως αναφέρει και στη δήλωσή του άλλωστε, έχοντας επιτελέσει το έργο του. Το σημαντικό ξέρετε ποιο είναι; Έτσι πρέπει να γίνεται σε πρόσωπα που ενεργούν πολιτικά και δεν λατρεύουν τις καρέκλες.

Η πολιτική του Υπουργείου μας για τις αστικές συγκοινωνίες είναι πετυχημένη. Αυτό αποδεικνύεται στην πράξη, το αποδεικνύουν τα νούμερα. Σας θυμίζω ότι στις 19-8-2019 κυκλοφορούσαν διακόσια τριάντα επτά αστικά λεωφορεία σε όλον τον Νομό Θεσσαλονίκης, συμπεριλαμβανομένων και των λεωφορείων των ΚΤΕΛ. Έναν συγκροτημένο σχεδιασμό, που έκανε το Υπουργείο, η ανάθεση μέρους του συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ και η μίσθωση λεωφορείων που εκπόνησε το Υπουργείο έφερε επιτυχώς σε πέρας όλο το έργο αυτό η διοίκηση Σκόρδα.

Σήμερα στη Θεσσαλονίκη ο στόλος του οργανισμού πόσος είναι; Ξεπερνάει τα τετρακόσια τριάντα λεωφορεία, με στόχο το αμέσως προσεχές διάστημα να ξεπεράσει τα πεντακόσια είκοσι λεωφορεία.

Το Υπουργείο πάντως με την έλευση του μετρό σχεδιάζει την επόμενη μέρα για την αστική συγκοινωνία και την αναδιάρθρωση

τη συνεργασία όλων των υφιστάμενων συγκοινωνιακών φορέων, προκειμένου να κάνει αυτό που δεν κάνατε εσείς τεσσεράμισι χρόνια, δηλαδή να δώσει στους Θεσσαλονικείς τη συγκοινωνία που τους αξίζει. Δεν έκανε εγκαίρως με μουσαμάδες στο μετρό. Το μετρό τελειώνει και το ξέρουν όλοι αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εντάξει, αλλά δεν σας ρωτάει για το μετρό. Μην πάμε εκεί την κουβέντα.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΗΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Απαντάω για τον σχεδιασμό του Υπουργείου, κύριε Πρόεδρε, για τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Άρα από τη συνδυαστική αυτή μεταφορά σύντομα θα μπορούν να επωφεληθούν οι πολίτες του Νομού Θεσσαλονίκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ελάτε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Παπαδόπουλε, θα έπρεπε ξεκινώντας την ομιλία σας να ζητήσετε ένα μεγάλο συγγνώμη εκ μέρους όλων των προκατόχων σας, όλων των κυβερνήσεων -δεν εξαιρώ καμία- γιατί αφήσατε ενάμισι εκατομμύριο κόσμο από το 1974 μέχρι και σήμερα να ταλαιπωρείται με ένα και μοναδικό μέσο μεταφοράς.

Και θέλω, παρακαλώ, στη δευτερολογία σας να μου απαντήσετε -είστε πολιτικά αρμόδιος- για τον ΟΑΣΘ, για τα λεωφορεία της πόλης.

Κύριε Παπαδόπουλε, έχετε ανέβει σε λεωφορείο του ΟΑΣΘ; Έχετε περιμένει στη στάση; Έχετε στριμωχτεί με τους άλλους επιβάτες; Περιμένετε με τις ώρες το λεωφορείο, έχετε δει να περνάνε από μπροστά σας γιατί ήταν φουλ γεμάτα; Και το λέω αυτό ενθυμούμενος τον αείμνηστο Λεωνίδα Κύρκο, όταν καλούσε την τότε κυβέρνηση και τον άκουσα με τα αυτιά μου στο Παλέ ντε Σπορ να λέει: «κατεβείτε από τη Μερσεντές, πάτε στη στάση, στριμωχτείτε με τον κόσμο και τότε προσπαθήστε την οργή και την αγανάκτηση που θα νιώσετε να τη μετατρέψετε σε πολιτική δύναμη και βούληση να λύσετε το πρόβλημα!». Και το λέω αυτό γιατί πουλάτε φούμαρα και παραμύθια.

Αυτός είναι ο ψηφιακός σας μετασχηματισμός; Εδώ κοιτάξετε, κύριε Παπαδόπουλε! Σας δείχνω τη φωτογραφία: Ο ΟΑΣΘ την εποχή του ψηφιακού μετασχηματισμού, στάση «Υδραγωγείο - Παναγία Φανερωμένη», μετέφεραν οι ίδιοι οι κάτοικοι ψάθινες καρέκλες, γιατί δεν υπήρχε δυνατότητα να καθίσουν και από πάνω είναι άδειο, δεν υπάρχει στέγαστρο. Αυτός είναι ο ψηφιακός σας μετασχηματισμός; Είναι από το site: parallaxi, 26 Σεπτεμβρίου 2022 και το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Για τον κόσμο υπάρχει ο ΟΑΣΘ. Τρεις στους τέσσερις Θεσσαλονικείς απόλυτα απογοητευμένοι! Είναι έρευνα του ΙΝΚΑ.

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

Θα απαντήσετε στους πολίτες της Θεσσαλονίκης, αντί με έπαρση και αλαζονεία να λέτε αυτά που λέτε;

Και θέλω στο σημείο αυτό, κύριε Παπαδόπουλε, γιατί κάτι είπατε για καρέκλες -και θέλω να γραφτεί στα Πρακτικά- να τιμήσουμε και να πούμε ένα ευχαριστώ στον Στέλιο Παππά, τον αγωνιστή του αντιδικτατορικού αγώνα, που ανέβηκε πάνω στη Θεσσαλονίκη αμισθί επί δυόμισι χρόνια, για να δώσει και να προσπαθήσει να συμβάλει στην ανάσταση του συγκεκριμένου θεσμού. Δεν ήταν τα «γαλάζια» golden boys με τα πεντοχίλιαρα και τα δεκαχίλιαρα και τα εικοσαχίλιαρα, αμισθί, δυόμισι χρόνια αμισθί!

Εσείς, όμως, δεν το καταλαβαίνετε. Και δεν το καταλαβαίνετε γιατί δεν υλοποιείτε ούτε νεοφιλελεύθερες πρακτικές. Ξέρετε γιατί; Και θα σας το αποδείξω συγκεκριμένα: Στείλατε στο σκραπ τριακόσια δεκαοκτώ λεωφορεία που η αρχική τους αξία ήταν 45 εκατομμύρια ευρώ. Ξέρετε πόσο τα πουλήσατε τα τριακόσια δεκαοκτώ λεωφορεία; Τα πουλήσατε 450.000 ευρώ. Δηλαδή ένα

αθροωτό λεωφορείο που το αγοράσατε 107.000 ευρώ το πουλήσατε μόλις με 1.500 ευρώ εσείς οι νεοφιλελεύθεροι, που ξέρετε από την αγορά, ενώ εμείς οι αριστεροί δεν ξέρουμε από την αγορά.

Εμείς τι κάναμε; Στέλναμε κάθε βδομάδα στην ΕΛΒΟ, σε ελληνικά χέρια -στην ΕΛΒΟ!- και δίνουμε δουλειά στην ΕΛΒΟ -σε ελληνικά χέρια!- και μας έδινε πίσω και διόρθωνε λεωφορεία. Από την πρώτη στιγμή είχαμε τριακόσια εξήντα πέντε με βλάβες το 2017 και μέσα σε οκτώ μήνες τα με βλάβη λεωφορεία κατέβηκαν μόλις στα εκατόν τριάντα. Αυτή είναι η διαφορά μας!

Εσείς τι κάνετε; Μισθώσατε λεωφορεία της Λειψίας που σταματάνε στις ανηφόρες γιατί πιάνουν φωτιά και ούτε τα πενήντα που σας έδωσε ο κ. Ζέρβας, ο δήμαρχος, δεν λειτουργούν και πόσο δίνετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Και με αυτό κλείστε, κύριε συνάδελφε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Δίνετε 900.000 ευρώ -κύριε Πρόεδρε, κύριε Κακλαμάνη, κλείνω με αυτό- για τα τριακόσια λεωφορεία που έχετε μισθώσει, δηλαδή μαζί με τη συντήρηση 1 εκατομμύριο δίνετε 12 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, όταν αυτά τα ίδια με 5 εκατομμύρια ευρώ και 6 εκατομμύρια ευρώ θα μπορούσατε να τα αγοράσετε. Τι μπιζνα πάλι στήνεται εκεί; Αντί να τα αγοράσετε με 4.500.000 ευρώ, τα νοικιάζετε με 12 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο. Απαντήστε στους Θεσσαλονικείς, όλη η πόλη μιλάει για deals! Λύστε τα προβλήματα! Θα είχα να σας πω δεκάδες, αν μου επέτρεπε ο κ. Κακλαμάνης, γραμμές του Ευόσμου, της Ηλιούπολης, της Σταυρούπολης.

Και με αυτό κλείνω, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για την κατανόηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κλείστε, όμως, γιατί πρόκειται να αρχίσουμε το νομοσχέδιο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Μόνο αυτό κάντε, κύριε Παπαδόπουλε: Τη Γραμμή 22 για τα αναπηρικά! Ούτε για τα ΑΜΕΑ τα αναπηρικά δεν έχετε σκεφτεί, το μυαλό σας είναι μόνο στην μπιζνα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο, με τη σχετική ανοχή και εσείς.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΗΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν χρειάζεται, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κατ' αρχάς, μαθήματα τέτοιου είδους δημοκρατίας μην τα κάνετε σε εμένα και όλοι κρινόμαστε. Την πολιτική του κ. Παππά την είδαμε και αποδείχθηκε στην πράξη. Ποια ήταν η πράξη; Να καταρρεύσει ο οργανισμός. Αυτό ήταν η πράξη. Τι μου λέτε τώρα; Αυτά είναι πράγματα στα οποία σας απάντησα προηγουμένως με νούμερα, εσείς λέτε θεωρία. Το σέβομαι, εκλογική σας περιφέρεια είναι, θέλετε να δημιουργήσετε ένα αφήγημα, αλλά, χωρίς να θέλω να σας προσβάλω, θα σας πω ότι και στην προηγούμενη θητεία ως Υπουργός Μεταφορών νομίζω ότι έχω μπει πολύ περισσότερες φορές από εσάς στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Και δεν μπήκα για να τα χρησιμοποιήσω για τη δουλειά μου, μπήκα μόνο και μόνο -και αυτό το διάστημα που είμαι από τον Σεπτέμβριο του 2021 Υφυπουργός Μεταφορών- για να αισθανθώ και να καταλάβω ακριβώς τι συμβαίνει. Σας πληροφορώ, λοιπόν, ότι έχω μπει πάρα πολλές φορές στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ, εσείς δεν ξέρω πόσες έχετε μπει.

Επειδή θίξατε και ορισμένα θέματα που αφορούν τη λειτουργία του οργανισμού. Κινητά συνεργεία: Η Διεύθυνση Συντήρησης του ΟΑΣΘ εκδίδει προγραμματισμένα κάθε μήνα οργανωμένα συνεργεία από το αμαξοστάσιο του Φοίνικα και της Σταυρούπολης και συγχρόνως έχει έτοιμα οχήματα εξοπλισμένα για επιτόπου τεχνική εξυπηρέτηση των λεωφορείων. Αυτό υπήρχε παλιότερα; Όχι, βέβαια. Δεν ξέρω αν το ξέρετε, αλλά δεν υπήρχε, μπορείτε να το ψάξετε, γιατί στο ψάξιμο είστε καλοί, σε αυτά που λέτε δεν είστε καλοί. Λέτε αυτά που βολεύουν μόνο. Εμείς δεν έχουμε να πούμε κάτι που μας βολεύει ή όχι, λέμε την πραγματικότητα, γιατί η πραγματικότητα ανταποκρίνεται και στην άποψη των πολιτών της Θεσσαλονίκης, με προβλήματα, με δυσκολίες, με δυσχέρειες, ναι, αλλά η πραγματικότητα είναι ξεκάθαρη, η διαφορά είναι ξεκάθαρη.

Συγχρόνως σε όλες τις βάρδιες υπάρχουν έτοιμοι τεχνίτες και μηχανοτεχνίτες, οι οποίοι μαζί με τα εξοπλισμένα οχήματα παρέχουν κάθε τεχνική βοήθεια. Άρα έχουμε βελτιώσει την παροχή υπηρεσιών στα οχήματα για την εξυπηρέτηση του κόσμου.

Παρακολούθηση και συντήρηση των λεωφορείων: Καθημερινά ακολουθείται ένα πρόγραμμα σχολαστικής προληπτικής συντήρησης όλων των λεωφορείων. Αυτά υπάρχουν καταγεγραμμένα.

Η καθαριότητα: Όσον αφορά τους χώρους αναμονής και εν γένει τους χώρους των εγκαταστάσεων του ΟΑΣΘ, είναι η μέρα με τη νύχτα. Πηγαίνετε μια βόλτα να τους δείτε. Δεν ξέρω τι σας λένε οι συνεργάτες σας, πηγαίνετε εσείς παρακαλώ πολύ και, αν θέλετε, μπορούμε να πάμε και μαζί μια βόλτα, να πάμε μαζί και να δούμε όλα αυτά τα οποία είπατε, για να δείτε πόσο διαφορετικά είναι από αυτά τα οποία είπατε.

Τήρηση μέτρων πρόληψης για τον COVID: Ο ΟΑΣΘ είναι αυτός ο οποίος απαρέγκλιτα τήρησε τις ισχύουσες διατάξεις που καθόριζε η Επιτροπή Λοιμωξιολόγων στην Κυβέρνηση για πρόληψη, μετάδοση COVID και τα λοιπά. Τα λεωφορεία είναι εξοπλισμένα όλα με μέσα απολύμανσης και τα επιβαλλόμενα μέτρα εφαρμόζονται και στις εγκαταστάσεις με ευθύνη του ΟΑΣΘ.

Επομένως, κύριε συνάδελφε, μην ανησυχείτε για αυτά τα θέματα. Αυτό το οποίο χρειάζεται για να είναι εποικοδομητική η αντιπολίτευση η οποία κάνετε -γιατί εκεί θα βρίσκεστε και την επόμενη τετραετία- είναι να μας προτείνετε και να συζητάμε

θύμει για το διασυγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης, που αφορά και τον ΟΑΣΘ και το μετρό. Είμαστε ανοιχτοί, λοιπόν, να ακούσουμε ουσιαστικές προτάσεις, οι οποίες θα φέρουν αποτέλεσμα για το καλό των πολιτών της Θεσσαλονίκης και όχι για ένα θεατρικό έργο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Να δω ντουέτο Παπαδόπουλου - Τριανταφυλλίδη να κάνει έλεγχο στον ΟΑΣΘ και τα έχω δει όλα μετά!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Όχι προγραμματισμένα, αιφνιδώς!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν ξέρω, πρόταση έκανε, έριξε γάντι. Ή το σηκώνεις ή δεν το σηκώνεις.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Το σηκώνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εντάξει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων. Θα κάνουμε μια μικρή διακοπή πέντε-δέκα λεπτών και θα προχωρήσουμε με τη νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη. Παρακαλώ, οι Υπουργοί, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και οι εισηγητές -μας ακούν οι γραμματείες των κομμάτων- να έρθουν στην Αίθουσα, πλην ενός που είναι εδώ από το ΜέΡΑ25.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

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

Πριν εισέλθουμε στη σημερινή ημερήσια διάταξη, έχω την τιμή να ανακοινώσω προς το Σώμα ότι η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την έκθεσή της στην αίτηση εισαγγελικής αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτού.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, στις 21 Σεπτεμβρίου 2022, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση, εν συνόλω, επί της αρχής, επί των άρθρων και των τροπολογιών.

Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή. Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα συνεφώνησε.

Ξεκινάμε, λοιπόν, τη διαδικασία και καλώ στο Βήμα τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνο Κόλλια.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής. Ορίστε, κύριε Κόλλια, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από έναν εξαντλητικό, πλην όμως άκρως εποικοδομητικό διάλογο ως προς τις αξιολογούμενες διατάξεις του υπό ψήφιση νομοσχεδίου για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές επιβατικές μεταφορές, φτάνουμε αισίως σήμερα στην Ολομέλεια.

Πράγματι, υπήρξε μία διεξοδική συζήτηση, τόσο με τους εκπροσώπους των φορέων όσο και με τους εκπροσώπους των κομμάτων, διατυπώθηκαν πλείστες όσες απόψεις και σταθήκαμε ιδιαιτέρως σε κάποια συγκεκριμένα άρθρα, για τα οποία επισημάνθηκαν νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Στόχος μας, θα ξαναπώ, η τελική μορφή του νομοσχεδίου να είναι από κάθε άποψη η αρτιότερη δυνατή. Να ανταποκρίνεται, δηλαδή, στο έπακρο, τόσο στις προσδοκίες του επιβατικού κοινού όσο και στις υψηλές απαιτήσεις που ανακύπτουν καθημερινά από την εκτέλεση και εκμετάλλευση ενός σύγχρονου και ευρωπαϊκά προσανατολισμένου συγκοινωνιακού έργου.

Το νομοσχέδιο αποτελείται από πέντε μέρη. Στο πρώτο μέρος είδαμε να παρουσιάζεται ο βασικός άξονας του νομοσχεδίου. Ως επιδιωκόμενος σκοπός, η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις προβλέψεις του κανονισμού 1370/ 2007, για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών για το σύνολο των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

Τούτο διότι, πέρα από τη δεσμευτικότητα του επίμαχου κανονισμού, για όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Ελλάδας διέπεται από δύο νόμους - τον ν.4199/2013 για τις υπεραστικές και τον ν.4568/2018 για τις αστικές οδικές μεταφορές επιβατών-, οι οποίοι εμφάνισαν δυσλειτουργίες και πρακτικές δυσκολίες στην εφαρμογή τους, με αποτέλεσμα να παραμείνουν μέχρι σήμερα ανενεργοί.

Ακολουθώς, έχουμε μία σειρά διατάξεων με τις οποίες ρυθμίζεται η ενιαία λειτουργία και οργάνωση των δικτύων υπεραστικών και αστικών μεταφορών σε όλη τη χώρα. Αποτυπώνονται οι ορισμοί που είναι αναγκαίοι για τη νομοθετική πληρότητα του νομοσχεδίου. Παράλληλα, προβλέπεται ότι από το πεδίο εφαρμογής του εξαιρούνται για τις δημόσιες αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές, η Περιφέρεια Αττικής -πλην των νήσων που υπάγονται σε αυτή-, η Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, οι Περιφερειακές Ενότητες Ρόδου και Κω.

Αγαπητοί συνάδελφοι, βασική καινοτομία στο παρόν νομοθέ-

τημα αποτελεί η παροχή αρμοδιοτήτων τόσο στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου όσο και στις περιφέρειες και τις περιφερειακές ενότητες της χώρας.

Ειδικότερα, η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών λειτουργεί ως αρμόδια αρχή, παρεμβαίνοντας για τη διασφάλιση της παροχής των δημοσίων επιβατικών μεταφορών, ούσα πάντα σε συνεχή συνεργασία με τις περιφέρειες και τις περιφερειακές ενότητες της χώρας για τον σχεδιασμό και τον έλεγχο του δικτύου υπεραστικών και αστικών γραμμών της επικράτειας.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι πλέον εκχωρείται στις περιφέρειες και τις περιφερειακές ενότητες το βάρος του σχεδιασμού και του ελέγχου του δικτύου και παράλληλα ενισχύεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η κοινωνική και οικονομική διασύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα, καθώς και η περιφερειακή διακυβέρνηση.

Πέραν τούτων, θα είναι σε θέση να εισηγηθούν αιτιολογημένα στην αρμόδια αρχή τον καθορισμό των υπεραστικών και αστικών γραμμών, διαδρομών και δρομολογίων, καθώς και τη χορήγηση αποζημίωσης παντός είδους ως αντιστάθμισμα για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Κάτι τέτοιο είναι δικαιολογημένο από κάθε άποψη, διότι οι περιφέρειες γνωρίζουν σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο καλύτερα τα των αστικών και υπεραστικών δρομολογίων συγκριτικά με το Υπουργείο.

Στις επόμενες διατάξεις προσδιορίζεται το δίκτυο των μεταφορών, ενώ ορίζεται ότι μόνο οι κατ' επάγγελμα μεταφορείς που διαθέτουν λεωφορεία υπεραστικού, αστικού ή ημιαστικού τύπου, καθώς και σχετική έγκριση τύπου, δύνανται να αναλαμβάνουν το μεταφορικό έργο ως φορείς εκτέλεσης.

Παράλληλα, αναγνωρίζεται η αρμοδιότητα της αρμόδιας αρχής να αναθέτει την παροχή μεταφορικού έργου σε κάθε γεωγραφική περιοχή, χορηγώντας το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών με ή χωρίς αποζημίωση.

Οι δε βασικές κατευθύνσεις του υλοποιούμενου σχεδιασμού διαμορφώνονται σύμφωνα με την πάνω από πενήντα έτη εμπειρία στην οργάνωση και τη λειτουργία των επιβατικών μεταφορών, ενώ παράλληλα συνεκτιμώνται η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και οι ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού, ιδίως στις πιο απομακρυσμένες περιοχές.

Τονίζεται δε ότι ο σχεδιασμός του δικτύου δεν παραγνωρίζει τις προσπάθειες που κάνουμε ως χώρα για τη μετάβαση στην πράσινη ανάπτυξη κι έτσι δεν αφήνει κανένα αρνητικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Εισάγονται δε ενιαίοι κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες και τα όργανα σχεδιασμού, ανάθεσης, εποπτείας και ελέγχου, κάτι που δεν αντιμετωπίζεται μέχρι σήμερα στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο προβλέπονται τα βασικά χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτουν οι σταθμοί αφιξοαναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων καθώς και οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών. Προτεραιότητά μας είναι και η ύπαρξη άνετων, καθαρών και επαρκών χώρων υποδοχής και υγιεινής των επιβατών, όπως και συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας, αλλά και προδιαγραφές προσβασιμότητας για τα ΑΜΕΑ και τα εμποδιζόμενα άτομα. Μ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται και προωθείται η παγίωση των βέλτιστων δυνατών συνθηκών εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, σύμφωνα και με τις κείμενες ευρωπαϊκές διατάξεις. Έπειτα, προβλέπονται οι προδιαγραφές που θα πρέπει να καλύπτουν οι στάσεις και τα στέγαστρα αναμονής.

Αγαπητοί συνάδελφοι, και πάλι δίνεται στα αυτονόητα δικαιώματα των συμπολιτών μας, των ατόμων με αναπηρία, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη πρόσβασή τους στους συγκεκριμένους χώρους.

Ακολουθώς, στο πέμπτο κεφάλαιο αποτυπώνεται το πλαίσιο προκήρυξης των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση παροχής των δημοσίων επιβατικών μεταφορών, ενώ μνημονεύονται και οι ελάχιστες απαιτήσεις που θα πρέπει να πληρούνται από τον εκάστοτε ανάδοχο. Οι διαγωνισμοί συντάσσονται από τις περιφέρειες και εγκρίνονται από τον Υπουργό.

Για τις τακτικές οδικές υπεραστικές και αστικές επιβατικές μεταφορές αρμόδιο όργανο για τη διενέργεια των διαγωνιστικών

διαδικασιών ανά γεωγραφική περιοχή και την ανάθεση των συμβάσεων θα είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων θα γίνεται από τις αρμόδιες τοπικές αρχές και συγκεκριμένα τις περιφέρειες της χώρας στην περιοχή ευθύνης τους. Προβλέπεται μάλιστα η υποχρέωση της αρμόδιας αρχής να προσδιορίζει στις προκηρύξεις το ποσό της ανώτατης επιτρεπόμενης κατά ζώνη χρέωσης των επιβατών αναφορικά με τις αστικές μεταφορές ως και τη χρέωση των μεταφερόμενων αποσκευών και ασυνόδευτων δεμάτων σε ό,τι αφορά τις υπεραστικές μεταφορές.

Ένα σημείο για το οποίο ήδη κατά την πρώτη συνεδρίαση έγινε πολύς λόγος είναι οι προϋποθέσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 17 για τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων στους διαγωνισμούς. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών παρέχουν εγγυήσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων. Σαφώςτα απαιτούμενο απαιτεί και η απαιτούμενη στελέχωση ή εμπειρία ή οργάνωση, καθώς και τα συστήματα τηλεματικής και ενιαίας πληροφόρησης και έκδοσης εισιτηρίων. Οι προϋποθέσεις αυτές αποτελούν, όπως έχουμε πει, εχέγγυα για την πιστή τήρηση και την καλή εκτέλεση της σύμβασης.

Επαναλαμβάνω εμφατικά ότι η προώθηση για πρώτη φορά της διενέργειας διαγωνιστικών διαδικασιών, διαγωνισμών, ακριβώς έναν στόχο εξυπηρετεί: τη διασφάλιση διαφανών και συγκρίσιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών, την αμεροληψία και την κατά κανόνα πρόκριση του αναδόχου που πληροί περισσότερα τυπικά κριτήρια αξιολόγησης.

Η ανάθεση πάντως του προαναφερόμενου μεταφορικού έργου γίνεται με τη διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή, κατ' εξαίρεση, με απευθείας ανάθεση κατ' εφαρμογή του ενωσιακού κανονισμού.

Στο ίδιο πλαίσιο οι επόμενες διατάξεις σχετίζονται με το περιεχόμενο των προσφορών, τον τρόπο αξιολόγησής τους και την όλη διαδικασία σύναψης της σχετικής σύμβασης εκτέλεσης. Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων ορίζεται στα δέκα έτη.

Στη συνέχεια ρυθμίζονται τα σχετικά με την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων εκ μέρους των φορέων εκτέλεσης, ενώ προβλέπεται το εποπτικό έργο που ασκούν οι αρμόδιες τοπικές αρχές επί των αναδόχων για τη διασφάλιση της καλής εκτέλεσης των συμβάσεων.

Λίγο παρακάτω προβλέπεται μια διαφορετική περίπτωση, η περίπτωση όπου συντρέχει ή επίκειται κίνδυνος διακοπής του μεταφορικού έργου. Η αρμόδια αρχή λαμβάνει τότε ως έκτακτα μέτρα για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης παροχής των δρομολογίων είτε τη δρομολόγηση της απευθείας ανάθεσης του έργου σε τρίτο είτε την παράταση της διάρκειας της σύμβασης με τον ανάδοχο πέραν του προβλεπόμενου χρόνου. Ακόμη, ορίζεται η δυνατότητα ίδρυσης και η διαδικασία ανάθεσης νέας τακτικής ή υπεραστικής γραμμής μετά από σχετικό φάκελο που υποβάλλουν οι αρμόδιες τοπικές αρχές προς την αρμόδια αρχή.

Με το δεύτερο μέρος, αγαπητοί συνάδελφοι, ρυθμίζονται τα σχετικά με τη διαδικασία κατάργησης της ΡΑΕΜ καθώς και η μεταφορά προσωπικού στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου αλλά και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Το τρίτο μέρος σχετίζεται με την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της μεταβίβασης του συνόλου των μετοχών της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» από την «ΟΣΕ Α.Ε.» στο ελληνικό δημόσιο. Μεταξύ άλλων ορίζεται ότι με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης προσδιορίζονται η διαδικασία και ο τρόπος μεταβίβασης των μετοχών, καθώς και όλα τα σχετικά ειδικότερα θέματα. Ειδικότερα, μεταβιβάζεται το 100% του μετοχικού κεφαλαίου της «ΕΡΓΟΣΕ» στο δημόσιο.

Προβλέπεται στη συνέχεια η αναδιάρθρωση του τρόπου λειτουργίας της «ΟΣΕ Α.Ε.» και της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» και οι νέες αρμοδιότητες των δύο εταιρειών, ώστε να επιτευχθούν η διακριτική κατανομή τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία τους. Ως εκ τούτου, οι αρμοδιότητές τους επανακαθορίζονται ως εξής:

Η εταιρεία «ΟΣΥ Α.Ε.» ασκεί εφεξής καθήκοντα διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής. Στο ίδιο πλαίσιο προβλέπεται η κατάρτιση από την «ΟΣΕ Α.Ε.» σχεδίου δράσης, με βάση το εθνικό σχέδιο σιδηροδρομικών μεταφορών. Ταυτόχρονα, η «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» ορίζεται ως διαχειριστής των έργων για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή. Το νέο αυτό καθεστώς αποβλέπει στη βελτίωση της παραγωγικότητας, της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα.

Το τέταρτο μέρος επικεντρώνεται στην κατάρτιση των τεχνικών συμβολίων που έχουν ιδρυθεί ή λειτουργούν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, ώστε να επιτευχθεί η ομοιομορφία αντιμετώπιση ομοειδών τεχνικών και νομικών ζητημάτων και να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου κατά την εκτέλεση των έργων και την εκπόνηση μελετών.

Ολοκληρώνουμε με το πέμπτο και τελευταίο μέρος, στο οποίο ορίζεται η ισχύς των διατάξεων, η οποία εκκινεί από τη δημοσίευση στο ΦΕΚ.

Αγαπητοί συνάδελφοι, κλείνοντας την ομιλία μου στη σημερινή συζήτηση, θα ήθελα να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθέναν προσωπικά από όλους όσους συμμετείχαν και συνέδραμαν στη σύνταξη και κατάθεση του παρόντος νομοσχεδίου.

Πρόκειται για μία ουσιαστική βελτίωση του μέχρι σήμερα ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, με ισχυρές διαρθρωτικές παρεμβάσεις, αφού εξαλείφονται τα κακώς κείμενα και οι στρεβλώσεις του παρελθόντος. Θεσμοθετούνται νέοι κανόνες, που ενισχύουν την αναβάθμιση των οδικών επιβατικών μεταφορών, με παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας έναντι ενός προσιτού κόστους για όλους. Προωθούνται, για πρώτη φορά, οι διαγωνιστικές διαδικασίες, οι οποίες είναι ανοικτές σε όλους τους φορείς, με σεβασμό στις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

Για όλα τα παραπάνω, σας ζητώ να το υπερψηφίσετε στο σύνολό του.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει τώρα ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτικής Συμμαχίας κ. Χρήστος Γιαννούλης.

Ορίστε, κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Παίρνω τον λόγο με ευχαρίστηση για δεύτερη φορά, γιατί είναι και βαρύ το φορτίο αυτού του νομοσχεδίου. Αλλά το φορτίο γίνεται ακόμη πιο βαρύ από την παρατεταμένη κοινοβουλευτική παραβατικότητα ή, εν πάση περιπτώσει, τον εκφυλισμό της κοινοβουλευτικής διαδικασίας, γιατί κρατάω στα χέρια μου -και θα ήθελα να ξεκινήσω με αυτό- το σχέδιο νόμου για τις αστικές συγκοινωνίες.

Σε αυτό, η σοβαρή -όχι σε πολιτικό περιεχόμενο, αλλά σε όγκο- είναι η τροπολογία που καταθέτει το Υπουργείο Τουρισμού στο παρόν νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και καθορίζει ζητήματα του τουρισμού, των λιμανιών.

Αυτό είναι το νομοσχέδιο, αυτή είναι η τροπολογία. Εάν θέλετε και επιμένετε να συνεχίσετε σε αυτό που -ακόμα και με ευθύνη προηγούμενων κυβερνήσεων- όλοι συμφωνούμε ότι πρέπει να θεραπευτεί, είναι και το προοίμιο του τι περιέχει το νομοσχέδιο που συζητάμε.

Λυπάμαι, αλλά θα ανοίξω μια παρένθεση λέγοντας -επειδή και από αυτό το Βήμα οφείλουμε να υπερασπιζόμαστε την αλήθεια και την αξιοπιστία των δεδομένων- ότι θα ήθελα να απευθύνω μία έκκληση στα μέλη του Υπουργικού Συμβουλίου: Κάποιος να ενημερώσει τον κ. Θεοδωρικάκο ότι τα ελληνικά πανεπιστήμια, τα παιδιά μας, οι φοιτητές που σπουδάζουν στα ελληνικά πανεπιστήμια δεν είναι πεδίο δοκιμής της «αυτού εξοχότητος» κ. Θεοδωρικάκου, που κάθε φορά επιλέγει κάτι από την επικαιρότητα για να αναδειχθεί ως ο κύριος εκπρόσωπος της πολιτικής ιδεοληψίας του «νόμου και τάξης», όπως αυτός το ερμηνεύει και να πιστεύει ότι χρειάζεται να στήσει σκηνικό πολιτικής σύγκρουσης για το αυτονόητο, ότι η Αστυνομία οφείλει, όφειλε και μπορούσε από τον νόμο Διαμαντοπούλου να μπει και να συλλάβει κακοποι-

ούς, εμπόρους ναρκωτικών και δολοφόνους και δεν χρειάζονται οι «φιέστες», για να αλλάζουν την ατζέντα.

Εδώ παρακολουθούσατε ολόκληρο Αρχηγό κόμματος, δεν μπορούσατε να ξέρετε τριάμισι χρόνια τι υπήρχε μέσα στην Πανεπιστημιούπολη του Ζωγράφου και στήνεται όλο αυτό το σκηνικό για να υπάρχει στρεψοδικία;

Είστε υπέρ του νόμου και της τάξης στα πανεπιστήμια; Μα, σαφώς είμαστε υπέρ του νόμου και της τάξης παντού. Στα πανεπιστήμια θέλουμε να υπάρχει και κλίμα δημιουργικής, σύγχρονης και με προοπτική και προβολή στο μέλλον φοίτησης των παιδιών μας και εάν θέλει κάποιος να ανοίξει συζήτηση για τις φοιτητικές εστίες, θα τον παρακαλούσα να την ανοίξει αυτή τη συζήτηση και για τις υποδομές που υπάρχουν και δεν υπάρχουν στη Θεσσαλονίκη, στην Πάτρα, στα νησιά, στο Ρέθυμνο, όπου χιλιάδες φοιτητές, όχι εύπορων οικογενειών, ευπαθών ομάδων, εργαζομένων που τα φέρνουν με δυσκολία βόλτα, αναγκάζονται να μένουν τα παιδιά τους σε φοιτητικές εστίες, που δεν είναι άντρο ανομίας, είναι ερείπια. Είναι ερείπια γιατί η χρηματοδότηση και η στήριξη των φοιτητικών εστίων και των φοιτητικών λεσχών, δυστυχώς, δεν είναι στις προτεραιότητες της Κυβέρνησής σας.

Πάμε τώρα στο νομοσχέδιο. Θέλω να παραδεχθούμε μια αλήθεια. Από την Παρασκευή συζητάμε για τις αλλαγές που επιφέρετε στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες. Από την Παρασκευή προσπαθούμε να πείσουμε ο ένας τον άλλον για δύο βασικά πράγματα: εάν εδώ υπάρχει μία πολιτική λαθροχρησία, όπου στο όνομα της εναρμόνισης της χώρας μας με το Κοινοτικό Δίκαιο δημιουργείται στον αντίποδα ένα προκλητικό μονοπώλιο, που αφορά τις κοινοπραξίες των ΚΤΕΛ για τις υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες.

Όλοι συμφωνούμε ότι στόχος μας είναι ασφαλείς, ποιοτικές μεταφορές για όλους όσοι χρησιμοποιούν τα μέσα μεταφοράς, όχι από ιδεολογική επιλογή, αλλά από ανάγκη. Σε αυτό συμφωνούμε όλοι. Τι γίνεται όμως στην ουσία;

Θέλω να επισημάνω ότι έχουν ειπωθεί αρχικά πάρα πολλές ανακρίβειες. Και ο εισηγητής σας αλλά και η πολιτική ηγεσία αναφέρθηκαν πάρα πολλές φορές στον ν.4568/2018. Επιμένετε –και δεν ξέρω εάν θα συνεχίσετε– ότι ο νόμος αυτός αφορούσε τις αστικές συγκοινωνίες. Εσείς σήμερα προσαρμόζετε –θα έλεγα σχεδόν δημαγωγικά– κομμάτια και αποσπάσματα από το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τις αστικές συγκοινωνίες, τις τουριστικές μεταφορές, τον τουρισμό, άλλα νομοθετήματα που εντάχθηκαν γύρω από το πλαίσιο των μεταφορών και τα κάνετε ένα σύνολο.

Πρέπει να ξεκαθαρίσουμε, λοιπόν, ότι το 2018 –πολύ σύντομα– το πεδίο εφαρμογής του νόμου για τον οποίο εσείς προσπαθείτε να πάρετε συγχωροχάρτι γι' αυτό που εισάγετε σήμερα για νομοθέτηση, δεν είχε εφαρμογή στις υπεραστικές δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών –είναι σαφές–, στις μεταφορές επιβατών με τουριστικά ή ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία, οι οποίες δεν προσφέρονται σε συνεχή βάση στο επιβατικό κοινό και στις κατ' επάγγελμα μεταφορές επιβατών με μισθωμένα οχήματα.

Άρα να το ξεκαθαρίσουμε. Ο ισχυρισμός αυτός είναι ανακριβής.

Πάμε στον σημερινό νόμο, για να έχουμε και ένα αφήγημα κοντά στην πραγματικότητα. Τι επιχειρείτε να κάνετε; Να εισάγετε τις διαγωνιστικές διαδικασίες, μετά την εκπόνηση ενός συγκοινωνιακού σχεδίου ανά περιφέρεια, για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες. Αυτό προβλέπεται στα βασικά άρθρα του νομοσχεδίου. Υπερηφανεύεστε και κομπορρημονείτε ότι η διαφάνεια και η μη φωτογραφική διάσταση αυτού του νομοσχεδίου είναι εξαιτίας του γεγονότος ότι εισάγετε τις διαγωνιστικές διαδικασίες. Με ποιον τρόπο, όμως;

Βάζοντας προϋποθέσεις που ορίζουν με ακρίβεια και αυτό που λέμε από την αρχή ότι στη διαγωνιστική διαδικασία για το συγκοινωνιακό έργο υπεραστικών και αστικών μεταφορών οι μόνοι που πληρούν τα κριτήρια της φωτογραφικής περιγραφής είναι τα ΚΤΕΛ. Δικαιώμά σας, επιλογή σας. Υποχρέωσή μου να επισημάνω ότι αυτό αναβλύζει, αναδύει την εικόνα μιας μικροπολιτικής συναλλαγής, μιας μικροπολιτικής σχέσης, που μάλλον υποβοηθείται από το γεγονός ότι διανύουμε τους τελευταίους μήνες της διακυβέρνησής σας.

Αλλά ας υποθέσουμε ότι οι διαγωνισμοί βοηθούν τον ανταγωνισμό, με βάση την αντίληψή σας. Από την αγορά μπορεί να προκύψουν σχήματα που θα βοηθήσουν στον τελικό στόχο, στην καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη. Κάνετε και κάτι άλλο, όμως. Ενώ υπάρχει σαφής –ή θα έπρεπε να υπάρχει, ή πρέπει να τον βρούμε– διαχωρισμός του μεταφορικού έργου των επιβατικών συγκοινωνιών αστικών και υπεραστικών με τις μεταφορές πολιτών για τουριστικούς ή άλλους λόγους, κάνετε μια κοινοβουλευτική κουτοπονηριά με το άρθρο 2.

Σύμφωνα με το άρθρο 2, λοιπόν, ανοίγετε μια ρωγμή, όπου ο σχεδιασμός που θα γίνει από τις περιφέρειες ανά τη χώρα μπορεί να οδηγήσει για τους αναδόχους, τα ΚΤΕΛ δηλαδή, στο να οργανώσουν και να εγκαθιδρύσουν, να ανοίξουν αστικές ή υπεραστικές γραμμές σε περιοχές τουριστικού, θρησκευτικού, εκπαιδευτικού περιεχομένου.

Και επειδή εδώ υπάρχει το μεγάλο κενό, το οποίο το συναντάμε σε όλα τα νομοσχέδιά σας, ακόμη και στο νομοσχέδιο της προηγούμενης εβδομάδας, που στην ουσία θελήσατε να απαλλαγείτε από τον δημόσιο χαρακτήρα οργανισμών κοινής ωφέλειας. Τα πιο ουσιαστικά κομμάτια του νομοσχεδίου τα μεταφέρετε ως λήψη αποφάσεων με έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων. Το βλέπαμε και παλαιότερα, σε εσάς πλέον το βλέπουμε ως μανιέρα.

Θα σας πω ένα παράδειγμα. Εάν ο σχεδιασμός της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας θελήσει, εκτιμήσει ότι μια υπεραστική γραμμή που έχει αρχαιολογικό ενδιαφέρον είναι η Θεσσαλονίκη – Δίον, με βάση το νομοσχέδιό σας μπορεί να ενταχθεί μέσα στο αντικείμενο της διαγωνιστικής διαδικασίας. Πού είναι η ρωγμή με τις υπουργικές αποφάσεις σας; Επειδή η Θεσσαλονίκη – Αρχαιολογικός χώρος του Δίον δεν είναι κάτι που το συναντάς πάρα πολύ ως υπεραστικές συγκοινωνίες, το συναντάς ως τουριστικό έργο και ως εκδρομές τουριστικών λεωφορείων που τους έχετε στοχοποιήσει, κάποια στιγμή έχετε απόλυτα το δικαίωμα να θεωρήσετε: «Α, δεν βγαίνει αυτό. Δεν το επιδοτούμε ως άγονη γραμμή;». Είναι κάτι που σχεδόν επιχειρήσατε στον ΟΣΕ και είναι μεταξύ γελοίου και τραγικού, το Αθήνα – Θεσσαλονίκη να εντάσσεται στις άγονες γραμμές.

Αυτές οι ρωγμές που αφήνετε, μεταθέτοντας τις σοβαρές αποφάσεις σε κοινές υπουργικές αποφάσεις, είναι και ο κίνδυνος. Κάνετε μια πολιτική επιλογή να στηρίξετε μονοπωλιακά τα ΚΤΕΛ. Εν πάση περιπτώσει, θα κριθείτε, αλλά θα κριθείτε και από όλους όσοι στη διάρκεια της διαβούλευσης ήταν σαφείς ότι δεν έχουν κανέναν ιδεολογικό ή δογματικό λόγο αντιπαράθεσης μαζί σας, παρά μόνο αναδεικνύουν την πραγματικότητα ότι σε αυτή την εποχή μονομερώς ευνοείται μια συγκεκριμένη επαγγελματική ομάδα και η ομάδα που έχει σχέσεις και έχει συμβάλει και στην πανδημία και στην οικονομική ανάπτυξη και στην τουριστική ανάπτυξη μπαίνει στη ζώνη του επαγγελματικού τέλους. Αυτό δεν το καταλαβαίνετε.

Αλλά θα μπορούσε, αν είχατε την πολιτική βούληση, εδώ, σε αυτή τη συζήτηση σήμερα να δεσμευθείτε ότι τουλάχιστον αυτές τις αντινομίες που υπάρχουν και τα κενά της πολυνομίας που έχουμε σε αυτή τη χώρα να τα ξεδιαλύνουμε, διαχωρίζοντας πλέον με σαφή τρόπο τι αφορά αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες και τι αφορά τουριστική δραστηριότητα, με την τουριστική δραστηριότητα να ανήκει στο Υπουργείο Τουρισμού και οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες στο Υποδομών και Μεταφορών. Μια τέτοια πολιτική πρωτοβουλία η αλήθεια είναι ότι δεν την έχουμε δει.

Λέγατε ότι δεν είναι στην πρόθεσή σας να στηρίξετε ή να ευνοήσετε τα ΚΤΕΛ ούτε ότι έχετε βοηθήσει στο πρόσφατο παρελθόν να θωρακιστούν ακόμη περισσότερο, λες και γνώριζαν πού θα έπρεπε να επενδύσουν πριν από λίγο χρονικό διάστημα, λες και περίμεναν ή είχαν προφητικές ικανότητες για το τι επρόκειτο να έρθει σήμερα στη Βουλή. Δεν ξέρω αν είναι αλήθεια. Θα ήθελα μια απάντηση, εάν για παράδειγμα η ενίσχυση με 70.000 ευρώ από το Υπουργείο Μεταφορών στο ΚΤΕΛ Σαλαμίνας και 30.000 ευρώ στο ΚΤΕΛ Πτολεμαΐδας μετά από πρόταση της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών, εάν είναι ένα δείγμα ότι το επιχειρήμα ότι οι κοινοπραξίες των ΚΤΕΛ δεν έχουν ευνοηθεί ή στηριχθεί από το δημόσιο είναι

ακριβές, πέρα από το ποσοστό βέβαια επί των εισιτηρίων, επί των χρημάτων που πληρώνει ο πολίτης για τη δημιουργία των υποδομών, που λέτε -και σε πολύ μεγάλο βαθμό έχετε δικίο- ότι είναι ιδιωτικές επενδύσεις, έχουν γίνει με τα χρήματα και τις αποταμιεύσεις των μετόχων.

Μη με αναγκάσετε βέβαια να σας πω και να σας θυμίσω ότι ζούμε σε μια χώρα όπου υπήρχε το αρνητικό υπόδειγμα του ΟΑΣΘ, εκεί όπου πλήρωνε το δημόσιο και κέρδιζαν οι μέτοχοι. Είναι μια μεγάλη ιστορία για την πολιτική mentalite αυτής της χώρας. Θέλω μια απάντηση, αν αυτού του είδους οι επιχορηγήσεις στοχεύουν στο ότι τα ΚΤΕΛ ό,τι καταφέρνουν το καταφέρνουν μόνοι τους. Αλλά και πάλι δεν είναι η ώρα να μπορούμε σε αντιπαράθεση μεταξύ επαγγελματικών φορέων. Είναι η ώρα να μπορούμε στην καρδιά των προβλημάτων και να δοθούν λύσεις.

Λοιδορηθήκαμε σχεδόν -και έχει κατατεθεί και σχετική τροπολογία- για τη λήψη πρόνοιας για τους εργαζόμενους οι οποίοι πιθανά θα χρειαστεί να αλλάξουν εργασιακό φορέα μετά τις διαγωνιστικές διαδικασίες και μετά την προκήρυξη των νέων αναδόχων, αν βέβαια τα καταφέρνουν οι περιφέρειες. Θέλω να σας θυμίσω ότι δεν κομπορρημονούσα εγώ ούτε ο Νίκος Παππάς στις αυτοδιοικητικές εκλογές ότι όλη η Ελλάδα είναι μπλε. Εσείς το κάνατε. Οι περιφέρειες διά του εκπροσώπου τους στην ακρόαση των φορέων με κατηγορηματικό τρόπο είπαν ότι αυτό που πρόκειται να μας αναθέσετε δεν μπορούμε να το φέρουμε σε πέρας και για λόγους υποστελέχωσης και για λόγους κενών και ασαφειών στο περιεχόμενο. Κλείνω την παρένθεση.

Αλλά ας υποθέσουμε ότι προχωρούν αυτοί οι διαγωνισμοί και προκύπτουν οι ανάδοχοι για τη Χαλκιδική, για την Ηλεία, για την Πιερία. Εκεί υπάρχουν εργαζόμενοι, όχι ιδιοκτήτες και μέτοχοι, οι οποίοι έχουν μια τεχνογνωσία. Ο ν.4568/2018, που επίσης λοιδορείται, προέβλεπε κάτι πολύ απλό και είναι το περιεχόμενο της τροπολογίας που καταθέσαμε και σας ζητάμε να υιοθετήσετε, έτσι ώστε να μη βρεθούμε, κύριε Υπουργέ και κύριοι Υφυπουργοί, στην εξής τραγική πραγματικότητα. Ξέρετε ποια είναι αυτή; Θα το καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής. Σας διαβάζω:

«Προς Πρόεδρο και ΔΣ ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας. Δηλώνω ότι συναινώ με την πρόταση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας «ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας Α.Ε.» να τροποποιηθεί η σύμβαση εργασίας μου ως προς το οικονομικό σκέλος της και ειδικότερα να ευθυγραμμιστεί με το ύψος του κατώτατου μισθού της εθνικής συλλογικής σύμβασης, προκειμένου να αποφευχθούν επαχθέστερα μέτρα της διοίκησης λόγω έντονης οικονομικής δυσχέρειας της εταιρείας αλλά και λόγω μείωσης του αντικειμένου της απασχόλησής μου. Ο αιτών, η αιτούσα».

Αυτό εδώ, που όλοι καταλαβαίνετε τι σημαίνει με όρους πραγματικής ζωής και όχι ονειροχώρας Μητσotάκη, είναι μια πρόκληση σε έναν δυστυχώς εργαζόμενο των 500, 600 ευρώ, που είναι πολλές φορές σε πολιτική ομηρία, να δεχθεί την επιδείνωση της εργασιακής του κατάστασης. Το καταθέτω και μπορείτε να το δείτε.

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

Το Σάββατο σας ενημερώνω επίκειται η συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του συγκεκριμένου ΚΤΕΛ για το τι θα γίνει και πόσοι θα αποδεχθούν αυτή την πραγματικά προκλητική υπογραφή δήλωσης.

Άρα τα πράγματα είναι απλά. Και να σας πω και την αλήθεια καθώς διαφωνούσαμε τις προηγούμενες μέρες. Θέλετε να δημιουργήσετε μια μονοπωλιακή κατάσταση. Θέλετε αυτό που προφανώς έχετε υποσχεθεί να λάβει σάρκα και οστά και να δώσει την πολιτική, κομματική πίστωση που εσείς περιμένετε.

Όλες αυτές τις μέρες με τους συνεργάτες μου και με άλλους συναδέλφους προσπαθούσαμε να καταλάβουμε γιατί το επιχειρείτε. Κάποια στιγμή μια εξαιρετικής τεχνογνωσίας και εμπειρίας επιστημονική συνεργάτιδά μου θυμήθηκε κάτι που έλεγε στα αμφιθέατρα μια ξεχωριστή μορφή της διανόησης και της επιστήμης, ο Μάνεσης. Έλεγε, κύριε Υπουργέ: «Ο νόμος τιμωρεί το ίδιο τους πλούσιους και τους φτωχούς που κοιμούνται κάτω από τις γέφυρες. Αλλά ποιος πλούσιος θα κοιμηθεί έτσι;».

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής κ. Δημήτριος Κωνσταντόπουλος.

Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών.

Ορίστε, κύριε Κωνσταντόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτραπεί μια σύντομη αναφορά στην πρωτοφανή κλιμάκωση των ελληνοτουρκικών τα τελευταία εικοσιτετράωρα. Προχθές ο Υπουργός Άμυνας της Τουρκίας κ. Ακάρ και χθες ο Πρόεδρος της Τουρκίας κ. Ερντογάν διατύπωσαν ευθέως απειλές εναντίον της χώρας μας. Απειλές κατά της ειρήνης, του απαραβίαστου των συνόρων μας και της εδαφικής μας ακεραιότητας. Δηλαδή τα ίδια ακριβώς που η Τουρκία έχει παραβιάσει στην Κύπρο.

Φυσικά το αναθεωρητικό παραλήρημα της Τουρκίας συνεχίζεται και δεν είναι απλώς εμπρηστικό. Έχει συγκεκριμένη πολιτική στόχευση και απαιτεί από πλευράς μας καθαρά σαφή στρατηγική και χειρισμούς. Η πολεμική ρητορική των Τούρκων σε συνδυασμό με τις καθημερινές παραβιάσεις και την επίδοση διαβήματος στον Έλληνα πρέσβη στην Άγκυρα σχετικά με το καθεστώς των ελληνικών νησιών του ανατολικού Αιγαίου δείχνουν ξεκάθαρα ότι η Τουρκία δεν σέβεται το Διεθνές Δίκαιο, δεν σέβεται το δίκαιο της θάλασσας. Και φυσικά η Τουρκία διεκδικεί προκλητικά την αναβάθμιση των αβάσιμων ισχυρισμών της και την επιβολή των δικών της όρων στη διεύρυνση της ατζέντας. Το ίδιο φυσικά σηματοδοτεί και η χθεσινή συνεδρίαση του συμβουλίου εθνικής ασφάλειας της Τουρκίας υπό τον Πρόεδρο Ερντογάν και κυρίως σε ζητήματα που αφορούν την Ελλάδα και την Κύπρο.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το μεγαλύτερο όπλο της πατρίδας μας είναι το Διεθνές Δίκαιο. Η Ελλάδα, έχοντας στη φαρέτρα της τα νομικά ακλόνητα επιχειρήματα, πρέπει να επιδιώξει με τα διπλωματικά μέσα να οικοδομήσει ένα περιβάλλον συνεννοήσεων και συστηματικής προώθησης των ελληνικών θέσεων, τόσο σε διμερές όσο και σε πολυμερές επίπεδο.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να προχωρήσουμε στη διαμόρφωση μιας ειδικής σχέσης Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας, με αυτοματοποιημένες κυρώσεις όταν παραβιάζεται το Διεθνές Δίκαιο και φυσικά τα ανθρώπινα δικαιώματα. Πρέπει να γίνει σαφές ότι τα ελληνικά σύνορα είναι σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η παρουσία του ευρωστρατού επιβάλλεται. Είναι σαφής πλέον η ανάγκη επιβολής εμπάργκο όπλων. Όμως συνεχίζουν να εξοπλίζουν την Τουρκία και να υπονομεύουν ευθέως την ευρωπαϊκή αλληλεγγύη και τη σταθερότητα στην ανατολική Μεσόγειο. Θέσεις που έχει αποδεχθεί το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο μετά από εισήγηση του Προέδρου μας Νίκου Ανδρουλάκη.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αποτελείται από δύο βασικές ενότητες. Η πρώτη ενότητα αφορά την ενσωμάτωση, κύριε Υπουργέ, του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Επιχειρείται έτσι, θα έλεγα, εδώ η εναρμόνιση με το Ενωσιακό Δίκαιο με τις προπράξεις που προηγήθηκαν, τόσο με τον ν.4199/2013 όσο και με τον ν.4568/2018. Είναι νομοθετικές πρωτοβουλίες για τη βελτίωση των υπεραστικών και αστικών συγκοινωνιών που το ΠΑΣΟΚ έχει στηρίξει.

Είναι αυτονόητο ότι η ενσωμάτωση του Ευρωπαϊκού Δικαίου αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας. Όπως τονίσαμε και κατά τη συνεδρίαση των επιτροπών, έχουμε πολλούς ενδοιασμούς και πολλούς προβληματισμούς. Και τούτο διότι στο πλαίσιο της εφαρμογής του ευρωπαϊκού κανονισμού οφείλουμε, κύριε Υπουργέ, να πετύχουμε, πρώτον, τη διασφάλιση της προσφοράς υπηρεσιών του γενικού συμφέροντος, που θα είναι φυσικά πιο διευρυμένες, ασφαλείς, ποιοτικές, αλλά και λιγότερο δαπανηρές, σε σύγκριση με εκείνες που θα προκύψουν από τις δυνάμεις αγοράς.

Δεύτερον, οφείλουμε να εξασφαλίσουμε την οργάνωση, το πλαίσιο για τη διεξαγωγή των αντίστοιχων διαγωνισμών. Να διασφαλίσουμε, δηλαδή, συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Αγαπητοί

συνάδελφοι, όπως αναφέραμε και στις επιτροπές, οι διατάξεις νομοσχεδίου δημιουργούν ερωτηματικά και κενά στην εφαρμογή τους. Ταυτόχρονα, κύριε Υπουργέ, έχουν κατατεθεί συγκεκριμένες προτάσεις και από τους φορείς και αυτό θα πρέπει να το λάβετε υπ' όψιν ως προς τη διαμόρφωση και ψήφιση του νομοσχεδίου. Γιατί για εμάς, για το ΠΑΣΟΚ, το Κίνημα Αλλαγής, το μείζον είναι οι διατάξεις να μπορούν να εφαρμοστούν στην πράξη.

Ωστόσο βλέπουμε ότι το νομοσχέδιο έχει, όπως τόνισαν και οι φορείς, σημεία που δεν διασφαλίζουν τους όρους ισότητας και ίσης μεταχείρισης όσων συμμετέχουν στους διαγωνισμούς. Και αυτό θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να κρατηθεί. Βλέπουμε δηλαδή εδώ ότι δημιουργεί εύκολα αποκλεισμούς με τους όρους και τις προϋποθέσεις συμμετοχής που θέτει. Όρους που εν τέλει καλύπτουν μόνο οι φορείς που εκτελούν ήδη συγκοινωνιακό έργο στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Τούτο βέβαια αναγνωρίζοντας προφανώς τον ρόλο και την προσφορά των φορέων που μέχρι σήμερα παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς.

Επί των άρθρων θα σημειώσω ειδικότερα τους προβληματισμούς. Στο άρθρο 2, κύριε Υπουργέ, αναμένουμε να διευκρινιστεί σε ποιες περιπτώσεις εντάσσονται στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες οι προορισμοί με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό και τουριστικό ενδιαφέρον. Δηλαδή ποιες περιπτώσεις θα αφορά.

Στο άρθρο 7 καθορίζονται τα ειδικά προσόντα που πρέπει να διαθέτει κάθε φορέας για εκτέλεση υπηρεσιών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, όπως οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια, τεχνική και επαγγελματική ικανότητα. Εδώ εμείς, το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, θεωρούμε ότι τα προσόντα αυτά θα πρέπει να συνιστούν μέρος των προϋποθέσεων για την ανάληψη έργου αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών. Στο άρθρο αυτό, κύριε Υπουργέ, η απευθείας ανάθεση μεταφορικού έργου και η προβλεπόμενη αποζημίωση, δηλαδή η επιδότηση για άγονες γραμμές, προτείνουμε να υπόκεινται σε κανόνες. Αυτό φυσικά για την εξυπηρέτηση του κοινού αλλά και διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος.

Στα άρθρα 9, 10 και 11 προσδιορίζονται βασικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό δικτύων από τις περιφέρειες αλλά και τον καθορισμό γεωγραφικών περιοχών και δικτύων. Εδώ εμείς προτείνουμε ο σχεδιασμός των δικτύων να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση. Κι αυτό ας κρατηθεί.

Στο άρθρο 17 θα πρέπει να διευκρινιστεί στον παρόντα νόμο πώς ορίζονται οι επιχειρήσεις ότι εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών, είτε αυτόνομα είτε μέσω κοινοπραξιών, ώστε να μετέχουν δηλαδή και αυτοί στους διαγωνισμούς. Υπάρχει ασάφεια εδώ.

Σχετικά με το άρθρο 19 τώρα. Το άρθρο 19, κύριε Υπουργέ, δεν είναι ολοκληρωμένο. Και εδώ μπαίνει και ένα ερώτημα. Οι κανόνες αξιολόγησης των προσφορών, όπως περιγράφονται στο άρθρο αυτό, αποτελούν άραγε και κριτήρια αξιολόγησης; Θα ήθελα την απάντησή σας. Και, επίσης, ποια άλλα ποιοτικά κριτήρια υπονοούνται, όπως και πώς θα γίνεται η συγκριτική αξιολόγηση για τα λοιπά κριτήρια, πέραν δηλαδή των οικονομικών προσφορών.

Έρχομαι στο άρθρο 24. Εδώ, κύριε Υπουργέ, ορίζεται ότι η αρμόδια αρχή μπορεί να λαμβάνει και έκτακτα μέτρα και αυτό για τη διασφάλιση του συγκοινωνιακού έργου με απευθείας ανάθεση σε τρίτο ή στον ίδιο τον ανάδοχο, όταν συντρέχει ή επείκειται τέτοιος κίνδυνος. Άρα εδώ πρέπει να απαντηθούν, ποια ήταν τα κριτήρια για μια τέτοια απόφαση από την αρμόδια αρχή, γιατί υπάρχουν σκιές και οι σκιές θα πρέπει να μη μένουν ασχολίαστες. Επίσης, πώς κρίνεται ότι επείκειται κίνδυνος διακοπής του έργου και μήπως είναι προσχηματικά αυτά για παρατάσεις με απευθείας ανάθεση;

Στο άρθρο 25, πρόκειται για ρύθμιση που προβληματίζει. Είναι μια ρύθμιση που προβληματίζει, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν εξειδικεύονται οι λόγοι που θα πρέπει να συντρέχουν, προκειμένου, δηλαδή, το Υπουργείο να προβεί σε απευθείας ανάθεση. Θα ήθελα την απάντησή σας.

Ωστόσο, αγαπητοί συνάδελφοι, η διευθέτηση ενός τόσο σημαντικού θέματος δημοσίου συμφέροντος θα έπρεπε να γίνεται

στον νόμο και όχι να παραπέμπεται σε μια υπουργική απόφαση.

Στο άρθρο 30, με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις διαπιστώνουμε, εν τέλει, το ανεφάρμοστο του νόμου. Και τούτο διότι προβλέπεται έκδοση -ακούστε- επτά υπουργικών αποφάσεων εντός έξι μηνών και επιπλέον μιας υπουργικής απόφασης εντός ενός έτους. Αλλά δεν φτάνουν αυτά και απαιτείται η έκδοση διαφόρων αποφάσεων των περιφερειακών αρχών εντός έξι μηνών από την ψήφιση του παρόντος. Άρα μιλάμε για άρθρο και διατάξεις -που λένε στο χωριό μου στην Αιτωλοακαρνανία, στη Ναύπακτο- που έχουν μακρύ δρόμο.

Ωστόσο, κύριε Υπουργέ, όποτε και να φύγει κανείς από τον δρόμο του λάθους ωφέλεια είναι, ξαναδείτε το.

Εν κατακλείδι, κύριε Υπουργέ, οι πράξεις αυτές δεν είναι εφικτό να εκδοθούν εντός των χρονικών ορίων, όπως προβλέπεται.

Τώρα, στο άρθρο 33 καταργείται, κύριε Υπουργέ, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών. Εδώ να θυμίσω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι η αρχή αυτή δεν λειτουργήσε ποτέ. Και αυτό κρατήστε το. Κανονικά, δηλαδή, θα έπρεπε να συγκροτηθεί, να οργανωθεί και να αναλάβει τις σχετικές διαδικασίες, όπως οι διαγωνισμοί. Γιατί, λοιπόν, επιλέγετε να την καταργήσετε, κύριε Υπουργέ, και όχι να επιδιώξετε τη λειτουργία της, όπως οφείλετε; Άρα κι αυτό χρήζει απάντησής σας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, έρχομαι στη δεύτερη ενότητα του νομοσχεδίου, που αφορά στην αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ» και τον διαχωρισμό τους, καθώς και στην υπαγωγή της «ΕΡΓΟΣΕ» στον έλεγχο του Υπουργείου Υποδομών. Εδώ θα πρέπει να τονιστεί ότι στα άρθρα 36 έως 54 δεν έγινε διαβούλευση. Δηλαδή τα άρθρα 36 έως 54 δεν μπήκαν στη διαβούλευση και σήμερα καλούμαστε βιαστικά και χωρίς καμμία διαβούλευση να αξιολογήσουμε διατάξεις.

Το Υπουργείο, βέβαια, επιλέγει να θέσει υπό τον απόλυτο έλεγχο του τη διαχείριση του προγράμματος των 4,5 δισεκατομμυρίων, κατ' αρχάς -που έχει υπάρξει πολλές φορές αντικείμενο εξαγγελιών- αλλά και για όλα τα νέα έργα στη συνέχεια. Επιλέγει, αγαπητοί συνάδελφοι, το Υπουργείο την ενίσχυση του ρόλου του Υπερταμείου σε δύο καθαρά δημόσιες εταιρείες.

Έρχομαι στο άρθρο 40. Ορίζεται, λοιπόν, ότι η οικονομική εποπτεία των ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ» ασκείται από τον Υπουργό Οικονομικών, ενώ το Υπουργείο Μεταφορών είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό των συνθηκών του πλαισίου χρηματοδότησης και των στρατηγικών προτεραιοτήτων και φυσικά του τομέα των σιδηροδρόμων. Δηλαδή, αντί να διορθώσουμε εδώ τις λειτουργίες και μάλιστα, κύριε Υπουργέ, να βελτιώσετε τις λειτουργίες και να αξιοποιήσετε την υπάρχουσα τεχνογνωσία, επιλέγετε να δημιουργήσετε μια δομή στο Υπουργείο που, στην ουσία, θα μοιράζει τα έργα. Και τούτο με το προσωπικό της «ΕΡΓΟΣΕ» σε ρόλο θεατή.

Επικαλείστε την ταχύτητα στην ενοποίηση και την απορρόφηση πόρων. Είναι μια απάντηση. Άραγε οι υπάλληλοι της «ΕΡΓΟΣΕ» φτάνει που δεν προχωρούν οι επιλογές σας για τον ανταγωνιστικό διάλογο ή για τις χρηματοδοτήσεις, που ακόμα δεν έχετε εξασφαλίσει;

Στο άρθρο 41 επανακαθορίζονται αρμοδιότητες της «ΟΣΕ Α.Ε.». Ορίζεται εδώ, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι ασκεί καθήκοντα διαχειριστή εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής. Είναι υπεύθυνη, δηλαδή, για τη συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής.

Στα άρθρα 42, 43 διευρύνονται οι αρμοδιότητες της «ΕΡΓΟΣΕ» ως διαχειριστή έργων στο υπό κατασκευή σιδηροδρομικό δίκτυο, που προβλέπονται αναθέσεις σε τρίτους, σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων, δυνατότητα, επίσης, συνεργασίας με τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες.

Τώρα, όσον αφορά τη διοίκηση των δύο εταιρειών, προβλέπονται επταμελή διοικητικά συμβούλια, με το Υπουργείο να διαμορφώνει τις προδιαγραφές, τα προσόντα, ακόμα και τον εκπρόσωπο των εργαζομένων, κύριε Δελη, που συμμετέχει δηλαδή στο ΔΣ. Και αυτό ας κρατηθεί. Άρα ουσιαστικά τι βλέπουμε εδώ; Θα τον επιλέγει, ακόμα και τον εκπρόσωπο των εργαζομένων, το ίδιο το Υπουργείο. Και τούτο, αφού πρώτα ανατεθεί σε εξειδικευμένη εταιρεία συμβούλων ο καθορισμός των προσόντων των υποψηφίων και η αναζήτησή του.

Δηλαδή, αγαπητοί συνάδελφοι, αφαιρείται το δημοκρατικό δικαίωμα της ελεύθερης εκλογής του εκπροσώπου των εργαζομένων. Και βλέπουμε εδώ ότι η ιστορία επαναλαμβάνεται, με επιτροπές, με εταιρείες συμβούλων σε κάθε βήμα, σε κάθε διαδικασία και στη συνέχεια τριμελής επιτροπή επιλογής. Και ενώ ούτε ο ΟΣΕ ούτε η «ΕΡΓΟΣΕ» ανήκουν στο Υπερταμείο, εν τέλει στην τριμελή επιτροπή το ένα μέλος θα προέρχεται και θα εκπροσωπεί το Υπερταμείο.

Ποια είναι, λοιπόν, τελικά, κύριε Υπουργέ, η σκοπιμότητα αυτής της πρόβλεψης -ρωτώ- και γενικότερα του διαχωρισμού ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ»; Περιμένω την απάντησή σας.

Επίσης, με ποια λογική το Υπερταμείο θα έχει λόγο -και προφανώς ισχυρό λόγο- για τις διοικήσεις των δύο εταιρειών του δημοσίου τομέα;

Όλα αυτά, μάλιστα, ενώ υποτίθεται ότι βγήκαμε από την αυξημένη εποπτεία, όπως διατυμπανίζει η Κυβέρνηση. Επίσης, γιατί οι διοικήσεις αυτών των δύο δημοσίων εταιρειών δεν προβλέπεται να έχουν την έγκριση της επιτροπής ΔΕΚΟ της Βουλής, εφόσον δεν εντάσσονται στο Υπερταμείο;

Ερωτήματα στα οποία, κύριε Υπουργέ, δεν έχετε δώσει ως σήμερα απαντήσεις.

Τέλος, στο τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου θα σταθώ στο άρθρο 52. Καταργούνται τα τεχνικά συμβούλια -και ο Υπουργός Υποδομών ορίζεται πλέον ως ο μόνος αρμόδιος να κρίνει το σύνολο των περιπτώσεων του άρθρου 174 του ν.4412/2016, που αφορά τις εκκρεμείς υποθέσεις των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, διαδικασία που δημιουργεί ερωτηματικά για τον έλεγχο του Υπουργείου και φυσικά που αφορούν τη διαδικασία υλοποίησης μεγάλων τεχνικών έργων.

Για όλα τα παραπάνω, είμαστε αντίθετοι στις διατάξεις που αφορούν την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ» όπως αυτή επιχειρείται. Και γι' αυτό, φυσικά, δεν μπορούμε να υπερψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο. Θα ψηφίσουμε «παρών».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Ιωάννης Δελής.

ΟΡΙΣΤΕ, ΚΥΡΙΕ ΔΕΛΗ, ΕΧΕΤΕ ΤΟΝ ΛΟΓΟ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σκοπός του είναι η εφαρμογή του κανονισμού 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Αυτό διακηρύσσεται στο πρώτο άρθρο του σημερινού νομοσχεδίου.

Τι επιδιώκει, όμως, αυτός ο κανονισμός για τον οποίο δεν έχει ακουστεί ούτε μια λέξη από όλα τα υπόλοιπα κόμματα, εκτός από το ΚΚΕ;

Μα, τίποτα άλλο από το να προωθεί την πλήρη ανάπτυξη της επιχειρηματικής δράσης στις δημόσιες κατά τα άλλα συγκοινωνίες, αστικές και υπεραστικές, οδικές και σιδηροδρομικές παντού, σε όλη τη χώρα. Πώς το πετυχαίνει αυτό; Με τη λεγόμενη «απελευθέρωση του χώρου των δημόσιων συγκοινωνιών», ώστε αυτές να αποτελέσουν νέα πεδία κερδοφόρων επενδύσεων για τους επιχειρηματικούς ομίλους των μεταφορών.

Με λίγα λόγια, στόχος αυτού του κανονισμού, που είναι και το μεδούλι του σημερινού νομοσχεδίου, είναι η απόλυτη εμπορευματοποίηση του συγκοινωνιακού δικαίωματος του λαού, η πλήρης δηλαδή εμπορευματοποίηση μιας ακόμα βασικής κοινωνικής ανάγκης. Αυτός άλλωστε είναι και ο βασικός ρόλος των ευρωενοσιακών οδηγιών και κανονισμών, η μετατροπή όλων των κοινωνικών αναγκών σε εμπορεύματα, πανάκριβα μάλιστα. Αυτό δεν ζούμε ήδη στην υγεία, στην παιδεία και παντού; Μόνο που έτσι, στον βωμό της επιχειρηματικής κερδοφορίας, θυσιάζονται ακόμα και οι πιο στοιχειώδεις λαϊκές ανάγκες, όπως εδώ αυτή των μετακινήσεων και των μεταφορών και, βέβαια, προστίθενται νέα βάρη στην εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα.

Όπως μας πληροφορεί το νομοσχέδιο, αυτό αποτελεί τη συνέχεια των νόμων 4199/2013 της συγκυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ και 4568/2018 του ΣΥΡΙΖΑ, είτε με την επικαιροποίηση διατάξεων αυτών των νόμων είτε με την εισαγωγή νέων ρυθμίσεων. Γιατί αυτοί οι νόμοι δεν καταργούνται συνολικά,

απλώς ορισμένα τους άρθρα απενεργοποιούνται. Και έτσι σήμερα η Νέα Δημοκρατία ολοκληρώνει τη λεγόμενη «απελευθέρωση της δημόσιας οδικής συγκοινωνιακής αγοράς», ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ όλη την ώρα τη μαλώνει ότι αυτή την απελευθέρωση δεν την κάνει σωστά. Την κάνει με φωτογραφικό τρόπο. Αυτό είναι το πρόβλημα για τον ΣΥΡΙΖΑ. Την ίδια κριτική ασκούν λίγο-πολύ και τα υπόλοιπα αστικά κόμματα.

Ξεκάθαρος, λοιπόν, ο στόχος και αποδεκτός από όλα τα αστικά κόμματα: διενέργεια διαγωνισμών για την ανάθεση όλου του συγκοινωνιακού έργου στους αναδόχους, ώστε να δοθεί ως πεδίο κερδοφορίας όχι μόνο στα ΚΤΕΛ, που εκτελούν επί δεκαετίες με απευθείας μάλιστα αναθέσεις το μεταφορικό έργο, αλλά και σε κάθε άλλου είδους ιδιώτες, κοινοπραξίες κ.λπ.. Το έργο των μεταφορών παραχωρείται, λοιπόν, είτε με ανοιχτούς διαγωνισμούς είτε ακόμη και με απευθείας αναθέσεις. Απευθείας αναθέσεις οι οποίες εμφανιζόμενες ως διαδικασία σε ένα σωρό άρθρα, στο 5, το 8, το 26, τελικά παύουν να αποτελούν εξαιρέσεις και γίνονται κανόνες, με ό,τι μπορεί να σημαίνει αυτό.

Το νομοσχέδιο επίσης εξαιρεί την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Γιατί άραγε; Μα, γιατί εκεί αυτός ο κανονισμός, ο 1370 της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήδη εφαρμόζεται με άλλους νόμους. Στη Θεσσαλονίκη, παραδείγματος χάριν εφαρμόζεται αυτός ο ευρωενοσιακός κανονισμός με το ν.4482 που τον ψήφισε το 2017 ο ΣΥΡΙΖΑ και έγραφε τότε στην αιτιολογική του έκθεση αυτός ο νόμος του ΣΥΡΙΖΑ: «Οι ρυθμίσεις του νόμου εναρμονίζονται και υλοποιούν πλήρως τον κανονισμό 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές». Έτσι άνοιξε η πόρτα για την είσοδο των ιδιωτών στις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και όχι μόνο και την ίδια στιγμή που έμπαινε τους ιδιώτες στις αστικές συγκοινωνίες, ερχόταν εδώ ο ΣΥΡΙΖΑ και κορορευόταν για την από-ιδιωτικοποίηση έλεγε τότε του ΟΑΣΘ.

Αν δούμε τι γίνεται σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη με την εφαρμογή αυτού του κανονισμού, εύκολα θα καταλάβουμε τι ακολουθεί και στην υπόλοιπη χώρα.

Μετά το άνοιγμα του δρόμου της ιδιωτικοποίησης από τον ΣΥΡΙΖΑ, τη σκυτάλη πήρε η Νέα Δημοκρατία η οποία βρίσκοντας πρόσφορο έδαφος, ξεκίνησε την ενοικίαση μεταχειρισμένων λεωφορείων, ενισχύοντας την κερδοφορία των μεγάλων μεταφορικών εταιρειών. Αποτέλεσμα; Τα μεταχειρισμένα λεωφορεία των ΚΤΕΛ στις αστικές γραμμές να μένουν συνεχώς από βλάβες και οι αναμονές στις στάσεις και οι ουρές να είναι ατέλειωτες, παρά τον πακτωλό των εκατομμυρίων στα ενοικιαζόμενα λεωφορεία. Φυσικά αυτά τα μεταχειρισμένα λεωφορεία είναι ακατάλληλα, καθώς δεν πληρούν τις προδιαγραφές ταξινόμησης, έχουν σκαλοπάτια -και, σκαλοπάτια- στο εσωτερικό τους, δεν διαθέτουν πλήρως ανοιγμένα παράθυρα αλλά κάτι μικρές θυρίδες -και μάλιστα αυτά αγοράστηκαν μέσα στην πανδημία, λεωφορεία χωρίς παράθυρα- και πολλά από αυτά έχουν μόνο δύο πόρτες και πολύ στενούς εσωτερικούς διαδρόμους. Γιατί όλα αυτά; Μα, γιατί πλέον απλά αυτά δεν προορίζονταν για αστικές συγκοινωνίες, προορίζονταν για ημιαστικές ή υπεραστικές.

Υπάρχουν, όμως, κι άλλα θύματα αυτού του κανονισμού. Είναι οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες, πολλών πια ταχυτήτων, με άθλιες, ελαστικές εργασιακές σχέσεις, εντατικοποίηση και χαμηλούς μισθούς. Εργαζόμενοι οι οποίοι μετά από αυτό το νομοσχέδιο μένουν εντελώς απροστάτευτοι και ακάλυπτοι στις εξελίξεις -στις όποιες εξελίξεις- υπάρξουν ή υπάρχουν με τον επιχειρηματικό ανταγωνισμό στον χώρο των συγκοινωνιών.

Στα ΚΤΕΛ όλοι οι εργαζόμενοι εργάζονται με συμβάσεις εξάμηνες και δεν έχουν συλλογική σύμβαση, ενώ ακόμα και τα χρήματα που πληρώνει το κράτος με τον όρο αυτά να δίνονται στους εργαζόμενους -έτσι τα δίνει υποτίθεται το κράτος τα χρήματα στα ΚΤΕΛ-, πολλά ΚΤΕΛ αυτόν τον όρο δεν τον τηρούν. Κέρδη, λοιπόν, από τη μια για τις συγκοινωνιακές επιβατικές επιχειρήσεις και από την άλλη εισιτήρια ακριβά και ατέλειωτες αναμονές στις στάσεις για τα λαϊκά στρώματα.

Αυτή η λογική του επιχειρηματικού κέρδους διατρέχει απ' άκρου εις άκρον όλο το νομοσχέδιο, από την αρχή ως το τέλος του.

Το νομοσχέδιο μιλάει -ακούστε- για υψηλή ποιότητα και συνεχή προσφορά στις οδικές μεταφορές και ταυτόχρονα αυτό να

γίνεται με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Μόνο που αυτά τα δύο είναι εντελώς ασυμβίβαστα. Γιατί όλοι γνωρίζουν ότι στον καπιταλισμό η υψηλή ποιότητα και το χαμηλό κόστος δεν πάνε μαζί. Εν τω μεταξύ, λείπει και μια εξαιρετικά κρίσιμη φράση καθόλου τυχαία. Λείπει η φράση «συγκοινωνίες για όλους». Όσο για το χαμηλότερο δυνατό κόστος, αυτό βέβαια φέρνει το υψηλότερο δυνατό κέρδος για τις επιχειρήσεις των οδικών επιβατικών μεταφορών.

Αν όλα αυτά τώρα συνδυαστούν με το άρθρο 15 που μιλάει για τον καθορισμό των εισιτηρίων, λαμβάνοντας, όπως λέει, υπ' όψιν το υπολογιζόμενο συνολικό κόστος και το «εύλογο κέρδος» της επιχείρησης, τότε τι συμπέρασμα προκύπτει; Η προτεραιότητα του επιχειρηματικού κέρδους έναντι των λαϊκών μεταφορικών αναγκών είναι γεγονός και είναι προκλητική.

Με το δεύτερο άρθρο το κράτος επίσημα πια εγγυάται τα κέρδη των συγκοινωνιακών εταιρειών είτε από τα εισιτήρια είτε με άμεσες επιδοτήσεις και αποζημιώσεις από το κράτος για την κάλυψη των λεγόμενων άγονων γραμμών και όχι μόνο. Φυσικά, πρόκειται για μεγάλες ιδιωτικές επιχειρήσεις, μόνες τους ή σε κοινοπραξίες με επάρκεια οικονομική και χρηματοοικονομική, με ιδιαίτερες τεχνικές και επαγγελματικές ικανότητες και με συγκεκριμένο, ορισμένου τύπου οχήματα και σε αυτές, μόνο σε αυτές ανατίθεται η εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Είναι δηλαδή, μια δραστηριότητα για μεγάλα πορτοφόλια. Οι επιχειρήσεις αυτές σύμφωνα με τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να είναι είτε ιδιωτικές είτε δημοτικές είτε ακόμα και δημόσιες. Αρκεί να είναι και δεν μπορεί να μην είναι βέβαια καπιταλιστικές επιχειρήσεις, με κίνητρο και σκοπό τους κατ' αρχάς το επιχειρηματικό κέρδος. Το δημόσιο και το ιδιωτικό βλέπετε, στον καπιταλισμό έχουν πολύ σχετική σημασία και πάντως διέπονται από την ίδια λογική. Είναι φανερό ότι στη σημερινή φάση ανάπτυξης του καπιταλισμού, το αστικό κράτος για τον εαυτό του επιλέγει τον ρόλο σήμερα του τροχονόμου των ιδιωτικών επιχειρηματικών ανταγωνιστικών συμφερόντων, που φέρνει η ιδιωτικοποίηση των οδικών μέσων μαζικής μεταφοράς.

Αύριο ποιος ξέρει; Μπορεί να επιλέξει έναν πιο ενεργό ρόλο, αν αυτό απαιτήσουν τα συμφέροντα των μεταφορικών επιχειρηματικών ομίλων.

Πάμε να δούμε τώρα τι προβλέπει το νομοσχέδιο για τον σχεδιασμό των αστικών και υπεραστικών γραμμών. Ακούστε.

Στο άρθρο 10 γράφει καθαρά ότι οι κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες τοποθετούνται ξέρετε σε ποια σειρά; Στην έκτη παρακαλώ σειρά προτεραιότητας των κριτηρίων αυτού του σχεδιασμού. Έκτες στη σειρά οι κοινωνικές ανάγκες. Προηγούνται άλλα κριτήρια, όπως η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, όλα δηλαδή όσα έχουν άμεση σχέση με την κερδοφορία των επιβατικών επιχειρήσεων και όχι με τις μεταφορικές ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων που κατ' εξοχήν είναι αυτά που χρησιμοποιούν αυτά τα συγκοινωνιακά μέσα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στον σχεδιασμό των συγκοινωνιακών γραμμών μόνο συμπληρωματικά και μόνο παρεμπιπτόντως περιλαμβάνονται και γραμμές οι οποίες συνδέουν οικισμούς με τα χωριά, τα κεφαλοχώρια ή τις μικρότερες και μεγαλύτερες πόλεις.

Δηλαδή η κακή συγκοινωνιακή κατάσταση, η οποία υπάρχει ήδη στις απομακρυσμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές της πατρίδας μας, με το νομοσχέδιο πρόκειται να επιδεινωθεί. Βλέπετε, είναι εκείνη η ρημάδα η λειτουργία του καπιταλιστικού κέρδους, η οποία καθορίζει ότι όλος ο σχεδιασμός επικεντρώνει κυρίως εκεί που συγκεντρώνεται πολύς κόσμος. Αφορά κυρίως τη σύνδεση των διοικητικών κέντρων. Και βεβαίως, πρέπει να τους αφορά αυτούς, αλίμονο, αλλά όχι μόνο αυτούς.

Και αδιαφορεί εν προκειμένω ουσιαστικά για τις αραιοκατοικημένες περιοχές της χώρας, που δεν είναι και λίγες, καθώς πουθενά, μα πουθενά, δεν αναφέρεται ότι αντικείμενο του σχεδιασμού είναι η ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των αναγκών των λαϊκών στρωμάτων στην εργασία, την εκπαίδευση και όπου αλλού.

Αν μάλιστα δούμε το άρθρο αυτό, το δεύτερο δηλαδή, με το ένατο που περιγράφει τις βασικές κατευθύνσεις αυτού του σχεδιασμού, τότε το πράγμα γίνεται εξοργιστικό για τα λαϊκά στρώματα.

Στην παράγραφο 2 λοιπόν αυτού του άρθρου αναφέρεται ότι ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπ' όψιν -απλώς λαμβάνει υπ' όψιν, μας κάνει τη χάρη δηλαδή να λάβει υπ' όψιν- και τις ανάγκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού από και προς άλλες πόλεις, οι οποίες τυχαίνει να μην αποτελούν διοικητικά κέντρα.

Το χειρότερο είναι παρακάτω, στην παράγραφο 5. Ο σχεδιασμός απλώς λαμβάνει υπ' όψιν, δεν καλύπτει απόλυτα δηλαδή, τις ειδικές ανάγκες ξέρετε ποιων; Τις ειδικές ανάγκες μετακινήσεων μαθητών ή εκπαιδευόμενων προς τα κέντρα εκπαίδευσης, των εργαζομένων στους χώρους εργασίας, των ατόμων με αναπηρία και των στρατευσίμων που υπηρετούν τη θητεία τους. Δηλαδή οι συγκοινωνιακές ανάγκες αυτών των ευάλωτων μεγάλων πληθυσμιακών ομάδων απροκάλυπτα θυσιάζονται στον βωμό της κερδοφορίας των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων.

Σε κάθε περίπτωση, όπως λέει και το ένατο άρθρο, η οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, η κερδοφορία τους δηλαδή για να συνεννοούμαστε, και η επιβατική κίνηση, αυτά τα δύο, καθορίζουν τη λειτουργία μιας συγκοινωνιακής γραμμής. Αλίμονο δηλαδή σε όσους μένουν σε απομακρυσμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές.

Όμως, οι διευκολύνσεις σε αυτές τις συγκοινωνιακές εταιρείες τελειωμό δεν έχουν. Ενώ αρχικά γράφουν στο νομοσχέδιο ότι οι παραχωρησιούχοι έχουν την υποχρέωση με δαπάνες τους να κατασκευάζουν τις στάσεις και τα στέγαστρα αναμονής των επιβατών, παρακάτω τους δίνει το δικαίωμα το ίδιο νομοσχέδιο αυτό να το αρνούνται και τελικά, το κόστος κατασκευής μεταφέρεται στους δήμους.

Με τι κονδύλια παρακαλώ οι δήμοι θα καλύπτουν αυτές τις σχετικές δαπάνες; Προφανώς μέσα από τα δημοτικά τέλη. Οι δήμοι θα φτιάχνουν τις στάσεις, αλλά προσέξτε, τη διαφημιστική εκμετάλλευση των στάσεων την παραχωρεί το νομοσχέδιο στις εταιρείες, οι οποίες απλώς θα έχουν την υποχρέωση να αποδίδουν το 2% από τα διαφημιστικά έσοδα στους δήμους.

Μειώνετε και τα διοικητικά πρόστιμα με το νομοσχέδιο, αν και όταν δηλαδή πληρώνονται και αυτά.

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

Θα χρειαστώ ένα-δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεχίστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ.

Από 5.000 έως 50.000 ευρώ που ήταν μέχρι τώρα αυτά τα πρόστιμα, τώρα τα κατεβάζετε στα 1.000 μέχρι 10.000 ευρώ, πέντε φορές παρακάτω δηλαδή. Άλλο ένα δωράκι λοιπόν στους παραχωρησιούχους στους οποίους δίνετε τη δυνατότητα με το άρθρο 21 να τροποποιούν ακόμη και τη λειτουργία του δικτύου, αν δεν τους συμφέρει, ακόμα και να αυξάνουν τα εισιτήρια.

Καταργείτε τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, η οποία, εκτός των άλλων, μπορούσε -θεωρητικά, αλλά μπορούσε να παρέχει μια περισσότερο διευρυμένη προστασία στους επιβάτες, σε σχέση με τον σχετικό κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος περιορίζει τις υποχρεώσεις των αναδόχων προς τους επιβάτες και από την ώρα που περιορίζει τις υποχρεώσεις των αναδόχων προς τους επιβάτες, περιορίζει στην ουσία τα δικαιώματα των ιδίων των επιβατών.

Πάω στο δεύτερο κομμάτι τώρα, του διαχωρισμού της «ΕΡ-ΓΟΣΕ» από τον ΟΣΕ. Υπακούει και αυτός ο διαχωρισμός βεβαίως στην ίδια λογική της πλήρους απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, υπηρετεί όμως ταυτόχρονα -και αυτό δεν πρέπει να μην το λάβουμε υπ' όψιν- και τους σχεδιασμούς της εγχώριας αστικής τάξης για τη μετατροπή της χώρας μας σε κόμβο μεταφορών και διαμετακόμισης. Και αυτή τη στρατηγική βεβαίως την υλοποιούν και την υπηρετούν όλες οι κυβερνήσεις.

Ειδικά τώρα όμως σχεδιάζεται η επένδυση ενός πακέτου περίπου 3,5 δισεκατομμυρίων ευρώ -δεν είναι και λίγα- για έργα σιδηροδρομικά, τα οποία πρόκειται να συνδέσουν το κεντρικό δίκτυο με τα λιμάνια. Προσέξτε τα λιμάνια: Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη και Λαύριο. Αυτά σχεδόν όλα τα έργα θα είναι νέα έργα, συνεπώς ανήκουν στην αρμοδιότητα της «ΕΡ-ΓΟΣΕ».

Εδώ βρίσκεται όλη η πραγματική αιτία του διαχωρισμού, γιατί με τον διαχωρισμό της «ΕΡΓΟΣΕ» από τον ΟΣΕ γίνεται πιο άμε-

σος ο έλεγχός της από το Υπουργείο Υποδομών, στο οποίο πλέον ανήκει η «ΕΡΓΟΣΕ» και άρα γίνεται πιο άμεση και πιο αποτελεσματική και η πρόσβαση των κατασκευαστικών ομίλων σε αυτά τα 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ, τα οποία φυσικά και ορέγονται.

Συνδυάστε το αυτό και με την τροπολογία της τελευταίας στιγμής που ενέταξε και τον ΟΣΕ και την «ΕΡΓΟΣΕ» στον νόμο για τις ΔΕΚΟ που ψηφίστηκε την περασμένη ακριβώς Τετάρτη, αλλάζοντας τις εργασιακές σχέσεις, και έχετε όλη την εικόνα.

Με το άρθρο 44., όμως γίνεται κάτι εξωφρενικό και απαράδεκτο. Επιτρέπεται, λέει, η μεταφορά και ο δανεισμός εργαζομένων μεταξύ ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ», λες και πρόκειται για αντικείμενα, για ομιλούντα εργαλεία. Πρόκειται για μια απαράδεκτη διάταξη. Η λύση είναι μία και τη ξέρετε, είναι προσλήψεις μόνιμου προσωπικού με συγκροτημένα δικαιώματα για την πλήρη κάλυψη των οργανικών θέσεων και των δύο εταιρειών.

Λέτε μάλιστα –το χειροτερεύετε– ότι για να γίνει αυτή η μεταφορά, για να επιτραπεί, η κάλυψη του οργανογράμματος των θέσεων εργασίας μπορεί να είναι μέχρι και 65%, δηλαδή και με 65% δεν πειράζει, μπορούν να δουλεύουν κάποιες υπηρεσίες. Αν αυτό δεν λέγεται θεσμοθέτηση της εντατικοποίησης της εργασίας, με συγχωρείτε, τότε τι λέγεται;

Με το άρθρο 52 καταργείτε τα τεχνικά συμβούλια των επιμέρους εταιρειών που είναι συμβουλευτικά όργανα. Η «ΕΡΓΟΣΕ» χάνει το τεχνικό συμβούλιο που έχει, όλοι θα υπάγονται σε ένα τεχνικό συμβούλιο του Υπουργείου. Ο συγκεντρωτισμός κάνει συνήθως παρέα με τη γραφειοκρατία και βεβαίως, έχουν και άγνοια και των ειδικών αντικειμένων.

Συμπέρασμα: όταν η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου γίνεται με κριτήριο το κέρδος, όταν το κέρδος προσδιορίζει ποια τμήματα, ποιες υπηρεσίες του σιδηροδρόμου θα αναπτυχθούν, τότε και ο λαός που έχει ανάγκη από σύγχρονη, ασφαλή και φθηνή σιδηροδρομική συγκοινωνία, αλλά και οι σιδηροδρομικοί, θα χάνουν.

Κοντολογίς –το είπαμε και προχθές στον κύριο Υπουργό–, μας χωρίζει εμάς και όλους εσάς μονάχα μία λέξη. Πρόκειται για μια λέξη, όμως, η οποία ανοίγει μια άβυσσο ανάμεσα σε εμάς και σε όλους εσάς από τα αστικά κόμματα, ανάμεσα στον λαό και τους κεφαλαιοκράτες. Και αυτή η λέξη είναι η λέξη «κέρδος».

Το κέρδος βρίσκεται πίσω από την πολιτική της απελευθέρωσης των δημόσιων συγκοινωνιών και γι' αυτό το κέρδος ακριβαίνουν και τα εισιτήρια, γι' αυτό το κέρδος μειώνονται τα δρομολόγια, γι' αυτό το κέρδος σαραβαλιάζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, γι' αυτό το κέρδος μεγαλώνει η ταλαιπωρία και οι ατέλειωτες ουρές στις στάσεις. Αυτό που ζούμε τώρα δηλαδή.

Αν φύγει αυτή η λέξη, η λέξη «κέρδος», αν οι συγκοινωνίες γίνουν κοινωνική περιουσία, αν υπαχθούν σε ενιαίο κρατικό φορέα, σχεδιαστούν κεντρικά για να λειτουργούν όχι για το κέρδος αυτών των καπιταλιστών και των εταιρειών τους, αλλά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών του λαού μας, τότε και μόνο τότε θα υπάρχει φθηνή λαϊκή συγκοινωνία, ασφαλής, συχνή και σύγχρονη.

Μην τρομάζετε. Δεν τα ζητάμε από όλους εσάς αυτά. Δεν είναι δική σας δουλειά αυτή.

Από εσάς ζητάμε να πυκνώσετε τα δρομολόγια, για να μην ξεροσταλιάει ο κόσμος στις στάσεις. Να μειώσετε τα εισιτήρια. Να υπάρχει δωρεάν μετακίνηση των εργαζομένων στις ώρες αιχμής. Να υπάρχει δωρεάν μετακίνηση για τους ανέργους, τους μαθητές, τους σπουδαστές. Να υπάρχει ειδική μέριμνα για τα ΑΜΕΑ και τους ηλικιωμένους. Να συνδεθούν οι γειτονιές μεταξύ τους με τοπικά δρομολόγια. Να γίνουν επιτέλους προσλήψεις μόνιμου προσωπικού με πλήρη δικαιώματα.

Όλα αυτά, όμως, το νομοσχέδιό σας τα αντιμάχεται. Γι' αυτό και το καταψήφίζουμε και επί της αρχής και επί των άρθρων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε από το παράδοξο γεγονός, σύμφωνα με το οποίο οι δεκατέσσερις από τους δεκαέξι φορείς που μίλησαν για το νομοσχέδιο το

χαρακτήρισαν «φωτογραφικό». Επίσης, υπήρξε έντονη αντίδραση από τους φορείς των τουριστικών λεωφορείων, οι περισσότεροι εκ των οποίων συνολικά ζήτησαν την απόσυρσή του. Το θεωρούμε παράδοξο, επειδή είναι μία από τις λίγες φορές που συμβαίνει κάτι τέτοιο, ενώ, βέβαια, οι δικαιολογίες του Υπουργού δεν έπεισαν κανέναν.

Συνεχίζοντας, με το σημερινό σχέδιο νόμου εφαρμόζεται ένα πλαίσιο κεντρικού ελέγχου στις περιφερειακές επιβατικές μεταφορές, εκτός από τον ΟΑΣΑ και τον ΟΑΣΘ, στην Κω και τη Ρόδο.

Το θετικό είναι η κατάργηση μιας ανεξάρτητης αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, της ΡΑΕΜ, μιας από τις πολλές κοστοβόρες και ουσιαστικά αντισυνταγματικές που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία όμως δεν είχε ποτέ μέχρι σήμερα λειτουργήσει.

Εκτός αυτού, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τον ΟΣΕ, ο οποίος μετά τη σμίκρυνση και τη δήθεν εξυγίανση του κ. Χατζηδάκη, τον τεμαχισμό του το 2010 από το ΠΑΣΟΚ και το ξεπούλημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από τον ΣΥΡΙΖΑ –όλα αυτά βέβαια με εντολές της Ευρωπαϊκής Ένωσης– έχει απομείνει ως μία επιδοτούμενη και ζημιολόγη υποδομή, με μοναδική θυγατρική την «ΕΡΓΟΣΕ» που τελικά αποσχίζεται. Νέα Δημοκρατία, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ, η «τρίκα εσωτερικού», τα τρία κόμματα που λειτουργούν ως μνημονιακά εργαλεία της γερμανικής Ευρωπαϊκής Ένωσης, της «τρίκα εξωτερικού».

Σε κάθε περίπτωση, όπως συνήθως συμβαίνει με τις νεοφιλελεύθερες ληστρικές μεταρρυθμίσεις, η ζημία του ΟΣΕ κοινωνικοποιήθηκε, ενώ το κέρδος, τα εισιτήρια, δηλαδή, της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ιδιωτικοποιήθηκε, κατά τη γνωστή παρασιτική τακτική, αν και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είναι ιταλική κρατική εταιρεία επιδοτούμενη από τη χώρα μας. Δεν αναφερόμαστε, λοιπόν, καν σε μια φιλελεύθερη ιδιωτικοποίηση, αλλά σε κρατικοποίηση εκ μέρους μιας άλλης χώρας.

Ακόμη χειρότερα, οι υπηρεσίες που παρέχει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η οποία μετονομάστηκε σε «HELLENIC TRAIN», συνεχίζουν να είναι προβληματικές, όπως το δρομολόγιο Αθήνας - Θεσσαλονίκης που δεν έγινε τελικά σε τρεις ώρες, αλλά παραμένει στις τέσσερις, οπότε είναι ελάχιστα ανταγωνιστικό ως προς τα ΚΤΕΛ και το αεροπλάνο.

Εκτός αυτού, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» απολαμβάνει κάποιο περίεργο ακαταδίκιο με εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις της, όσον αφορά στα δικαιώματα των επιβατών, που ο Υπουργός είχε υποσχεθεί να καταργήσει απαντώντας σε ερώτηση Βουλευτή, επιδεικνύοντας επιπλέον πλήρη αδιαφορία προς τις αρχές, όπως όταν αρνήθηκε, για παράδειγμα, την πρόσφατη κλήση προς ακρόαση της ΡΑΣ.

Τέλος, υπάρχουν βλάβες ακόμη και στα νέα τρένα, τα πανάκριβα «Ασημένια Βέλη» –όπως διαπιστώσαμε στο νομοσχέδιο, κάθε άλλο παρά «βέλη» είναι–, για τις ΥΔΥ στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», καθυστερώντας και ταλαιπωρώντας τους επιβάτες τους, όπως συνέβη και στην κακοκαιρία «Ελπίδα».

Ως προς τα περιεχόμενα τώρα του σχεδίου νόμου, το πρώτο και το δεύτερο μέρος, τα άρθρα 1 έως 35, αφορούν στο κανονιστικό πλαίσιο για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, ενώ ήταν τα μοναδικά μέρη που τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση. Το επόμενο για τον ΟΣΕ δεν υπήρχε καν στη διαβούλευση, κάτι που μας έκανε μεγάλη εντύπωση, ειδικά μετά τη θύελλα των αντιδράσεων για τα προβλήματα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Ρωτήσαμε εδώ τον Υπουργό γιατί δεν υπήρχε στη διαβούλευση, αλλά δεν πήραμε καμία απάντηση, όπως άλλωστε σε πολλές άλλες ερωτήσεις μας.

Στις αλλαγές εφαρμόζεται ένας κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2007, ο οποίος έχει μεν μεταφερθεί με δύο νόμους, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, αλλά δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως. Η βάση του είναι οι διαγωνιστικές διαδικασίες ανάθεσης αστικών και υπεραστικών μεταφορών, με στόχο να μην υπάρχει μονοπώλιο των ΚΤΕΛ, όπως της ΔΕΗ στο παρελθόν, με τελικό αποτέλεσμα, όμως, να έχει δημιουργηθεί ένα ολιγοπώλιο στην ενέργεια, γνωστό ως «καρτέλ της ενέργειας».

Βέβαια, σε μία χώρα, όπως η δική μας, όπου οι διαγωνισμοί διεξάγονται συχνά με έναν διαγωνιζόμενο και μάλιστα επιδοτού-

μενο ή με περισσότερους, αλλά συνεννοημένους μεταξύ τους μάλλον δεν πρόκειται να αλλάξουν τα δεδομένα. Ειδικά, αν θα τοποθετούνται προϋποθέσεις, όπως για τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων, για τους σταθμούς, για τη στελέχωση και για την εμπειρία.

Από την άλλη πλευρά, δεν προωθούνται εναλλακτικές λύσεις, όπως το τρένο, αφού το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει καταργηθεί, υπολείπεται και καταρρέει συχνά. Θα καταθέσουμε στα Πρακτικά ένα συγκεκριμένο άρθρο-ανάλυση, το οποίο γράφει ότι «το τρένο θα ξεμεινεί τρεις φορές».

Περαιτέρω, αναφέρεται πως για κατά τόπους οδικές αστικές και υπεραστικές επιβατικές μεταφορές ορίζεται ότι αρμόδιο για τη διενέργεια των διαγωνισμών και για την ανάθεση των συμβάσεων είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ενώ οι περιφέρειες της χώρας απλά επιφορτίζονται με την παρακολούθηση της εφαρμογής, κάνοντας μόνο προτάσεις για τις ανάγκες και τον σχεδιασμό των τοπικών συγκοινωνιών με το άρθρο 10.

Εδώ ρωτήσαμε ποιος ο σκοπός αυτού του συγκεντρωτισμού, καθώς επίσης γιατί αποκλείονται οι τοπικές αρχές και κοινωνίες, γιατί δηλαδή πρέπει να είναι αρμόδια αρχή το Υπουργείο και όχι οι δήμοι. Γιατί αυτός ο συγκεντρωτισμός παντού εις βάρος της τοπικής αυτοδιοίκησης, αφού έτσι δεν θα επιτευχθεί ποτέ η αποκέντρωση και η ανάπτυξη των δυνατοτήτων της περιφέρειας, που οφείλει να μας ενδιαφέρει όλους; Προφανώς, ο Υπουργός έχει άλλη άποψη. Εμείς, ως Ελληνική Λύση, είμαστε υπέρ της ανάδειξης της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Από την άλλη πλευρά, δημιουργείται μια πολύ επικίνδυνη δυαρχία. Οι τοπικές αρχές μπορούν να επιβλέπουν και να επιβάλλουν πρόστιμα, καθώς επίσης να εισηγούνται για τις ανάγκες των αστικών συγκοινωνιών, όταν τελικά την ευθύνη την έχει η κεντρική πολιτεία, που δεν μπορεί να γνωρίζει τις τοπικές ανάγκες.

Σε κάθε περίπτωση, δημιουργούνται συνθήκες που επιτρέπουν να υποκαλύπτονται ή να υπερκαλύπτονται οι ανάγκες, ανάλογα με τις σχέσεις της κεντρικής κομματικής εξουσίας με τον εκάστοτε ΟΤΑ. Θεωρούμε, λοιπόν, πως θα έπρεπε να είναι θέμα των τοπικών κοινοτήτων, ενώ το κεντρικό κράτος οφείλει να ελέγχει μόνο τις διαδικασίες.

Τέλος, τονίσαμε πως θα ήταν σωστό να προωθηθεί και η εγχώρια παραγωγή λεωφορείων σε κάποιο βαθμό, ειδικά εάν οι συγκοινωνίες επιδοτούνται, ακόμη και αν είναι υψηλότερου κόστους, αφού υπάρχουν γενικότερα οφέλη για τη χώρα μας. Υπάρχει δε μία κάποια εγχώρια παραγωγή, όπως στον Βόλο, μετά το έγκλημα της αποβιομηχανοποίησης της Μεταπολίτευσης. Πρόκειται πραγματικά για ένα φοβερό «έγκλημα».

Σε κάθε περίπτωση, είναι απαράδεκτο να υποστηρίζουμε συγκοινωνίες με τούρκικα λεωφορεία, έστω και αν είναι φθηνότερα. Δεν εξυπηρετείται έτσι το δημόσιο συμφέρον. Είναι αυτονόητο.

Εκτός αυτού, τονίσαμε την ανάγκη να προωθηθεί επιτέλους η ανέγερση του Κεντρικού Σταθμού Λεωφορείων Αττικής στον Ελαιώνα στο πλαίσιο της εξυπηρέτησης του κοινού, που πρέπει να αποτελεί τη νούμερο ένα προτεραιότητα της Κυβέρνησης.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου με ένα άρθρο ουσιαστικά καταργείται η ΡΑΕΜ, που δεν είναι μεν αρνητικό, πόσω μάλλον αφού στερείται αρμοδιοτήτων και δεν έχει λειτουργήσει ποτέ. Αλλά, δεν καταλάβαμε γιατί συστάθηκε στο παρελθόν. Η ερώτησή μας εδώ ήταν πόσο προσωπικό και ποια εξοικονόμηση επιτυγχάνεται με αυτή την κατάργηση, χωρίς να πάρουμε ούτε εδώ απάντηση.

Συνεχίζοντας με το τρίτο μέρος, περιλαμβάνεται η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κατά την οποία αποσχίζεται η «ΕΡΓΟΣΕ» από τον ΟΣΕ, ενώ υπάγονται και οι δύο απευθείας στο δημόσιο χωρίς την παρεμβολή του Υπερταμείου. Ό,τι είναι ζημιογόνο υπάγεται απευθείας στο δημόσιο. Όλα τα υπόλοιπα στο Υπερταμείο.

Εν προκειμένω, όσον αφορά στις αρμοδιότητές τους, δεν φαίνεται να επέρχεται καμία αλλαγή ενώ είναι οι εξής: Πρώτον, ο ΟΣΕ διαχειρίζεται την υποδομή, δηλαδή τη σιδηροδρομική γραμμή. Είναι ο κύριος του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 41, ενώ αναλαμβάνει την εκπόνηση σχεδίου δράσης για τη συντήρηση του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου.

Επομένως εξαιρείται το ανενεργό δίκτυο το οποίο είναι σημαντικό, αν και είναι αόριστο τι θεωρείται ενεργό, υπό αναστολή ή καταργημένο.

Ένα βασικό θέμα είναι τι συμβαίνει με τη γραμμή Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης που τυπικά είναι ενεργή, αλλά στην ουσία υπολείπεται, ενώ η αξία της ως παρακαμπτήριος του Βοσπόρου φάνηκε με τη μεταφορά των όπλων του ΝΑΤΟ πρόσφατα, δυστυχώς με άγνωστα έσοδα για τη χώρα μας ή κόστος.

Δεύτερον, η «ΕΡΓΟΣΕ» αναλαμβάνει το έργο στη σιδηροδρομική γραμμή ως διαχειριστής έργων με το άρθρο 42. Επιπλέον, αναφέρονται θέματα προσωπικού, καθώς επίσης διοικήσεις των δύο εταιρειών, ενώ προβλέπεται και εδώ, δυστυχώς, η πρόσληψη τεχνικών συμβούλων χωρίς κοστολόγηση.

Περαιτέρω, με το παρόν νομοσχέδιο ορίζεται το Υπουργείο υπεύθυνο για τον σχεδιασμό των στρατηγικών προτεραιοτήτων στον σιδηρόδρομο στο πλαίσιο του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, αν υπάρχει κάτι τέτοιο. Η εκπόνηση του Στρατηγικού Προγράμματος Σιδηροδρομικών Επενδύσεων χρηματοδοτείται από το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης, χωρίς όμως να έχει δοθεί κάποια εκτίμηση του ύψους του, ενώ με βάση το Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών ο ΟΣΕ καταρτίζει το σχέδιο δράσης.

Εντούτοις, διαπιστώνουμε πως και εδώ τοποθετείται ένας εκπρόσωπος του Υπερταμείου στην εταιρική διακυβέρνηση του ΟΣΕ με το άρθρο 46, παρά το ότι δεν έχει καμία σχέση εκτός από τη «ΓΑΙΑΟΣΕ» που επιδοτείται έμμεσα και αυτή με την αναβάθμιση από το δημόσιο του κεντρικού σταθμού Αθηνών που της ανήκει. Απάντηση σε αυτό το «γιατί», γιατί υπάρχει, δηλαδή, κάποιος από το Υπερταμείο σε μια εταιρεία που είναι του δημοσίου, δεν πήραμε. Παντού, λοιπόν, το Υπερταμείο των ξένων, ενώ προφανώς και το σημερινό νομοσχέδιο αποτελεί μια μνημονιακή υποχρέωση, αφού τα μνημόνια και η εποπτεία ασφαλώς συνεχίζονται.

Γενικότερα, πάντως, δίνεται η εντύπωση ότι η Κυβέρνηση βιάζεται να προωθήσει τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης στη δική της επιχειρηματική πελατεία, ενώ δε βλέπουμε για ποιον λόγο θα έπρεπε να δεσμευτεί η επόμενη κυβέρνηση με το καθεστώς των δημοσίων ανωνύμων εταιρειών που προωθεί το σημερινό σχέδιο νόμου, των ιδιωτικών συμβούλων και των αναθέσεων σε συγκεκριμένα οχήματα, με συγκεκριμένους όρους, χωρίς καμία ευρεία συναίνεση.

Για τη μεταβίβαση τώρα των μετοχών θα διεξαχθεί οικονομικός έλεγχος και αποτίμηση από δύο ανεξάρτητες ελεγκτικές, κατά τα γνωστά, βέβαια, για τις ανώνυμες εταιρείες. Εντούτοις, αναφέρεται πως δρομολογείται ήδη η μεταβίβαση της «ΕΡΓΟΣΕ» στο δημόσιο λογιστικής αξίας 300 χιλιάδων ευρώ, χωρίς να έχει γίνει καμία αποτίμηση. Όπου ρωτήσαμε γιατί αυτή η βιασύνη, αφού το τίμημα θα καθοριστεί με την αποτίμηση, αλλά ο Υπουργός απέφυγε να απαντήσει πως πρόκειται για ένα από τα γνωστά προαπαιτούμενα του μνημονίου.

Εν προκειμένω, θα έπρεπε να κατατεθεί το νομοσχέδιο μαζί με τη σύμβαση και αφού προηγηθεί η αποτίμηση, επειδή δεν είναι δυνατόν να ψηφίζει η Βουλή για κάτι που δεν γνωρίζει το κόστος ούτε τη μέθοδο αποτίμησης που θα επιλέξουν τελικά οι ελεγκτές.

Όσον αφορά στην κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, εκτός των παραπάνω, δηλαδή της αξίας μεταβίβασης της «ΕΡΓΟΣΕ» και των προσλήψεων σε ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ», δεν αναφέρεται το κόστος επιδότησης, ενδεχομένως, από την ανάθεση οδικών υπεραστικών γραμμών υπό τύπου άγονων με τα άρθρα 8 και 16.

Κλείνοντας, ο ΟΣΕ είναι σταθερά ζημιογόνος με αρνητικά κεφάλαια έως το 2020. Στη συνέχεια, εξυγιάνθηκε σχετικά με λογιστικές κινήσεις, ενώ η αξία του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 10,8 δισεκατομμύρια, όπως φαίνεται από το πάγιο ενεργητικό του. Η εξυγίανση του ΟΣΕ έγινε με λογιστικές κινήσεις, με τη διαγραφή δανείου από το δημόσιο ύψους 800 εκατομμυρίων, με τον νόμο της Νέας Δημοκρατίας κ.λπ.. Έτσι, εμφανίστηκε με θετικά κεφάλαια με τη σχετική έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαγραφή ως μη κρατική επιδότηση.

Προφανώς, μόνο με τη «ΛΑΡΚΟ» έχει πρόβλημα η Ευρωπαϊκή

Ένωση όσον αφορά στη διαγραφή των χρεών της. Επίσης, με τα ναυπηγεία που μας υποχρέωσε να τα ξεπουλήσουμε και με την Ελληνική Βιομηχανία Ζάχαρης. Παρεμπιπτόντως, εδώ η Ελλάδα έχει πραγματικά καταντήσει να είναι από τις λίγες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς παραγωγή ζάχαρης, ενώ υπάρχουν ελλείψεις και αυξήσεις στις τιμές αφού ο κλάδος πλήττεται από την ενεργειακή κρίση, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Δεν έχουμε ζάχαρη στην Ελλάδα μετά από τόσα εργοστάσια που είχε η Ελληνική Βιομηχανία Ζάχαρης που την κλείσαμε τελικά.

Υποθέτουμε, βέβαια, πως η Ευρωπαϊκή Ένωση επέτρεψε τη διαγραφή στον ΟΣΕ επειδή δεν ανταγωνίζεται κάποια εταιρεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ ωφελεί την ιταλική κρατική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που έλαβε επιπλέον επιδότηση για δεκαπέντε χρόνια συνολικού ύψους 750 εκατομμυρίων, παραβιάζοντας τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και ο ΟΣΕ, πάντως, συγκρούονται για τις χρεώσεις, ενώ ο Υπουργός δεν απάντησε τι θα συμβεί σε ένα έως δύο χρόνια με τον ΟΣΕ αφού συνεχίζει να έχει ζημιές. Σημειώνεται, δε, ότι υπάρχει θέμα συντήρησης, ενώ ετοιμάζονται ΣΔΙΤ για τη συντήρηση της υποδομής για τα οποία φυσικά είμαστε αρνητικοί.

Η «ΕΡΓΟΣΕ», βέβαια, είχε μικτό κέρδος 1,8 εκατομμύρια το 2020 με κύκλο εργασιών 56,8 εκατομμύρια και με ίδια κεφάλαια 45 εκατομμύρια. Οπότε, μπορεί κανείς να εκτιμήσει εάν θα υπάρχει μεγάλη απόκλιση από τις 30 χιλιάδες που είναι η λογιστική αξία των μετοχών της, αν και η αξία της εξαρτάται από τα έργα που θα της δίνει το δημόσιο.

Αναγράφεται, επιπλέον, πως ο Υπουργός θα επιβλέπει τη σιδηροδρομική αγορά. Σωστά, αφού είναι ευθύνη των εκλεγμένων αρχών και όχι των ανεξάρτητων. Τι θα κάνει, όμως, η ΡΑΣ εάν ο Υπουργός επιβλέπει την αγορά; Προφανώς τίποτα στην πράξη. Ενώ δεν υπάρχει αρχή για τα δικαιώματα των πολιτών ή απλά δεν τα σέβεται η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως έχουμε διαπιστώσει πάρα πολλές φορές. Δεν πρέπει, λοιπόν, να καταργηθεί και η ΡΑΣ:

Τέλος, με το άρθρο 43 προβλέπεται ότι για τη διεξαγωγή των εργασιών ο ΟΣΕ μπορεί να προσλαμβάνει ημεδαπό και αλλοδαπό επιστημονικό τεχνικό και εξειδικευμένο προσωπικό. Γιατί αλλοδαπά στελέχη, ρωτήσαμε. Δεν μας είναι αρκετό το brain drain, οι επτακόσιες πενήντα χιλιάδες νέοι μας που διώξαμε; Δεν θα έπρεπε να σταματήσει κάποια στιγμή αυτό; Γιατί δεν υπάρχει έστω κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους; Γιατί πρέπει η χώρα να προσλαμβάνει αλλοδαπά στελέχη, όταν έχει τόσα πολλά και ικανά δικά της;

Κλείνοντας, με το άρθρο 52 καταργούνται τα τεχνικά συμβούλια σε εποπτευόμενους φορείς, με τις αρμοδιότητες να μεταφέρονται στον Υπουργό, κάτι που δίνει την εντύπωση της υποβάθμισης και ακόμη μια φορά του συγκεντρωτισμού και της ανοργάνωσής επίσης, αφού αποτελεί τροπολογία σε ρύθμιση που είχε φέρει ο ίδιος Υπουργός πρόσφατα με το ν.4782/2021.

Συμπερασματικά, λοιπόν, πρόκειται για ένα ακόμη προβληματικό νομοσχέδιο που δεν μπορεί να στηριχθεί από κανέναν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και ολοκληρώνουμε με τις τοποθετήσεις των εισηγτηών και ειδικών απορρήτων με τον ειδικό αγορητή του ΜέΡΑ25, τον κ. Γεώργιο Λογιαδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι, ως Βουλευτής Ηρακλείου θα ξεκινήσω σήμερα από ένα θλιβερό γεγονός που συνέβη στην Κρήτη πριν ακριβώς ένα χρόνο. Σαν χθες στις 27 Σεπτεμβρίου του 2021 στις 9:17' το πρωί ένας σεισμός 5,8 ρίχτερ συγκλόνισε το Αρκαλοχώρι στο Ηράκλειο. Ένας νεκρός, χιλιάδες άνθρωποι χωρίς σπίτια, πληγές που ακόμη είναι ανοικτές. Ο Σύλλογος Σεισμοπλήκτων «Η ΕΛΠΙΔΑ» και ο Πρόεδρος της κ. Γκαντάσιος τους οποίους ως ΜέΡΑ25 στηρίζουμε με όλες μας τις δυνάμεις, μας αναφέρουν: Ένα χρόνο μετά έχει φύγει από την περιοχή το 20% του πληθυσμού, πάνω από οκτακόσιοι άνθρωποι ζουν ακόμα σε οικίσκους, υπάρχουν πάνω από χίλια σπι-

τια ακόμα πεσμένα χωρίς κανείς να χρηματοδοτεί τις χωματοургικές εργασίες, ώστε να απομακρυνθούν τα μπάζα ή να γίνουν οι αναγκαίες κατεδαφίσεις. Μόλις το 4% των φακέλων χρηματοδότησης για την ανακατασκευή των σπιτιών έχει εγκριθεί από το αρμόδιο γραφείο. Το αρμόδιο γραφείο στο Αρκαλοχώρι παραμένει υποστελεχωμένο με έναν μόλις υπάλληλο.

Η κυβερνητική εξαγγελία του προηγούμενου Μαρτίου ότι το ΤΑΕΦΚ Ηρακλείου θα στελεχωθεί με δεκαπέντε ΠΕ5, ΤΕ Μηχανικούς και πέντε διοικητικούς έχει σήμερα μόνον ένα στο Αρκαλοχώρι και δεκαεπτά στο Ηράκλειο. Αυτός ο ένας και μοναδικός καλείται να λύνει απορίες πολιτών και να διαχειρίζεται την αγανάκτησή τους.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΙΤΣΑΣ)

Υπάρχει επίσης τεράστια γραφειοκρατία που ταλαιπωρεί τους ήδη πολύ ταλαιπωρημένους πολίτες και επαγγελματίες αφού χρειάζονται πάνω από σαράντα έγγραφα και βεβαιώσεις που θα πιστοποιούν ότι είναι σεισμόπληκτοι για να επιδοτηθεί το ενοίκιο τους. Οι άνθρωποι αισθάνονται ότι κοροϊδεύονται.

Χθες ήταν στο Ηράκλειο και στο Αρκαλοχώρι ο κ. Τριαντόπουλος και άκουσε τη δυσарέσκεια και την αγανάκτηση των ανθρώπων εκεί. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους από τη Σάμο, οι οποίοι μας παρότρυναν να κινητοποιηθούμε εμείς στην Κρήτη, γιατί στον καταστροφικό σεισμό της Σάμου που έγινε ένα χρόνο πριν, η πολιτεία δεν τους είχε βοηθήσει ουσιαστικά. Στην Κρήτη ιδρύθηκε ο σύλλογος σεισμοπλήκτων και κινήθηκαν μαζικά πιο γρήγορα οι άνθρωποι εκεί.

Ένα άλλο θέμα είναι ότι το πραγματικό κόστος επισκευών, οικοδομικών εργασιών απέχει έτη φωτός από τα έξοδα που καλύπτει η κρατική χρηματοδότηση. Τα κόστη έχουν εκτοξευθεί, όπως όλοι γνωρίζουμε σήμερα. Οι τοπικές επιχειρήσεις φυτοζωούν, πολλές έχουν κλείσει. Κανείς δεν ακούει τις εκκλήσεις για να δοθεί γενναία χρηματοδότηση του εργασιακού και λειτουργικού κόστους τουλάχιστον για ένα χρόνο, ώστε να μπορέσουν να ανακάμψουν.

Ζητούν να παγώσουν τα δάνεια των πολιτών και των επιχειρήσεων και να σταματήσουν οι εταιρείες να τους ενοχλούν για την είσπραξη των δανείων. Το 30% των πληγέντων δεν έχει λάβει ακόμα καν το επίδομα αντικατάστασης της οικοσκευής.

Θέλω να τονίσω τη συγκινητική αλληλεγγύη των πολιτών, των επιχειρήσεων, όλης της τοπικής κοινωνίας προς όλους όσους επλήγησαν. Τους στήριξαν άμεσα με τρόφιμα, με ρούχα, με παροχή στέγης και τα ξενοδοχεία. Στους πληγέντες που αυτές τις μέρες θα νιώσουν αρκετά φιλικά χτυπήματα στην πλάτη τους, το μόνο που μπορούμε να τους πούμε εμείς ως ΜέΡΑ25 είναι: Μην τους πιστεύετε, τίποτα δεν θα χαριστεί. Όλα θα κερδηθούν μόνο με αγώνα. Σε αυτόν τον αγώνα το ΜέΡΑ25 είναι δίπλα σας!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

Προσωπικά ήμουν εκεί, δίπλα τους, και γνωρίζω. Ήταν συγκλονιστική αυτή η άσχημη εμπειρία και ακόμα σήμερα είναι ανοικτές αυτές οι πληγές. Μια μαύρη μέρα για εμάς λοιπόν ως Κρήτη, ως Ηράκλειο.

Τώρα στα θέματα του σχεδίου νόμου, «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» και λοιπές διατάξεις», θα ξεκινήσω λέγοντας ότι σχεδόν όλοι οι φορείς που τοποθετήθηκαν στην επιτροπή ήταν κατά του σημερινού σχεδίου νόμου.

Στο πρώτο μέρος τα άρθρα 1 έως 32 αφορούν την εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370/2007. Ο κανονισμός αυτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει στον πυρήνα του την απελευθέρωση, δηλαδή την ιδιωτικοποίηση, εμπορευματοποίηση των δημοσίων επιβατικών μεταφορών, επανακαθορίζοντας το θεσμικό τους πλαίσιο με πρόσχημα τη διασφάλιση της συνεχούς παροχής δημοσίων μεταφορών επιβατών. Ο κανονισμός παίζει τον ρόλο του μανδύα εξορθολογισμού της συγκοινωνιακής αγοράς υπό τη μορφή ρυθμιστικού πλαισίου.

Το ζητούμενο, όμως, για μας στο ΜέΡΑ25 είναι η διατήρηση ή η επαναφορά του χαρακτήρα κοινής ωφέλειας που πρέπει να έχουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς ως δημόσιο αγαθό και άρα αποκλειστικά υπό δημόσιο, δημοτικό έλεγχο λειτουργία και διοί-

κηση. Οτιδήποτε άλλο ουσιαστικά μετατρέπει την ανάγκη της μετακίνησης σε ένα μονοπωλιακό, ολιγοπωλιακό επιχειρηματικό παιχνίδι συμφερόντων σε βάρος του λαού.

Ως μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας της Βουλής να τονίσω ότι το άρθρο 13 «Εσοδα από διαφημίσεις», αναφέρει διαφημίσεις και τοποθετήσεις διαφημίσεων σε στέγαστρα και στάσεις λεωφορείων. Αυτό είναι απαράδεκτο. Όταν υπάρχουν διαφημιστικές πινακίδες στους δρόμους αποσπούν την προσοχή του οδηγού και έχουμε αυτό που συχνά συμβαίνει στην Ελλάδα, τα τροχαία ατυχήματα και μάλιστα θανατηφόρα. Το θεωρούμε παράνομο και πρέπει να αλλάξει.

Θα ήθελα να αναφέρω εδώ ότι πρέπει να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την κατασκευή νόμιμων και ασφαλών σταθμών επιβίβασης επιβατών προς και από τα υπεραστικά λεωφορεία στο βόρειο οδικό άξονα Κρήτης. Όμως για να γίνει αυτό πρέπει να εφαρμοστούν αυστηρά οι περιορισμοί του άρθρου 34 του ν.2696/1999 και να υπάρξουν οι προϋποθέσεις για δημιουργία λωρίδας επιβράδυνσης και επιτάχυνσης. Σήμερα αυτά δεν υπάρχουν. Όλοι θέλουμε ασφαλείς και ποιοτικές μεταφορές.

Με το άρθρο 17 για τις προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό, για το ποιος θα αναλάβει τις υπεραστικές και αστικές γραμμές, όλοι τόνισαν ότι βάσει τέτοιες προϋποθέσεις που ουσιαστικά φωτογραφίζει ποιος θα αναλάβει το έργο. Ορίζει τις προϋποθέσεις, όπως τον αριθμό λεωφορείων υπεραστικού ή αστικού ή μη αστικού τύπου, τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, την απαιτούμενη στελέχωση, συστήματα τηλεματικής, ενιαία πληροφόρηση, ενιαία έκδοση εισιτηρίων και άλλα. Καταγγέλθηκε από φορείς ότι όλες μέχρι σήμερα οι κυβερνήσεις διαχρονικά ήταν υπέρ ενός συγκεκριμένου φορέα. Για αυτό καθυστέρησε αυτό το νομοσχέδιο για πάνω από δέκα χρόνια να εφαρμοστεί.

Και ένα άλλο σοβαρό κοινωνικό θέμα για εμάς είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Δεν υπάρχει καμμία αναφορά στο σχέδιο νόμου για τα ΑΜΕΑ. Στο άρθρο 7 παραδείγματος χάριν θα έπρεπε να αναφερθεί ότι τα λεωφορεία πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένα ώστε να εξυπηρετούν άτομα με αναπηρία. Στο άρθρο 9 οι υποδομές προσβασιμότητας και η εκπαίδευση του προσωπικού να λαμβάνει υπ' όψιν τους τα ΑΜΕΑ. Θα συμπληρώσω ότι θα πρέπει να υπάρχουν και φωνητικές πληροφορίες και συστήματα γραφής για τους τυφλούς.

Στα προηγούμενα άρθρα του σχεδίου νόμου όριζαν διαγωνισμούς, διαδικασίες, προϋποθέσεις. Και τώρα βλέπουμε με το άρθρο 25 απευθείας αναθέσεις. Από τη μια μεριά έχουμε προϋποθέσεις, διαγωνισμούς και μετά από την άλλη μεριά έρχονται και απευθείας αναθέσεις, οι οποίες για μας στο ΜέΡΑ25 είναι παράνομες. Το ΜέΡΑ25 υποστηρίζει τη διατήρηση των θέσεων εργασίας του ήδη υπάρχοντος προσωπικού στα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και τη διασφάλιση των εργασιακών τους δικαιωμάτων, εάν αλλάξει ο φορέας που μπορεί να προκύψει μετά από διαγωνισμό.

Στο δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου, με το άρθρο 33 καταργείται η ρυθμιστική αρχή επιβατικών μεταφορών, η οποία δημιουργήθηκε με το ν.419/2013 επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ, Σαμαρά - Βενιζέλου. Ποτέ δεν ίσχυσε, όπως ανέφερε ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή. Καταργείται διότι δεν λειτούργησε ποτέ, διότι δεν χρηματοδοτήθηκε, απαξιώθηκε. Και τώρα την καταργείτε εσείς οι ίδιοι που τη δημιουργήσατε με τον νόμο του 2013. Διότι κάποιοι δεν ήθελαν να είναι υπό τον έλεγχο αυτής της ρυθμιστικής αρχής και ο νόμος νοείται.

Το τρίτο μέρος τα άρθρα 36 έως 51 αφορούν την αναδιοργάνωση ΟΣΕ ΑΕ και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.». Στην Ελλάδα σήμερα οι σιδηροδρομικές υποδομές δηλαδή το δίκτυο και οι αμαξοστοιχίες ανήκουν στον ΟΣΕ, που ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, ενώ η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που δημιουργήθηκε ως ξεχωριστή εταιρεία παροχής επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών το 2005 έχει το μονοπώλιο της εμπορικής διαχείρισης των υποδομών. Και αποκρτικοποιήθηκε το 2017 ανήκοντας πλέον στην ιταλική κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων την «Ferrovie dello Stato Italiane», την FSA. Ο κρατικός ΟΣΕ διαχειρίζεται, συντηρεί και επεκτείνει το δίκτυο και το σύνολο των υποδομών κυρίως μέσω του «ΕΡΓΟΣΕ» με ευρωπαϊκά και εθνικά κονδύλια και έχει όλο το βάρος. Και η ιταλική πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» νέμεται τις υποδομές

καταβάλλοντας σχετικά χαμηλά τέλη χρήσης, την ίδια ώρα που το δίκτυο επεκτείνεται σημαντικά.

Σε εφαρμογή του μνημονιακού ν.3899/2010: «Επείγοντα μέτρα εφαρμογής του προγράμματος στήριξης της ελληνικής οικονομίας» η «ΕΡΓΟΣΕ» υπάγεται από τον Δεκέμβριο του 2010 στις ΔΕΚΟ.

Κύριε Υπουργέ, είχατε το θάρρος να αναφέρετε στην επιτροπή ότι τα προβλήματα με την «ΕΡΓΟΣΕ» χρονίζαν, όπως μελέτες επιμελητών, χρόνιες, ατελείωτες διαδικασίες. Ξέρετε, δεν είμαστε εμείς αυτοί οι οποίοι κυβερνήσαν τη χώρα τόσα χρόνια. Εσείς, το ΠΑΣΟΚ, ο ΣΥΡΙΖΑ, εσείς κυβερνήσατε, εσείς διαχειριζόσαστε τα θέματα αυτά διαχρονικά. Εσείς λοιπόν είστε υπεύθυνοι για τις καθυστερήσεις, για την ανικανότητα, για τη διαφθορά.

Σχετικά με τα άρθρα 38 και 39 αναφέρουν ότι πρώτα μεταβιβάζετε τις μετοχές της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» και μετά θα ερευνησετε το πόσο αξία έχει η εταιρεία που θα μεταβιβαστεί. Εγώ πρώτη φορά ακούω αυτό το πράγμα. Πρώτα μεταβιβάζεις και ύστερα αποτιμάς; Με ποιο τρόπο και πώς; Αυτά όλα ως ΜέΡΑ25 μας βρίσκουν πλήρως αντίθετους.

Ένα άλλο θέμα είναι ότι το Υπερταμείο είναι πανταχού παρόν, όπως ορίζει το άρθρο 46, ακόμα και στην εκλογή διοίκησης του ΟΣΕ και του «ΕΡΓΟΣΕ» παρ' ότι αυτές δεν ανήκουν στο Υπερταμείο. Από διαχωρισμό των δύο εταιρειών, όπως ορίζει το σχέδιο νόμου, προκύπτει ότι ο ΟΣΕ μένει κυρίως με τις ευθύνες, αλλά χωρίς πόρους, καθώς είναι προφανές από την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου ότι τα τέλη χρήσης της υποδομής δεν επαρκούν να καλύψουν τα κόστη που απαιτεί η συντήρησή του.

Η Νέα Δημοκρατία προεκλογικά έλεγε ότι το Κέντρο Υλοποίησης Έργων και Συντήρησης θα είναι ενιαίο. Σήμερα ως Κυβέρνηση κάνει ακριβώς το αντίθετο, στροφή εκατόν ογδόντα μοιρών. Το ΜέΡΑ25 διαφωνεί πολιτικά με αυτό το πλαίσιο λειτουργίας των σιδηροδρόμων στη χώρα, αλλά και εν γένει ως αναπτυξιακό μοντέλο με το κράτος να παρέχει το σύνολο των υποδομών από τη μια και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να τις νέμονται προνομιακά από την άλλη, πλαίσιο το οποίο υπηρετεί με σθένος η «Μητσοτάκης Α.Ε.». Άλλος πληρώνει και άλλος κερδίζει. Για όλους αυτούς τους λόγους εμείς θα καταψηφίσουμε το σημερινό νομοσχέδιο.

Κλείνοντας, πάλι ως Βουλευτής Ηρακλείου, να αναφερθώ σύντομα στο θέμα του ΒΟΑΚ, που είναι πολύ επίκαιρο στις μέρες και εδώ στην Αθήνα και στην Κρήτη. Η Κρήτη για μας είναι μία και ενιαία από το Καστέλι Κισσάμου στα Χανιά έως Παλαιόκαστρο Σητείας. Το ΜέΡΑ25 είναι κατά των διοδίων. Η χρηματοδότηση του ΒΟΑΚ μπορεί να γίνει από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και από τους φόρους στα καύσιμα.

Το ΜέΡΑ25 είναι το πρώτο κόμμα που ανέδειξε το θέμα για την ανάγκη ενός τρένου σε όλο το νησί, όπως και σε άλλα νησιά της Μεσογείου, παραδείγματος χάριν στη Σικελία. Είμαστε το ΜέΡΑ25 οι πρώτοι που αναδείξαμε και ζητάμε με τον ΒΟΑΚ και τη σύνδεσή του με το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι τη δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς από το Ηράκλειο, τη Χερσόνησο στα Μάλια προς το νέο αεροδρόμιο, ένα μέσο σταθερής τροχιάς το οποίο μέχρι σήμερα δεν έχει καν μελετηθεί.

Για τον ΒΟΑΚ στην Περιφερειακή Ενότητα του Ηρακλείου πρέπει να γίνει οπωσδήποτε κόμβος προς το Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Ηρακλείου, να αναβαθμιστεί ο κόμβος της Φοινικιάς, είναι μια βιοτεχνική περιοχή με δραστηριότητες, διότι αν δεν γίνει, αυτές όλες οι δραστηριότητες θα μαραζώσουν. Ο κόμβος του διεθνούς αερολιμένα σήμερα να συνδεθεί με τη ΒΙΠΕ Ηρακλείου, να ολοκληρωθεί, να γίνει νέα χάραξη τούνελ στο Κακό Όρος όπως το λέει είναι «κακό όρος» αφού το τμήμα του ΒΟΑΚ που είναι εκεί έχει τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο λόγω τουριστικής κίνησης το καλοκαίρι. Αναβάθμιση επίσης να γίνει των παράπλευρων δρόμων του ΒΟΑΚ στις τουριστικές περιοχές, διότι υπάρχει τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Για όλα αυτά τα θέματα οι δήμοι και η Περιφέρεια Κρήτης έλαβαν ομόφωνες αποφάσεις.

Επίσης, να προστατευθεί το περιβάλλον και τα αρχαία, όπως το ρωμαϊκό υδραγωγείο που υπάρχει στην περιοχή Ξηροκαμάρες του Δήμου Χερσονήσου και επίσης να μελετηθεί κατάλληλα η απορροή των όμβριων για να μην έχουμε τα τεράστια προβλή-

ματα που είχαμε στο παρελθόν με τις πλημμύρες και τις καταστροφές, η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων που ζητούν οι κάτοικοι, η δημιουργία χώρων δημόσιας υγιεινής-τουαλέτες στον ΒΟΑΚ, που σήμερα δεν υπάρχει καμμία.

Προσοχή επίσης στο θέμα του GPS που πολλές φορές δημιουργεί προβλήματα όταν υπάρχουν χαρτογραφημένοι πολύ μικροί δρόμοι και ουσιαστικά αντί να βοηθούν δυσκολεύουν τον κόσμο και κυρίως τους ξένους.

Τέλος, θα ήθελα να τονίσω να δείτε την αντισεισμική θωράκιση-προστασία του νέου αερολιμένα με τα νέα δεδομένα ότι έχουμε συνεχείς σεισμούς στην περιοχή αυτή. Θα καταθέσω έγγραφο από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος Τμήμα Ανατολικής Κρήτης, ΤΕΕΤΑΚ, σχετικά με τον ΒΟΑΚ και τη νέα χάραξη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Σας ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Λογιάδη.

Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος.

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

Πραγματικά η χώρα μας με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι εκτός τόπου και χρόνου. Σε όλη την Ευρώπη κρατικοποιούν φορείς, αλλά στην Ελλάδα αποκρατικοποιούν. Πάντα με χρονοκαθυστέρηση, διότι είναι κράτος-παρωδία, κράτος-ουραγός και κράτος-παρίας που την οδηγεί βέβαια οι επιλογές όλων των κομμάτων τα τελευταία πενήντα χρόνια.

Θα ήθελα όμως να ξεκινήσω κάπως διαφορετικά για τα φαινόμενα τα σημερινά να βλέπουμε σε ελληνικά δικαστήρια ναζιστικούς χαιρετισμούς. Ποιος φταίει που επώασε κάποιος το αυγό του φιδιού; Τις πταίες επιτέλους σε αυτή τη χώρα; Εγώ θα μιλήσω ανοικτά. Όλοι φταίτε με τα λάθη που κάνετε και κυρίως η Νέα Δημοκρατία τελευταία. Διότι το αυγό του ναζισμού επωάζεται στην αγκαλιά του ακραιονοφιλελευθερισμού και του εθνομηδενισμού. Αυτή είναι η αλήθεια, τους επωάζατε ακόμη και τώρα. Και πολλοί ολιγάρχες τους επωάζουν. Γιατί νομίζετε ότι κερδίζετε επωάζοντας ναζιστές και φασίστες. Οι ιδεολογικοί πρόγονοι όλων αυτών είναι συνένοχοι για σφαγές Ελλήνων. Είναι αδιανόητο στη δημοκρατική Ελλάδα, στη χώρα που γέννησε τη δημοκρατία, να υπάρχουν απολειψάδια, εγκληματικά στοιχεία που χαιρετούν ναζιστικά την ώρα που υπάρχουν χιλιάδες νεκροί από τις γερμανικές θηριωδίες.

Δεν θα μιλήσω για επανορθώσεις και αποζημιώσεις. Τα ξεχάσατε όλοι όλα αυτά, και η Αριστερά δυστυχώς το λέω αυτό, και το ΠΑΣΟΚ, και η Νέα Δημοκρατία έχασαν τις πολεμικές επανορθώσεις και αποζημιώσεις όταν η Πολωνία πριν από δεκαπέντε μέρες έθεσε θέμα πραγματικά διά του υπουργικού συμβουλίου και της κυβέρνησης επίσημα.

Επίσης, θέλω να ρωτήσω κάτι το οποίο λέγεται από δημοσιογράφους και το ακούω από το «ΜΕΓΑ». Εσείς δεν αναρωτιέστε γιατί λένε οι δημοσιογράφοι, τα παπαγαλάκια τους, ότι πηγαίνουμε σε εκλογές με σκάνερ; Εσάς του ΣΥΡΙΖΑ δεν σας ενδιαφέρει αυτό; Βγήκε επισήμως σε δελτίο ειδήσεων στο «ΜΕΓΑ» η είδηση ότι ο κ. Βορίδης ετοιμάζεται να μας οδηγήσει σε εκλογές με σκάνερ. Και όταν έχεις το προηγούμενο των υποκλοπών και τις λαθροχειρίες ο ΣΥΡΙΖΑ σιωπά!

Απ' ό,τι φαίνεται κάποιοι, κύριε Υπουργέ, ετοιμάζουν εκλογές παρωδία, ετοιμάζουν εκλογές με σκάνερ και λογισμικά που ψάχνουν. Το κατήγγειλα επισήμως και με δελτίο Τύπου.

Ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ βοήθησε στην ιστορία αυτή ούτε το ΠΑΣΟΚ ούτε κανένα άλλο κόμμα. Γιατί; Θέλετε να πάμε σε εκλογές έτσι; Ωραία λοιπόν, αυτοί που κατηγορείτε εσείς ότι έκαναν υποκλοπές ετοιμάζονται να κάνουν εκλογές με σκάνερ. Να σας εδώ λοιπόν θα ξαναμιλήσετε για το θέμα αυτό; Θα ψάξετε τι συμβαίνει στον κ. Βορίδη και στο Υπουργείο Εσωτερικών;

Βγήκε η κ. Κοραή δύο φορές στο «ΜΕΓΑ» στην εκπομπή του Ευαγγελάτου και το είπε. Πού είναι η Αντιπολίτευσή σας; Πού

είναι ο κ. Τσίπρας; Ξέρετε τι σημαίνει σκάνερ; Είναι εύκολη η αλλαγή του αποτελέσματος με τα λογισμικά. Δεν τα ξέρετε αυτά; Ρωτήστε τους ειδικούς, αν έχετε. Εμείς έχουμε ειδικούς. Ψάξτε λίγο παραπάνω. Κεραυνός εν αιθρία θα σας έρθει στο τέλος; Σας τα λέω για να ξέρετε τι έρχεται. Από εκεί και πέρα ο καθένας έχει τη δική του αντίληψη και τη δική του λογική.

Μένω στην είδηση ότι εκτός ΜΕΘ πέθανε το 97% από τους χίλιους ογδόντα τέσσερις των ασθενών. Τα νέα στοιχεία, λοιπόν, διαλύουν τα ψεύδη της Νέας Δημοκρατίας και το αφήγημά της ότι όλα λειτουργούσαν καλά. Και ακούω στον «ΣΚΑΙ» «και τι έγινε αν πέθαναν;». Διαμαρτυρήθηκε άνθρωπος που ήταν εκεί καλεσμένος, δημοσιογράφος που πρόσκειται στην Αντιπολίτευση, και ακούω δημοσιογράφους να λένε «και τι έγινε που πέθανε; Πάμε παρακάτω». Τόσο χοντρόπετσι γίναμε τελικά; Πραγματικά απορώ!

Και εδώ έχω τη δήλωση του Πρωθυπουργού την 1-12-2021: «Έχουμε ενδείξεις ότι έχουμε μεγαλύτερη θνησιμότητα σε διασωληνωμένους εκτός ΜΕΘ».

Το είπε εδώ ο ίδιος ο Πρωθυπουργός ότι δεν υπάρχουν στοιχεία. Το είπε εδώ ότι πεθαίνει ο κόσμος εκτός ΜΕΘ, ότι δεν είχε στοιχεία. Και αντί να σηκώσει το θέμα η Αντιπολίτευση, να ζητήσουμε ακόμα και τις παραιτήσεις των Υπουργών και την παραίτηση της Κυβέρνησης -μιλάμε για νεκρούς!- δεν μιλάει κανείς. Γιατί; Γι' αυτό επωάζεται το αυγό του φιδιού -σας το ξαναλέω ακόμη μια φορά- γιατί αυτά τα συγκεκριμένα μέτρα δίνουν τροφή για ακραία στοιχεία ναζιστικά και φασιστικά.

Και εδώ θα το πω ευθέως: Γι' αυτόν τον λόγο η Κυβέρνηση αποφάσισε να κάνει το ακαταδίωκτο, ακαταδίωκτο σε τραπεζίτες, ακαταδίωκτο σε Υπουργούς, ακαταδίωκτο σε κυβερνήσεις, ακαταδίωκτο σε στελέχη τραπεζών, ακαταδίωκτο σε επιτροπές γιατρών, ακαταδίωκτο για μίζες, ακαταδίωκτο για διαφθορά. Ε, λοιπόν, είμαστε ένα κράτος όπου δεν τιμωρείται κανένας εγκληματίας και διεφθαρμένος!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Γι' αυτό είπα «παρωδία κράτους» και γι' αυτό λέω ότι η Ελληνική Λύση διαφέρει, διότι δεν υπάρχει ακαταδίωκτο στη δημοκρατία. Η δημοκρατία υπάρχει, γιατί υπάρχει η μορφή της εξουσίας που λέγεται δικαιοσύνη και εκεί πρέπει να οδηγούνται όλοι αυτοί. Εμείς, λοιπόν, διαφέρουμε. Εμείς θα καταδιώξουμε όσους λήστεψαν και εξευτέλισαν την Ελλάδα και μαζί -επαναλαμβάνω- μπορούμε, αν οι Έλληνες το κάνουν, να φτιάξουμε μια Ελλάδα διαφορετική.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Δυστυχώς, όμως, τα ψηφίσατε όλα όλοι σας. Η ιστορία της «SIEMENS», όλοι αθώοι. Μην ακούσω άνθρωπο εδώ μέσα να λέει ότι υπάρχουν Υπουργοί και στελέχη που τα κλέβουν, διότι τώρα υπάρχει η σφραγίδα της δικαιοσύνης, είναι όλοι αθώοι. Όλοι αθώοι! Κανένας δεν τα έκλεψε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Παραγραφή, όχι αθώοι!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Θα σας πω, κύριε Παππά, μη βιάζεστε, γιατί όποιος βιάζεται σκοντάφτει. Διότι με νόμο δικό σας πήραν πάτημα οι κύριοι και τους απήλλαξαν. Θα σας το αποδείξω σε λίγο, θα το δείτε τώρα, μη βιάζεστε μόνο. Θα καταθέσω και τον νόμο, γιατί η Ελληνική Λύση έχει μια διαφορά από όλους εσάς.

Εμείς δεν κάνουμε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση. Εμείς κάνουμε εποικοδομητική αντιπολίτευση, κάνουμε με επιχειρήματα αντιπολίτευση!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Η κυβέρνηση Σημίτη, λοιπόν, το 2003 ψηφίζει τον σκανδαλώδη νόμο, τον ν.3126 περί μη ευθύνης Υπουργών. Ομολογεί ο Τσουκάτος ότι μετέφερε βαλίτσες, δεν ήξερε ο άνθρωπος. Μπορεί να ήξερε -ξέρω εγώ;- ότι έχει και εσώρουχα μέσα. Μετά είπε ότι είχε λεφτά, τα πήγαινε στο κόμμα, όμως, αθώος ο Τσουκάτος. Αθώος!

Ο Ποινικός Κώδικας στο άρθρο 305 προέβλεπε έγκληση για το αδίκημα της απιστίας σε βαθμό πλημμελήματος. Ποιος το έκανε αυτό, κύριε Παππά; Ο ΣΥΡΙΖΑ! Πάτησε σε αυτό, λοιπόν, η Νέα Δημοκρατία, γιατί έχει συνέχεια το κράτος και αλλάζει το σχετικό άρθρο, επιβάλλοντας έγκληση ακόμα και για κακοურγήματα. Είστε τόσο ίδιοι και τόσο προβλέψιμοι που δυστυχώς -θα

το ξαναπώ ακόμη μία φορά- είναι βέβαιο ότι θα συγκυβερνήσετε. Είναι βέβαιο ότι θα συγκυβερνήσετε, φαίνεται, παρά το γεγονός ότι τα «παπαγαλάκια» της Νέας Δημοκρατίας επιχειρούν να μας εμπλέξουν.

Θα το πω ωμά: Ποτέ, ποτέ, ποτέ με αυτούς που κοροΐδεψαν τους Έλληνες!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Τελεία και παύλα!

Πάμε, λοιπόν: «Δολοφονική η διαχείριση πανδημίας». Έχω όλη την έκθεση του κ. Λύτρα, θα την καταθέσω στα Πρακτικά, δεν θα την αναγνώσω. Οι άνθρωποι που κυβέρνησαν τον τόπο έλεγαν ψέματα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, δεν έπαιρναν στοιχεία, πέθαιναν οι Έλληνες και δεν τους νοιάζει καν σήμερα γιατί πέθαιναν οι Έλληνες. Έκαναν το ακαταδίκιο -να με ακούει ο ελληνικός λαός- για να μην μπορεί να απολογηθεί κανένας από την επιτροπή και κανένας τύπος περίεργος που ενεπλάκη στην ιστορία και η δικαιοσύνη δεν μπορεί να παρέμβει. Υπάρχει το ακαταδίκιο. Ωραία δημοκρατία!

Και διαβάζω, φίλες και φίλοι, το έχω μπροστά μου. Η Ελληνική Λύση είχε προειδοποιήσει, κύριε Παππά, είχε πει ότι θα έχουμε τεράστια προβλήματα κοινωνικά τα επόμενα έτη. Βγαίνει ο «GUARDIAN», λοιπόν και επιβεβαιώνει αυτό που λέγαμε. Σας διαβάζω ακροθιγώς το δημοσίευμα: «Κάναμε μία κοινωνία πραγματικά η οποία κοχλάζει με ψυχολογικά προβλήματα και λόγω των lockdown και λόγω των αυστηρών μέτρων και λόγω της ανελευθερίας, που η μοναδική χώρα που τα εφήρμοσε συνεπικουρία του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ ήταν η Νέα Δημοκρατία, η πιο αυταρχική κυβέρνηση σε όλη την Ευρώπη». Ακούστε, λοιπόν, τι λέει ο «GUARDIAN»: «Οι νέοι σε Ευρώπη και Ελλάδα ζούσαν σε μια άλλη ζωή πριν την πανδημία, ήταν εντελώς διαφορετικοί από πλευράς ψυχισμού. Αυτό άλλαξε άρδην με τον COVID-19, αλλά και όταν οι περιορισμοί χαλάρωσαν, η κρίση του κόστους ζωής εξόντωσε οικονομικά. Οι ίδιες κυβερνήσεις»-«GUARDIAN»!- «που επέβαλαν καραντίνες και περιοριστικά μέτρα για δύο χρόνια για την αποτυχημένη, όμως, πολιτική τους δεν κλήθηκαν να απολογηθούν. Αποτέλεσμα: Εκμηδενίζουν τη ζωή των νέων λόγω κακής ψυχολογίας, ακρίβειας και πληθωρισμού. Ο νέος ο οποίος δεν είναι ικανοποιημένος, ευχαριστημένος και τελικώς ευτυχισμένος με τη ζωή του γίνεται επικίνδυνος για τον ίδιο και για τους άλλους, καταφεύγει σε αυτοκαταστροφικές ατραπούς. Ένας νέος για να ζήσει ως νέος πρέπει να έχει τον δικό του χώρο κατοικίας».

Και συνεχίζει όλο το άρθρο του «GUARDIAN» και αναφέρεται στην ψυχροσύνθεση του νέου σήμερα, τον οποίο τον κλείσατε, όπως και τον μεγαλύτερο σε ηλικία, επιβάλατε πρόστιμα άδικα 100 ευρώ, 200 ευρώ, 300 ευρώ, υποχρεωτικότητα του εμβολιασμού, εγκλεισμό των Ελλήνων. Και όλα αυτά γιατί; Για χιλιάδες νεκρούς οι οποίοι δεν απετράπησαν και αντί να ζητήσετε συγγνώμη και να παραιτηθεί ο Υπουργός, διατηρείτε τις καρέκλες σας.

Δυστυχώς, θα το πω ευθέως: Είστε λίγοι μπροστά στο μέγεθος της χώρας και στο μέγεθος των Ελλήνων! Είστε πολύ λίγοι, κύριοι, πολύ λίγοι!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και εκεί που πάνε όλα καλά και βγαίνει ο κ. Σταϊκούρας και λέει ότι όλα πηγαίνουν καλά, να σου και ο Αρμαγεδδώνας. Τα μάθατε, κύριε Υπουργέ; Δωδεκαετές ομόλογο 5,1! Ξέρετε τι σημαίνει αυτό, κύριοι συνάδελφοι, το 5,1; Ότι δεν μπορούμε να δανειστούμε, ότι έτσι και βγούμε στην αγορά να δανειστούμε χρήματα, τελειώσαμε, πτωχεύσαμε την επόμενη μέρα. Ποιον κοροΐδεύετε; Δηλαδή, πραγματικά τι είδους διαχείριση οικονομική είναι αυτή, όταν κοροΐδεύετε τους Έλληνες, όταν έρχεται σε ένα εκατομμύριο διακόσιους ελεύθερους επαγγελματίες εκείνη η ιστορία του Χατζηδάκη; Ο «γνωστός δολοφόνος»- εντός εισαγωγικών, έτσι;- της Ολυμπιακής, του τρένου, ό,τι κυκλοφορεί και ό,τι κινείται δημόσιο το δολοφονεί ο Χατζηδάκης. Αύξηση άνω του 7% σε ασφαλιστικές εισφορές από 1^{ης} Ιανουαρίου 2023 για όλους τους ελεύθερους επαγγελματίες! Αυτή είναι η Νέα Δημοκρατία, δολοφονεί και τον ελεύθερο επαγγελματία. Για ποιον λόγο μισείτε τόσο πολύ την Ελλάδα και τους Έλληνες; Για ποιον λόγο κάνετε τέτοιες επιλογές οι οποίες είναι απεχθείς και επαχθείς; Πείτε μας τον λόγο!

Ας εξηγήσει, λοιπόν, η Κυβέρνηση, επιτέλους, η ίδια αυτή η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας που τα κάνει όλα καλά και ζει στον δικό της φανταστικό κόσμο, γιατί οι οφειλέτες προς την εφορία αυξήθηκαν σε σχέση με πέρυσι κατά επτακόσιες σαράντα χιλιάδες φυσικά πρόσωπα. Γιατί οι απλήρωτοι λογαριασμοί του ρεύματος ξεπέρασαν το 1 δισεκατομμύριο; Γιατί τα ληξιπρόθεσμα χρέη αυξήθηκαν κατά 4,8 δισεκατομμύρια; Να σας πω εγώ γιατί; Γιατί η χώρα είναι μια πολύ ωραία χώρα, όπως λέει ο Πρωθυπουργός, που έχει πολύ ωραίο περιβάλλον, να ζει εδώ ο Έλληνας, άμα έχει λεφτά, όμως. Αν δεν έχει λεφτά, μπορεί να πάει και φυλακή γιατί πουλάει κάστανια, αλλά στη «SIEMENS» τα εκατομμύρια και οι τροχονόμοι έτρεχαν έτσι έξω από τη φυλακή. Αυτό το κράτος φτιάξατε!

Έκθεση Γραφείου Προϋπολογισμού της Βουλής: «Έκρηξη οφειλών στο δημόσιο». Το λέει, δεν το λέω εγώ. Να, εδώ είναι!

Και πάμε τώρα στο ρεύμα. Πραγματικά απορώ, αλλά έχετε δώσει τόσα λεφτά στα μέσα ενημερώσεως που μπορούν να κάνουν το άσπρο-μαύρο. Καταθέτω στα Πρακτικά την έκθεση του Συνηγόρου του Πολίτη, του Καταναλωτή, εδώ είναι. Ξέρετε ποιος είναι;

Ξέρετε ποιος είναι, κύριε Καραμανλή; Ένας καραμανλικός είναι, ο Ζαγορίτης. Γελάτε, το ξέρω ότι γελάτε, κύριε Καραμανλή. Καραμανλικός είναι ο άνθρωπος και καλός άνθρωπος και ευγενής και τίμιος. Η έκθεσή του είναι εδώ.

Ξέρετε τι λέει η έκθεση, κύριε Παππά; «Συνήγορος του Καταναλωτή: Οι αυξήσεις οφείλονται στις αλόγιστες χρεώσεις και στη στρέβλωση του ανταγωνισμού». Καμμία Ρωσία δεν φταίει. Φταίει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ που έκαναν νόμους που βόλευαν στα καρτέλ!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Σας το λέω για να το ξέρετε, γιατί δυστυχώς επενδύετε στην κοινή μνήμη των Ελλήνων και απορώ γιατί διαμαρτύρεται το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ, αφού η νομοθεσία και η συνέχεια του κράτους ορίζει επιλογές της ευρωπαϊκής κοινοτικής οδηγίας, χρηματοπιστήριο ενέργειας, αλλά εκεί στην Ευρώπη δεν ισχύει το 100%, ισχύει το 30% στο χρηματοπιστήριο ενέργειας. Γιατί εδώ η Κυβέρνηση πρέπει να εξυπηρετήσει εφοπλιστές, παρόχους ενέργειας και όχι τον απλό πολίτη, τον Έλληνα που αγκομαχεί, τον Έλληνα που πονάει και ματώνει καθημερινά και θλίβομαι που το λέω.

Και πάμε στα εθνικά θέματα ακροθιγώς. Άκουσα τον Έλληνα Πρωθυπουργό, γιατί έβλεπα τα κανάλια και λέω: «Ρε, παιδί μου, τεράστια επιτυχία του Πρωθυπουργού, τι μεγάλη επιτυχία, μπράβο στον Πρωθυπουργό, τα πέτυχε όλα καλά στον ΟΗΕ». Σε άδεια αίθουσα μιλούσε αυτός και πέντε ακόμα κάτω. Αντί για ηχηρή απάντηση στον Ερντογάν αφιέρωσε επτά λεπτά στην Ουκρανία, δύο στην Κύπρο, τρία στην τουρκική απειλή και τους έτεινε και κλάδο ελαίας. Αποκάλεσε τη Γενοκτονία του Ελληνισμού της Μικράς Ασίας τραγικά γεγονότα. Η σφαγή των Ελλήνων το 1922 - 1923 και πριν τραγικό γεγονός, ένα απλό τραγικό γεγονός! Από τον συνωτισμό έγινε τραγικό γεγονός και λυπάμαι.

Στο τέλος ο Πρωθυπουργός της χώρας έκλεισε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, ξέρετε με τι; Με την οικολογία και τον πολιτισμό. Εγώ ήξερα πραγματικά ότι η Νέα Δημοκρατία είναι μια παράταξη συγκεκριμένη. Ξαφνικά ο Πρωθυπουργός μου γίνεται οικολόγος πράσινος. Η οικολογία τον ενδιαφέρει. Εγώ ήξερα ότι είναι πράσινος, ότι προτιμάει το ΠΑΣΟΚ και τα στελέχη του, αλλά δεν ήξερα ότι είναι και οικολόγος μαζί. Και το λέω αυτό, γιατί πραγματικά ήταν μια απογοήτευση.

Και θα σας πω και κάτι, γιατί η Ελληνική Λύση έχει προτάσεις συγκεκριμένες. Πρότασή μας για ακόμη μια φορά προς την ελληνική Κυβέρνηση, για τα F-16 Block 30 που δεν θέλουν να τα αναβαθμίσουμε, ας ζητήσουμε από τις Ηνωμένες Πολιτείες να τα δώσουμε στην Κύπρο να τα αναβαθμίσει αυτή και να τα φτιάξει. Μπορούμε να το ζητήσουμε. Εδώ θα φανεί κατά πόσον οι Αμερικανοί είναι φίλοι μας, γιατί είμαστε νατοϊκοί. Είμαστε με το ΝΑΤΟ, είμαστε σύμμαχοι, δεν είμαστε εχθροί τους. Να δούμε, λοιπόν, θα μας αφήσουν να τα δώσουμε στην Κύπρο, αφού ξεμπλόκαραν οι Αμερικανοί, να έχει τη δυνατότητα να παίρνει όπλα η Κύπρος από την Αμερική; Να η πρόταση. Θα φανεί, λοιπόν,

ποιοι είναι φίλοι και ποιοι είναι εχθροί. ΑΟΖ με Κύπρο τώρα, πριν είναι αργά. Τώρα ΑΟΖ, πριν είναι αργά!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και επίσης, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, έχω βαρεθεί στα δελτία ειδήσεων να μετράω αναχαϊτίσεις, να μετράω καταρρίψεις. Πραγματικά απορώ. Απορώ και το λέω στους Νεοδημοκράτες Βουλευτές. Κάθε μέρα τριάντα, σαράντα, πενήντα, εξήντα. Επί ΣΥΡΙΖΑ δεν τα είχαμε αυτά. Επί της λεγόμενης πατριωτικής Νέας Δημοκρατίας συμβαίνουν τρελά πράγματα και θα σας δώσω μια αποκάλυψη βόμβα τώρα. Βάσει των εγχειριδίων του ΝΑΤΟ -και ας με διαψεύσει ο κ. Μυλωνάκης, γιατί ήταν στο ΝΑΤΟ- τα πτητικά μέσα που φέρουν φωτογραφικές μηχανές και φωτογραφίζουν τον εναέριο σου χώρο, αλλά και το έδαφος, είναι εχθρικά μέσα. Και επειδή είναι εχθρικά μέσα, προβλέπεται κατάρριψη. Καταρρίψτε, λοιπόν, τα drones τα μη επανδρωμένα σύμφωνα με το ΝΑΤΟ. Υπάρχει στο εγχειρίδιο του ΝΑΤΟ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Αυτά ο Παναγιωτόπουλος, ο Υπουργός σας, δεν τα ξέρει ή κάνει το παγώνι; Λέω τώρα! Γιατί κάνουν τα λιοντάρια όλοι τους από μακριά. Φωνάζουν: «ναι, η Ελλάδα», ποια Ελλάδα; Ορίστε εδώ, καταρρίψτε τα drones.

Βέβαια, και οι Γερμανοί κατάλαβαν ότι με την Τουρκία δεν μπορείς να τα βγάλεις εύκολα πέρα και ο Αντιπρόεδρος της γερμανικής Βουλής τον χαρακτήρισε αουραίο των υπονόμων. Πολύ μικρός ο χαρακτήρισμός. Για εμάς, για την Ελληνική Λύση, είναι ο Χίτλερ της Ασίας. Στην Ασία ανήκει η Τουρκία, στην Ασία αξίζει να είναι η Τουρκία και όχι στην Ελλάδα. Ο Χίτλερ, ο φασίστας ο Ερντογάν και όλοι οι όμοιοι του. Γιατί δεν είναι η αντιπολίτευση καλύτερη. Ίδιοι είναι όλοι τους. Ακόμη και η αριστερά στην Τουρκία σπρώχνει τον Ερντογάν, για να κάνει εισβολή στα νησιά μας. Η αριστερά και όταν λέω αριστερά εννοώ το ΚΚΕ. Η αριστερά είναι το ΚΚΕ, οι άλλοι είναι κεντροαριστεροί, κεντροδεξιοί και λοιπά. Είναι λίγο μπερδεμένο το πράγμα, εν πάση περιπτώσει, διότι έχει συνέχεια το κράτος, τα έχουμε πει αυτά.

Ακούστε τώρα, όμως, κάτι που κανένας ούτε και ο ΣΥΡΙΖΑ δεν ανέβασε, κύριε Παππά. Ακούστε με. Έκανε μια δήλωση ο κ. Δένδιας ο οποίος είπε: Έχω πλήρη άγνοια για το τι συζητήθηκε, μεταξύ Ερντογάν και Μητσοτάκη στον Βόσπορο. Ο Υπουργός Εξωτερικών πέρασε στα ψιλά. Κανείς δεν ενδιαφέρθηκε. Το δήλωσε ο κ. Δένδιας, έχει άγνοια.

Βγαίνει, λοιπόν, η είδηση από το γραφείο του Ερντογάν και ρωτώ τον Έλληνα Πρωθυπουργό να μου απαντήσει. Κύριε Πρωθυπουργέ, στις 13 Μαρτίου του 2022 έχετε υπογράψει καμμία συμφωνία με την Τουρκία; Και αν ναι, ποια είναι αυτή; Να μας πείτε ποια είναι η συμφωνία που υπογράψατε και έχει άγνοια ο κ. Δένδιας. Δεν είναι τυχαίος ο κ. Δένδιας, για να λέει «έχω άγνοια» κάτι σημαίνει. Να δω αν στον ΣΥΡΙΖΑ πάρουν τα θέματα αυτά, όπως και στο ΠΑΣΟΚ, και αρχίσουμε να ασχολούμαστε σοβαρά με τα εθνικά θέματα. Γιατί δεν είναι προσωπική η εξωτερική πολιτική του Πρωθυπουργού. Δεν μπορεί να χαράσσει ο Πρωθυπουργός μόνος του εξωτερική πολιτική για τα εθνικά θέματα. Δεν γίνεται έτσι σοβαρή εξωτερική πολιτική. Δεν ενημερωθήκαμε, δεν μας ενημέρωσε κανείς. Να διαψεύσει ο Πρωθυπουργός ότι ο Ερντογάν έχει στα χέρια του υπογεγραμμένη συμφωνία, ναι ή όχι. Το θέλουμε σήμερα, το θέλουμε χθες, το θέλουμε γιατί είναι απαίτηση του ελληνικού λαού. Τι υπέγραψε ερήμην του ελληνικού λαού, αν το υπέγραψε. Να μας το πει επιτέλους.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και θα πω και στον Ερντογάν κάτι που τον συμβουλεύω, γιατί πέρα από Χίτλερ έκανε και ένα τεράστιο παλάτι, το παλάτι του Ερντογάν. Όχι του Οδυσσέα, του Ερντογάν. Όταν ένας κλόουν, λοιπόν, μετακομίζει σε ένα παλάτι δεν γίνεται βασιλιάς. Απλά το παλάτι γίνεται τσίρκο. Και η Τουρκία είναι ένα τσίρκο - κράτος, πραγματικά τσίρκο - κράτος. Αυτό το κράτος δεν το φοβάται κανένας Έλληνας αξιωματικός και στρατιωτικός, δεν πρέπει να το φοβόμαστε κανένας. Και δεν μπορεί, επαναλαμβάνω, μέρα με την ημέρα να μην το αντιλαμβανόμαστε.

Επίσης, δεν είδα τον ΣΥΡΙΖΑ ή το ΠΑΣΟΚ να σηκώνει καθόλου σκόνη για το θέμα των δηλώσεων του κ. Μητσοτάκη. Έχουμε πόλεμο με τη Ρωσία; Κύριε Παππά η Ελλάδα έχει πολλά με τη Ρωσία; Το είπε ο Πρωθυπουργός. Κύριοι της Νέας Δημοκρατίας έχουμε

πόλεμο με τη Ρωσία; Πολεμάμε τη Ρωσία εμείς; Ο Υπουργός είπε με συμβατικά όπλα. Είναι δυνατόν να το ανέχστε οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας αυτό το πράγμα; Έχουμε πόλεμο; Κηρύσσει τον πόλεμο από τον ΟΗΕ ο Πρωθυπουργός μας; Και δεν ενημερώνει ούτε τον κ. Τσίπρα ούτε τον κ. Ανδρουλάκη ούτε τον κ. Κουτσούμπα ούτε εμάς, κανέναν; Κάνει πόλεμο μόνος του; Σε ποια χώρα γίνονται αυτά τα πράγματα; Εκτός αν είναι στο φανταστικό του επίπεδο ο πόλεμος και δεν ξέρει τι σημαίνει πόλεμος. Πραγματικά, το λένε και οι Υπουργοί, είναι αδιανόητα όλα αυτά σε μία σοβαρή χώρα που φτιάχνεται το προφίλ του Πρωθυπουργού ότι είναι ο πιο σοβαρός, ο πιο καλός, ο πιο στιβαρός. Δεν είναι έτσι οι σοβαροί και στιβαροί. Δεν βγαίνεις να πεις στον ΟΗΕ κάνω πόλεμο με τη Ρωσία. Αν είναι να κάνεις πόλεμο, θα κάνεις με την Τουρκία, καταρρίπτοντας και βυθίζοντας αεροσκάφη και πλοία. Τα έχει τα κότσια ο Πρωθυπουργός; Δεν τα έχει!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Ακούω, λοιπόν, τον Υπουργό Εξωτερικών και κανείς δεν διαμαρτυρήθηκε. Ούτε στον ΣΥΡΙΖΑ. Κανείς δεν διαμαρτυρήθηκε. Ούτε το ΠΑΣΟΚ, δεν τους νοιάζει.

Έρχεται εδώ ο κ. Βαρβιτσιώτης, ο Υφυπουργός, και λέει διακόσιες χιλιάδες οι ελληνικές καταγωγής Ουκρανοί στη Μαριούπολη. Ακούστε, Ουκρανοί! Δεν λέει Έλληνες. Διακόσιες χιλιάδες ελληνικές ψυχές -που υπάρχουν χιλιετίες εκεί- θρηνούν την απώλεια ενός εθνικού λίκνου στην περιοχή. Τι είναι αυτά που λέει; Αυτός είναι Υπουργός Εξωτερικών, ο Βαρβιτσιώτης; Είναι αυτός που είχε πει εδώ απ' έξω ότι η σημαία είναι ένα κουρέλι, ένα πανί, έχει δικαίωμα να την καίει ο καθένας; Και τον έκανε Υπουργό Εξωτερικών ο Πρωθυπουργός; Δεν είχε κανέναν καλύτερο να βγάλει; Και δεχόμαστε ότι θρηνούν για την απώλεια και χάσαμε διακόσιες χιλιάδες Έλληνες; Είναι σοβαρή κυβέρνηση αυτή;

Σας κάναμε μια πρόταση κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ και κύριοι του ΠΑΣΟΚ, να προσκληθεί ο Πρόεδρος της Αρμενίας, όπως κάνατε με τον Ζελένσκι και να προσκληθούν Βουλευτές να μιλήσουν στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Γιατί δεν απαντάτε; Γιατί δεν απαντάτε κύριε Σκανδαλίδη; Δεχτήκαμε τον Ζελένσκι και τα τάγματα Αζόφ και δεν μπορούμε να δεχτούμε ένα ομόδοξο έθνος να μιλήσει ο Πρωθυπουργός του; Σοβαρά μιλάτε; Είναι ελληνικό Κοινοβούλιο αυτό;

Αν ήταν ο Ανδρέας Παπανδρέου, Κώστα Σκανδαλίδη, θα είχε γίνει άνω-κάτω ο τόπος!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ: Συμφωνώ σε αυτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Αφού συμφωνείς, πες του άλλου να τα κάνει κι αυτός. Και επειδή ο κ. Τσίπρας αντιγράφει τον αείμνηστο Ανδρέα Παπανδρέου, του λέω: «Ιδού η Ρόδος, ιδού και το πήδημα». Συνυπογράψτε την επιστολή μας να κληθεί ο Πρόεδρος της Αρμενίας. Να κληθούν εδώ οι άνθρωποι της Αρμενίας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και για να καταλάβετε τι κάνετε; Έχετε αντιληφθεί ότι ζείτε σε μια κατάσταση παράκρουσης; Από τη μία λέτε γεμίζω την Ελλάδα και είναι δικαίωμά τους να φορούν μαντίλες εδώ οι μουσουλμάνες -δικαίωμά τους!- αλλά από την άλλη για το Ιράν που είναι υποχρεωτική η μαντίλα λέτε να μην τη φοράνε. Πώς γίνονται αυτά; Και μιλάμε για το Ιράν που μας δίνει δωρεάν πετρέλαιο επί έτη. Επί έτη μας έδινε δωρεάν πετρέλαιο το Ιράν. Ξεχνάτε βασικά πράγματα. Δυστυχώς, και η ιστορία είναι αμεύλικτη.

Έτσι, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, στις επόμενες εκλογές ο λαός θα αποφασίσει πραγματικά τι θέλει. Ο ελληνικός λαός θα αποφασίσει τι θέλει. Προσοχή, όμως, γιατί αυτή η απόφαση θα ακολουθεί τον λαό και τη χώρα για πάρα πολύ καιρό. Είναι από-

φαση ιστορική, Οι επόμενες εκλογές είναι η μητέρα των μαχών και περιμένω από τον κ. Σκανδαλίδη, τον κ. Παππά να ψάξουν τη δήλωση σκάνερ. Εκλογές με σκάνερ ετοιμάζουν. Σας προειδοποιώ: Όπως σας έλεγα ότι θα σας ρίξουμε τις δημοσκοπήσεις πριν ενάμιση - δύο μήνες, σας λέω τώρα ότι ετοιμάζουν εκλογές με σκάνερ και ειδικό λογισμικό που πήγαν στην αγορά να το αγοράσουν. Όταν μιλάει ο Βελόπουλος και η Ελληνική Λύση, επιβεβαιωνόμαστε μέσα σε μερικούς μήνες ότι ξέρουμε τι λέμε. Ξέρουμε τι λέμε!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Θα τα βρείτε μπροστά σας! Πηγαίνουμε σε νοθεία εκλογών, Πηγαίνουμε σε νοθεία! Καταλάβετε το!

Ελάτε, λοιπόν, με τη φωνή της λογικής, κύριε Σκανδαλίδη, ελάτε με τη φωνή των Ελλήνων να αντισταθούμε σε αυτόν τον παραλογισμό και κυρίως γιατί είναι δημοκρατία, είναι ύψιστο δικαίωμα του πολίτη να ψηφίζει ελεύθερα όποιον θέλει. Η αλλοίωση της ψήφου είναι καλπονοθεία, είναι νοθεία.

Να σας πω και κάτι; Η χώρα μας έχει γευτεί νοθείες. Ε, λοιπόν, η Ελληνική Λύση δεν θα επιτρέψει καμμία νοθεία στις επόμενες εκλογές και θα δώσει μάχη γι' αυτό.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Ορθοί οι Βουλευτές της Ελληνικής Λύσης χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Τον λόγο έχει για μια σύντομη παρέμβαση ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής.

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

Θα μου επιτρέψετε να πω δυο λόγια γι' αυτό που ακούστηκε από τον Πρόεδρο της Ελληνικής Λύσης για τα σκάνερ.

Κύριε Βελόπουλε, στις 23 Σεπτεμβρίου έγινε ερώτηση από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ και τον κ. Ζαχαριάδη για το συγκεκριμένο ζήτημα. Ο Υπουργός Εσωτερικών έδωσε σαφέστατη απάντηση ότι τέτοιο θέμα με τα σκάνερ δεν είναι ούτε στις σκέψεις ούτε στις πολιτικές της Κυβέρνησης. Επομένως εγώ καταλαβαίνω ότι στο πλαίσιο μιας πολιτικής αντιπαράθεσης πολλές φορές λέγονται και πράγματα τα οποία είναι λίγο υπερβολικά –θα μου επιτρέψετε, γιατί σας ακούω, κύριε Πρόεδρε, πάντα με πολύ μεγάλη προσοχή-, αλλά επειδή ξεκινήσατε και κλείσατε την ομιλία σας με αυτό το γεγονός, με αυτό το σχόλιο, να σας παραπέμψω στις δηλώσεις του αρμόδιου Υπουργού που νομίζω ότι κλείνουν το ζήτημα μια και καλή. Άλλωστε με τον κ. Βορίδη είμαι σίγουρος ότι έχετε παλιές γνωριμίες, οπότε εκ των πραγμάτων μπορείτε να τον πάρετε και ένα τηλέφωνο να σας απαντήσει κανονικά.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Το ρεπορτάζ χθεσινό είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ησυχία, παρακαλώ. Γνωρίζομαστε εδώ μέσα.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Αφού τον εμπιστεύεστε, κύριε Υπουργέ, εντάξει. Εσείς τον έχετε ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, εγώ σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή. Σας απάντησα τι είπε ο Υπουργός Εσωτερικών και νομίζω ότι το θέμα έχει κλείσει. Δεν θα απαντήσω στα άλλα που είπατε. Δεν έχει νόημα. Όμως αυτό νομίζω ότι έπρεπε να το πούμε, γιατί είχα ακούσει κι εγώ αυτή την απάντηση του κ. Βορίδη και νομίζω ότι πρέπει να θέσουμε τα πράγματα στη σωστή τους βάση.

Θα ασχοληθώ στην πρωτολογία μου, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, αποκλειστικά με το ζήτημα του δεύτερου σκέλους του νομοσχεδίου και αυτό θα το κάνω διότι τρεις μέρες στην επιτροπή δεν αναφερθήκαμε πολύ στα θέματα ως «ΕΡΓΟΣΕ». Άκουσα τον εκπρόσωπο του ΚΙΝΑΛ που έκανε αρκετές ερωτήσεις και έχω την αίσθηση ότι αυτό το πολύ σημαντικό κομμάτι του νομοσχεδίου το έχουμε αφήσει σε μια δεύτερη φάση, αν θέ-

λετε, δηλαδή το έχουμε αφήσει χωρίς να το συζητήσουμε. Ο αρμόδιος Υφυπουργός Μεταφορών κ. Παπαδόπουλος χθες έδωσε επαρκείς απαντήσεις για τον 1370. Θα ακούσω όλους τους Βουλευτές και στο τέλος, εάν υπάρχει χρόνος, θα κλείσουμε με τα ζητήματα του 1370 που κι εκεί έχουν ακουστεί πολλές φορές μερικά πράγματα που δεν έχουν σχέση με το νομοθέτημα.

Πάμε, όμως, στο δεύτερο σκέλος του νομοσχεδίου, δηλαδή στα άρθρα 36 έως 50, τα οποία αναμορφώνουν το πολύ προβληματικό ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, καθώς και τον πλήρη διαχωρισμό αυτών των αρμοδιοτήτων.

Με άλλα λόγια, τι επιδιώκει να κάνει αυτό το νομοθέτημα; Επιδιώκει να αλλάξει τη διαδικασία κατασκευής, της παραγωγής – αν θέλετε – των σιδηροδρομικών έργων. Γιατί το κάνουμε αυτό; Οι λόγοι είναι πολλοί και τους έχουμε πει και από τότε που ήμασταν αντιπολίτευση, όπου στο πρόγραμμά μας είχαμε πει ότι χρειάζεται να γίνει μια δραστική μεταρρύθμιση στο πώς λειτουργούν αυτές οι δύο εταιρείες.

Για να γίνω κατανοητός, αγαπητοί συνάδελφοι, θέλω να σας περιγράψω όσο πιο απλά μπορώ πώς γίνονται σήμερα οι μειοδωτικοί διαγωνισμοί των σιδηροδρομικών έργων. Πριν το κάνω αυτό, θα σας πω μερικά στοιχεία.

Όλοι όσοι ασχολούνται με τα σιδηροδρομικά έργα γνωρίζουν ότι η τεράστια υπέρβαση που παρατηρείται επί πολλά χρόνια στους προϋπολογισμούς και στα χρονοδιαγράμματα αυτών των έργων έχει πλέον ξεφύγει από κάθε λογική. Δεν το λέμε εμείς στο Υπουργείο αυτό. Το λένε όλοι οι σύνδεσμοι –και το ΤΕΕ– που παρακολουθούν από κοντά αυτά τα έργα. Την τελευταία δεκαπενταετία έχουν καταγραφεί εκτινάξεις κατά 315% σε σχέση με το αρχικό συμβατικό κόστος. Επαναλαμβάνω: Πάνω από 300% έχουμε εκτίναξη των προϋπολογισμών. Οι επεκτάσεις των χρονοδιαγραμμάτων, δηλαδή οι καθυστερήσεις, έχουν υπερβεί το αρχικώς προβλεπόμενο 335%. Επομένως αναγνωρίζουμε ότι υπάρχει αυτή η παθολογία εδώ και δεκαετίες.

Να δούμε τώρα πώς γίνονταν οι διαγωνισμοί; Να τα πάρουμε ένα-ένα. Για να γίνει ένα σιδηροδρομικό έργο, αγαπητές φίλες και αγαπητοί φίλοι, κάναμε δύο χρόνια για τη διαγωνιστική διαδικασία για τη μελέτη. Μετά κάναμε τουλάχιστον τέσσερα χρόνια για να ωριμάσει η μελέτη, για να είναι έτοιμη η μελέτη. Μετά κάναμε άλλα δύο χρόνια για να βγάλουμε περιβαλλοντική αδειοδότηση. Το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή, έκανε εννιά χρόνια για να ωριμάσει μια μελέτη.

Σταματάμε εδώ; Όχι. Μετά, το έργο μπορεί να έβρισκε χρηματοδότηση, γιατί υπήρχαν και περιπτώσεις η ΟΣΕ και η «ΕΡΓΟΣΕ» να κάνουν μελέτες, να πληρώνουν λεφτά και να μένουν στα συρτάρια και ποτέ να μη χρησιμοποιούνται. Έβγαιναν, λοιπόν, μετά οι δύο αυτές εταιρείες και έκαναν διαγωνισμό. Να δούμε, λοιπόν, τι έκαναν στο διαγωνισμό. Κατακερματισμός, απόλυτο σπάσιμο των εργολαβιών. Είχαμε, δηλαδή, έναν διαγωνισμό για τις υποδομές, για τα έργα υποδομής, δηλαδή τα έργα πολιτικού μηχανικού, τη βαριά τεχνική συντήρηση, τις γέφυρες. Μετά είχαμε άλλο διαγωνισμό για τα έργα επιδομής, δηλαδή –να το πούμε απλά– τις ράγες. Μετά είχαμε τη χαρά του εργολάβου. Είχαμε τα λεγόμενα έργα συστημάτων και ηλεκτροκίνησης, δηλαδή σηματοδότηση, ETCS, τηλεδιοίκηση, τηλεπικοινωνία, που σχεδόν πάντα αυτούς τους διαγωνισμούς τους έπαιρναν ξένες εταιρείες. Μετά, πόσα χρόνια έπαιρνε όλη αυτή η διαδικασία; Έπαιρνε τουλάχιστον επτά χρόνια. Εννιά χρόνια και επτά χρόνια ίσον δεκαέξι χρόνια για να τελειώσει ένα σιδηροδρομικό έργο. Και μετά λέμε για ποιον λόγο η χώρα επί τόσα χρόνια δεν έχει παίξει τον ρόλο που πρέπει να παίξει στη βιομηχανία των συνδυασμένων μεταφορών.

Εμείς, λοιπόν, κυρίες και κύριοι, αναγνωρίσαμε εξ αρχής ότι αυτή η κατάσταση δεν προχωράει άλλο και αν θέλουμε επιτέλους να δούμε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να συνδέεται σιδηροδρομικά, έτσι ώστε η Θεσσαλονίκη να γίνει το λιμάνι εξόδου όλων των προϊόντων από τη βαλκανική, δηλαδή να γίνει αυτό που όλοι οι ειδικοί λένε, ένα gateway port, πρέπει να κάνουμε το αυτονόητο, δηλαδή τη σιδηροδρομική σύνδεση, αλλά όχι σε δεκαπέντε χρόνια.

Εμείς, λοιπόν, δημοπρατήσαμε αυτό το έργο και στο τέλος του

‘28 το έργο θα είναι έτοιμο. Γιατί θα είναι έτοιμο; Διότι απλούστατα ερχόμαστε με τη διαδικασία της μελετοκατασκευής, με το κλειδί στο χέρι, για να το πούμε πολύ απλά, δηλαδή μελέτη - κατασκευή, έτσι ώστε το έργο να τελειώσει με ένα κοινοπρακτικό σχήμα, όχι με κατακερματισμό όλων των εργολαβιών και να γίνονται τα έργα στην ώρα τους και να γίνονται τα έργα με βάση τους προϋπολογισμούς και με βάση τους διαγωνισμούς.

Φανταστείτε, λοιπόν, ότι η χώρα αυτή, λόγω της γεωγραφικής της θέσης έχει ένα πολύ μικρό παράθυρο ευκαιρίας, για να παίξει τον ρόλο κόμβου υποδομών και μεταφορών στη Βαλκανική.

Εμείς κινηθήκαμε θα σας έλεγα, κυρίες και κύριοι, με πολύ μεγάλη ταχύτητα. Δημοπρατήσαμε όλα αυτά τα σιδηροδρομικά έργα με τη διαδικασία -όπως σας είπα- του ανταγωνιστικού διαλόγου μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2021, έργα 4,5 δισεκατομμυρίων. Αυτά τα έργα εάν δεν γίνουν στα επόμενα έξι χρόνια, η χώρα μας θα χάσει το πολύ σημαντικό τρένο να παίξει τον ρόλο ενός σοβαρού κέντρου υποδομών και μεταφορών της περιοχής.

Πώς θα συνδέσουμε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης -έργα που έχουν δημοπρατηθεί-, την πεδινή σιδηροδρομική Εγνατία και μετά με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας;

Πώς θα γίνει επιτέλους το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης ένα λιμάνι κόμβος μεταφορών και υποδομών και άρα κόμβος ενεργειακός για την ευρύτερη περιοχή; Και νομίζω ότι όλοι σε αυτήν την Αίθουσα καταλαβαίνετε τον εθνικό ρόλο που παίζει το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, διότι με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης καταφέρνουμε, στην ουσία, να «μπαίπασάρουμε» -να το πούμε και στη γλώσσα των ειδικών- τα στενά. Επομένως δίνουμε μια εναλλακτική δίοδο για πολλά προϊόντα και να βρουν είσοδο και έξοδο από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

Αλήθεια, τελικά σε σχέση με αυτές τις διαπιστώσεις που τις κάνουμε χρόνια -έχω βρεθεί σε πολλές συζητήσεις και εντός του Κοινοβουλίου και εκτός του Κοινοβουλίου- όλοι να παίζουμε, όλοι να μιλάμε για τις προοπτικές του σιδηροδρόμου και γιατί δεν υπάρχει ένας σιδηρόδρομος -εάν θέλετε- εφάμιλλος με αυτούς που υπάρχουν σε ευρωπαϊκές χώρες, έχω να πω το εξής: Μα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει διότι επί χρόνια κάναμε εντελώς λάθος επιλογή και επιλογές στο πώς κάναμε αυτούς τους διαγωνισμούς. Επομένως νομίζω ότι με αυτόν τον τρόπο θα καταφέρουμε να κάνουμε το αυτόνομο, δηλαδή να συμπεκνώσουμε τους χρόνους και να κάνουμε τα έργα στην ώρα τους και στους προϋπολογισμούς.

Ακούστηκαν, επίσης, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι κάνουμε και άλλα πράγματα στον ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα και θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, στον λίγο χρόνο που απομένει να σας εξηγήσω τι κάνουμε.

Λένε οι κυρίες και οι κύριοι της Αντιπολίτευσης: «Κάνετε προσλήψεις, κατά το δοκούν, χωρίς να έχετε την έγκριση του ΑΣΕΠ». Πού το γράφει αυτό ο νόμος; Είναι ποτέ δυνατόν να κάνουμε προσλήψεις, χωρίς την έγκριση του ΑΣΕΠ;

Επίσης, λένε και κάτι άλλο, ότι ενώ ήδη έχουμε κάνει προσλήψεις σε αυτούς τους οργανισμούς, παραδείγματος χάριν στον ΟΣΕ έχουμε δρομολογήσει ήδη προσλήψεις εκατόν τριάντα ανδρών που χρειάζονται, διότι πολλοί έχουν συνταξιοδοτηθεί, δίνουμε τη δυνατότητα στους εργαζόμενους στην ουσία να αυξήσουν τα εισοδήματά τους, διότι εισάγουμε -αυτό που είχαμε κάνει και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας- το πριμ παραγωγικότητας.

Αναρωτιέμαι, κανείς δεν πήρε χαμπάρι σε αυτή την Αίθουσα πώς δούλεψε αυτός ο θεσμός; Δεν είδατε τι έγινε στα ελληνικά αεροδρόμια αυτό το καλοκαίρι και τι έγινε στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια; Διότι στην ουσία καθίσαμε μαζί με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, βρήκαμε έναν τρόπο συνεννόησης, τους δώσαμε τα χρήματα του Eurocontrol -που ειρήσθω εν παρόδω δεν είναι χρήματα του κρατικού προϋπολογισμού- αλλάξαμε τα βαρδιολόγια τους και οι καθυστερήσεις που υπήρχαν στα ελληνικά αεροδρόμια, σε σχέση με αυτό που υπήρχε στην Ευρώπη, δεν είχε καμμία σχέση, με αποτέλεσμα πολλά ελληνικά αεροδρόμια να ψηφιστούν ως τα καλύτερα αεροδρόμια γι' αυτή την τουριστική περίοδο που μας πέρασε.

Αυτό, λοιπόν, το πετυχημένο μοντέλο γυρνάμε και λέμε ότι θα

κάνουμε στον ΟΣΕ και στον «ΕΡΓΟΣΕ». Θα δώσουμε τη δυνατότητα ώστε οι διοικήσεις που θα επιλέγονται να είναι καλύτερες. Θα δώσουμε τη δυνατότητα και το προσωπικό που θα επιλέγεται να είναι ένα προσωπικό, το οποίο να μπορέσει να έχει κίνητρα για να αυξήσει την αποδοτικότητα του και στο τέλος να αυξήσει και το ίδιο το προσωπικό, εάν θέλετε, τα εισοδήματά του. Δηλαδή, εισάγουμε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, κάτι το οποίο συμβαίνει και σε όλη την αγορά. Κάνεις καλά τη δουλειά σου; Θα πληρωθείς περισσότερο, θα αποδώσεις περισσότερο και είναι κάτι το οποίο η Κυβέρνησή μας ήδη υιοθετεί και σε άλλους τομείς του δημόσιου, αφού είδαμε ότι το μοντέλο της ΥΠΑ λειτούργησε με πολύ μεγάλη αποτελεσματικότητα.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, να πω ότι θα καταλάβαινα την κριτική για το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ, εάν αποδεχόμασταν όλοι σε αυτήν την Αίθουσα ότι όλα βαίνουν καλώς, εάν αποδεχόμασταν ότι αυτοί οι δύο οργανισμοί δεν έχουν κανένα πρόβλημα.

Εμείς ήμασταν οι επισπεύδοντες ως Κυβέρνηση να αλλάξουμε αυτό το πολύ προβληματικό σύστημα «ΟΣΕ μητρική» - «ΕΡΓΟΣΕ θυγατρική», που ποτέ δεν συμφωνούσαν, που η «ΕΡΓΟΣΕ» παρέδιδε έργο, ο ΟΣΕ δεν παρελάμβανε, δηλαδή γινόντουσαν πράγματα τα οποία ήταν κωμικοτραγικά και τα οποία όμως στο τέλος δεν λειτουργούσαν ούτε υπέρ της διαφάνειας ούτε υπέρ της βελτίωσης του σιδηροδρομικού προϊόντος.

Επομένως, νομίζω ότι αυτή η προσπάθεια είναι μία προσπάθεια που πρέπει να συζητηθεί στο βάθος της και πρέπει να κατανοηθεί ότι γίνεται μια προσπάθεια έτσι ώστε να αλλάξουμε τα κακώς κείμενα. Διαπραγματευτήκαμε όλη αυτή την περίοδο με τους Ευρωπαίους για να δεχθούν αυτόν τον διαχωρισμό και να μπορέσουμε επιτέλους -και αυτό έχει ήδη γίνει και το κάνουμε- να πάρουμε το πράσινο φως της χρηματοδότησης.

Φανταστείτε, λοιπόν -διότι αυτό δεν είναι στη σφαίρα της φαντασίας- ότι αντί να τελειώσει όλο αυτό το πολύ σημαντικό έργο το λεγόμενο «sea to sea», δηλαδή η σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας μέσα σε δεκαπέντε χρόνια, να τελειώνει το 2028 και έτσι επιτέλους αυτή η χώρα να παίξει τον ρόλο ως ενεργειακός κόμβος και ως κόμβος μεταφορών της ευρύτερης περιοχής.

Αναρωτηθείτε, λοιπόν: Θα γινόταν αυτό ποτέ με το προβληματικό και πάγιο σύστημα που έχουμε;

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, να σας πω ότι όλη αυτή η διαδικασία είναι μία διαδικασία η οποία έχει ήδη ξεκινήσει. Τα έργα αυτά δεν βρίσκονται σε κανενός τη σφαίρα της φαντασίας, έχουν δημοπρατηθεί. Είναι πέντε μεγάλα σιδηροδρομικά έργα, τα οποία ήδη μελετιούνται και για τα οποία το χρονοδιάγραμμα που έχει αυτή η Κυβέρνηση είναι να υλοποιηθούν το 2028 και στο τέλος όλης αυτής της ιστορίας θα κριθούμε και εμείς που νομοθετούμε και εμείς που κυβερνούμε για το κατά πόσο θα πετύχουμε τους στόχους αυτούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Θα μιλήσει κανένας Βουλευτής, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Θα μιλήσουν και Βουλευτές.

Αμέσως μετά θα δώσω τον λόγο στον κ. Γιόγιακα, ο οποίος έχει μία τοπική εορτή. Θα ακολουθήσει ο κ. Αρσένης και κατόπιν ο κ. Κέλλας, η κ. Χρηστίδου, η κ. Λακούλη και ο κ. Παππάς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ορίστε, κύριε Γιαννούλη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παίρνω τον λόγο για ένα διαδικαστικό ερώτημα.

Μήπως γνωρίζει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών εάν θα έρθει κάποιος από το Υπουργείο Τουρισμού να υποστηρίξει την τροπολογία που έχει κατατεθεί και τι ώρα περίπου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Θα έρθουν, όπως μας έχουν ενημερώσει στο Προεδρείο, γύρω στις 15.00'.

Ορίστε, κύριε Σκανδαλίδη, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για το νομοσχέδιο έχει μιλήσει ο εισηγητής μας. Θα μιλήσουν και αρκετοί Βουλευτές από την παράταξή μας. Νομίζω ότι οι παρατηρήσεις τους και οι προτάσεις τους είναι πάρα πολύ σημαντικές και θα ήθελα από την Κυβέρνηση πραγματικά να τις λάβει υπ' όψιν της σοβαρά.

Εγώ ανέβηκα στο Βήμα κυρίως για να μιλήσω για την κρίσιμη φάση που περνάει αυτήν την εποχή η χώρα, κυρίως σε ό,τι αφορά τα εθνικά της θέματα και την εξωτερική απειλή.

Νομίζω ότι προχθές ο Πρωθυπουργός εντελώς άκαιρο και εν μέσω πολλαπλών κρίσεων που οξύνονται διαρκώς, δηλώνει αυτάρεσκα στο Υπουργικό Συμβούλιο: «Μπαίνουμε σε εκλογική τροχιά με πλεονέκτημα», προφανώς αναφερόμενος στις δημοσκοπήσεις. Νομίζω ότι είναι μια άκαιρη τοποθέτηση, γιατί ο λαός μπαίνει σε τροχιά ανασφάλειας, αβεβαιότητας και βαθιάς ανησυχίας για όσα συμβαίνουν στη ζωή του, για όσα συμβαίνουν στον τόπο του και για όσα συμβαίνουν στην ευρύτερη περιοχή μας.

Τις ίδιες μέρες η Τουρκία κλιμακώνει τις απειλές της και σε αντίθεση με τις δικές μας διαδικασίες συνεδριάζει σήμερα το Συμβούλιο Εθνικής Ασφάλειας της Τουρκίας, προκειμένου να εξειδικεύσει όλες αυτές τις παραστάσεις που έχει κάνει τον τελευταίο καιρό.

Νομίζω ότι αυτό που πρέπει σαν πρώτη παρατήρηση να κάνουμε είναι ότι η παρομοίωση του Ερντογάν σαν να είναι απλώς ένα σκυλί που γαβγίζει, είναι στην καλύτερη περίπτωση ένα προπέτασμα καπνού. Διεδικεί και αναβαθμίζει συνεχώς τον επεκτατικό του αναθεωρητισμό, αναβαθμίζει τους στόχους του, προχωράει βήμα-βήμα τις απειλές του. Δεν έχει καταφέρει κανένα πλήγμα προφανώς στη χώρα μας, αλλά διαμορφώνει μια εικόνα ότι αυτή η στρατηγική δεν μπορεί να είναι μια εκλογική στρατηγική, γιατί όλοι συνδέουν αυτές τις απειλές με τις εκλογές του Ιουνίου της Τουρκίας. Το ύφος και η ατμόσφαιρα είναι προφανείς, όπως επίσης και οι στόχοι του.

Πρέπει να καταλάβουμε επιτέλους ότι αυτή η στρατηγική της Τουρκίας είναι επεξεργασμένη, διαμορφώνει καινούργια δεδομένα, επιχειρεί να είναι μια περιφερειακή δύναμη πολύ ισχυρή στην περιοχή, επιχειρεί να διαμορφώσει ειδική σχέση με το ΝΑΤΟ, προκειμένου να μπορεί να κάνει και παιχνίδια με απέναντι συγκροτήματα και δυνάμεις που συσπειρώνονται στο σημερινό γεωπολιτικό τοπίο. Και είναι προφανές ότι αυτή η στρατηγική εκτείνεται σε βάθος χρόνων. Δυστυχώς έχει καταλάβει κυριολεκτικά ως ατμόσφαιρα και ως θέση το σύνολο σχεδόν του πολιτικού κόσμου της Τουρκίας. Έχουμε απέναντί μας μια πρωτοφανή διαδικασία -και δεν θέλει κανείς να κινδυνολογήσει- που δεν μπορεί κανείς να επαναπαυθεί στα δεδομένα, στον λόγο και στο ύφος της Κυβέρνησής μας.

Εγώ θεωρώσα καλό, αγαπητοί συνάδελφοι, να σας διαβάσω ένα κείμενο για δύο λεπτά:

«Αν αφήσουμε τους αυταρχικούς αναθεωρητές ηγέτες να παραβιάζουν το Διεθνές Δίκαιο, τότε οδηγούμαστε σε καταστροφικές μη αναστρέψιμες καταστάσεις, όπως είπατε στην πρωτολογία σας και συμφωνούμε απόλυτα. Εμείς πήραμε ξεκάθαρη θέση απέναντι στην παράνομη εισβολή του Πούτιν στην Ουκρανία και στηρίξαμε τον ουκρανικό λαό έμπρακτα με την αποστολή βοήθειας. Όμως υπάρχει μια χώρα στην νατοϊκή συμμαχία η οποία δεν έχει επιβάλει κυρώσεις στη Ρωσία, κρατώντας μια αμφιλεγόμενη στάση. Η χώρα αυτή είναι η Τουρκία και μάλιστα ο Πρόεδρος της μιμείται τον αναθεωρητισμό και τον αυταρχισμό του Πούτιν. Ο Ερντογάν συχνά μιλά κατά της Συνθήκης της Λωζάνης και μάλιστα φτάνει στο σημείο να αμφισβητεί ευθέως ακόμη και την εθνική μας κυριαρχία. Παραβιάζει τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών στην Κύπρο, με πρόσφατο παράδειγμα τις παράνομες δραστηριότητες στα Βαρώσια. Ενώ υποδύεται τον υπερασπιστή των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, υπονομεύει το κράτος δικαίου με θύματα χιλιάδες πολίτες στο εσωτερικό της χώρας του. Κάθε μέρα έχουμε μια σκληρή δήλωση πολεμικού χαρακτήρα εις βάρος της Ελλάδας. Μας προκαλεί εντύπωση που δεν βλέπετε τον ελέφαντα στο δωμάτιο. Πολλές φορές οι δηλώ-

σεις σας ηχούν στα αυτιά του ελληνικού λαού ως δηλώσεις Πόντιου Πιλάτου. Και κάτι τελευταίο. Λέτε ότι είναι αναγκαίο τα ευρωπαϊκά κράτη να προχωρήσουν σε μεγαλύτερες επενδύσεις εξοπλιστικών προγραμμάτων για να ενισχύσουν την άμυνά τους απέναντι σε εξωτερικούς κινδύνους. Στην Ελλάδα μολονότι περάσαμε μια πολύ μεγάλη οικονομική κρίση και είναι αναγκαίο να επενδύσουμε στο κοινωνικό κράτος και σε υποδομές για να αντιμετωπιστούν οι ανισότητες και να χαραχθεί μια νέα αναπτυξιακή πορεία, υπογράψαμε πολύ μεγάλα εξοπλιστικά προγράμματα για να ενισχύσουμε την αποτρεπτική μας δύναμη. Κι όμως δεν έχουμε δει την έμπρακτη αλληλεγγύη σας, ούτε ανάλογες πρωτοβουλίες που θα απαντούσαν στην κλιμακούμενη τουρκική προκλητικότητα εις βάρος της Ελλάδας».

Είναι το ύφος και ο λόγος του Προέδρου του ΠΑΣΟΚ στη χθεσινή διαδικασία του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού Κόμματος με προσκεκλημένο τον κ. Στόλτενμπεργκ, δηλαδή τον Γενικό Γραμματέα του ΝΑΤΟ που ενώπιον του Γενικού Γραμματέα του ΝΑΤΟ διάβασε αυτές τις λίγες γραμμές.

Αυτό πρέπει να είναι το ύφος και ο λόγος της πολιτικής ηγεσίας της χώρας, ένας λόγος διεκδικητικός, επιθετικός, αποφασιστικός απέναντι σε συμμάχους και αντιπάλους. Δεν μπορεί κανείς παρά να συγκρίνει αυτό το ύφος και τον λόγο με την αντίστοιχη διαδικασία της ομιλίας του Πρωθυπουργού στο ΝΑΤΟ πριν από λίγους μήνες. Υπάρχει χαώδης διαφορά. Και δεν το λέω ούτε μέσα από κανέναν εθνικισμό, ούτε μέσα από έναν παράδοξο πατριωτισμό, ούτε μέσα από κανένα διεκδικητισμό όπου θα μπορούσαμε εμείς να το παίξουμε μεγάλη δύναμη ή οτιδήποτε άλλο. Αλλά νομίζω ότι εκφράζει τον ελληνικό λαό σε μια στιγμή κρίσιμη που πρέπει η ηγεσία του να αναβαθμίσει την εθνική στρατηγική, να τη χαράξει από την αρχή και να δώσει έμπρακτη απάντηση σε όσα επιβουλεύονται σήμερα σε βάρος των συμφερόντων της χώρας και από τη γειτονική χώρα και από τις ευρύτερες διαδικασίες.

Το παιχνίδι είναι πολύ μεγάλο για να μπορέσουμε να αρκεστούμε στο να είμαστε μόνο σε μια λογική: «Εντάξει, μιλάει τώρα, φωνάζει, αλλά όποτε θέλει θα συναντηθούμε». Εμείς δεν είμαστε κατά των συναντήσεων. Πολύ καλά κάνει και είναι η Κυβέρνηση υπέρ των συναντήσεων και των διευρευνητικών επαφών και όλων αυτών. Το πότε γίνονται, όμως, είναι κρίσιμο για την πορεία των εθνικών μας θεμάτων.

Όταν γίνονται σε μια στιγμή που η Τουρκία διεκδικεί έναν ρόλο στο ουκρανικό και παράλληλα κάνει πολιτικές προς το Ιράν, προς τη Μέση Ανατολή, προς τη Ρωσία, προς κάθε κατεύθυνση, όταν πηγαίνεις στην Κωνσταντινούπολη να συναντήσεις τον Ερντογάν ουσιαστικά ενισχύεις τη θέση του πάνω σε αυτό το παιχνίδι που παίζεται αυτήν την εποχή στο πλαίσιο των ανακατανομών -αν θέλετε- ισχύος που επιχειρούνται και στην περιοχή μας και ευρύτερα.

Δεν αρκεί η σωστή και συνεχής προώθηση των κανόνων του δικαίου. Πρέπει να βρούμε και άλλα πράγματα να πούμε. Υπάρχουν οι κανόνες του δικαίου, εμείς είμαστε συνεπείς, αυτό είναι σωστό για την εικόνα μας στο εξωτερικό, για τις συμμαχίες μας, για όλα αυτά, για τις συναλλαγές μας, τις σχέσεις μας. Όμως δεν αρκεί αυτό. Δεν αρκεί να προετοιμάζουμε ψηφίσματα, να εκμαιεύουμε δηλώσεις συμπαράστασης -είναι καλά αυτά- ή να αρκούμαστε σε φραστικές ανακοινώσεις. Δεν αρκεί θα έλεγα μόνο η ενεργός και πολυδιάστατη διπλωματία. Πρέπει να κλιμακώσουμε τους εθνικούς στόχους.

Δεν υπάρχει κλιμάκωση των εθνικών στόχων. Δεν έχει αλλάξει τίποτα από την εποχή που αμέσως μετά τη Μεταπολίτευση χάραχθηκε μια εθνική στρατηγική που όλα τα κόμματα του ελληνικού Κοινοβουλίου -τα δημοκρατικά- μπήκαν σε μια διαδικασία να την εφαρμόσουν, με τις διαφορετικές τους εκφάνσεις ο καθένας -αν θέλετε- και το διαφορετικό τους πολιτικό λόγο. Είναι μια άλλη εποχή. Ανοίγονται καινούργια μέτωπα, πολύ πιο δύσκολα, πολύ πιο δύστροπα και πολύ πιο επικίνδυνα.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, τη δική μας κλιμάκωση των στόχων. Να απαιτήσουμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, πέρα από τις καλοδεχούμενες δηλώσεις των Υπουργών της Γαλλίας, της Γερμανίας και των κυβερνήσεων. Αυτήν την εποχή συζητιέται η διαμόρφωση μιας ειδικής σχέσης με την Τουρκία. Τι όροι θα μπουν σε αυτήν;

Με ποια διαδικασία θα συνδεθεί αυτή η ειδική σχέση; Με κυρώσεις, αν η συμπεριφορά της απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξακολουθεί να έχει αυτόν τον αναθεωρητικό επεκτατισμό;

Να επιμένουμε, δεν είναι ούτε ρομαντικό, ούτε εξωπραγματικό να ζητάμε να μην στέλνει όπλα η Ευρωπαϊκή Ένωση, όταν όλες οι κυβερνήσεις συμφωνούν μαζί μας να μην στέλνει όπλα στην Τουρκία. Να κλιμακώσουμε, λοιπόν, τις θέσεις μας, τις απαιτήσεις μας και τις διεκδικήσεις μας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΟΦΙΑ ΣΑΚΟΡΑΦΑ**)

Πρέπει να επαναπροσδιορίσουμε τις κόκκινες γραμμές. Γιατί; Γιατί η Τουρκία αναβάθμισε την απειλή. Αυτό που συνέβη με τα drones είναι μια κανονική κατασκοπεία στα ελληνικά νησιά, παράνομη από την αρχή μέχρι το τέλος. Τα drones δεν έχουν πιλότους, είναι ένα τεχνολογικό όπλο που παραβιάζει τα σύνορα της χώρας. Εγώ δεν είμαι ειδικός και δεν θα σας πω «καταρρίψτε» όπως το λένε κάποιοι εύκολα. Μπορεί σήμερα στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» και «ΤΑ ΝΕΑ» να δείτε αρθρογράφους και συντηρητικούς που λένε: «Να καταρρίψετε και κανένα drone. Δεν τρέχει τίποτα. Δεν έχουν πιλότους». Δεν λέω αυτό. Λέω όμως ότι δεν μπορεί να αναβαθμίζεται η απειλή με αυτόν τον τρόπο κι εμείς να μένουμε πάλι σε φραστικές διακοινώσεις. Κάτι πρέπει να κάνουμε παραπάνω. Το παραπάνω που θα κάνουμε μπορεί να προσθέσει στην εθνική στρατηγική θέματα. Άρα, πρέπει να υπάρξει εθνική συνεννόηση.

Σκεφτείτε, λοιπόν, ένα κράτος, μια χώρα, ένα έθνος που πάει σε εκλογές, που σήμερα διαχωρίζεται και συγκρούεται από τη φοιτητική εστία μέχρι το αν είναι ελληνική η νησίδα που ήταν οι πρόσφυγες, που η πολιτική του ηγεσία μιλάει μόνο με προεκλογικούς όρους και μόνο για προεκλογικούς σκοπούς και στόχους. Σκεφτείτε αυτό το πολιτικό σύστημα πηγαίνοντας προς την άνοιξη και το καλοκαίρι, σ' αυτόν τον δύσκολο χειμώνα τι καταστάσεις μπορεί να επιφέρει στη χώρα.

Δεν λέω να μην διατηρήσουμε τις διαφορές μας, τις συγκρούσεις μας, τα διαφορετικά μας προγράμματα, τις αντιπαραθέσεις μας. Αλλά πρέπει κάπου να στήσουμε και ένα εθνικό μέτωπο. Και αυτό το εθνικό μέτωπο είναι ευθύνη της Κυβέρνησης. Δεν είναι ευθύνη των κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Είναι ευθύνη του Πρωθυπουργού που έχει την αρμοδιότητα να καθοδηγήσει τη χώρα στους δύσκολους καιρούς που έρχονται όσο είναι Πρωθυπουργός ή όποιος είναι Πρωθυπουργός μετά τις εκλογές, ο ίδιος ή άλλος. Κι αυτό δεν μπορεί να περιμένει ούτε τη νέα κυβέρνηση που θα εκλογεί, ούτε το πότε θα αποφασίσουμε εμείς ότι ο κίνδυνος είναι μπροστά και χάσει και η χώρα μας μπορεί να βρεθεί ξαφνικά με πολύ τεράστια προβλήματα.

Εγώ κρούω τον κώδωνα του κινδύνου και ζητώ να κάνουμε μια αρχή. Ζητώ από τον Πρωθυπουργό να μην βγάζει προεκλογικούς λόγους αλλά να ασχοληθεί μόνο με αυτό το θέμα που είναι αυτό που πρέπει να απασχολεί κάθε Έλληνα πολίτη και τη χώρα μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υγείας «Σύσταση και οργάνωση νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «ΕΝΩΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΩΝ ΑΚΤΙΝΟΛΟΓΙΑΣ - ΑΚΤΙΝΟΘΕΡΑΠΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ» (Ε.Τ.Α.Α.Ε.) ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και λοιπές διατάξεις».

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Γιόγιακας εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι νομίζω χρήσιμο να προσπαθήσει κανείς για χάρη των πολιτών, τους οποίους τελικά αφορούν οι δημόσιες συγκοινωνίες, να απλοποιήσει και να συνοψίσει τις βασικές αλλαγές που φέρνει ένα κατά βάση τεχνικό νομοσχέδιο. Η πρώτη από αυτές είναι ότι εισάγεται ένα ενιαίο πλαίσιο για τον σχεδιασμό, την οργάνωση, τη λειτουργία και την εποπτεία των δημόσιων οδικών μεταφορών αστικών και υπεραστικών. Ορίζεται μια

αρμόδια αρχή στην κεντρική διοίκηση, η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μια αρμόδια τοπική αρχή στην κάθε περιφέρεια ή την περιφερειακή ενότητα η οποία μεταξύ άλλων αποκτά καθοριστικό λόγο στον σχεδιασμό των διαδρομών και των δρομολογίων στην περιοχή ευθύνης της. Οι εισηγήσεις της κάθε τοπικής αρμόδιας αρχής βασίζονται σε σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε κυκλοφοριακές μελέτες, σε πολεοδομικά δεδομένα, στο προφίλ του πληθυσμού, στο γεωγραφικό ανάγλυφο και τελικά στις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών που η κάθε περιφερειακή διοίκηση γνωρίζει και μπορεί να εκτιμήσει καλύτερα. Γίνεται επομένως ένα βήμα αποκέντρωσης των αρμοδιοτήτων σύμφωνα με την αρχή της εγγύτητας.

Η δεύτερη αλλαγή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι οι ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες με τις οποίες θα ανατίθεται το μεταφορικό έργο σε κάθε περιφερειακή ενότητα ή γεωγραφική περιοχή. Διαδικασίες στις οποίες θα προβλέπονται κριτήρια, προϋποθέσεις και ελάχιστες απαιτήσεις, τόσο για το μεταφορικό έργο το οποίο θα κληθεί να εκτελέσει ο ανάδοχος όσο και για την επάρκεια, την καταλληλότητα και την ικανότητα να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του έργου σε μέσα και υποδομές. Ο σκοπός του νομοθέτη εδώ είναι προφανής: να διασφαλίσει ότι οι χρήστες των δημόσιων οδικών συγκοινωνιών, οι επιβάτες, θα λαμβάνουν συνεχώς ποιοτικές υπηρεσίες στο χαμηλότερο δυνατό κόστος. Αυτή άλλωστε είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του κοινοτικού κανονισμού 1370/2007 ο οποίος επιχειρείται να εφαρμοστεί με το νόμο πλαίσιο που συζητούμε.

Έρχεται, επίσης, ο νομοθέτης να διασφαλίσει ότι το κράτος θα στέκεται αρωγός των πολιτών που ζουν σε ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές επιδιίδοντας στην ουσία τα άγωνα δρομολόγια. Φαίνεται ωστόσο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η Αντιπολίτευση διάβασε με άλλο τρόπο τις προθέσεις του νομοθέτη. Αντί να δει τα οφέλη για τους εξυπηρετούμενους πολίτες ασχολήθηκε με το αν και ποιοι μπορούν να διεκδικήσουν ένα κομμάτι από την πίτα του μεταφορικού έργου. Αγνόησε το δάσος και είδε το δέντρο. Αλλά νομίζω ότι αυτό που ενδιαφέρει τον κόσμο δεν είναι το ποιος παρέχει ένα δημόσιο αγαθό, όπως οι οδικές συγκοινωνίες. Είναι να εγγυάται το κράτος μέσα από τον συντονιστικό εποπτικό και ελεγκτικό του ρόλο ότι το δημόσιο αυτό αγαθό προσφέρεται με τους καλύτερους δυνατούς όρους προς όφελος του πολίτη και του δημόσιου συμφέροντος, ότι οι πολίτες εξυπηρετούνται στις αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις τους με συνέπεια, με αξιοπρέπεια, με ασφάλεια καταβάλλοντας το χαμηλότερο δυνατό αντίτιμο και εξοικονομώντας χρόνο, κόπο και χρήμα. Η εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος είναι άλλωστε ο τελικός σκοπός μιας άλλης μεγάλης αλλαγής που φέρνει το νομοσχέδιο και αφορά τον διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων μεταξύ του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ» η οποία πλέον απογαλακτίζεται από τον μητρικό οργανισμό με τη μεταβίβαση των μετοχών στο ελληνικό δημόσιο.

Ακούσαμε τον κύριο Υπουργό αλλά και τη διοίκηση των δύο εταιρειών να αναφέρονται στα προβλήματα που έχει δημιουργήσει το σημερινό καθεστώς: πολύχρονη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση των διαγωνισμών και του παραδοτέου έργου, απώλεια κοινοτικών πόρων, υπέρβαση προϋπολογισμών. Με το νέο μοντέλο που εφαρμόζεται με επιτυχία στο εξωτερικό, αλλά και στη χώρα μας στην περίπτωση του «Αττικό Μετρό», επιδιώκεται να τρέξουν χωρίς παρεκκλίσεις τα έργα κατασκευής, συντήρησης και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου με σχέδια δράσης που θα συντάξει ο «ΟΣΕ Α.Ε.» σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του εθνικού σχεδίου σιδηροδρομικών μεταφορών. Σημαντικό, επίσης, είναι ότι διευρύνονται οι αρμοδιότητες της «ΕΡΓΟΣΕ» ώστε να μπορεί να αναθέτει έργα σε τρίτους, να αναλαμβάνει έργο από τρίτους, καθώς και να διευρύνει τις πηγές εσόδων της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως κάθε νομοθέτης, ο υπό συζήτηση νόμος πλαίσιο για τις δημόσιες οδικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές θα κριθεί στην πράξη. Στην κατεύθυνση αυτή έχουν ιδιαίτερη σημασία οι υπουργικές αποφάσεις με τις οποίες θα ρυθμίζονται στη λεπτομέρεια τους οι κρίσιμες προβλέψεις του.

Έχουμε την πεποίθηση ότι ύστερα από μία περίοδο νομοθετι-

κών παρεμβάσεων, που δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα, θα εφαρμοστούν ενιαίοι, διαφανείς, δίκαιοι και λειτουργικοί κανόνες, ώστε οι συμπολίτες μας να απολαμβάνουν ένα επαγγελματικό, ανταγωνιστικό και ανταποδοτικό δίκτυο δημόσιων οδικών συγκοινωνιών.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜΕΡΑ25 κ. Αρσένης.

ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Βουλευτριά, Βουλευτές, Υπουργέ, θα ξεκινήσω με τις λεπτομέρειες γιατί είναι αποκαλυπτικές.

Άρθρο 46 εταιρική διακυβέρνηση ΟΣΕ: Περιλαμβάνεται, λοιπόν, η πρόβλεψη ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών διαμορφώνει το σύνολο των προδιαγραφών ικανοτήτων, δεξιοτήτων, που είναι απαραίτητες –ακούστε- για τον ρόλο του Προέδρου, του διευθύνοντος συμβούλου και των μελών του διοικητικού συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένου και του εκπροσώπου των εργαζομένων.

Καταλαβαίνετε τι λέει εδώ πέρα; Ο Υπουργός θα αποφασίζει το σύνολο των προδιαγραφών ικανοτήτων και δεξιοτήτων για τον εκπρόσωπο των εργαζομένων. Θα είναι φωτογραφική η επιλογή του εκπροσώπου των εργαζομένων.

Δεν βλέπω να σοκάρονται τα πρόσωπα στην Αίθουσα, γι' αυτό θα θυμίσω από πού προέρχεται αυτό. «Άρθρο 3: Υφίσταται ελευθερία του συνδικαλιζέσθαι, αλλά μόνον τα συνδικάτα που αναγνωρίζει το κράτος και βρίσκονται υπό τον άμεσο έλεγχο του δύνανται να εκπροσωπούν τους εργαζόμενους». Ξέρετε πού βρίσκεται αυτό το άρθρο 3; Ρωτήστε την κ. Μερόνη. Γιατί αυτή η φράση και αυτό το άρθρο προέρχεται από την Carta de Lavoro του 1927, τον καταστατικό χάρτη της οργάνωσης της οικονομικής και επαγγελματικής ζωής του φασιστικού κράτους του Μουσολίνι.

Για να δούμε τι άλλο περιλαμβάνεται εκεί πέρα, γιατί ξαφνικά οι ομοιότητες αρχίζουν να γίνονται τρομακτικές. Άρθρο 7 της φασιστικής Carta de Lavoro: Λέει: «η ιδιωτική πρωτοβουλία είναι η πιο αποδοτική». Σας θυμίζει κάτι αυτό; Συνεχίζει στο άρθρο 9: «Το κράτος παρεμβαίνει μόνο εκεί που αδυνατεί ο ιδιωτικός τομέας». Και για ποιον λόγο παρεμβαίνει το κράτος; Για να επωμιστεί τα κόστη κατασκευής των υποδομών. Σας θυμίζει κάτι αυτό;

Εμένα μου θυμίζει, πολλαπλά, το κύριο δόγμα σας. Ο φασισμός άλλωστε, είχε ως καρδιά του –όπως μας λέει εδώ πέρα πολύ καλά η Carta de Lavoro-, ως κύριο δόγμα του, το ότι έχουν προτεραιότητα οι ιδιώτες και το κράτος παρεμβαίνει μόνο για να αναλάβει τα κόστη. Μα, αυτή δεν είναι η λογική σας; Τα κόστη, με αυτό το νομοσχέδιο, δεν τα αναλαμβάνει το κράτος; Προφανώς κι έπρεπε να είναι δημόσια η «ΕΡΓΟΣΕ», όμως, για ποιον λόγο το κάνετε εσείς αυτό; Δεν το κάνετε για να είναι στον απόλυτο έλεγχο του Πρωθυπουργού τα συμβόλαια που θα δώσει η «ΕΡΓΟΣΕ», μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης και το ΕΣΠΑ, στις πέντε γνωστές εταιρείες που έχουν την εργολαβία στη χώρα, σχεδόν ίδιες με αυτές που κάνουν τα καρτέλ στην ενέργεια και οπουδήποτε αλλού; Γι' αυτό δεν θέλετε η «ΕΡΓΟΣΕ» να έρθει στο δημόσιο; Για τα κόστη και για τις εξυπηρετήσεις και για την ολιγαρχία.

Και βέβαια, επειδή πολύ μιλάμε για την κ. Μερόνη, θέλω να θυμίσω, μία χώρα, εκτός από την Ιταλία του κ. Σαλβίνι, που απαγορεύει τις διασώσεις: Η Ελλάδα της «Μητσοτάκης Α.Ε.» με τον νόμο Μητράκη. Τον ίδιο νόμο με τον Σαλβίνι. Εσείς έτσι νομιμοποιείτε τον φασισμό σε αυτή τη χώρα. Τον κανονικοποιείτε, ώστε όταν έρθουν οι πραγματικοί φασίστες, ο κόσμος να μη βλέπει διαφορά. Αυτό κάνετε. Ανοίγετε τον δρόμο στον φασισμό, φέρνοντας την κυριαρχία του στη δημόσια ατζέντα και στην πολιτική σας.

Πάμε τώρα στις ιδιωτικοποιήσεις. Δυστυχώς, αυτή η μαύρη σελίδα στην ιστορία μας ξεκινάει επί Σημίτη, όταν σπάνε οι διαχωριστικές γραμμές Αριστεράς και Δεξιάς. Τι ήταν, δηλαδή, ως τότε η διάκριση οποιουδήποτε ονόμαζε τον εαυτό του αριστερό

και οποιουδήποτε ονόμαζε τον εαυτό του δεξιό; Οι ιδιωτικοποιήσεις. Επί Σημίτη, σπάει αυτή η γραμμή. Αρχίζει το παραμύθι με το χρηματιστήριο, το πρώτο πλήγμα που έγινε στην κοινωνία με τις απώλειες των αποταμιεύσεων και αρχίζει και σπάει η ΕΥΔΑΠ, σε ΕΥΔΑΠ και ΕΥΔΑΠ παγίων, με την ΕΥΔΑΠ να μπαίνει στο χρηματιστήριο και ούτω καθεξής για τις υπόλοιπες επιχειρήσεις.

Αυτό το γεγονός έφτασε, σήμερα, στο σημείο τα τρία κόμματα, Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ, να μην έχουν ευδιάκριτες διαφορές όσον αφορά στα δημόσια αγαθά, όσον αφορά στις ιδιωτικοποιήσεις, να ψάχνουν τις διαφορές στη λεπτομέρεια. Βγήκε ο κ. Τσίπρας και μας είπε –μετά από τόση πίεση από το ΜΕΡΑ25- ότι θα επανακρατικοποιήσει τη ΔΕΗ. Αλλά καταλαβαίνουμε ότι ακόμη μιλάει για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου. Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα καταφέρει η μειοψηφία να επιβάλει στην πλειοψηφία –που πλέον έχει η «CVC» στη ΔΕΗ- και έτσι θα επανακρατικοποιηθεί η ΔΕΗ. Δηλαδή, ανέφικτο!

Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να επανακρατικοποιηθεί πλήρως η ΔΕΗ, γιατί ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι οι πολίτες στο σπίτι τους έχουν μία πρίζα. Είναι ψεύτικη η αγορά της ενέργειας. Ένα δίκτυο έχουμε, μία υποδομή έχουμε και στην ουσία έχουμε κι έναν βασικό παραγωγό κι έχουμε τεχνηέντως μία αγορά. Δεν υπάρχει, όμως, αγορά γιατί η πρίζα είναι μία στο σπίτι. Από ένα καλώδιο φτάνει το ρεύμα και μία είναι στην ουσία η αγορά του ηλεκτρικού. Γι' αυτό πρέπει να φύγει από την ιδιωτική αγορά η ενέργεια.

Δεν είναι μόνο η ακρίβεια που έφερε η ιδιωτικοποίηση στη ΔΕΗ. Περιμένουμε τα ίδια να γίνουν, άμεσα, με το νερό, με την καταστρατήγηση του Συντάγματος, με τη συνταγματική εκτροπή. Έχουμε αυτή τη στιγμή απόφαση της ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας, είκοσι πέντε στους είκοσι επτά δικαστές να λένε «όχι» στην ιδιωτικοποίηση του νερού και η Κυβέρνηση να φέρνει την ιδιωτικοποίηση, το ίδιο άρθρο που είχε νομοθετήσει ο ΣΥΡΙΖΑ κι έπεσε στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Και εκεί πέρα περιμένουμε –και με τις νομοθετήσεις σας που φέρνεται- την ακραία αύξηση στην τιμή του νερού για τους πολίτες.

Την ίδια στιγμή που, με τον ΟΤΕ, την πολυδιαφημιζόμενη ιδιωτικοποίηση σας, έχουμε το ακριβότερο ίντερνετ και το αργότερο ίντερνετ στην Ευρώπη. Με τα αεροδρόμια, όπου 1 στα 3 ευρώ, που πλήρωσε η «FRAPORT» για να τα πάρει, ήταν με ενισχύσεις από τις τράπεζες, που έχουμε δώσει τόσες εκατοντάδες δισεκατομμύρια για να τις ανακεφαλαιοποιήσουμε, την ίδια στιγμή που οι επενδύσεις που δεσμεύτηκε η «FRAPORT» να κάνει, ήρθαν και πάλι από το ΕΣΠΑ. Πάλι από πόρους για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, δηλαδή, που ποτέ δεν φτάνουν στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις οι πόροι, για τον πολύ απλό λόγο ότι ανακεφαλαιοποίησαν οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και οι φορολογούμενοι τις τράπεζες, για να τα δίνουν σήμερα, στην «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΡΥΣΟΣ» για να κάνει την εξόρυξη, 680 εκατομμύρια ευρώ, στην «FRAPORT» για να αγοράσει τα αεροδρόμια μας, πάνω από 350 εκατομμύρια ευρώ και ούτω καθεξής. Και, βέβαια, ένα Ταμείο Ανάκαμψης και ένα ΕΣΠΑ, το οποίο εσείς σχεδιάσατε να περάσει όλο από τον τραπεζικό τομέα, αποκλείοντας, από τις οκτακόσιες τριάντα χιλιάδες, τις οκτακόσιες χιλιάδες επιχειρήσεις στην Ελλάδα.

Αφήνετε, δηλαδή, δίνετε πρόσβαση στο Ταμείο Ανάκαμψης και στο ΕΣΠΑ σε λιγότερο από το 5% των επιχειρήσεων, στις πιο πλούσιες, σε αυτές που είναι κομμάτια ομίλων κατά κύριο ρόλο, αφού έχετε αποκλείσει τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και από τη χρηματοδότηση, παρ' όλο που αυτές χρηματοδότησαν την ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών.

Λιμάνια: διαχρονικό σκάνδαλο, το οποίο φτάνει αυτή τη στιγμή στο λιμάνι του Πειραιά, να έχουμε μια ιδιωτική πόλη, να εκποτίζονται αυτή τη στιγμή στις γειτονιές γύρω από το λιμάνι οι πολίτες, να δίνεται ένα μεγάλο κομμάτι της ακτής Μιαούλη αποκλειστικά στα κρουαζιερόπλοια. Το Χατζηκυριάκειο ετοιμάζεται να μεταφερθεί, η Σχολή Δοκίμων ετοιμάζεται να μεταφερθεί. Οι πολίτες από εκεί που έκαναν πέντε λεπτά για να βρεθούν στους κεντρικούς άξονες και να συνδεθούν με την υπόλοιπη πόλη, κάνουν μισή ώρα, ζουν με την χορύπανση και τη φωτορύπανση των κρουαζιερόπλοιων. Κάνετε αυτή την πόλη αβιώτη για τους πολίτες. Ακολουθούν και άλλα παραδείγματα οσονούπω στις άλλες

πόλεις που τα λιμάνια τους ιδιωτικοποιούνται.

Ηγουμενίτσα: δίνετε όλη την ακτογραμμή της Ηγουμενίτσας, από τα Σύβοτα έως τα αλβανικά σύνορα στον νέο προύχοντα, στον νέο κτηματία ο οποίος θα αγοράσει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Η λίστα δεν τελειώνει εδώ.

Με όλα αυτά και με την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ είχαμε καλύτερες υποδομές, είχαμε καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών; Ποιο είναι το «Βέλος», το γρήγορο τρένο που υποσχέθηκε η «TRENITALIA» και, τελικά, μας ήρθαν τα ΑΤΡ470, τα οποία καταγγείλαμε ως ΜέρΑ25, έγκαιρα, μήνες πριν προχωρήσει η σύμβαση και αγορασθούν από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ότι έχουν αποσυρθεί από όλη την Ευρώπη, ότι είναι ελαττωματικά, δεν θα προχωρήσουν, θα έχουν καθυστερήσεις, θα έχουν συνέχεια ατυχήματα, όπως και έγινε. Καταγγείλαμε ότι αντίστοιχο, στις 11 Απριλίου του 2006 από τη Στουτγάρδη έπιασε φωτιά και έληξε η καριέρα του στη γραμμή Μιλάνο-Στουτγάρδη το 2006. Εσείς τα φέρατε πέρσι. Μάιος του 2011: Στην Ελβετία έπιασε φωτιά πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα του Γκοτάρντ. Το 2012: φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα χρησιμοποιήσω και τον χρόνο της δευτερολογίας μου αν είναι δυνατόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Μάλιστα.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Και παρ' όλα αυτά, ενώ τα ξέρατε, επιτρέψατε να έρθουν, με αποτέλεσμα σήμερα η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη να είναι μία γραμμή εντελώς ανασφαλής και για τους εργαζόμενους και για τους πολίτες όσον αφορά στα ατυχήματα και με τεράστιες καθυστερήσεις.

Έχουμε βέβαια, και τις τροπολογίες σας. Ακόμα μία τροπολογία για την Επιτροπή Διαχείρισης του Ναυαγίου. Μια επιτροπή που έρχεται να μας πει ότι θα δοθεί παράταση στις άμεσες αναθέσεις που ήδη είχατε αποφασίσει, ύψους 2,7 εκατομμυρίων ευρώ. Άθλια η διαχείριση από αυτή την επιτροπή της παραλίας του Ναυαγίου, όπου είδαμε τα σκουπίδια να μαζεύονται μπροστά στο Ναυάγιο και να φωτογραφίζονται, είδαμε τον ναυαγοσώστη πάνω στο Ναυάγιο, είδαμε τους security με μια σύμβαση που έληγε στις 30 Αυγούστου και ξαφνικά δεν υπήρχε κανένας φύλακας, που κατά τα άλλα διαφημίσατε ότι προσλαμβάνετε από 1^η Σεπτεμβρίου και μια σειρά από έργα, δρόμους κ.λπ., τα οποία ωφελούν αυτόν που έχετε φροντίσει να είναι ο κάτοχος της παραλίας του Ναυαγίου και της ευρύτερης περιοχής, δεκαεσσεράμις χιλιάδων στρεμμάτων, το 15% του νησιού της Ζακύνθου, που είναι ο κύριος εμίρης του Κατάρ, βασικός σύμμαχος -γιατί ακούσαμε προηγουμένως τα μύρια όσα για τις κόντρες με την Τουρκία- του κ. Ερντογάν. Από τη μία πατριδοκαπηλία όποτε χρειάζεται, στο τσεπάκι σας, από την άλλη οι σύμμαχοι του Ερντογάν είναι και δικοί μας φίλοι. Έτσι;

Δεν μας απαντήσατε ποτέ -υποχρεώθηκα να κάνω επίκαιρη την αίτηση εγγράφων που κατέθεσε η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΜέρΑ25-, για τα Πρακτικά της επιτροπής αυτής του Ναυαγίου. Και ήλθε η Υπουργός κ. Ζαχαράκη, μόνο που έβγαλε να μας φέρει τα Πρακτικά των έξι πρώτων συνεδριάσεων. Μας έφερε τα επόμενα. Δεν μας απαντήσατε ποτέ γιατί αποκεφαλίστηκε την κ. Αυγερινού από Πρόεδρο της επιτροπής. Τι δεν δέχτηκε να υπογράψει; Πείτε μας.

Έχουμε, βέβαια, την ίδια στιγμή, ένα νέο έγκλημα που ετοιμάζετε στην Κέρκυρα. Στο άλσος Γαρίτσας - Ανεμόμυλου Κέρκυρας έχουμε τον ξεριζωμό αιωνόβιων δένδρων, στη λεγόμενη ανάπλαση, ένα εργολαβικό έργο που θα φέρει τσιμεντοποίηση, στο οποίο αντιδρούν οι κάτοικοι που ποτέ δεν ρωτήθηκαν. Μέσα στη ζώνη, στην ουσία, της προστατευόμενης πόλης.

Όμως, δεν μπορώ να μην αναφερθώ και σε αυτά που βγήκαν στο φως της δημοσιότητας με την έκθεση Λύτρα, με τη θνησιμότητα που αποκαλύφθηκε. Θνησιμότητα COVID. Από την 1^η Σεπτεμβρίου του 2021 -τότε που βάλατε σε διαθεσιμότητα τους υγειονομικούς- η θνησιμότητα είναι τρεις στους τέσσερις διασωληνωμένους πέθαιναν από COVID. Φέρνεται την κατάρρευση του ΕΣΥ. Έχουμε επιδείνωση της θνησιμότητας κατά 21%.

Και για να θυμηθούμε λίγο τι άλλο συμβαίνει, και μας το απο-

καλύπτει η έκθεση Λύτρα. Αυξάνεται κατά 64% -είναι η χειρότερη- η θνησιμότητα στην επαρχία από ό,τι στο κέντρο. Ήταν 36% πριν από την 1^η Σεπτεμβρίου του 2021. Έχουμε δηλαδή, την πλήρη διάλυση του ΕΣΥ στην περιφέρεια και την πλήρη διάλυση, στην ουσία, του ΕΣΥ στην Αθήνα. Στο 97,7% οι θάνατοι εκτός ΜΕΘ -θυμόμαστε τον Πρωθυπουργό και τον Υπουργό που έλεγαν ότι δεν υπάρχει διαφορά θανάτων εντός και εκτός ΜΕΘ, γιατί δεν θέλατε να κάνετε την παραμικρή επένδυση στο Εθνικό Σύστημα Υγείας- και 72,7% θάνατοι εντός ΜΕΘ. Πλήρης κατάρρευση. Η κρίση COVID έγινε κρίση εντατικής. Αυτό είναι η κατάρρευση του Εθνικού Συστήματος Υγείας. Προτιμάστε να καταρρεύσει το Εθνικό Σύστημα Υγείας προκειμένου να το ιδιωτικοποιήσετε, παρά να το στηρίξετε και να σώσετε ζωές. Αυτό ονομάζεται ιδιωτικοποίηση πάσης θυσίας. Θυσία ήταν οι εργαζόμενοι, θυσία ήταν οι πολίτες που έχασαν τη ζωή τους. Και νομίζω πως ανθρώπους που έχασαν τη ζωή τους έχουμε όλοι στην οικογένειά μας.

Θα ζητούσαμε παραίτηση Υπουργού αν δεν ήταν κεντρική γραμμή της «Μητσοτάκης Α.Ε.», κεντρική επιλογή του κ. Μητσοτάκη η ιδιωτικοποίηση του ΕΣΥ για να γίνει βορά στα συμφέροντα.

Ήρθε η κ. Γκάγκα τη Δευτέρα, απαντώντας σε ερώτησή μας, να πει πόσο υπερήφανη είναι για ένα Εθνικό Σύστημα Υγείας, που η ίδια συστηματικά διαλύει για να ιδιωτικοποιήσει και αν είναι τόσο υπερήφανη για το Εθνικό Σύστημα Υγείας, γιατί τα ΣΔΙΤ τα δίνει όλα στον ιδιωτικό τομέα.

Γιατί, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης ιδιωτικοποίηση; Αν είστε υπερήφανοι για το Εθνικό Σύστημα Υγείας, σταματήστε την ιδιωτικοποίηση. Κρατήστε το δημόσιο. Για να μην ξεχνάμε ότι ο ιδιωτικός τομέας, στον οποίο δίνετε τα πάντα -τους αναισθησιολόγους, τομείς ολόκληρους της υγείας, την παιδοκαρδιοχειρουργική και τόσα πολλά άλλα-, δεν «έβαλε πλάτη» καθόλου στον COVID και δεν θα βάλει ποτέ.

Φέρνεται στο ίδιο νομοσχέδιο απορρύθμιση για τις μαρίνες, ιαματικές πηγές... Δεν σας βγήκε το «Ιαματικές Πηγές Α.Ε.» και τώρα φέρνεται παρατάσεις για να προχωρήσετε την ιδιωτικοποίηση αλλιώς. Στην Κύθνο χαρίσατε πρόσφατα τις ιαματικές πηγές σε έναν επιχειρηματία που θα κάνει σπα.

Αποκλείετε από αυτό το αγαθό που θα μπορούσε να λειτουργήσει, όπως κάνει στο εξωτερικό, ενταγμένο στο Εθνικό Σύστημα Υγείας ώστε να μειώνει τα κόστη για το Εθνικό Σύστημα Υγείας, οδηγώντας σε στήριξη πολλών ασθενών. Το παίρνετε και το ιδιωτικοποιείτε. Είναι νερό και είναι θεραπεία που ιδιωτικοποιείτε. Αποκλείετε τους κατοίκους και τα δίνετε όλα στους ιδιώτες για να κάνουν σπα. Από υγεία το κάνετε σπα. Από δικαίωμα το κάνετε προνόμιο για όσους έχουν χρήματα, όπως κάνετε σε κάθε επίπεδο.

Και βέβαια, τελειώνω με μια αναφορά, κυρία Πρόεδρε, σε αυτά που έγιναν στο Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Είχαμε καταστάσεις άγριας δύσης και πυροβολισμούς δίπλα στα παιδιά που έδιναν εξετάσεις. Αυτή είναι η πανεπιστημιακή σας αστυνομία. Αυτό εννοούσατε με την κατάρρευση του ασύλου, να δίνουν εξετάσεις τα παιδιά μας εν μέσω πυροβολισμών...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Εν μέσω εμπόρων ναρκωτικών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Αφήστε τον να τελειώσει, κύριε συνάδελφε. Σας παρακαλώ.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Οι έμποροι ναρκωτικών υπάρχουν αυτή τη στιγμή σε πάρα πολλές γειτονιές της Αθήνας. Εκεί δεν βλέπω να κάνετε τίποτα. Αν θέλετε να κάνετε κάτι για τους εμπόρους ναρκωτικών, μπορούσατε να το κάνετε με όλους τους νόμους που υπήρχαν, όχι προφανώς την ώρα που γίνονται εξετάσεις. Θέλετε τους πυροβολισμούς εν ώρα εξετάσεων, προκειμένου να κάνετε την επίδειξη δύναμης στα παιδιά, αυτά τα παιδιά που όταν βγαίνουν και διαμαρτύρονται στον δρόμο, τους στέλνετε τα ΜΑΤ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Τους στηρίζετε τους κακοποιούς;

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Έμποροι ναρκωτικών είναι τα παιδιά που διαμαρτύρονται στον δρόμο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κύριε συνάδελφε, πρέπει να ολοκληρώσετε. Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ, αφήστε τον να ολοκληρώσει.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Δεν είναι κανένας από αυτούς. Θέλετε τον εκφοβισμό των νέων.

Και γιατί θέλετε όλα αυτά; Γιατί τους εμπόρους ναρκωτικών είχατε δικαίωμα με όλους τους προηγούμενους νόμους να τους πιάσετε. Δεν το κάνατε. Θέλετε τον εκφοβισμό, για να προχωρήσετε στην ιδιωτικοποίηση της περιουσίας και των ιδίων των πανεπιστημίων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κύριε συνάδελφε, πρέπει να κλείσετε, σας παρακαλώ.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή.

Ξεκινήσατε με το ΑΠΘ, γιατί έχει τα μεγάλα «φιλέτα» δίπλα στο αεροδρόμιο και θέλετε να ιδιωτικοποιήσετε τα τεράστια «φιλέτα» τα οποία πουλάτε αυτή τη στιγμή. Προχωράτε τώρα με την Αθήνα. Εμβληματική ήταν η Θεσσαλονίκη για την ιδιωτικοποίηση της περιουσίας του πανεπιστημίου. Αυτός είναι ο στόχος σας.

Όταν βλέπουμε δράσεις της «Μητσοτάκης Α.Ε.», πάντα αναρωτιόμαστε ποιος μεγάλος ολιγάρχης κρύβεται από πίσω, ποιος κερδίζει, ποιος έχει αγοράσει γη, ποιος θέλει να την αγοράσει. Δυστυχώς, όλα αυτά που κάνετε έχουν ονοματεπώνυμο, όχι πολλά και περίπλοκα, αλλά πέντε γνωστά ονοματεπώνυμα. Τα έχουμε καταγγείλει επανειλημμένα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα, εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας, έχει ο κ. Κέλλας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο για τις δημόσιες αστικές και υπεραστικές οδικές συγκοινωνίες και την αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ» συνιστά μια νομοθετική πρωτοβουλία η οποία είναι απαραίτητη για τη χώρα μας, προκειμένου να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής έννομης τάξης.

Αφορά στην εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370 του 2007, ο οποίος έχει άμεση και δεσμευτική ισχύ για τα κράτη - μέλη με στόχο την παροχή υπηρεσιών γενικού συμφέροντος και γνώμονα την ενίσχυση της ασφάλειας και της ποιότητας στις μεταφορές, οι οποίες θα είναι λιγότερο δαπανηρές για τους πολίτες.

Στον τομέα των οδικών μεταφορών εισάγονται αλλαγές οι οποίες ευνοούν την αποκέντρωση και διευρύνουν τα κριτήρια δραστηριοποίησης των συγκοινωνιακών φορέων, διαμορφώνοντας ένα λειτουργικό πλαίσιο για τις συγκοινωνίες της ελληνικής περιφέρειας.

Δεδομένου ότι η νομοθετική πρωτοβουλία απορρέει από την ευρωπαϊκή νομοθεσία, η οποία έχει ως πυξίδα της την ενίσχυση των περιφερειών, το νομοσχέδιο ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένη δικαιοπολιτική επιταγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ενισχύει τις αρμοδιότητες των αυτοδιοικητικών φορέων της χώρας.

Η τοπική διακυβέρνηση έρχεται πιο κοντά στους πολίτες, καθώς οι περιφερειακές αρχές, υπό την εποπτεία της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, καθίστανται υπεύθυνες για τον καθορισμό των δρομολογίων και ολοκληρωμένων των δημόσιων επιβατικών μεταφορών εντός των ορίων τους.

Αγαπητοί συνάδελφοι, κανείς δεν γνωρίζει καλύτερα τις τοπικές υποθέσεις από τις κατά τόπους αρχές. Με βάση την αντίληψη ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα και τα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά όλη η επαρχία, το νομοσχέδιο προωθεί μια πιο ολοκληρωμένη διασύνδεση των πόλεων της περιφέρειας με τις κωμοπόλεις και τα χωριά, σύμφωνα με τις ειδικότερες γεωγραφικές, πληθυσμιακές, συγκοινωνιακές και οικονομικές συνθήκες κάθε περιοχής. Η μεταφορική διασύνδεση της περιφέρειας ευνοεί την ανάπτυξη της υπαίθρου, ενώ ταυτόχρονα προάγονται η βιωσιμότητα και η ασφάλεια των συγκοινωνιών.

Όπως έχουμε επισημάνει και εισηγηθεί και μέσω της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, η συμπερίληψη των ΣΒΑΚ, Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στον καθορισμό των γεωγραφικών περιοχών και μεταφορικών δικτύων, πρόκειται

να βελτιώσει συνολικά τους όρους χρήσης της οδού από όλους τους χρήστες προς όφελος όλης της κοινωνίας.

Με το παρόν νομοθέτημα γίνεται σήμερα ένα μεγάλο βήμα προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση, αφού τα ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπ' όψιν στον σχεδιασμό των δρομολογίων κάθε περιοχής και όπου αυτά δεν υφίστανται εισάγεται η πρόβλεψη για τη συνεκτίμηση συναφών κυκλοφοριακών μελετών.

Θα ήθελα εδώ να επανέλθω στα ζητήματα που έχουν υπογραμμίσει και οι επαγγελματίες των ΚΤΕΛ.

Πρώτον, σε σχέση με την τοποθέτηση στεγαστρου και στάσεων αναμονής και τα έσοδα από τις διαφημίσεις, το νομοσχέδιο προβλέπει ότι οι συγκοινωνιακοί φορείς τοποθετούν και συντηρούν με δικά τους έξοδα στέγαστρα και στάσεις για διαφημιστικούς σκοπούς, καταβάλλοντας ανταποδοτικό τέλος ύψους 2% επί των εσόδων τους υπέρ των δήμων. Δεν προβλέπεται, όμως, τι θα γίνει με τη διαφημιστική εκμετάλλευση των ιδίων των λεωφορείων. Γι' αυτό θα πρότεινα, κύριε Υπουργέ, να προστεθεί και η δυνατότητα διαφημιστικής εκμετάλλευσης των λεωφορείων, με την αντίστοιχη υποχρέωση ανταπόδοσης προς τους πρωτοβάθμιους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης.

Δεύτερον, στον καθορισμό απαιτήσεων των προκηρξέων προβλέπεται να είναι φιλικά προς το περιβάλλον, σε συνδυασμό με την οργάνωση, τη στελέχωση των δρομολογίων και την ύπαρξη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών. Συνεπώς, θα έπρεπε να συμπεριληφθούν η ύπαρξη αμαξοστασίου, τα συστήματα τηλεματικής και τα εκδοτήρια εισιτηρίων, από τα οποία άλλωστε εξαρτώνται η λειτουργικότητα και η ασφάλεια των δρομολογίων.

Κι έρχομαι στο επίμαχο άρθρο 17. Στις προϋποθέσεις συμμετοχής στους διαγωνισμούς ορίζεται η παροχή εγγυήσεων από πλεονάρι διαγωνιζομένων, όσον αφορά στον απαιτούμενο αριθμό οχημάτων, την ικανότητα και εμπειρία του προσωπικού τους, την οργάνωση συστημάτων τηλεματικής και έκδοσης εισιτηρίων, στην οποία ήδη έχω αναφερθεί. Ωστόσο, από την άλλη πλευρά, είναι κατανοητή αλλά και εύλογη η αγωνία των ήδη εργαζομένων στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, οι οποίοι όλα αυτά τα χρόνια προσφέρουν εξαιρετικές και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στις μεταφορές. Και εδώ μιλάμε για χίλια διακόσια λεωφορεία στις αστικές και πέντε χιλιάδες στις υπεραστικές συγκοινωνίες.

Από την άλλη πλευρά, εσείς, κύριε Υπουργέ, είστε Βουλευτής επαρχίας και ασφαλώς κατανοείτε και συμμερίζεστε την αγωνία αυτών των ανθρώπων και των οικογενειών τους. Θα πρέπει, λοιπόν, από τη μια πλευρά, σεβόμενοι το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, αλλά και προσπειζόμενοι την επιβίωση αυτών των ανθρώπων στην αγορά, να το δείτε με ιδιαίτερη προσοχή.

Και θέλω να ρωτήσω το εξής. Προφανώς, αυτό δεν ισχύει για τις αστικές συγκοινωνίες Αθηνών και Θεσσαλονίκης. Η επαρχία εναρμονίζεται με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, αλλά τα κονδύλια έρχονται στην Αθήνα.

Τώρα σε ό,τι αφορά στην αναδιάρθρωση ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ», η διάκριση και αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών θα συμβάλει στην καλύτερη λειτουργία τους και στην άντληση περισσότερων πόρων για την ανάπτυξή τους. Διαμορφώνεται έτσι το πλαίσιο ώστε να μπει τέλος στο απaráδεκτο φαινόμενο να χρειάζονται δέκα και δεκαπέντε χρόνια ακόμα για μελέτες και τη διενέργεια ενός διαγωνισμού.

Με τον ΟΣΕ ως διαχειριστή και την «ΕΡΓΟΣΕ» να αναλαμβάνει τα έργα του υπό κατασκευή δικτύου, οι σιδηροδρομικές μεταφορές κάνουν ένα σημαντικό βήμα προς τα εμπρός.

Τέλος, σχετικά με την κατάργηση των τεχνικών συμβουλίων, θα ήθελα να σημειώσω ότι είναι απαραίτητο να υπάρχει ενότητα στις γνωμοδοτήσεις που αφορούν στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και να παράγεται ασφάλεια δικαίου στον κλάδο των δημοσίων έργων. Και αυτό επιτυγχάνεται με τη δημιουργία ενός και μόνο συμβουλίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου προωθεί την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τον ευρωπαϊκό κανονισμό στο πλαίσιο των υποχρεώσεων της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Προσδοκία όλων μας είναι η διαρκής βελτίωση των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών προς το κοινωνικό σύνολο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ η κ. Χρηστίδου.

ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου επιχειρείται η εκ νέου διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που διέπει τις υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές.

Υποτίθεται ότι σκοπός του νομοσχεδίου είναι η απελευθέρωση των μεταφορών αυτών σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή οδηγία, που πολύ συχνά χρησιμοποιείται ως δικαιολογία. Αλλά, στην ουσία οι διατάξεις του σχεδίου νόμου εξυπηρετούν πολύ απλά τη διατήρηση του τοπικού μονοπωλιακού χαρακτήρα στη συγκεκριμένη αγορά, αφού οι απαιτήσεις για την ύπαρξη υποδομών ως προς την προϋπόθεση εμπειρίας ή για την ύπαρξη μηχανημάτων τηλεματικής αποτελούν φωτογραφικές ρυθμίσεις, καθώς μόνο τα ΚΤΕΛ τηρούν αυτές τις προδιαγραφές.

Σας το κατήγγειλαν οι φορείς στην ακρόαση, το επεσήμανε το σύνολο της Αντιπολίτευσης, αλλά ο Υπουργός χαρακτήρισε τις καταγγελίες «συντεχνιακά συμφέροντα». Και χωρίς κανένα άλλο επιχείρημα, προσπέρασε το θέμα επικαλούμενος τα συμφέροντα των επιβατών. Μάλιστα!

Τα συμφέροντα, όμως, των επιβατών αυτή τη στιγμή καταστρατηγούνται, ακριβώς, από τα μονοπώλια των υπεραστικών οδικών μεταφορών. Αυτή είναι η πραγματικότητα -και το ξέρετε- που το Υπουργείο θέλει να αναπαράγει.

Εργαζόμενοι, μαθητές, κάτοικοι σε απομακρυσμένες περιοχές, κάτοικοι σε ορεινά χωριά, κάτοικοι σε νησιά, ευπαθείς ομάδες ταλαιπωρούνται καθημερινά στις μετακινήσεις τους ή αναγκάζονται να μη μετακινήθουν καθόλου, ακριβώς γιατί με το υπάρχον καθεστώς είναι εντελώς αφημένοι στη μοίρα τους. Αυτή είναι η κατάσταση σήμερα, όσο και αν θέλετε να μας παρουσιάσετε μία εντελώς διαφορετική πραγματικότητα.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι το παρόν σχέδιο νόμου δεν θα βελτιώσει τίποτα, καμμία κατάσταση, αφού το μόνο για το οποίο πραγματικά ενδιαφέρεται -αυτή είναι η γνώμη μας- είναι οι αγαπημένες σας απευθείας αναθέσεις. Αλίμονο! Όλες οι συμβάσεις που η αξία των παρεχόμενων υπηρεσιών υπολογίζεται κάτω από 1 εκατομμύριο ευρώ είναι δυνατόν να γίνουν με απευθείας ανάθεση.

Και αναρωτιόμαστε εμείς και οι πολίτες φυσικά: Πόσα ακόμα πελατειακά δίκτυα θέλετε να προλάβετε να στήσετε μέχρι τις εκλογές;

Δεν είναι, βέβαια, καθόλου τυχαίο που η εναρμόνιση με το ενωσιακό δίκαιο, ενώ έπρεπε ήδη να έχει ολοκληρωθεί το 2019, με το παρόν σχέδιο νόμου παίρνει παράταση για δύο χρόνια ακόμα και για αόριστο χρόνο φυσικά, εφόσον υπάρξουν δικαστικές προσφυγές.

Η Κυβέρνηση γνωρίζει ότι το νομοσχέδιο προσβάλλει ακόμα και τον υγιή ανταγωνισμό, στον οποίο δήθεν ορκίζεστε σε κάθε ευκαιρία. Και ξέρετε ότι θα ακολουθήσουν δικαστικές περιπέτειες.

Τα ΚΤΕΛ σήμερα, όχι μόνο δεν καλύπτουν ικανοποιητικά τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, όπως θα έπρεπε, αλλά λειτουργούν και με πλήρη ασυδοσία ως προς τους εργαζόμενους σε αυτά, καθώς δεν υπάρχει συλλογική σύμβαση εργασίας και είναι συχνά τα εξής φαινόμενα: Απολύσεις, εργοδοτική αυθαιρεσία, όπως επεσήμανε στην ακρόαση φορέων ο εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας.

Υπάρχει αναφορικά με το ζήτημα αυτό κάποια μέριμνα από πλευράς Υπουργείου; Όχι. Φυσικά και δεν υπάρχει. Ίσα-ίσα, καταργείται το άρθρο 45 παράγραφος 6 του ν.4586 του 2018 που είχε ψηφίσει ο ΣΥΡΙΖΑ. Το άρθρο αυτό διασφάλιζε ως έναν βαθμό τις θέσεις εργασίας των εργαζόμενων όταν υπήρχε αλλαγή του φορέα. Αν ψηφιστεί το παρόν σχέδιο νόμου ως έχει, υπάρχει κίνδυνος μελλοντικών απολύσεων εργαζομένων στα ΚΤΕΛ. Για τον λόγο αυτό έχουμε καταθέσει τροπολογία και περιμένουμε, έστω την τελευταία στιγμή, να υπάρξει κάποια θετική, υπέρ του κόσμου της εργασίας, κυβερνητική στάση.

Στο νομοσχέδιο, όμως, υπάρχει και το δεύτερο μέρος, που αφορά στην αναδιάρθρωση των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡ-

ΓΟΣΕ». Δεκαεννέα άρθρα που ουδέποτε τέθηκαν σε διαβούλευση! Ουδέποτε! Διότι δεν σας ενδιαφέρει ο κοινωνικός διάλογος ούτε καν προσχηματικά. Δεν σας νοιάζει να αφουγκραστείτε τι λέει η κοινωνία και προτιμάτε να ακούτε μέσω υποκλοπών τους πολιτικούς σας αντιπάλους. Πότε τον κ. Σπίρτζη, πότε τον κ. Ανδρουλάκη και ποιος ξέρει πόσους ακόμα.

Ποια είναι, λοιπόν, αυτή τη στιγμή η κατάσταση στον ΟΣΕ; Οι συνεχείς αστοχίες από την Κυβέρνηση έχουν οδηγήσει σε καθυστέρηση δύο-τριών ετών ακόμα και ώριμα σιδηροδρομικά έργα με εξασφαλισμένους χρηματοδοτικούς πόρους από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Τόση αριστεία!

Ταυτόχρονα, κατά την καλοκαιρινή περίοδο η ακινητοποίηση τρένων και οι συνεχείς καθυστερήσεις αποτέλεσαν μόνιμο φαινόμενο, προκαλώντας ασύλληπτη ταλαιπωρία στο επιβατικό κοινό, σε Έλληνες και ξένους τουρίστες. Όμως, το Υπουργείο δεν ασχολήθηκε καθόλου με το θέμα, δεν έβγαλε ανακοίνωση, δεν προέβη σε έρευνα. Γενικώς, αδιαφόρησε εντελώς για το τι συμβαίνει στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο σαν να πρόκειται για το σιδηροδρομικό δίκτυο κάποια άλλης χώρας. Τόση αριστεία!

Παράλληλα, ο ΟΣΕ παραμένει υποστελεχωμένος. Σήμερα στον οργανισμό εργάζονται επτακόσια ογδόντα εννέα άτομα, ενώ σύμφωνα με το οργανόγραμμα οι καλυμμένες θέσεις θα έπρεπε να είναι δύο χιλιάδες εκατό, όπως ανέφερε και ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στην ακρόαση των φορέων.

Αντί, όμως, για προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, αναγκαίου προσωπικού, η Κυβέρνηση προωθεί προσλήψεις συμβούλων, κατά την πάγια τακτική της, δημιουργώντας νέες ομάδες golden boys. Αλίμονο!

Επισημαίνουμε ότι μας προξενεί μεγάλη εντύπωση ότι το σχέδιο νόμου προβλέπει πως για την επιλογή των μελών του διοικητικού συμβουλίου θα συσταθεί επιτροπή στην οποία θα συμπεριλαμβάνεται εκπρόσωπος του Υπερταμείου, ενώ το Υπερταμείο δεν έχει μετοχική σύνθεση. Επί αυτού ο Υπουργός έδωσε μια αόριστη -να την πω έτσι- διευκρίνιση και εύλογα αναρωτιόμαστε γιατί.

Το κυρίως, όμως, πρόβλημα είναι ότι ενώ έρχονται αυτές οι αποσπασματικές και σε λάθος κατεύθυνση ρυθμίσεις, με τις οποίες φυσικά διαφωνούμε, απουσιάζει εντελώς κάποιος σχεδιασμός, κάποιο όραμα για το σιδηροδρομικό δίκτυο, είτε αναφερόμαστε στη μεταφορά επιβατών είτε αναφερόμαστε στη μεταφορά εμπορευμάτων.

Ένα από τα κατ' εξοχήν οικολογικά και πλέον οικονομικά μέσα μετακίνησης παραμένει ο «φτωχός συγγενής» του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. Πρόκειται για μια θλιβερή εικόνα παραμέλησης και κυβερνητικής αδιαφορίας, κάτι που είναι διπλά απαράδεκτο σε μία περίοδο που οι τιμές καυσίμων καθιστούν πολύ περισσότερο δύσκολη τη μετακίνηση και τη μεταφορά μέσω του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων.

Ξέρετε κάτι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Προφανώς, καταψηφίζουμε το παρόν φωτογραφικό νομοσχέδιο, που αναπαράγει τα ολιγοπώλια στον χώρο και των οδικών μεταφορών, που προβαίνει σε νέα αλυσίδα απευθείας αναθέσεων, σε νέες προσλήψεις «γαλάζιων» ημετέρων και αδιαφορεί τελείως για τα προβλήματα στις οδικές μεταφορές και το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται με κάθε ευκαιρία ότι πιστεύει στην ιδεολογία της ελεύθερης αγοράς. Ακόμη και σε αυτό οι πράξεις της τη διαψεύδουν. Παρεμβαίνει στο «τοπίο», κάτι που εμείς στον ΣΥΡΙΖΑ δηλώνουμε ότι είναι, όχι μόνο αναπόφευκτο, αλλά και αναγκαίο. Μόνο που εμείς επιδιώκουμε παρεμβάσεις υπέρ των κοινωνικών συμφερόντων της πλειοψηφίας, υπέρ του κοινωνικού συνόλου, ενώ ο δήθεν φιλελευθερισμός της Νέας Δημοκρατίας επιχειρεί «χειρουργικές επεμβάσεις» υπέρ ισχυρών κατεστημένων, κυκλωμάτων που λειτουργούν κρατικοδίαιτα.

Αυτή είναι μία μόνο από τις πολύ μεγάλες διαφορές μας και ο λαός καταλαβαίνει καθαρά, όλο και περισσότερο, αυτό ακριβώς, ότι δεν είμαστε ίδιοι, όπως μας παρουσιάζουν τα «παπαγαλάκια» του συστήματος και επαναλαμβάνουν φοβισμένα, μήπως και εμποδίσουν την κοινωνική αλλαγή που έρχεται. Ματαιοπονούν, όμως. Διότι το ποτάμι δεν γυρίζει πίσω.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Εκ μέρους του Κινήματος Αλλαγής τον λόγο έχει η κ. Λιακούλη.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχάς πρέπει να σκεφτόμαστε την ώρα που βρισκόμαστε εδώ, πού βρίσκονται άλλοι. Τη στιγμή που εμείς συνεδριάζουμε σε αυτή την Αίθουσα, στο Ιράν χιλιάδες γυναίκες αγωνίζονται για την ελευθερία, την αξιοπρέπεια, τα ανθρώπινα δικαιώματα και τη δικαιοσύνη. Παλεύουν για το αυτονόητο, να θεωρούνται άνθρωποι, να μην αντιμετωπίζονται ως υποδεέστερα όντα ή ιδιοκτησία του ανδρικού γένους, να φοράνε ό,τι, όπου, όπως και όποτε θέλουν, χωρίς την αστυνομία των ηθών να τις κυνηγά.

Μπορεί να βρισκόμαστε μακριά, αλλά η καρδιά μας είναι κοντά, το μυαλό μας είναι εκεί. Ακόμη πιο κοντά, όμως, βρίσκεται η συνείδησή μας που επιβάλλει να μιλήσουμε δυνατά και να σταθούμε αλληλέγγυοι στον αγώνα τους. Εκφράζουμε τον βαθύ σεβασμό και τον απεριόριστο θαυμασμό στη μάχη που δίνουν με γενναιότητα τόσες ημέρες απέναντι σε ένα σκληρό, αυταρχικό καθεστώς, μάχη με απίστευτη τόλμη. Καταδικάζουμε τη βίαιη καταστολή των κινητοποιήσεων αυτών, τις δολοφονίες, τον εξευτελισμό, τη σωματική βία, την ψυχολογική βία, το αίμα που ρέει άφθονο. Συγχαίρουμε, όμως, και τους άνδρες εκείνους που στέκονται δίπλα τους με ακόμα μεγαλύτερη φωνή, πιο δυνατή από ότι εκείνες.

Ο θάνατος της Μαχσά Αμινί φαίνεται ότι δεν πήγε καθόλου χαμένος. Μετατράπηκε σε αλησμόνητο φωτεινό σύμβολο που άναψε το φυτίλι του ξεσηκωμού και άνοιξε τον δρόμο στις συμπατριώτισσές της να διεκδικήσουν πραγματικά όλα όσα τους ανήκουν, τη μόρφωση, την επαγγελματική ανεξαρτησία, τα ανθρώπινα δικαιώματα, ο σκληρός πυρήνας των οποίων παραβιάστηκε τρομερά. Κάθε παραβίαση ανθρωπίνων δικαιωμάτων, οπουδήποτε στον πλανήτη, μας αφορά όλους. Ο αγώνας αποτελεί στάση ζωής.

Ενώνουμε, λοιπόν, σήμερα τη φωνή μας για κάθε γυναίκα, για κάθε άνδρα, για κάθε παιδί, για κάθε ανθρώπινη ψυχή που υποφέρει και ευτελίζεται ανά την υφήλιο, μια υφήλιο με απανωτές κρίσεις, με ανθρώπους σε ομηρία, σε φτώχεια, με την ενεργειακή κρίση να χειμάζει όλους, μία Ευρώπη που δοκιμάζεται απολύτως.

Και βεβαίως, εκφράζουμε, με την ευκαιρία, και την τρομερή ανησυχία μας γι' αυτά που έχουν συμβεί πρόσφατα στην Ιταλία. Η επέλαση της Ακροδεξιότητας στην καρδιά της Ευρώπης μας υπενθυμίζει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ο αγώνας για τη δημοκρατία είναι διαρκής. Αποτελεί χρέος όλων των δημοκρατικών πολιτών μονιασμένοι να ορθώσουμε τείχος σε πολιτικές και πρακτικές που τρέφουν το «αυγό του φιδιού» και το οποίο φαίνεται ότι έχει πολλές αντοχές.

Είναι μια Ευρώπη στην καρδιά της οποίας μαίνεται ένας πόλεμος που αποτελεί εικονική πέμπτη είδηση πια. Είναι σαν να μην υπάρχει ο πόλεμος αυτός στην Ευρώπη. Και μία Ελλάδα η οποία δοκιμάζεται από την ενεργειακή κρίση. Ένας στους τρεις δηλώνει πια -και είναι- φτωχός, αντιμετωπίζει τον αναθεωρητισμό του Ερντογάν και τα «νιοκ» φαίνεται ότι δεν φτάνουν και που χρειάζεται να μιλήσουμε με καθαρή, στεντόρεια φωνή και να πούμε σε όλους τους Πόντιους Πιλάτους που υπάρχουν γύρω μας, μέσα στη χώρα, αλλά και στην Ευρώπη, ότι μόνο το εμπάργκο όπλων μπορεί να ανακόψει τη φόρα του κ. Ερντογάν.

Κύριε Υπουργέ, σε ό,τι αφορά στο θεματικό σας πεδίο και στο σημερινό νομοθέτημα, δεν μπορώ για άλλη μια φορά να μην σταθώ στο ζήτημα της νομοθέτησης που η Κυβέρνησή σας και εσείς επιλέγετε. Επιλέγετε την κακή νομοθέτηση. Επιλέγετε να φέρετε ένα ολόκληρο κεφάλαιο, το πιο κρίσιμο κεφάλαιο, που αφορά στις συγκοινωνίες, χωρίς διαβούλευση. Δεν είναι δυνατόν να συμβαίνει αυτό. Δεν είναι δυνατόν να μην ανοίγετε τη συζήτηση.

Βέβαια, ο κ. Βορίδης, ο οποίος καθόταν στη θέση σας και συζητούσαμε για τη διαβούλευση, μας είπε σε πρόσφατο νομοσχέδιο ότι εμείς κυβερνάμε, εσείς αντιπολιτεύεστε. Η διαβούλευση θεωρείται ότι είναι πολυτέλεια. Μεταφέρω το νόημα των λεγομέ-

νων. Η διαβούλευση, λοιπόν, δεν είναι μια τυπική διαδικασία, αλλά μία πτυχή του ειλικρινούς κοινοβουλευτικού διαλόγου μεταξύ δημοκρατικών πολιτικών δυνάμεων. Εκτός αν λέτε ότι δεν είστε.

Θέλω, λοιπόν, να μας εξηγήσετε, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν διαβουλευτήκατε το εξαιρετικά σημαντικό τμήμα του νομοσχεδίου σας που αφορά, στις συγκοινωνίες. Για ποιον λόγο δεν το διαβουλευθήκατε; Πείτε στον ελληνικό λαό. Θέλετε κάτι να κρύψετε; Θέλετε να μην μάθουμε όλες τις πτυχές του; Θέλετε να μην εκφέρουν γνώμη τα πολιτικά κόμματα; Θέλετε να μην συζητήσουμε ευρώς το θέμα πουθενά;

Κοιτάξτε. Υπάρχουν τόσο κρίσιμες παράμετροι στις συγκοινωνίες για την ποιότητα της καθημερινότητας των συμπολιτών μας που η δική μας άποψη είναι ότι δεν δικαιούστε να τα αφήνετε αυτά στο σκοτάδι. Γιατί αποτελούν γροθιά στο στομάχι οι εικόνες των ατόμων τρίτης ηλικίας, των μανάδων με τα μικρά παιδιά, των ατόμων με αναπηρία να περιμένουν ατέλειωτα μέσα στο λιοπύρι το καλοκαίρι ή στο κρύο και τη βροχή τον χειμώνα. Τα είδατε εσείς, δεν τα είδατε; Υπουργός είστε.

Μήτλη δεν είναι ντροπή στην Ελλάδα του 2022 τρένα, και μάλιστα πολυδιαφημισμένα στην επικοινωνιακή φαρέτρα του Μεγάρου Μαξίμου, να ακινητοποιούνται με τους επιβάτες να μένουν αβοήθητοι στη μέση του πουθενά και να ταλαιπωρούνται επί ώρες; Δεν τα είδατε αυτά εσείς, κύριε Υπουργέ;

Δεν είδατε ότι, για ένα πολύ μεγάλο μέρος της ελληνικής κοινωνίας, πλέον η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς δεν είναι επιλογή, είναι ανάγκη! Είναι ανάγκη που υπαγορεύεται από την εκτόξευση των τιμών στα καύσιμα, που καθιστά μονόδρομο την επιλογή του μέσου μαζικής μεταφοράς. Είναι ανάγκη που πηγάει από την αδυναμία, όσων αμείβονται με μίχουλα, της νέας γενιάς και όχι μόνο, να αγοράσουν ένα δικό τους καινούργιο αυτοκίνητο. Είναι ανάγκη που εκπορεύεται από την οικονομική αδυναμία πολλών πολιτών να πληρώσουν ακόμη και τα αναγκαία έξοδα ενός αυτοκινήτου, όπως ασφάλιστρα, τέλη, αναγκαία σέρβις. Κι έτσι αναγκάζονται να τα θέσουν σε ακινησία. Αν και πιστεύω ότι θα ακούσουμε προεκλογικά να δίνετε κίνητρα και γι' αυτά, όπως τώρα πίσω-πίσω θυμηθήκατε τις κοινωνικές κατοικίες κι όλα τ' άλλα.

Όταν, λοιπόν, μιλάμε και νομοθετούμε για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, αλλά και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως καθορίζουμε την ποιότητα της καθημερινότητας, της καθημερινής ζωής των πολιτών. Όχι μόνο την ποιότητα της ζωής, αλλά και την ίδια τη ζωή πολλές φορές.

Αυτό το καλοκαίρι στη Λάρισα θρηνήσαμε ακόμα ένα αθώο θύμα σε θανατηφόρο τροχαίο στις σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ, που ήρθε να προστεθεί σε έναν τραγικό κατάλογο που έχετε μπροστά σας στο Υπουργείο. Άμεσα ζήτησα εκτενή ενημέρωση από τη διαχειρίστρια εταιρεία σχετικά με την αρτιότητα της λειτουργίας των συστημάτων ασφαλείας των γραμμών του ΟΣΕ στην Λάρισα που μας ταλαιπωρεί χρόνια τώρα. Έχω θέσει επανειλημμένα την ανάγκη εκσυγχρονισμού των γραμμών. Έχω αναδείξει το αίτημα των κατοίκων για υπογειοποίηση ή υπεργειοποίηση των γραμμών για να μπει τέλος στο αίμα που χύνεται στην πόλη μου. Γι' αυτό, λοιπόν, απαιτείται ένας ειδικός σεβασμός και προσοχή γι' αυτά τα θέματα, με αποκλειστικό γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και την εξυπηρέτηση των πολλών.

Δυστυχώς, η Κυβέρνηση σας φαίνεται ότι είναι σε αντίθετη κατεύθυνση. Η κεντρική στρατηγική επιλογή του κ. Μητσοτάκη, δηλαδή η διακυβέρνηση υπέρ των λίγων και ισχυρών προς όφελος των ελίτ, διαπνέει και αυτό το νομοσχέδιο. Γι' αυτό έχετε κάνει αυτή την επιλογή. Μας δημιουργούν ιδιαίτερο προβληματισμό τα θολά σημεία που είχαν την ευκαιρία να αναδείξουν και ο εισηγητής και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Είναι θολά σημεία αδιαφάνειας, διακριτικής μεταχείρισης, στρέβλωσης του υγιούς ανταγωνισμού. Δεν δίνετε σε όλους τις ίδιες ευκαιρίες. Δηλαδή, έχετε επιλέξει από πριν.

Υπάρχουν, όμως, και ενστάσεις ως προς τη σκοπιμότητα ενίσχυσης του Υπερταμείου. Και σε αυτό δεν είδα να απαντάτε μέχρι τώρα, κύριε Υπουργέ. Θα μας πείτε γι' αυτά; Ποιον ρόλο επιφυλάσσετε εσείς στο Υπερταμείο; Πώς το θέλετε; Το καταγγείλατε τότε που δέσμευσε ο ΣΥΡΙΖΑ ό,τι ακίνητο υπήρχε, όλη

την ακίνητη περιουσία της Ελλάδας στην πραγματικότητα. Εσείς, όμως, γιατί δεν είστε ίδιοι, για πείτε μας. Εσείς, λοιπόν, που αυτό το κατηγορούσατε, τώρα πώς το αναδεικνύετε σε πρωταγωνιστή μάλιστα στην ανάπτυξη και στην εξέλιξη;

Το νομοσχέδιο, τελειώνοντας, κυρία Πρόεδρε -κι ευχαριστώ για την ανοχή σας- βρίθκει διατάξεις που αφήνουν σκιές εξυπηρέτησης συμφερόντων. Σε αυτά η παράταξη του ΠΑΣΟΚ στέκεται και θα συνεχίσει να στέκεται απέναντι, κάθετα και αδιαπραγμάτευτα. Ξέρετε, έχετε επιλέξει πλέον έναν δικό σας δρόμο. Αυτό εγώ βλέπω, κύριε Υπουργέ. Έχετε έναν δρόμο που επιλέξατε με ποιους θα τον περπατήσετε. Έχετε τους οικονομικούς σας συμμάχους, έχετε τους οικονομικούς σας εταίρους. Επιλέξατε, λοιπόν, αγκαζέ με την ελίτ να κάνετε τη βόλτα προς τις επόμενες εκλογές.

Εμείς είμαστε η μεγάλη δημοκρατική παράταξη η οποία θα συνεχίσει να νοιάζεται για τους σύγχρονους μη προνομιούχους Ελληνίδες και Έλληνες. Γι' αυτό δημιουργηθήκαμε, αυτό υπηρετήσαμε, εκεί θα μείνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Παππάς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Σήμερα ήρθε στο φως η μελέτη του κ. Λύτρα που με τρόπο πάρα πολύ εμφαντικό έδειξε ότι ακούσαμε για πάρα πολύ καιρό ακρότητες από στελέχη της Κυβέρνησης για την αναγκαιότητα των μονάδων εντατικής θεραπείας. «Πεταμένα λεφτά» τις είπαν, μέχρι και ότι προσπαθούν να προλάβουν τον κόσμο για να μην μπει στις ΜΕΘ ακούσαμε, για να θεμελιωθεί το σαθρό επιχείρημα περί μη αναγκαιότητας ύπαρξης των μονάδων εντατικής θεραπείας.

Πρακτικά όλοι οι άνθρωποι οι οποίοι διασωληνώθηκαν εκτός ΜΕΘ απεβίωσαν και αυτό είναι κάτι για το οποίο πρέπει να ζητηθούν συγγνώμες, να απολογηθείτε και θα έρθει και η ώρα των ευθυνών.

Βρίσκεται, δυστυχώς, η κατάσταση εν μέσω μίας πολύ μεγάλης παγκόσμιας αναταραχής και δεν είμαστε καθόλου σίγουροι αν υπάρχει αυτή η συναίσθηση. Είχαμε την έκρηξη και τη διαρροή φυσικού αερίου από τον Nord Stream, όλες οι γειτονικές χώρες μιλούν για δολιοφθορά. Έχουμε την κλιμάκωση από την πλευρά της Ρωσίας, τα δημοψηφίσματα, την ενδεχόμενη προσάρτηση. Και εδώ, ακριβώς, αναδεικνύεται η ανάγκη του να παίξει η χώρα μας τον ρόλο όχι του προκεχωρημένου φυλακίου που λέει η Κυβέρνηση Μητσοτάκη και επιφέρει για αυτό, αλλά τον ρόλο της χώρας που μπορεί να αποτελέσει μέρος μίας λύσης, τον ρόλο της χώρας-γέφυρα.

Και εδώ είναι -θα σας έλεγα- και το χρέος των προοδευτικών δυνάμεων και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη, γιατί και στην Ευρώπη έχουμε πολύ σοβαρούς πολιτικούς ανταγωνισμούς.

Σήμερα που μιλάμε, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει τιμητική εκδήλωση για τον πρώτο παρτιζάνο της Ευρώπης, τον Μανώλη Γλέζο και θα έχουμε ονοματοδοσία αίθουσας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προς τιμήν του. Και ο Αλέξης Τσίπρας, ο Πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, θα έχει συναντήσεις και έχει συναντήσεις τόσο με τον Πρόεδρο της Επιτροπής Πολιτικών Δικαιωμάτων, όπου εκεί θα έχει και την ευκαιρία να έχει και μία ανταλλαγή απόψεων για το τι συμβαίνει στην Ελλάδα όσο και με την Επίτροπο Γιούροβα.

Και εκεί, ακριβώς, βρίσκεται και το πεδίο της αντιπαράθεσης, διότι στην Ευρώπη έχουμε και τα αντίθετα φαινόμενα. Έχουμε και την αναγέννηση νοσταλγών του φασισμού στην Ιταλία. Και καλά θα κάνει η Νέα Δημοκρατία -και κάποιοι δημοσιογραφικοί ταγοί που την περιστοιχίζουν- αυτό το φαινόμενο να μην το κανονικοποιεί, να μην το σχετικοποιεί και να μη μιλάει για νίκη της Κεντροδεξιάς. Εκεί είχαμε, δυστυχώς, εκλογική νίκη της ακραίας Δεξιάς και η νέα Πρωθυπουργός της Ιταλίας είναι δηλωμένη οπαδός του Μουσολίνι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Σας είχε στείλει συγχαρητήρια το 2015!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ναι, επεστράφησαν, εν αντιθέσει με την πρακτική της Νέας Δημοκρατίας, κύριε Μπουκώρο, η οποία πρα-

κτική σας άφησε τον έρμο τον Καρτζαφέρη χωρίς στελέχη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Λέμε πώς νιώθει!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Του τα πήρατε όλα και ήρθαν με γεμάτες τις αποσκευές, κύριε Μπουκώρο!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Αφήσαμε τον προοδευτικό...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Και δεν έχω ακούσει έναν από αυτούς που υπουργοποιήσατε και τους βάλατε και στην προθήκη και στη διοίκηση να λέει ότι αποτάσσει -αποτάσσετε- τα πιστεύω που είχε όταν ήταν στον ΛΑΟΣ του Καρτζαφέρη. Με τις βαλίτσες τους ήρθαν, με τις αποσκευές τους τις ιδεολογικές και τις άπλωσαν και πότισαν και έσπειραν την αυλή της Νέας Δημοκρατίας και έχουν φυτρώσει τώρα οι καρποί της Ακροδεξιάς. Προσέξτε, λοιπόν, προσέξτε πάρα πολύ καλά και μην παίζετε με αυτά! Μην παίζετε με αυτά και μην απευθύνετε εξυπνάδες σε παράταξη η οποία έχει δώσει αγώνες ενάντια στον φασισμό μονίμως και διαρκώς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ: Και πήρατε τον Καμμένο!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ναι, ο Καμμένος τι ήταν, ακροδεξιός, όσο τον είχατε δύο δεκαετίες; Τι ήταν ο Καμμένος όσο ήταν δύο δεκαετίες στη Νέα Δημοκρατία; Θυμηθήκατε ότι είναι ακροδεξιός όταν συνεργάστηκε με τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Προοδευτικός ήταν!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Μάλιστα, φέρτε τον Άδωνι εδώ πάνω και τον Βορίδη να καταγγείλει τον Καμμένο για ακροδεξιοί, να γελάσει και το παρδαλό κατσίκι!

Εντάξει, νομίζω ότι αυτό το πράγμα δεν σηκώνει πλάκα πλέον και πρέπει να σοβαρευτείτε, να καταλάβετε ότι το να κανονικοποιείτε την ακροδεξιά λογική και τις ιδέες της είναι οδυνηρό για τη δημοκρατία μας και αυτό -ξέρετε- έρχεται και δένει και με μία τελευταία τακτική που έχετε αφήσει να υπερβεί στον δημόσιο διάλογο, τη λογική του εσωτερικού εχθρού. Διότι, εάν θέλετε εδώ ενότητα, η οποία είναι αναγκαία απέναντι στις εξωτερικές διαταραχές, θα πρέπει να σοβαρευτείτε και σε αυτό το επίπεδο. Δεν μπορεί να αφήνεται υπονοούμενα ότι ο Αρχηγός ενός πολιτικού κόμματος ή ένα εξέχον στέλεχος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης δυνητικά είναι επικίνδυνοι για τα εθνικά συμφέροντα. Να δίνετε εξηγήσεις, λοιπόν, κύριοι και να μαζέψετε και τους τυχάρπαστους που γυρνάνε τα τηλεπαράθυρα και λένε ότι οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ και του Κινήματος Αλλαγής κινούνται υπόπτως στη Θράκη.

Έρχομαι στα του νομοσχεδίου. Είναι προφανές ότι είτε έγινε διαβούλευση είτε δεν έγινε τη γράψατε στα παλιά σας τα παπούτσια. Δεκατέσσερις από τους δεκαέξι φορείς που ρωτήθηκαν είπαν ότι το νομοσχέδιο είναι φωτογραφικό.

Προφανώς, δεν σας απασχόλησε, κύριε Καραμανλή και η άποψη του Ελεγκτικού Συνεδρίου που σας λέει ότι δεν μπορείτε αενάως να παρατείνετε τη σύμβαση του ΟΑΣΑ με τα ΚΤΕΛ. Είναι προφανές ότι «για τα μάτια» των ΚΤΕΛ μάλλον αδρανείτε και στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Σας ακούσαμε με πολύ μεγάλη προσοχή και ενδιαφέρον. Μας εξηγήσατε γιατί δεν έχει γίνει κανένα απολύτως έργο στον σιδηρόδρομο τα τρία και πλέον χρόνια της δικής σας υπουργίας, κανένα απολύτως! Εξηγήσατε γιατί δεν μπορούσε να συνεννοηθεί η «ΕΡΓΟΣΕ» με τον ΟΣΕ, ότι καθυστερούν αυτά τα έργα.

Η πραγματικότητα ποια είναι; Ότι το «Αθήνα-Θεσσαλονίκη» δεν έχει τηλεδιοίκηση, δεν έχει ETCS, ότι δεν ολοκληρώνονται τα δρομολόγια μέχρι τον Πειραιά από το αεροδρόμιο, ότι η Ξάνθη και η Κομοτηνή δεν έχουν δει τρένο περισσότερο από δύο, δυόμισι χρόνια, ότι για να πας στην Ηλεία με τρένο θα χρησιμοποιήσεις οποιοδήποτε άλλο μέσο εκτός του τρένου. Αυτή είναι η πραγματικότητα του σιδηροδρόμου αυτή τη στιγμή που μιλάμε.

Είχαμε το 2021 «Έτος Σιδηροδρόμου» και εσείς καταστήσατε την 28^η Ιουλίου τρέχοντος την ημέρα που η Ελλάδα έγινε χώρα χωρίς σιδηρόδρομο, όπου σταμάτησαν όλα. Δεν υπήρχε σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, όλα τα δρομολόγια σταμάτησαν και στο «Αθήνα - Θεσσαλονίκη» που έμειναν οι άνθρωποι έξω από το Λιανοκλάδι και δεν υπήρξαν απαντήσεις.

Με συγχωρείτε, έβγαλε ανακοίνωση η «HELLENIC TRAIN» - πρώην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- και είπε «δεν φταίμε για τα προβλήματα της

υποδομής». Σας ακούμε με προσοχή, σας ακούμε με προσοχή. Ο ανάδοχος είπε ότι δεν έχει την ευθύνη. Μάλιστα, σας ακούμε με προσοχή. Ούτε εκεί ούτε σε αυτό το πεδίο καμμία απάντηση!

Αφήνετε την «ΕΡΓΟΣΕ» χωρίς έργα, δύο χιλιάδες θέσεις προβλέπει το οργανόγραμμα, οκτακόσιους το πολύ εργαζόμενους έχει και βεβαίως, ανοίγετε τον δρόμο για άλλη μία πλημμυρίδα απευθείας αναθέσεων. Αυτά είναι τα χαρακτηριστικά των ρυθμίσεων τα οποία φέρνετε -επιτρέψτε μου να σας πω- και βεβαίως, οι ανακοινώσεις και των εργαζομένων εμάς μας προβληματίζουν, εσάς φαίνεται ότι δεν σας προβληματίζουν καθόλου.

Έρχομαι σε ένα θέμα, κύριε Καραμανλή, που το έχουμε συζητήσει ξανά και ξανά, δεν έχουμε πάρει απαντήσεις και ενώπιος ενώπιον στην Ολομέλεια και με τον τυπικό και επιβεβλημένο κοινοβουλευτικό έλεγχο τον οποίο εμείς έχουμε ασκήσει, τη σύμβαση του δημοσίου με τον ανάδοχο.

Με βάση αυτή τη σύμβαση την οποία κληρονομήσατε εσείς, το δημόσιο είχε εισπράξει 300 εκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2016-2021. Το 2019 υπογράψατε μνημόνιο συνεργασίας εσείς, τον Νοέμβριο του 2019, με την τότε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», νυν «HELLENIC TRAIN», που προέβλεπε επενδύσεις πέραν του ποσού των 650 εκατομμυρίων, 700 εκατομμυρίων ευρώ. Τον Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου σας ζητάμε να καταθέσετε το μνημόνιο συνεργασίας. Δεν το κάνετε. Τον Δεκέμβριο του 2020 -σας παρακαλώ να με διαψεύσετε, αν δεν είναι έτσι- κατατέθηκε στο Υπουργείο εγκεκριμένη από το διοικητικό συμβούλιο της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» η σύμβαση, η οποία προέβλεπε τα ίδια ποσά επενδύσεων, για να εφαρμοστεί από την αρχή του 2021. Και αυτή φέρει τη δική σας υπογραφή, την παραλάβατε. Ξεκινάει η καινούρια διαπραγμάτευση από το μηδέν και έρχεστε να φέρετε στο τέλος μια σύμβαση η οποία τις επενδύσεις αυτές τις έχει πάει στα 160 εκατομμύρια ευρώ. Εάν είναι γαλαντόμος αυτός που υπολογίζει τις επενδύσεις. Σας ζητήσαμε από τον Οκτώβριο του 2021 τη σύμβαση και το μνημόνιο της συνεργασίας, δεν τα καταθέσατε.

Κύριε Καραμανλή -τα έχουμε τα χαρτιά αυτά και αν δεν μας διαψεύσετε θα επανέλθουμε- θα σας έλεγα ότι η ανάγκη για διαφάνεια -δεν θα πω καθαρότητα, όπως είπε κάποιος άλλος στα Ανώγεια- δεν πρέπει να υποτάσσεται στην απόκρυψη στοιχείων, για να μην πω στο απόρρητο, όπως είπε πάλι κάποιος άλλος στα Ανώγεια. Φέρτε, λοιπόν, τη σύμβαση όπως σας την έχουμε ζητήσει, κύριε Καραμανλή, αυτή που προέβλεπε τις μεγάλες επενδύσεις εκ μέρους του αναδόχου και εξηγήστε μας, επιτέλους, τι μεσολάβησε για να γίνουν αυτές οι δεσμεύσεις, οι οποίες φέρουν και τη δική σας υπογραφή. Αέρας κοπανιστός. Οι δημόσιοι λειτουργοί οφείλουν να υπερασπίζονται τα συμφέροντα του δημοσίου και εδώ πέρα υπάρχει ένα τεράστιο κενό.

Ολοκληρώνω με το εξής: Η πολιτική σας απομόνωση είναι εκκωφαντική και γι' αυτό ακριβώς ο Αρχηγός σας έχει ομολογήσει ότι δεν μπορεί να εκλεγεί Πρωθυπουργός από την επόμενη κάλπη. Παίζει παιχνίδια με τον εκλογικό νόμο, προφανώς έχει εσωκομματικά αντίβαρα και βέτο που δεν τον αφήνουν να προχωρήσει σε αυτή την αλλαγή κι έφτασε στο σημείο να εκλιπαρεί τον Τσίπρα για αλλαγή του εκλογικού νόμου προς το πλειοψηφικό, μήπως και σώσει τις διαρροές από δεξιά και αριστερά.

Λοιπόν, η μία βεβαιότητα η οποία είναι γενικευμένη είναι ότι ο Μητσοτάκης δεν θα είναι Πρωθυπουργός την επομένη των εκλογών και η δεύτερη βεβαιότητα η οποία πολλαπλασιάζεται και διευρύνεται, είναι ότι θα έχουμε μια προοδευτική κυβέρνηση, με Πρωθυπουργό τον Αλέξη Τσίπρα, η οποία θα είναι και στιβαρή και διαρκής και αποτελεσματική για τα συμφέροντα του λαού.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Έχει ζητήσει τον λόγο ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής. Ελάτε, κύριε Υπουργέ.

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

Δύο λόγια για αυτά που είπε ο κ. Παππάς. Τα δεδομένα και τα στοιχεία δεν μπορεί να το αμφισβητήσει, δυστυχώς, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, κανείς. Τα στοιχεία έχουν ως εξής: Η δήθεν αριστερή κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, ιδιωτικοποίησε την ΤΡΑΙ-

ΝΟΣΕ. Να σας θυμίσω το ποσό; Για 45 εκατομμύρια ευρώ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν σας διέκοψα. Εγώ όπως βλέπετε, σέβομαι τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες. Αν θέλετε μπορείτε να πάρετε τον λόγο και να πείτε ό,τι θέλετε. Το γεγονός ότι διακόπτετε σημαίνει ότι έχετε μια ανησυχία. Μην την έχετε, εδώ είμαστε, πάρτε τον λόγο και πείτε ό,τι θέλετε.

Η δήθεν αριστερή κυβέρνηση έκανε το μεγαλύτερο ξεπούλημα της Μεταπολίτευσης. Πήρε μία εταιρεία και την έδωσε για 45 εκατομμύρια, τα οποία είναι τα χρήματα που έδινε η Ελληνική Δημοκρατία για PSO, για Public Service Obligations. Δηλαδή, για τις άγονες γραμμές.

Οι Ιταλοί ξεχρεώσανε την επένδυσή τους σε έναν χρόνο και έρχεστε τώρα και μιλάτε για καθαρότητα εσείς;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εγώ; Ο Θεός σας!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κατ' αρχάς, δεν είναι Θεός μου, ξάδερφός μου είναι. Να είστε καλύτερα ενημερωμένοι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ζητώ συγγνώμη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και θα σας έλεγα εσείς που έχετε κάποια θεματάκια με τη δικαιοσύνη, καλό είναι να μη μιλάτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Αυτό τώρα τι σχέση έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχει σχέση με το ότι λέτε πράγματα, τα οποία δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα και προσπαθείτε να δημιουργήσετε εντυπώσεις. Ακούστε τις απαντήσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Μα, δεν απαντάτε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κύριε συνάδελφε, αφήστε να απαντήσει ο Υπουργός και μετά θα πάρετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ δεν κάνω ούτε προσωπική επίθεση ούτε τίποτα, λέω τα δεδομένα. Λέω ότι αυτή τη στιγμή εσείς είχατε πουλήσει μια εταιρεία με τα λεφτά που έδινε ο ελληνικό δημόσιο σε αυτή την εταιρεία για ένα χρόνο. Το καταλάβαμε αυτό; Το κατανούσαμε; Και μιλάτε για καθαρότητα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Τα χαρτιά φέρτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βέβαια, τι μας είχατε πει παλαιότερα; Όχι εσείς, κύριε Παππά, εσείς άλλωστε δεν ήσασταν τότε ο αρμόδιος Υπουργός. Την εποχή εκείνη είχατε πει ότι αυτό το κάνατε, διότι έπρεπε να κλείσετε το μνημόνιο, έπρεπε να κλείσετε τη διαπραγμάτευση. Εσείς που θα διαπραγματευόσασταν και θα χορεύατε τις αγορές με πεντοζάλη. Και όχι απλά το κάνατε αυτό, αλλά δεν φροντίσατε να υπάρχει ένας μηχανισμός όπου θα ελέγχονταν τα δρομολόγια.

Δηλαδή, παλαιότερα κρατική εταιρεία ο ΟΣΕ, κρατική και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ίδιο ταμείο ήτανε αλλά δεν γινόταν σοβαρός έλεγχος. Τώρα, λοιπόν, που η «Hellenic Train» είναι ιδιωτική εταιρεία, αυτή η σύμβαση για την οποία έρχεστε και μας μέμφεστε, βάζει τα πράγματα σε μια σειρά. Και σας προκαλώ να κάνετε και εργώτερη κοινοβουλευτικού ελέγχου -που δεν έχετε κάνει γι' αυτό το ζήτημα- και επίκαιρη και κατάθεση εγγράφων και να αφήσετε αυτά τα επικοινωνιακά πυροτεχνήματα των δύο λεπτών.

Σας προκαλώ να έρθετε στο Κοινοβούλιο, να ανοίξουμε όλα τα χαρτιά μας, για να δείξουμε πλέον σε όλους πραγματικά ποιος είναι υπεύθυνος για το ένα από τα μεγαλύτερα ξεπουλήματα που είχαν γίνει. Μην δίνουμε την αίσθηση ότι όλοι ζούμε με μνήμη χρυσόψαρου. Δεν ζούμε!

Και να σας πω και κάτι άλλο, αγαπητέ κύριε Κοινοβουλευτικέ; Πολύ σωστά το είπατε, στο τέλος της τετραετίας θα μας κρίνουν όλοι. Θα κρίνουν και εμάς και εσάς και κοντός ψαλμός αλληλουσία!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Για ένα λεπτό έχει τον λόγο ο κ. Παππάς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, άλλα λόγια να αγαπιόμαστε! Σας ρώτησα κάτι πάρα πολύ συγκεκριμένο, μου είπατε για την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ. Για τα Πρακτικά, ήσασταν έτοιμοι να πουλήσετε τα πάντα

και η δική μας διαπραγμάτευση εξαίρεσε από την πώληση και το τροχαίο υλικό και την ακίνητη περιουσία. Πωλήθηκε μόνο η ταμπέλα και το προσωπικό. Μην κάνετε τώρα ότι δεν καταλαβαίνετε, εσείς οι υπέρμαχοι των ιδιωτικοποιήσεων, οι φανατικοί.

Εγώ σας ρώτησα κάτι πάρα πολύ απλό. Πώς μας προκαλείτε εδώ για τον κοινοβουλευτικό έλεγχο; Δύο φορές έχουμε επανέλθει και μας γράφετε στα παλαιότερα των υποδημάτων σας. Σας λέω φέρτε το μνημόνιο της συνεργασίας και φέρτε και τη σύμβαση που ήρθε στο τέλος του προηγούμενου έτους -στο τέλος του 2020- έτοιμη, η οποία υποχρέωνε την τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε επενδύσεις 700 εκατομμυρίων. Είχε και τη δική σας τη συναίνεση και την δική σας υπογραφή το μνημόνιο συνεργασίας και 600 εκατομμύρια κάνανε φτερά.

Απαλλάξατε, λοιπόν σας λέω, την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από αυτές τις υποχρεώσεις. Εξακόσια εκατομμύρια, κύριε Καραμανλή, είναι δώδεκα φορές η ετήσια αποζημίωση, την οποία την αφήσατε να πέσει στις τσέπες του αναδόχου. Καμμία εξήγηση δεν έχετε δώσει. Φέρτε τα χαρτιά εδώ, ενώπιον του ελληνικού λαού, να συζητήσουμε. Ανταποκριθείτε στο στοιχειώδες θεσμικό σας χρέος, στη στοιχειώδη θεσμική σας υποχρέωση να απαντήσετε στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Και αν έχουμε κάνει ερωτήσεις εδώ και ενάμιση, δύο χρόνια!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Τον λόγο θα δώσω τώρα για ένα λεπτό στον Υπουργό Τουρισμού, τον κ. Κικιλία, για να τοποθετηθεί επί της τροπολογίας του και αμέσως μετά θα πάρει τον λόγο ο κ. Μπούμπας.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Τουρισμού): Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα είμαι σύντομος.

Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι διανύουμε μια εξαιρετική χρονιά για τον ελληνικό τουρισμό που έχει στηρίξει οριζοντίως και καθέτως, άμεσα, την ελληνική οικονομία, τη μέση ελληνική οικογένεια και όλους τους ανθρώπους, στην πρωτογενή παραγωγή, στον εμπορικό κόσμο, στις επενδύσεις -οι πιο πολλές απ' αυτές είναι τουριστικές φέτος- καθώς και τις εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους στον τουρισμό και σε όλα τα τουριστικά επαγγέλματα.

Παράλληλα με αυτό, θεωρώ, ότι πρέπει να ξεκινήσει να γίνεται μια συζήτηση για το θέμα των υποδομών και κατά κύριο λόγο των δημόσιων υποδομών αλλά και αυτών οι οποίοι προκύπτουν ως επενδύσεις από τον ιδιωτικό τομέα και αυτές οι οποίες είναι PPP, δηλαδή, ΣΔΙΤ, είναι Public Private Partnership.

Με αυτή τη λογική και με βάση τα τρία ταμεία τα οποία υπάρχουν χρηματοδοτικά, προκειμένου να γίνονται τέτοιες επενδύσεις -δηλαδή, κρατικός προϋπολογισμός, έργα ανάπτυξης από το ΕΣΠΑ και το RRF- προσπαθούμε να κάνουμε μία τακτοποίηση, έτσι ώστε να μπορούν, σε ό,τι έχει να κάνει με τις όχι ουσιώδεις αλλά επουσιώδεις γραφειοκρατικές διαδικασίες, που δυστυχώς αντιμετωπίσαμε όλοι -και εμείς και εσείς και οι προηγούμενες κυβερνήσεις- όπως παραδείγματος χάριν με τα βαριά έργα τα οποία είναι η χωροθέτηση μαρίνων ή λιμένων κ.λπ., να έχουν σμίκρυνση του χρόνου της διαδικασίας.

Αρκεί να σας πω ότι για μια μαρίνα είναι εμφανές ότι ξεκινάει χωροθέτηση σήμερα και ολοκληρώνεται η υλοποίηση ενός έργου είκοσι χρόνια μετά. Αυτοί θα είναι μη αποδεκτοί πλέον χρόνοι για το ελληνικό δημόσιο, για την περιφερειακή ανάπτυξη, για τα νησιά μας, για τον οποιονδήποτε επενδυτή θέλει να επενδύσει στη χώρα, και πλέον είναι πολλοί αυτοί που έρχονται εδώ, δημιουργούν θέσεις εργασίας, εγχώριοι επενδυτές, εξωχώριοι επενδυτές. Το ελληνικό κράτος επίσης σ' αυτό το οποίο θεωρώ ότι πρέπει να είναι κληρονομιά για την επόμενη μέρα του ελληνικού τουρισμού αλλά και της ανάπτυξης, αλλά και για την επόμενη γενιά, δηλαδή η δυνατότητα στο κομμάτι της διαχείρισης στερεών αποβλήτων, των υδάτινων πόρων, του κυκλοφοριακού, η χωροθέτηση μαρίνων και λιμανιών, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την ηλεκτροκίνηση, πρέπει να προσπαθήσει να κινηθεί όσο πιο γρήγορα γίνεται.

Έρχεται, λοιπόν, το Υπουργείο Τουρισμού μ' αυτή την τροπολογία να απλοποιήσει τις διαδικασίες χωροθέτησης και εγκατάστασης ενός οποιονδήποτε τουριστικού λιμένα σε ό,τι έχει να κάνει με την έγκριση λειτουργίας, την ομογενοποίηση της νομο-

θεσίας και την ένταξη της στον νόμο-πλαίσιο 4442/2016, δηλαδή το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει από τότε για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας. Είναι μια σειρά από άρθρα τα οποία έχουν να κάνουν με τη διαδικασία εκμετάλλευσης και την ηλεκτρονική υποβολή σε σχέση με τα αναγκαία δικαιολογητικά, την προκήρυξη διαγωνιστικής διαδικασίας τουριστικών λιμένων πριν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας χωροθέτησης με τροποποίηση του άρθρου 1 του ν.114/4926/2022, την έγκριση εγκατάστασης δραστηριότητας τουριστικών λιμένων και την αδειοδότηση της αρχής, τη διαδικασία έγκρισης ή γνωστοποίησης δραστηριοτήτων ενός τουριστικού λιμένα, τις μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις και την αδειοδοτούσα αρχή για την έγκριση λειτουργίας της δραστηριότητας των τουριστικών λιμένων.

Πώς προκύπτει η οικονομία κλίμακας και πού θα ωφεληθεί η ελληνική κοινωνία, η χώρα, ο τουρισμός; Μιλάμε για μια σειρά άμεσων βελτιωτικών νομοθετικών πρωτοβουλιών για διευκλίνηση των επενδύσεων όπου αυτές πρέπει να γίνουν σε τουριστικούς λιμένες, για προσαρμογή της νομοθεσίας, για αποτελεσματική και λειτουργική ένταξη των τουριστικών λιμένων στην τουριστική ζωή της χώρας μέσα από την αναβάθμισή τους. Υπάρχουν πολλοί τουριστικοί λιμένες που χρήζουν αναβάθμισης σ' όλη τη χώρα. Αντιμετωπίζουμε φυσικά τα θέματα χωροθέτησης. Επαναλαμβάνω ότι η πηγή, ο κύριος λόγος της νομοθέτησης είναι η απλούστευση της διαδικασίας.

Θα ήθελα να ελπίζω πως σε ό,τι έχει να κάνει με το Υπουργείο Τουρισμού που έχει τις αρμοδιότητες σχεδόν μ' όλα τα Υπουργεία, το Υπουργείο Ανάπτυξης, το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος, το Υπουργείο Εσωτερικών, το Υπουργείο Οικονομικών που ουσιαστικά έχει την αρμοδιότητα για τον αιγιαλό και τα περιουσιακά στοιχεία που είναι κοντά σ' αυτόν, θα πρέπει να γίνει μια προσπάθεια στο επόμενο χρονικό διάστημα. Νομίζω ότι τελειώνοντας η σεζόν αυτό θα αποτυπωθεί και με μια πρωτοβουλία την οποία θα λάβουμε, έτσι ώστε υπό την προεδρία της Κυβέρνησης να μπορούν να ομογενοποιηθούν όλα αυτά τα έργα, να μπορέσει να βρεθεί σε μια ιεράρχηση το πού υπάρχει ώριμη μελετητική προσπάθεια και πού θα ενταχθούν, σε ποιο από τα τρία ταμεία, έτσι ώστε να μπορέσουν να προχωρήσουν.

Θεωρώ ότι αυτό είναι ένα υπερτοπικό καθήκον το οποίο έχουμε, υπερκομματικό και άρα όχι μόνο κυβερνητικό αλλά εθνικό, το να μπορέσουμε να προχωρήσουμε βασικές υποδομές κυρίως στην περιφέρεια, γιατί μιλάμε για ένα τουριστικό προϊόν που υποστηρίζει, κυρίως, την περιφερειακή ανάπτυξη και αυτό προφανώς από την επόμενη σεζόν μέχρι δύο, τρία, τέσσερα, πέντε χρόνια και όσο απαιτηθεί, θα διευκολύνει αυτές τις διαδικασίες, έτσι ώστε να μην περιμένουμε πλέον δεκαετίες, όπως γίνεται μέχρι σήμερα, προκειμένου να υλοποιηθούν μεγάλα έργα υποδομής.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να υποβάλω μια ερώτηση στον κύριο Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ορίστε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ.

Επειδή η τροπολογία ήλθε εμβόλιμα στο νομοσχέδιο, θέλω να σας ρωτήσω το εξής, κύριε Υπουργέ: Γιατί δεν ακούσε το χρονικό περιθώριο μέχρι 1-1-2022 για την τακτοποίηση αυθαιρέτων κτισμάτων ή παρεμβάσεων μέσα σε τουριστικούς λιμένες σε υποδιαίρεσεις που έχουν τη διάσταση των μαρίνων και πρέπει με το πρώτο άρθρο, αν δεν κάνω λάθος, της τροπολογίας σας να παρατείνεται τον χρόνο τακτοποίησης αυτών των αυθαιρέτων;

Επίσης θα ήθελα μια πιο ξεκάθαρη τοποθέτηση, αν γίνεται, για τον τραγέλαφο που αφορά πλέον στο Ναυάγιο της Ζακύνθου, όπου σε απανωτές κοινοβουλευτικές σας παρεμβάσεις, τώρα και μ' ένα άρθρο της τροπολογίας, στην ουσία παραδέχεστε την αποτυχία των θεσμικών πρωτοβουλιών που πήρατε με την επιτροπή, με τις παραλείψεις φορέων όπως το Τεχνικό Επιμελητήριο ή η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, αλλά είμαστε στον ίδιο παρονομαστή, να υπάρχει διαρκής σπουδή και ξόδη σε κονδύλια για μελέτες-προσεγγίσεις, αλλά στην ουσία να μη γίνεται κανένα βήμα, παρά το γεγονός ότι είχατε προειδοποιηθεί -και αυτή είναι η ερώτησή μου- γιατί ένα τόσο σημαντικό έργο που αφορά το

Ναυάγιο της Ζακύνθου πρέπει να επανέρχεται για πολλοστή φορά για ρύθμιση μέσα από μια τροπολογία της τελευταίας στιγμής -επιτρέψτε μου να πω, αυτή ήταν και η κριτική στην εισήγησή μου- και κομματάκι άκομψη με βάση την κοινοβουλευτική πρακτική και ηθική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Τουρισμού): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, ως προς το πρώτο κομμάτι δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι υπάρχει εναρμόνιση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας με την ελληνική νομοθεσία και τις δυνατότητες που παρέχουν οι υπηρεσίες του δημοσίου, από την τοπική αυτοδιοίκηση πρώτου και δεύτερου βαθμού, την αποκεντρωμένη διοίκηση και το κεντρικό κράτος, προκειμένου να προχωρούν συγκεκριμένα έργα. Επαναλαμβάνω ότι μιλάμε για έργα τα οποία, δυστυχώς, είναι βαλτωμένα ή προχωρούν με ρυθμούς χελώνας πολλά χρόνια. Επαναλαμβάνω ότι αυτή η προσπάθεια θα έπρεπε να εκκινήσει κάποια στιγμή. Αφορά γραφειοκρατικές διαδικασίες. Άλλες αντιμετωπίζονται πιο εύκολα.

Είναι η δεύτερη φορά που νομοθετούμε. Το ένα κομμάτι ήταν για τη λειτουργία των λιμένων. Τώρα είναι για το κομμάτι της όλης διαδικασίας. Θα προσπαθήσουμε να εκμεταλλευτούμε αυτά τα κονδύλια, ειδικά το RRF που έχει milestones εξάμηνα, που σημαίνει ότι εάν δεν μπορέσεις εντός των έξι μηνών να εκμεταλλευτείς τους πόρους και τη χρηματοδότηση, τους χάνεις και μεταφέρονται αλλού, είτε σε άλλους πόρους άλλων Υπουργείων της χώρας είτε πάνε σ' άλλη χώρα.

Σας διαβεβαιώνω ότι το Υπουργείο Τουρισμού είναι ένα από τα πρώτα Υπουργεία στην απορρόφηση του RRF και στις διαδικασίες με τεχνικά δελτία, με έργα τα οποία αφορούν και το καλοκαιρινό μας κομμάτι, άρα λιμάνια, μαρίνες, πρόσβαση ΑΜΕΑ σε παραλίες, αλλά και το χειμερινό, χιονοδρομικά κέντρα, περιπατητικές διαδρομές στα βουνά, αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος κ.λπ.. Θα προχωρήσουμε τάχιστα και είμαι της άποψης ότι επειδή τα έργα αυτά θα είναι πολύ ώριμα μελετητικά, με την εύρεση χρηματοδότησης να υπάρχει ήδη και για τον επόμενο βηματισμό, καμμία επόμενη κυβέρνηση δεν θα αποτολμήσει να τα απεντάξει.

Προφανώς επειδή δεν είστε καλά ενημερωμένοι για το θέμα του Ναυαγίου, να σας προστατεύσω λέγοντάς σας ότι εκθέτει ανεπανόρθωτα την κυβέρνησή σας των τεσσεράμισι χρόνων ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ και αυτό γιατί, κύριε συνάδελφε, σ' αυτά τα τεσσεράμισι χρόνια για τον δεύτερο πιο επισκέψιμο και πολυδιαφημισμένο τουριστικό χώρο της Ελλάδας, αυτόν του Ναυαγίου της Ζακύνθου, δεν κάνατε τίποτα. Εγώ αφήνω έξω το κομμάτι των τραγικών συμβάντων που αντιμετωπίσαμε εντός αυτού του χρονικού διαστήματος. Δεν μου αρέσει ο λαϊκισμός και δεν θέλω σε καμμία περίπτωση να μπω σ' αυτή τη διαδικασία.

Θα σας πω ότι αυτή η επιτροπή δεν είναι κομματική, ούτε του Υπουργείου Τουρισμού ούτε της πολιτικής ηγεσίας. Προϊσταται μηχανικός διευθύντρια του Υπουργείου Τουρισμού και αποτελείται από την περιφέρεια, τον δήμο, το επιμελητήριο, τους ξενοδόχους, άρα τους φορείς που έχουν έννομο συμφέρον για την περιοχή. Δεν θα τους πιέσω να κάνουν κάτι το οποίο δεν είναι σύννομο, άρα θα πάνε στους χρόνους που θέλουν. Προφανώς και συμφωνώ μαζί τους και επαυξάνω ότι πολύ καλά έκαναν σε μια περιοχή η οποία έχει επισκεψιμότητα χίλιους ως τέσσερις χιλιάδες ανθρώπους την ημέρα και αποφάσισαν ότι θέλουν να βάλουν security.

Προσέξτε: Την ημέρα εκείνη που έγινε ο σεισμός στις δέκα η ώρα το πρωί η επιτροπή είχε σύσκεψη με τον κ. Λέκκα όλως τυχαίως. Άρα λοιπόν ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Δεν σας ρώτησα αυτό. Είναι τριάντισι χρόνια.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Τουρισμού): Επιτρέψτε μου να ολοκληρώσω. Είναι δέκα μήνες, ένας χρόνος. Με συγχωρείτε πάρα πολύ. Μην μπλέκεστε. Τόσο είμαι Υπουργός Τουρισμού.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Η Κυβέρνησή σας είναι τριάντισι χρόνια.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ (Υπουργός Τουρισμού): Σας λέω, λοιπόν, ότι οι άνθρωποι αυτοί -και καλώς- προσέπισαν το δημόσιο συμφέρον και την ασφάλεια πολιτών και τουριστών και είχαν εκεί security για τους καλοκαιρινούς μήνες που είχαμε από χίλιους έως τέσσερις χιλιάδες επισκέπτες ημερησίως και προφανώς είναι αυταπόδεικτο ότι σ' αυτούς τους καλοκαιρινούς μήνες καμμία ανασκευή του Ναυαγίου δεν θα μπορούσε να γίνει. Το αντιλαμβάνεστε ως εικόνα. Μπορείτε να το καταλάβετε, φαντάζομαι.

Δεν χρειάζεται να σας δώσω τα στοιχεία και τα νούμερα για την άνοδο του τουρισμού στη Ζάκυνθο για τον Ιούλιο, τον Αυγούστο, για όλη τη σεζόν, για τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, για τις βραχύβιες πλατφόρμες μίσθωσης, για τα ξενοδοχεία, για την πρωτογενή παραγωγή όλων των Ιονίων Νήσων και όλης της χώρας.

Σας λέω, λοιπόν, ότι τώρα που είναι φθινόπωρο έχουν ωριμάσει οι μελέτες, τις έχουμε και θα προβούμε σε δύο κινήσεις πάλι με απόφαση της επιτροπής. Η μία είναι η ανασκευή-αναστήλωση αυτού καθαυτού του Ναυαγίου. Όπως γνωρίζετε, δυστυχώς, τον χειμώνα λόγω κακοκαιρίας αποκολλήθηκε ένα κομμάτι του.

Το δεύτερο είναι ότι παρ' ότι έχουν ήδη μπει πάσσαλοι εκεί που όριζε η μελέτη του κ. Λέκκα ως πρηνά και επικίνδυνα, προκειμένου να μην πηγαίνουν οι τουρίστες, οι ταξιδιώτες και οι ντόπιοι και να μην κινδυνεύουν, θα πάμε να δούμε εκεί και μόνο εκεί πώς μπορούμε να δημιουργήσουμε τέτοιες συνθήκες φιλικές προς το περιβάλλον, ώστε να μην κινδυνεύει ο κόσμος. Όλο το άλλο κομμάτι στο οποίο βλέπω ότι γίνεται πολύ μεγάλη συζήτηση αυτή την εποχή δεν αφορά την επιτροπή, δεν αφορά το Υπουργείο Τουρισμού. Σ' αυτά αποφασίζει η δικαιοσύνη.

Η δική μας μέριμνα και πρόληψη έγινε, όπως θυμίζω, και στην έναρξη της θητείας μου στο Υπουργείο Υγείας, με το ΚΕΕΑΠΝΟ πλέον ως Εθνικός Οργανισμός Δημόσιας Υγείας, ιντερμονάδες, ΜΕΘ κ.λπ., έχει να κάνει με το πριν συμβεί κάτι να μπορέσουμε να πολλαπλασιάσουμε τις πιθανότητες, να μπορέσουμε να προστατέψουμε τον κόσμο, την τοπική κοινωνία, την οικονομία και θα αφήσουμε κάποιους παρακαταθήκη στο νησί, στη Ζάκυνθο και στο Ναυάγιο.

Άρα, η περιφέρεια, ο δήμος, το επιμελητήριο, οι ξενοδόχοι και οι υπηρεσιακοί παράγοντες του Υπουργείου Τουρισμού θα κάνουν τη δουλειά τους απερίσπαστοι, χωρίς κανείς να μπορεί να τους εμποδίσει και φιλοδοξούμε στο επόμενο χρονικό διάστημα και το Ναυάγιο να έχει ανασκευαστεί και ο χώρος αυτός στον γκρεμό γύρω-γύρω που βλέπετε στις γνωστές selfie και αυτό το οποίο, δυστυχώς, παράγεται και γίνεται, καλό από τη μία πλευρά σε ό,τι έχει να κάνει με τη διαφήμιση της χώρας, του νησιού και των Ιονίων Νήσων, επικίνδυνο από την άλλη πλευρά, αφού, δυστυχώς, η περιοχή είναι και σεισμογενής και αποδείχθηκε αυτό πριν από λίγες ημέρες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει τώρα εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης ο κ. Μπούμπας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βέβαια ο σιδηρόδρομος σχετίζεται και με τον τουρισμό, μιας και ήταν πριν από λίγα λεπτά εδώ ο Υπουργός Τουρισμού. Να πούμε μόνο πως και ο τουρισμός εφέτος και θα συμφωνήσετε ότι αιμορραγεί με τα all inclusive - τα μεγάλα πεντάστερα ξενοδοχεία- με αποτέλεσμα τα μικρά καταστήματα να έχουν πρόβλημα, δεν τζιράρουν, πήραν τα ψίχουλα. Υπήρξαν καθυστερήσεις στα αεροπλάνα τις οποίες και εσείς βιώσατε -η μία καθυστέρηση επάνω στην άλλη καθυστέρηση- και τα παράνομα airbnb των Βουλγάρων. Μόνο στον Στρουμνικό Κόλπο έχουμε επάνω από τρεις χιλιάδες σπίτια. Κανείς δεν μπορεί να ελέγξει τους Βουλγάρους που τα επινοικιάζουν, αιμορραγεί και ο τουρισμός.

Επειδή ο κύριος Υπουργός είπε τη λέξη πούλημα-ξεπούλημα -το συζητούσα και με τους ομοϊδέατες μου, τον κ. Χήτα, τον κ. Βιλιάρδο, την κ. Ασημακοπούλου και την κ. Αλεξοπούλου- το θέμα είναι πώς ξεκίνησε αυτό το ξεπούλημα και κάτω υπό ποιες συνθήκες και δεν αφορά μόνο τον σιδηρόδρομο. Και επειδή ο κ.

Παππάς έθιξε ένα άλλο θέμα, γιατί όσο απομακρύνεται η πολιτική, είτε με ήτα είτε όσο απομακρύνονται οι πολιτικοί με όμικρον γιώτα από τον άνθρωπο, κάποια ακραία καθεστώτα, προκειμένου αυτό το συμπιεσμένο ελατήριο της δημοκρατίας κάποια στιγμή θα εκσφενδονιστεί -γιατί πέρα από την Ιταλία υπάρχει και η Σουηδία, κύριε Παππά- πρέπει να μας ανησυχήσουν αυτά τα φαινόμενα, αλλά όσο απομακρυνόμαστε από τον παράγοντα άνθρωπο και η πολιτική δεν έχει συνείδηση και πάει μόνο τεχνοκρατικά να επιλύσει κάποια κοινωνικά ζητήματα, μην τρέφετε αυταπάτες, θα υπάρχουν ακραίες καταστάσεις. Γι' αυτό η πολιτική είναι κοντά στον άνθρωπο.

Και όταν μιλάμε σήμερα για σιδηρόδρομο, έρχεται στο νου και το θέμα των γερμανικών αποζημιώσεων, που δικαιωθήκαμε από τον αιώνιοστο Γιάννη Σταμούλη από τους ιταλικούς σιδηροδρόμους -το λέγαμε και την άλλη φορά ως Ελληνική Λύση- όπου έχουν μετοχές οι Γερμανοί και το ανώτατο αναιρετικό συνταγματικό δικαστήριο της Ιταλίας επιδίκασε 25 εκατομμύρια ευρώ για τα θύματα του Διστόμου στις 10 Ιουνίου του 1944, καθώς αυτό το συνέχισε η κόρη του η Χριστίνα Σταμούλη και επειδή η Ελληνική Λύση πριν από λίγες ημέρες κατέθεσε ένα άλλο μεγάλο ζήτημα: το θέμα των ιστορικών κειμήλιων που έχουν κλαπεί από τη Βουλγαρία και επειδή πριν από μία εβδομάδα στην ιδιαίτερη πατρίδα του Κώστα Καραμανλή στην Πρώτη Σερρών είχαμε ένα μνημόσυνο -τα γνωστά τουρτουβάκια-, όπου οι Βούλγαροι πήραν ως τα στρατόπεδα συγκέντρωσης όπως ήταν τα Αμελέ Ταμπουρού, τα Κεμάλ-Μουσταφά -και εμπνεύστηκε ο Χίτλερ να μην τα ξεχνάμε- τους πήραν ομήρους στη Βουλγαρία και εκεί πέθαναν κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και η Βουλγαρία δεν έχει λογοδοτήσει και δεν έχει δικαστεί επ' αυτού ποτέ.

Μετά χαράς μου -μετά και την Ελληνική Λύση, που καταθέσαμε αυτή την ερώτηση για τα κλεμμένα ιστορικά κειμήλια από μοναστήρια της Μακεδονίας- μαθαίνω ότι στο ιστορικό Μοναστήρι της Εικοσιφονιάς επέστρεψε ένα κλεμμένο βυζαντινό ευαγγέλιο. Να τα λέμε όλα γιατί και για τη Βουλγαρία όπως και για τις γερμανικές αποζημιώσεις έχουμε μερίδιο ευθύνης και στη Νέα Δημοκρατία και στο ΠΑΣΟΚ -μετά τη ρηματική διακήρυξη του Ανδρέα Παπανδρέου του 1995- και στον ΣΥΡΙΖΑ, για να λέμε αυτή την υπόθεση των ιταλικών σιδηροδρόμων.

Κύριε Υπουργέ, βλέπω ότι εδώ πέρα από τα φωτογραφικά -να μην το επαναλαμβάνω για το ποιοι θα παίρνουν τις δουλειές μέσω του ΚΤΕΛ, βλέπε στέγαστρα, βλέπε εκδόσεις εισιτηρίων με τηλεματική μέθοδο, βλέπε την εμπειρία που πρέπει να έχουν- οι τουριστικοί παράγοντες, όχι απλά παραγκωνίζονται, αλλά πάνε στον Καιάδα. Ούτε εμπειρία έχουν οι οδηγοί τουριστικών λεωφορείων για να πάρουν σε κοινοπραξία τις μεταφορές μαθητών, τη συγκοινωνία, δηλαδή τους πετάμε απ' έξω.

Καλή η οδηγία του 1370/2007, αλλά μην κοιτάμε να ικανοποιήσουμε μόνο την Ευρωπαϊκή Ένωση τύποις και αφήνουμε μία κοινωνική μερίδα στο περιθώριο. Γιατί και η συνθήκη ΚΑΠ που υπογράψαμε κάποτε για τα αγροτικά προϊόντα, ξεκλήρισε τους αγρότες και τους κτηνοτρόφους ανά την ιστορία.

Διότι και στο άρθρο 1 και στο άρθρο 2 -πέρα από τις φωτογραφικές διατάξεις γι' αυτούς τους ανθρώπους- εγώ με ανησυχία βλέπω κάποιες ανακοινώσεις που έκανε και ο πρόεδρος τους από τον Βόλο, όπου μιλάμε για πάνω από δέκα χιλιάδες τουριστικά λεωφορεία. Αυτοί, δηλαδή, τι θα γίνουν; Θα πηγαίνουν μόνο κάτι εκδρομές σε μοναστήρια και θα προσπαθήσουν να ορθοποδήσουν και να συντηρήσουν και να πληρώσουν εφορίες και να πληρώσουν ενοίκια; Αυτοί τους ανθρώπους γιατί δεν τους προετοιμάσαμε και τους πιάσαμε εξαπίνης;

Ξέρετε, εάν διαβάσει κάποιος την ιστορία των σιδηροδρόμων -γιατί η ιστορία πάντα επαναλαμβάνεται- όταν το 1881 ο Αλέξανδρος Κουμουνδούρος υπέγραψε τέσσερις συμβάσεις με ευρεία, θα λέγαμε, διάμετρο σιδηροδρόμων -οραματιζόταν ο τότε Πρωθυπουργός Αλέξανδρος Κουμουνδούρος να κάνει εκείνη την Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο- έρχεται μετά από έναν χρόνο ο Χαρίλαος Τρικούπης και ακυρώνει το 1882 και τις τέσσερις συμβάσεις. Κάπως έτσι γίνεται και τώρα και έχετε μερίδιο ευθύνης όλα τα κόμματα, κύριοι σεσίς που ήρσαν στην εξουσία. Είναι βορά των σιδηροδρόμων η εκάστοτε κυβερνητική πολιτική υπό την παρακάτω έννοια: Γερμανοί-αεροδρόμια, Ιταλοί-τρένα.

Κύριε Υπουργέ, το νερό πού θα το πουλήσουμε; Έχει μείνει σε εκκρεμότητα. Ας το πάρουν οι Ολλανδοί, να ικανοποιήσουμε και τις χώρες Βελγίου, να μην έχουν παράπονο. Δεν ιδιωτικοποιούμε κύριοι. Ούτε ενέργεια -όπως φωνάζουμε στην Ελληνική Λύση και ο επικεφαλής μας ο Κυριάκος Βελόπουλος- ούτε λιμάνια, ούτε συγκοινωνίες, ούτε νερό.

Προσέξτε, θα το πληρώσουμε άσχημα αυτό. Καλό το ιδιωτικοοικονομικό μοντέλο αλλά να είναι ελεγχόμενο δομημένο και να ξέρει, ακριβώς, το τι θα πράξει.

Εγώ περίμενα σήμερα ένα θέμα που το ξέρει ο κ. Παππάς -νομίζω είχαν κάνει και ερωτήσεις- και το διάβασα με προσοχή: ETR 470, αυτά δεν είναι τα περιέργα τρένα που πήραμε στην Ελλάδα -μια και μιλά αγγλικά ο Υπουργός, εγώ θα το πω στα ιταλικά «Frecciabianca», «Frecciarossa»- τα οποία είναι προβληματικά και το αναφέρουν οι Ελβετοί αυτό σε έκθεση;

Αυτά τα τρένα πόσο τα πληρώσατε, πόσο θα τα συντηρούμε; Δεν μπορούν να ορθοποδήσουν στο υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο. Είναι προβληματικά, Casual Pino και Pendolino, τα αποκαλούν, «τουαλέτα των Άλπεων».

Αυτά πόσο μας κόστισαν; Είναι τα ενδεδειγμένα τρένα για την Ελλάδα; Εγώ περίμενα σε αυτό το νομοσχέδιο να φέρετε μία αναλυτική έκθεση από μηχανικούς για το τι λένε για αυτά τα τρένα ETR470 -το λεγόμενο «Ασημένιο και Κόκκινο Βέλος»- το οποίο οι Ελβετοί το ακύρωσαν και τα παίρνουμε εμείς στην Ελλάδα που μας θυμίζει εποχές υποβρυχίων με σκολίωση και λόρδωση που έγερναν.

Τι να συζητάμε τώρα; Είναι άμοιρη ευθυνών η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στη «Μέκκα» του καραμανλισμού, τον Νομό Σερρών, όπου εδώ και πάνω από μισό αιώνα υπάρχει ένα πεπαλαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, να συνδέσει τις Σερρές με το Κιλκίς; Όταν ο Έβρος εδώ και δυόμισι χρόνια είναι αποκομμένος από την υπόλοιπη Ελλάδα και δεν έχει γίνει ένας στρατηγικός σχεδιασμός; Όταν φώναζε το Επιμελητήριο των Σερρών κάποτε ότι αν είχαμε σιδηροδρομική γραμμή με Ρουμανία Ουκρανία και Ρωσία, θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε εδώ και χρόνια εμπορικές σχέσεις; Είναι τραγικά λάθη.

Σήμερα απλά να σας πω, για να πάει ένας άνθρωπος από τις Σερρές στη Θεσσαλονίκη, ο δρόμος είναι περίπου μια ώρα απόσταση και με το τρένο την κάνει τρεισήμισι ώρες, γιατί το τρένο πάει κυκλικά από το Κιλκίς. Και μιλάμε για ανάπτυξη; Και μιλάμε για το λεγόμενο επιτελικό κράτος;

Εδώ τώρα υπάρχει μία ανακοίνωση από τους τουριστικούς πράκτορες -η ΓΕΠΟΕΤ, δηλαδή η Γενική Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού, απέστειλε επιστολή στις 15 Σεπτεμβρίου 2021- ότι εξαιρούνται από το νέο αναπτυξιακό νόμο με δύο ΚΑΔ, 7911 και 4939. Ξέρετε τι τους κάνουν αυτούς τους ανθρώπους; Τους πετάτε στη φτώχεια, τους οδηγείτε να βάλουν λουκέτο, για να υποστηρίξετε τα καλά οργανωμένα ΚΤΕΛ με φωτογραφικές διατάξεις. Και τα ΚΤΕΛ χρειάζονται αλλά κι αυτοί οι άνθρωποι χρειάζονται.

Όταν μιλάμε για ξεπούλημα, πρέπει να είμαστε ειλικρινείς στον ελληνικό λαό. Δεν μπορεί σήμερα να θεωρούμε ότι είναι αιτία που έχουμε την ενεργειακή κρίση ο πόλεμος, όταν ο Γιάννης Μανιάτης και ο Αδαμίδης -τα δύο στελέχη της ΔΕΗ, ο ένας Πρόεδρος των τεχνικών και άλλους Προέδρους της ΓΕΝΟΠ- αποστέλλουν στον κ. Χατζηδάκη επιστολή στις 4 Δεκεμβρίου 2020 -όχι του 2021- και του λένε ότι θα δημιουργηθεί καρτέλ στην ενέργεια. Τα ξέρει ο λαός αυτά;

Διότι τι έγινε; Χωρίς την έγκριση της ΠΑΕ μπήκε η ρήτρα αναπροσαρμογής από τον Αύγουστο του 2020, και προειδοποιούν τα δύο στελέχη της ΔΕΗ τον Χατζηδάκη. Και παίρνει ο Χατζηδάκης την επιστολή και την πετάει στο καλάθι των αχρήστων. Μιλάμε για πόλεμο;

Όταν, κύριε Χατζηδάκη, ξεπουλήσατε τη «ΛΑΡΚΟ» και λέγατε ότι πρέπει να έχουμε πένναλι για τα 100 εκατομμύρια, σας έχει μιλήσει κανείς -γιατί εμείς στην Ελληνική Λύση θα σας το πούμε- για τη διακήρυξη της Βιέννης του 2015, όπου δεκαοκτώ χώρες, οι λεγόμενοι φίλοι της βιομηχανίας υπογράφησαν ένα κείμενο που λέει ότι όταν υπάρχουν βιομηχανίες που παράγουν ορυκτά, χρήσιμα για τη Γηραιά, για την Ευρώπη, όπως είναι οι λατερίτες, δηλαδή η Φινλανδία και η Ελλάδα, έχεις δικαίωμα να τις χρημα-

τοδοτήσεις; Άρα, μη μας λένε ψέματα. Όταν η ΔΕΗ είχε το σκάνδαλο της ΠΕΣΙΝΕ, αν πάτε στο παρελθόν θα δείτε ότι επαναλαμβάνεται αυτή η ιστορία με την ιδιωτικοποίηση της ΔΕΗ, αυτά πρέπει να τα ξέρει ο κόσμος και να μην επικαλείστε ως άλλοθι.

Και ολοκληρώνω, επειδή είμαι «βεσπόβιος», να πάρετε και εσείς μια βέσπα, να συμβάλλουμε όλοι στο κυκλοφοριακό, έχω μια απόδειξη από τα καύσιμα. Η βενζίνη είχε 11,49 ευρώ σε μια βέσπα. Είναι από τα λίγα πρατήρια που βγάζουν αναλυτικά το κόστος καυσίμων. Λέει από κάτω: «Αξία καυσίμου 5,42, φόροι και δασμοί 6,07. Έτσι θα ορθοποδήσει ο βιοπαλαιστής Έλληνας;

Και άλλα πολλά θα μπορούσαμε να πούμε και για το ξεπούλημα της «ΛΑΡΚΟ» και για τη ΔΕΗ και για τα λιμάνια και για τα αεροδρόμια και για τα τρένα, και ελπίζω στο νερό να μην το κάνατε, γιατί το νερό είναι αγαθό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω τον λόγο για να καταθέσω μερικές νομοτεχνικές βελτιώσεις;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Βεβαίως, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ.

Θέλω να καταθέσω μερικές νομοτεχνικές βελτιώσεις και μερικές βελτιώσεις που έχουν γίνει στην τροπολογία που κατέθεσε ο κ. Κικίλιας πριν από λίγο.

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

ΠΡΟΣΘΗΚΗ – ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ Ι

στο σχέδιο νόμου

του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

με τίτλο



«Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»

1. Στον Πίνακα Περιεχομένων, στον τίτλο του άρθρου 13, μετά τη λέξη «διαφημίσεις», προστίθενται οι λέξεις «επί στεγάστρων, στάσεων και λεωφορείων».
2. Στην παρ. 3 του άρθρου 9, μετά τις λέξεις «άρθρου 17» προστίθενται οι λέξεις «του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/852».
3. Στο άρθρο 13, i) στον τίτλο, μετά τη λέξη «διαφημίσεις», προστίθενται οι λέξεις «επί στεγάστρων, στάσεων και λεωφορείων», ii) μετά την παρ. 3 προστίθεται νέα παρ. 4 ως εξής:
«4. Στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες (ολικά ή μερικά) των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, επιτρέπονται η αναγραφή ή ανάρτηση διαφημίσεων και η εκμετάλλευση αυτών από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου. Οι συγκοινωνιακοί φορείς καταβάλλουν ανταποδοτικό τέλος ύψους δύο τοις εκατό (2%) επί των διαφημιστικών εσόδων υπέρ των ο.τ.α. α' βαθμού.».
4. Στην παρ. 7 του άρθρου 14, i) στην περ. γ' η λέξη «και» διαγράφεται, ii) μετά την περ. δ', το σημείο στίξης «.» αντικαθίσταται από το σημείο στίξης «,» και προστίθενται περ. ε' και στ' ως εξής:
«ε) στους χώρους εξυπηρέτησης λεωφορείων, δηλαδή στα αμαξοστάσια, και
στ) στα απαιτούμενα συστήματα τηλεματικής, έκδοσης εισιτηρίων και πληροφόρησης επιβατών.».
5. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 17, αντικαθίσταται ως εξής:
«Οι διαγωνιζόμενοι, κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών:
α) είτε διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων, υπεραστικού ή αστικού ή ημιαστικού τύπου και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων,
β) είτε παρέχουν εγγυήσεις, με τις οποίες διασφαλίζεται ότι θα πληρούνται η περ. α', κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης.».
6. Η παρ. 3 του άρθρου 18 διαγράφεται.
7. Στην παρ. 1 του άρθρου 20, προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:
«Εντός αποκλειστικής προθεσμίας έξι (6) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, ο ανάδοχος υποχρεούται να θέσει σε κυκλοφορία τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, και εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) έτους να λειτουργεί τους προβλεπόμενους σταθμούς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων. ».

8. Στο άρθρο 30, ι) μετά την παρ. 4 προστίθεται νέα παρ. 5 ως εξής:

«5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την ομαδοποίηση των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών σε κάθε γεωγραφική περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικά και οικονομικά κριτήρια, καθώς και κριτήρια λειτουργίας της αγοράς. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται επιπλέον προϋποθέσεις για την ενίσχυση του ανταγωνισμού, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, καθώς και απαραίτητοι περιορισμοί για τη διασφάλιση του παρεχόμενου έργου, στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.», και

ii) αναριθμούνται οι επόμενες παρ. 5 έως και 9 σε 6 έως και 10.

9. Στην παρ. 2 του άρθρου 32, η λέξη «έναρξης» αντικαθίσταται από τη λέξη «έναρξη».

ΠΡΟΣΘΗΚΗ – ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

επί της τροπολογίας υπ' αρ. 1424/46/27.9.2022 του Υπουργείου Τουρισμού

1. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του εσωτερικού άρθρου 31 του άρθρου 1, οι λέξεις «η διαδικασία των παρ. 2β και 3 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011 (Α' 209), πλην των υποπερ. στωτ' και ζζ'» αντικαθίστανται από τις λέξεις «η διαδικασία της περ. β', πλην των υποπερ. εε' και στωτ' του άρθρου 3 του ν. 4014/2011 (Α' 209), ως προς τη σύνταξη και έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων ή απόφασης απόρριψης, της παρ. 2, καθώς και της παρ. 3 του ιδίου άρθρου».

2. Στο έβδομο εδάφιο της περ. α' της παρ. 4 του εσωτερικού άρθρου 31 του άρθρου 1, οι λέξεις «των άρθρων 7 και 11 του ν. 4014/2011, αντικαθίσταται από την φράση «του άρθρου 7 του ν. 4014/2011».

3. Στο τέλος της παρ. 4 του εσωτερικού άρθρου 31 του άρθρου 1, κλείνουν τα εισαγωγικά και στην παρ. 7 που ακολουθεί, ανοίγουν τα εισαγωγικά.

4. Στην αρχή του τρίτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5, διαγράφεται η λέξη «Τα» και προστίθεται η φράση «Μέχρι την έκδοση της απόφασης της παρ. 9 του άρθρου 287Α, τα».

Αθήνα, 28 Σεπτεμβρίου 2022

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Λιούπης εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΠΗΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έχει δύο στόχους. Ο πρώτος, είναι η ρύθμιση της λειτουργίας των δικτύων αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και ο δεύτερος, η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση και λειτουργία του «ΟΣΕ» και της «ΕΡΓΟΣΕ».

Με τις σημερινές διατάξεις μπαίνει μια τάξη στο τοπίο που αφορά τις υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές. Δημιουργείται το νομοθετικό πλαίσιο, όπως απαιτεί ο κανονισμός 1370 του 2007 και ο οποίος ποτέ μέχρι σήμερα δεν εφαρμόστηκε σωστά στη χώρα μας, μια ακόμα μεταρρυθμιστική προσπάθεια της Κυβέρνησης και του Υπουργείου Υποδομών ειδικότερα και έχει ενταχθεί στο Ταμείο Ανάκαμψης. Ουσιαστικά η μεγάλη αλλαγή του νομοσχεδίου είναι να βάλει τις βάσεις, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε διαγωνιστικές διαδικασίες.

Παρά τα όσα ακούστηκαν από πλευράς Αντιπολίτευσης, για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια, που είχαμε μια παγιωμένη κατάσταση, καταβάλλεται προσπάθεια να έχουμε διαφανείς διαγωνισμούς για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες. Οι διαγωνισμοί θα διεξάγονται ανά γεωγραφική περιοχή. Σε αυτό το σημείο υπήρξε ο αντίλογος ότι οι προδιαγραφές που ετέθησαν για όσους επιθυμούν να συμμετάσχουν στους διαγωνισμούς αποκλείουν εξ ορισμού κάποιους, όπως τα τουριστικά λεωφορεία. Δεν είναι αλήθεια. Είναι μια ανοιχτή διαγωνιστική διαδικασία. Όμως, μιλάμε για εκτέλεση εξειδικευμένης εργασίας, δηλαδή την ασφαλή μεταφορά μεγάλου όγκου επιβατών σε καθημερινή βάση.

Προφανώς πρέπει να υπάρχουν όροι και κριτήρια. Πρέπει να υπάρχουν σοβαρά εχέγγυα ότι αυτοί που θα αναδειχθεί από τον διαγωνισμό, μπορεί να φέρει εις πέρας τη διαδικασία αποτελεσματικά και με ασφάλεια. Γι' αυτό εξάλλου όσοι λαμβάνουν μέρος στον διαγωνισμό οφείλουν να έχουν πρώτον, τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων, τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, επαρκή στελέχωση, εμπειρία και συστήματα έκδοσης εισιτηρίων. Προτεραιότητα και μέριμνα της ηγεσίας του Υπουργείου είναι η ασφάλεια των επιβατικών μεταφορών.

Ο Υπουργός πολύ σωστά έφερε ως παράδειγμα τη δυνατότητα που έχει κάποιος ενδιαφερόμενος να συμμετάσχει αρχικά σε μια σύμπραξη που θα πραγματοποιήσει επιβατικές μεταφορές και έτσι θα αποκτήσει την απαιτούμενη εμπειρία.

Επίσης, διατυπώθηκε και προβληματισμός για το αν οι περιφέρειες μπορούν να αντεπεξέλθουν στον ρόλο τους με δεδομένο ότι ορίζονται αρμόδιες οι τοπικές αρχές. Ωστόσο ήδη οι περιφέρειες έχουν ελεγκτικό ρόλο και ακριβώς γι' αυτό επελέγησαν στο νέο σχήμα, διότι διαθέτουν ήδη τη σχετική εμπειρία. Οι αρμοδιότητες που τώρα επωμίζονται αφορούν, κυρίως, στον σχεδιασμό στον οποίο μπορούν να ανταποκριθούν. Και επειδή η προσπάθεια που γίνεται με το παρόν είναι να διευκολυνθούν οι τοπικές κοινωνίες, στο στάδιο του σχεδιασμού από της περιφέρειας θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, όπως και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και οι ιδιαίτεροί τους κάθε περιοχής.

Βεβαίως το Υπουργείο και ειδικότερα η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών παραμένει η αρμόδια για την προκήρυξη των διαγωνισμών. Σημαντικό είναι πως από την προκήρυξη ακόμα θα προκύπτει η ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των επιβατών ανά χιλιόμετρο εξασφαλίζοντας προσιτές τιμές προς τους επιβάτες.

Ταυτόχρονα ανοίγει η δυνατότητα για την επιδότηση των άγονων δρομολογίων, γεγονός που σήμερα δεν συμβαίνει και φυσικά αυτό είναι εις βάρος της τελικής τιμής του εισιτηρίου που πληρώνουν οι επιβάτες. Η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης υπάρχει μόνο σε έκτακτες καταστάσεις, όταν δηλαδή διακοπούν ή υπάρχει κίνδυνος διακοπής των αστικών και υπεραστικών μεταφορών και για μέγιστο χρονικό διάστημα δύο ετών.

Να επιστημάνω ότι το νομοσχέδιο λαμβάνει μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία. Η ΕΣΑΜΕΑ κατέγραψε τις παρατηρήσεις και

τις προτάσεις της σε μια προσπάθεια να δημιουργήσουμε ένα περισσότερο ανθρώπινο και προσβάσιμο δίκτυο επιβατικών μεταφορών. Έτσι κι αλλιώς, όμως, υπάρχει σχετική διάταξη που υπαγορεύει όλα τα σημεία στάσεις και στέγαστρα αναμονής να είναι προσβάσιμα στα άτομα με αναπηρία.

Επιπλέον, προβλέπεται ότι οι εταιρείες θα αποδίδουν στους οικείους δήμους ανταποδοτικά τέλη 2% επί των διαφημιστικών εσόδων για τα σημεία αναμονής ή στέγαστρα που κατασκευάζουν για διαφημιστική εκμετάλλευση. Μια αλλαγή λογική και αναμενόμενη που φέρνει το νομοσχέδιο είναι και η κατάργηση της ρυθμιστικής αρχής επιβατικών μεταφορών η οποία έτσι κι αλλιώς ποτέ δεν λειτούργησε.

Το νομοσχέδιο εισάγει και μεταρρυθμίσεις σε σχέση με τον «ΟΣΕ» και την «ΕΡΓΟΣΕ», προκειμένου το σχήμα να είναι περισσότερο λειτουργικό και αποδοτικό. Μεταβιβάζεται το σύνολο των μετοχών της «ΕΡΓΟΣΕ» από την «ΟΣΕ» στο ελληνικό δημόσιο. Ένας από τους παράγοντες που επηρέαζαν μέχρι σήμερα το βραδυκίνητο των διαδικασιών, ήταν και το θολό τοπίο σε σχέση με τις αρμοδιότητες μεταξύ «ΟΣΕ» και «ΕΡΓΟΣΕ». Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μεγάλη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση των έργων μέχρι δεκαπέντε έως δεκαέξι χρόνια, όπως εξήγησε, λεπτομερώς προηγουμένως ο Υπουργός, κ. Καραμανλής, και φυσικά την εκτίναξη των προϋπολογισμών των έργων. Ας φανταστεί κανείς δεκαπέντε έως δεκαέξι χρόνια να συνδεθεί το λιμάνι Θεσσαλονίκης με τον σιδηρόδρομο, ή της Αλεξανδρούπολης ή και του Βόλου το οποίο έπεται. Το σημερινό νομοσχέδιο λύνει αυτά τα προβλήματα και οριοθετούνται οι αρμοδιότητες των δύο εταιρειών ξεκάθαρα.

Στόχος γι' αυτή την αναδιάρθρωση είναι η αύξηση παραγωγικότητας των εταιρειών, ώστε να οδηγηθούμε σε περισσότερες ποιοτικές υπηρεσίες για το επιβατικό κοινό. Έτσι ο ΟΣΕ είναι ο διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την κατάρτιση του σχεδίου δράσης με βάση το εθνικό σχέδιο. Από την άλλη η ΕΡΓΟΣΕ ορίζεται ως ο διαχειριστής των έργων που εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή. Δηλαδή ασχολείται με τη μελέτη και κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών.

Το σύνολο των σημερινών ρυθμίσεων είναι μεταρρυθμίσεις και δείχνουν την ξεκάθαρη προσπάθεια της Κυβέρνησης να βελτιώσει, να αναβαθμίσει και να εκσυγχρονίσει τις σχέσεις και υπεραστικές μεταφορές. Το έργο που επιτελεί το Υπουργείο Μεταφορών είναι δύσκολο και απαιτητικό. Ας μην ξεχνάμε ότι σε έναν μόλις χρόνο από σήμερα τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, Αθήνα και Θεσσαλονίκη, θα κυκλοφορούν τα περισσότερα ηλεκτροκίνητα και φυσικού αερίου λεωφορεία σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, ένας στόχος πολύ σημαντικός που γίνεται πραγματικότητα μετά από επίμονες προσπάθειες.

Προσβλέπουμε έτσι σε καλύτερες, πιο ποιοτικές, πιο φιλικές προς τον πολίτη και το περιβάλλον επιβατικές μεταφορές για όλους τους πολίτες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Παπαδόπουλος.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με πάρα πολλή προσοχή από το πρωί που είμαι εδώ όλους τους ομιλητές και, κυρίως, τους αγαπητούς συναδέλφους της Αντιπολίτευσης. Άκουσα ιδιαίτερα τον κ. Παππά, ο οποίος δεν είναι τώρα μέσα στην Αίθουσα. Έτσι κάνει συνήθως. Μιλάει και φεύγει. Πραγματικά με εντυπωσίασε με αυτά τα οποία ανέφερε για τον σιδηρόδρομο. Γιατί το λέω αυτό; Γιατί έχει πλήρη άγνοια για το τι γίνεται. Εξηγούμαι.

Ο Υπουργός Κώστας Καραμανλής ανακοίνωσε ότι έχουν προκηρυχθεί 4,5 δισεκατομμύρια έργα υποδομών στον σιδηρόδρομο. Αυτό δεν έχει ξαναγίνει ποτέ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Εξαγγελίες.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υπο-

δομών και Μεταφορών): Δεν είναι εξαγγελίες. Μπερδέυστε.

Σήμερα έχουν αρχίσει ήδη και υλοποιούνται πάνω από 200 εκατομμύρια. Να σας θυμίσω τι έγινε την προηγούμενη περίοδο; Να σας θυμίσω ότι τα έργα τα οποία ξεκίνησαν την περίοδο του 2015, 2016, 2017, 2018, ήταν έργα τα οποία είχαν προκηρυχθεί το 2012, 2013, 2014; Το ξέρετε αυτό; Το είχατε προσέξει ποτέ; Δεν νομίζω.

Θα σας δώσω ένα απλό παράδειγμα της περιοχής μου, στον Νομό Κοζάνης, για να μη λέμε πολλά λόγια. Το 2015, σταμάτησε η γραμμή Πτολεμαίδα - Κοζάνη γιατί έπρεπε να ανοίξει, να διευρυνθεί το ορυχείο της ΔΕΗ, με την προϋπόθεση ότι έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί η γραμμή Πτολεμαίδα - Κοζάνη, είκοσι σιδηροδρομικά χιλιόμετρα, μέσα σε δύο χρόνια. Μέχρι το 2020, δεν είχε γίνει απολύτως τίποτα ούτε από τον ΟΣΕ ούτε από τη ΔΕΗ. Όχι απλώς, λοιπόν, δεν έχετε εντάξει έργα, αλλά φροντίσατε να κάνετε και απεντάξεις έργων. Τι εννοώ; Είχε ενταχθεί το 2014 σε μελέτη η γραμμή Κοζάνη - Σιάτιστα - Γρεβενά - Καλαμπάκα. Στο τέλος του 2015 την απεντάξατε. Σήμερα ο Κώστα Καραμανλής προσπαθεί να την εντάξει πάλι γιατί μ' αυτό το έργο, την μελέτη αυτή και την εφαρμογή μεντά, ολοκληρώνεται η σιδηροδρομική Εγνατία στην Ελλάδα με συνέχεια κατεύθυνσης προς την Ηγουμενίτσα και προς την Αθήνα.

Ξέρετε κάτι; Είμαστε σε ένα χρονικό σημείο σήμερα που, τουλάχιστον, ό,τι λέμε δεν είναι υποθέσεις. Είναι πράγματα που αποδεικνύονται και με νούμερα και με πράξεις. Ελπίζω κάποια στιγμή να το καταλάβετε. Αλλά να σας πω κάτι; Δεν με ενδιαφέρει να το καταλάβετε. Σημασία έχει ότι το καταλαβαίνει ο ελληνικός λαός. Και το καταλαβαίνει πάρα πολύ καλά.

Αγαπητοί συνάδελφοι, σήμερα ερχόμαστε να νομοθετήσουμε για τρίτη φορά την εφαρμογή του κανονισμού 1370. Και το λέω αυτό γιατί έγινε προσπάθεια το 2013 και ψηφίστηκε ο ν.4199 για τις υπεραστικές μεταφορές. Στις διατάξεις αυτού του νόμου προβλεπόταν όλη η διαγωνιστική διαδικασία, ο σχεδιασμός μεταφορικού έργου, ο προγραμματισμός, οι διαγωνιστικές διαδικασίες τις οποίες θα διενεργούσε η ΡΑΕΜ η οποία έχει έδρα την Αθήνα πράγμα που, δυστυχώς, αποδείχθηκε ανεφάρμοστο, καθώς η προβλεπόμενη διαδικασία απέκλειε τους φορείς που ξέρουν τις ανάγκες της μετακίνησης των πολιτών. Αναφέρομαι, βέβαια, στις περιφέρειες.

Θέλω να θυμίσω στους συναδέλφους ότι η σύσταση της ΡΑΕΜ αποτελούσε μια μνημονιακή υποχρέωση τότε. Και μάλιστα κατά τη συζήτηση στο ίδιο νομοσχέδιο εδώ είχα εκφράσει προσωπικά τον έντονο προβληματισμό μου ότι στο μέλλον θα επιβεβαιωθεί η ορθότητα ή όχι της επιλογής αυτής. Επιβεβαιώθηκε ακριβώς το αντίθετο. Όποιος ενδιαφέρεται ας δει τα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Σοφία Σακοράφα): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Μαραβέγιας εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν κάποιος ήθελε να περιγράψει το σημερινό νομοσχέδιο με μία μόνο λέξη, αυτή η λέξη θα ήταν πλαίσιο, γιατί, πράγματι, πρόκειται για νομοθετική πρωτοβουλία που θέτει το πλαίσιο ανάπτυξης των δημοσίων συγκοινωνιών και συγκεκριμένα των λεωφορειακών γραμμών, αστικών και υπεραστικών. Και αυτό το κάνει το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ορίζοντας τις γενικές κατευθύνσεις λειτουργίας τέτοιων τοπικών και υπερτοπικών υπηρεσιών.

Το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο τίθεται με στόχο ο νέος σχεδιασμός των συγκοινωνιακών δικτύων να μην ανατρέπει άμεσα την υπάρχουσα διευθέτηση, δημιουργώντας προβλήματα στην εξυπηρέτηση των επιβατών. Βασικά στοιχεία αυτού του πλαισίου είναι πρώτα από όλα η διενέργεια ανοιχτών διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση συγκοινωνιακού έργου ανά γεωγραφική περιοχή, γιατί μόνο έτσι θα υπάρξει διαφάνεια και οικονομική αποτελεσματικότητα για όλους.

Πολύ σημαντική είναι και η μεταφορά αρμοδιοτήτων στις περιφέρειες και στις περιφερειακές ενότητες της χώρας για τον σχεδιασμό αλλά και τον έλεγχο του δικτύου των υπεραστικών και αστικών γραμμών που λειτουργούν στον χώρο ευθύνης τους, γιατί οι τοπικές επιβατικές μεταφορές πρέπει να εποπτεύονται

από τους ίδιους τους ΟΤΑ και όχι από κάποια μακρινή γραφειοκρατική δομή. Κι αυτό γιατί έχουν πολύ σημαντικές συνέπειες στην περιφερειακή οικονομική δραστηριότητα όπως και στις ίδιες τις τοπικές κοινωνίες.

Το πιο σημαντικό όμως είναι η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, που επιτυγχάνεται με τον καθορισμό ποιοτικών προδιαγραφών για την παροχή συγκοινωνιακού έργου από ιδιώτες αλλά και την επιβολή πλαφόν τιμών των εισιτηρίων.

Κυρία Πρόεδρε, το παρόν νομοσχέδιο πέραν των οδικών περιλαμβάνει και ρυθμίσεις για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και συγκεκριμένα για την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ», με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της τελευταίας και τη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της. Έτσι, η «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» ως διαχειρίστρια έργων, τα οποία εκτελούνται στο υπό κατασκευή σιδηροδρομικό δίκτυο, θα μπορεί να προβαίνει σε σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων και σε συνεργασίες με τρίτες εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα σε έργα επέκτασης ή αναβάθμισης δικτύου.

Στόχος και εδώ του αρμόδιου Υπουργείου είναι η βελτίωση των χερσαίων μεταφορών μέσα από τη δημιουργία πυκνότερων και ευρύτερων συγκοινωνιακών δικτύων όπως στην περίπτωση των λεωφορειακών γραμμών.

Κύριε Υπουργέ, σε αυτό το σημείο οφείλω να υπογραμμίσω πως και σε ό,τι αφορά την ιδιαίτερη πατρίδα μου, τη Μαγνησία, η αναβάθμιση του σιδηροδρόμου όντως προχωράει αισθητά μετά από χρόνια αδράνειας της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Και δεν αναφέρομαι μόνο στην πρόοδο του έργου ηλεκτροκίνησης της σιδηροδρομικής σύνδεσης Βόλου - Λάρισας που «ξεπάγωσε» επί υπουργίας Κώστα Καραμανλή. Μιλώ και για την πρόσφατη ανάθεση μελέτης για τη νέα σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα Βόλου με τη ΒΙΠΕ στο Βελεστίνο, το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου και τον Αλμυρό. Πρόκειται για ένα έργο χάραξης νέας μονής σιδηροδρομικής γραμμής μήκους σαράντα τεσσάρων χιλιομέτρων, που θα δώσει μια καινούργια αναπτυξιακή διάσταση στη Μαγνησία.

Σκοπός αυτών των διασυνδέσεων των παραπάνω κόμβων είναι η μεταφορά προϊόντων και πρώτων υλών, αλλά και η επέκταση του υφιστάμενου προαστιακού Λάρισας - Βόλου στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου της Νέας Αγχιάλου, προκειμένου να εξυπηρετήσει τις μετακινήσεις επιβατών στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Παράλληλα, είναι ένα έργο που θα δώσει προστιθέμενη αξία και στο λιμάνι του Βόλου, αναδεικνύοντας έτσι τη Μαγνησία σε ένα κέντρο πολυτροπικών μεταφορών για ολόκληρη την κεντρική Ελλάδα.

Ας μην ξεχνάμε πως ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου διατηρεί μια από τις κορυφαίες θέσεις μεταξύ των ελληνικών λιμένων στη διακίνηση εμπορευμάτων, παρουσιάζοντας ταυτόχρονα μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης και στην κρουαζιέρα.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να υπογραμμίσω τη μεγάλη σημασία που έχει για τη Μαγνησία η δημιουργία κέντρου logistics, το οποίο φυσικά θα πρέπει να συνδέεται με όλους τους κόμβους διαμετακόμισης εμπορευμάτων του νομού. Γνωρίζω τις προσπάθειες που καταβάλλει το Υπουργείο και το ενδιαφέρον που έχετε δείξει και εσείς και ο Υπουργός, ο Κώστας Καραμανλής προσωπικά, γιατί αντιλαμβάνεστε καλύτερα από τον καθένα ότι στο σύγχρονο κόσμο περιφερειακά και διεθνή δίκτυα μεταφορών δεν νοούνται χωρίς εμπορευματικά κέντρα και είμαι βέβαιος ότι παρακολουθείτε από κοντά το θέμα της μελέτης για τη Μαγνησία και πως σύντομα θα έχουμε πάνω σε αυτό καλά νέα.

Κυρία Πρόεδρε, με αφορμή τη σημερινή συζήτηση θα ήθελα κλείνοντας να θέσω υπ' όψιν του κυρίου Υπουργού ένα ζήτημα που έχει να κάνει περισσότερο με τις υποδομές και αφορά την αναμενόμενη απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την οριοθέτηση των πληττόμενων περιοχών από τις πλημμύρες του Αυγούστου στη Μαγνησία. Σύμφωνα με τους συναρμόδιους συναδέλφους σας, τους κ.κ. Σταϊκούρα και Τριαντόπουλο που απάντησαν σε σχετική ερώτηση, το Υπουργείο σας είναι το επισπεύδον για την έκδοση της αναγκασίας ΚΥΑ, προκειμένου να ενεργοποιηθεί η κρατική αρωγή στους πλημμυροπαθείς συμπολίτες μας ξεκινώντας με τους πληγέντες στον Βόλο

πριν από ενάμιση μήνα. Όπως μου διευκρίνισαν, τόσο τα θέματα αποζημιώσεων όσο και τυχόν φορολογικές διευκολύνσεις θα ενεργοποιηθούν μετά τη έκδοση αυτής της ΚΥΑ.

Παράλληλα, όμως, κύριε Υπουργέ, χρειάζεται να αντιμετωπίσουμε το ίδιο ζήτημα και για τους κατοίκους του Πηλίου και των Σποράδων, που επλήγησαν από έντονα πλημμυρικά φαινόμενα πριν από έναν μήνα και αυτοί, συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών μας στη Μαγνησία, αναμένουν την κρατική αρωγή και ελπίζουν στην άμεση παρέμβαση της πολιτείας.

Γνωρίζοντας τη δέσμευση του Υπουργείου σας στην υπηρεσία της κοινωνίας είμαι βέβαιος ότι η Κυβέρνηση θα βρεθεί για ακόμη μια φορά δίπλα στους πολίτες της Μαγνησίας και ιδιαίτερα σε όσους έχουν τη μεγαλύτερη ανάγκη, όπως είναι κατ'εξοχήν οι πλημμυροπαθείς.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε, και για την τήρηση του χρόνιου.

Σειρά έχει τώρα ο κ. Γιάννης Παππάς από τη Νέα Δημοκρατία και αμέσως μετά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Χήτας.

Κύριε Παππά, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θα ξεκινήσω με ένα ερώτημα, η απάντηση του οποίου είναι προφανής λόγω του νομοσχεδίου που συζητούμε σήμερα, αλλά αξίζει τον κόπο αυτή την ερώτηση να την κάνετε στους φίλους σας, στους συνεργάτες σας, στους πολίτες ψηφοφόρους σας: Τι προσέχουν στις μετακινήσεις τους όταν γυρίζουν από ένα ταξίδι από χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Τη διαφορά που υπάρχει στα μέσα μαζικής μεταφοράς, στις συγκοινωνίες, όπως τις αποκαλούμε στην καθημερινότητά μας.

Παρ' ότι έχει γίνει πλήθος ενεργειών και έχει υπάρξει ιδιαίτερη μέριμνα στον τομέα των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, είναι κρίμα και άδικο η Ελλάδα να μην έχει προσεγγίσει στον μέγιστο βαθμό τις αντίστοιχες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες των ευρωπαϊκών χωρών. Αυτό σκοπεύει να κάνει σήμερα το νομοσχέδιο «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.», και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» και λοιπές διατάξεις» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών το οποίο συζητάμε σήμερα.

Την ανάγκη να οριστεί ένα συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργίας για τις οδικές και τις αστικές συγκοινωνίες το διαπιστώσαμε κατά τη διάρκεια της πανδημίας του κορωνοϊού, όταν το αρμόδιο Υπουργείο έπρεπε να προβεί σε συγκεκριμένες ενέργειες, έτσι ώστε να προστατευθεί η δημόσια υγεία χωρίς, όμως, να επηρεαστούν οι μεταφορές.

Η προσπάθεια ήταν μεγάλη και αξίζουν τα εύσημα στον Υπουργό Κώστα Καραμανλή και στον Υφυπουργό για τα αρμόδια θέματα μεταφορών Μιχάλη Παπαδόπουλο.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι εδώ και νομοθετεί κόντρα σε κάθε λογής μέντιο που έβλεπαν εκλογές αυτό το διάστημα ή σε διάφορους άλλους χρησμούς που ακούμε καθημερινά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μπορώ να καταλάβω γιατί κάποιος από τα έδρανα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης δεν κάθονταν άνετα στις θέσεις τους με το πλαίσιο το οποίο εισάγετε. Δεν θα είναι κομματικά φέουδα πλέον οι συγκοινωνίες και καταλαβαίνουμε ότι αυτό δεν σας αρέσει. Πρόκειται, όμως, για ένα σχέδιο νόμου, το οποίο κινείται στη λογική της καλής νομοθέτησης.

Το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε έρχεται να αντικαταστήσει δύο παλιότερους νόμους, τον ν.4199/2013, ο οποίος ρυθμίζει τις τακτικές υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και τον ν.4568/2018, όσον αφορά τις τακτικές αστικές, οδικές μεταφορές επιβατών. Πρόκειται για δύο νόμους με εντελώς διαφορετική βάση και δυσλειτουργίες στην εφαρμογή τους.

Ο τελικός, όπως καταλαβαίνετε, αποδέκτης της δυσλειτουργίας ξέρετε ποιος είναι; Είναι οι πολίτες, οι οποίοι δεν είχαν τις υπηρεσίες για τις οποίες πληρώνουν μέσω των εισιτηρίων ή μέσω των φόρων τους.

Η αποστολή του εν λόγω νομοσχεδίου είναι η εξής απλής: Η εφαρμογή του κανονισμού 1370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου του 2007 για τις δημόσιες επιβατικές συνδρομικές και οδικές μεταφορές με στόχο τη διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας και συνεχούς προσφοράς δημόσιων τακτικών, υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Οι στόχοι του σχεδίου νόμου είναι συγκεκριμένοι και είναι τόσο βραχυπρόθεσμοι όσο και μακροπρόθεσμοι. Βραχυπρόθεσμο ο σχεδιασμός του έργου των αστικών συγκοινωνιών με τον καθορισμό των αντίστοιχων γεωγραφικών περιοχών, η διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των συμβάσεων παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου από τους αναδόχους.

Ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών «ΕΡΓΟΣΕ» και «ΟΣΕ» ώστε να επιτευχθεί η διακριτή κατανομή των ρόλων τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία των δύο εταιρειών, μια ενδεχόμενη επικάλυψη αρμοδιοτήτων ή πιθανά κενά, όπως στο παρελθόν, είναι φαινόμενα που δεν πρέπει με τίποτα να επαναληφθούν.

Είναι άμεση και αναγκαία η αντιμετώπιση επί των τεχνικών και νομικών θεμάτων που εισάγονται σε τεχνικά συμβούλια νομικών προσώπων εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μακροπρόθεσμα δε η ανακήρυξη των αναδόχων και η υπογραφή των συμβάσεων, προκειμένου να υπάρχει ένα επαρκές και αξιόπιστο σύστημα παροχής των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στο σύνολο της χώρας.

Η βελτίωση της ελκυστικότητας, της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα είναι ένας μεγάλος στόχος για εμάς. Στόχος μας είναι να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά και αποδοτικά και να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς, αλλά και των χρηστών.

Άλλωστε, πιστεύω βαθιά και γνωρίζω πως υπάρχει η απαραίτητη βούληση και γνώση στην ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών και σε στελεχιακό δυναμικό, ώστε η χώρα μας να προσεγγίσει τα ευρωπαϊκά επίπεδα στον τομέα των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών με την ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου κατά την εκτέλεση έργων και την εκπόνηση μελετών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να κάνω μια ειδική αναφορά σε μια εξαίρεση των προβλέψεων του νομοσχεδίου, εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος νομοσχεδίου θεσπίζεται για τις δημόσιες αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, αλλά καθώς και των Περιφερειακών Ενότητων Ρόδου και Κω. Και αν για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ήταν κάτι δεδομένο, η συμπερίληψη της Ρόδου και της Κω, οι δύο σημαντικές εξαιρέσεις για εμάς, αποτελούν μια νίκη για τα δύο νησιά των Δωδεκανήσων. Η παροχή των υπηρεσιών σε Ρόδο και Κω ανατέθηκε στη δημοτική επιχείρηση συγκοινωνιών «ΡΟΔΑ» στη Ρόδο και στην κοινωνική επιχείρηση κοινωνικής προστασίας, αλληλεγγύης, πρόνοιας, υγείας και αστικής συγκοινωνίας στην Κω. Η εξαίρεση αυτή αποτελεί μια αναγνώριση της υψηλής ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στα δύο νησιά μας.

Οι δημόσιες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες είναι μια σοβαρή πτυχή της καθημερινής ζωής όλων μας, των συμπολιτών μας, των οικείων μας, αλλά και εμάς των ιδίων. Το συμφέρον και το δικαίο των πολλών, λοιπόν, μπαίνει πάνω από τις πολιτικές σκοπιμότητες των λίγων, των ελάχιστων που κοιτάνε αποκλειστικά και μόνο το συμφέρον τους. Έτσι γίνεται στη δημοκρατία και έτσι -πιστέψτε με- θα συνεχίσει να γίνεται.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ και εγώ, κύριε Παππά, και για την τήρηση του χρόνου.

Ο κ. Χήτας, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, έχει τον λόγο για έξι λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πάρα πολύ.

Νομίζω, δεν έχουμε ακούσει τη βασική σας ομιλία ακόμα, κύριε Υπουργέ. Μετά, θα ήθελα -γιατί εδώ αναρωτιόμαστε, κά-

νουμε λόγο πολύ για τη δημοκρατία, για τους πολίτες, για όλα αυτά, να κάνετε ένα σχόλιο για τα είκοσι χρόνια αναμονής που έκαναν οι Έλληνες πολίτες να δουν τι θα απογίνει με την υπόθεση αυτή και τελικά κατηγορίες που είχαν φτάσει ακόμη και σε βαθμό κακουργήματος παραγράφηκαν. Και αναφέρομαι στη «SIEMENS», γιατί -ξέρετε- πρέπει να ασχολούμαστε με το αίτιο και όχι το αποτέλεσμα. Εμείς σχολιάζουμε μονίμως το αποτέλεσμα: Γιατί ο κόσμος αντιδρά; Γιατί ο κόσμος γυρίζει την πλάτη; Γιατί ο κόσμος ψηφίζει διαφορετικά; Γιατί, γιατί, γιατί; Δεν μας απασχολεί ποτέ το αίτιο.

Η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ ουσιαστικά εξασφάλισαν ασυλία όλων όσων ασελγούσαν πάνω στη δημόσια περιουσία. Αυτό δεν έλεγαν, ότι εκλάπησαν τα λεφτά των Ελλήνων, ότι έφευγαν βαλίτσες; Γι' αυτό λέμε ότι είστε ίδιοι. Σας το ανέπτυξε προηγουμένως ο Κυριάκος Βελόπουλος, πώς αλλάξατε τον Ποινικό Κώδικα και οι μεν και οι δε, για να κλείσει αυτή η υπόθεση τώρα, και είναι αθώοι. Και όποιος πει κάτι άλλο θα βρει και τον μπελά του. Είναι αθώοι! Δηλαδή, υπήρξε απολογία κάποια στιγμή του κ. Τσουκάτου, που είπε ότι πήρε 1.000.000 ευρώ. Ήταν στην απολογία του. Το πήρε για το ΠΑΣΟΚ, είχε πει, όχι για τον ίδιο. Υπήρξε παραδοχή δωροληψίας, δηλαδή, με λίγα λόγια, αλλά είναι αθώοι! Εντάξει, μετά μην αναρωτιόμαστε πού σπρώχνουμε και πού ωθούμε τον κόσμο εκεί έξω και τους πολίτες και ιδίως τη νεολαία μας, θα πω εγώ. Τι μήνυμα περνάει στην κοινωνία μετά από αυτό;

Πρέπει να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, σήμερα που εκπροσωπείτε με τον πλέον επίσημο τρόπο την Κυβέρνηση: Τι μήνυμα περνάει στην κοινωνία εκεί έξω; Να σας πω εγώ ποιο είναι το μήνυμα, ότι, αν είσαι το μεγάλο ψάρι, σκίζεις τα δίχτυα και περνάς το δίχτυ και ελευθερώνεσαι. Αν είσαι, όμως, το μικρό ψάρι ατύχησες, κοινώς την πάτησες. Αν πουλάς, δηλαδή, κάστανα, θα σε κλείσουν, θα σουβάλουν και πρόστιμο. Ή αν είσαι γριά που πουλάει τα χόρτα και τα ραδίκια εκεί κάπου σε μια γειτονιά και εσένα θα σε μαζέψουν και θα σε μπουζουριάσουν.

Ψέγουν τώρα τους Ιταλούς -έγινε κουβέντα και στο Κοινοβούλιο σήμερα, εδώ στην Ολομέλεια- που ψήφισαν κάτι που δεν αρέσει στην άρχουσα τάξη. Δεν είναι ωραία άποψη αυτή για δημοκρατία. Το τι είναι η Μελόνη θα το δείξει η ιστορία. Ούτε ξέρουμε, θα δούμε τι θα κάνει. Και δεν μπαίνω στην ουσία. Βλέπουμε, όμως, ότι μία χώρα, η τρίτη μεγαλύτερη δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η τρίτη μεγαλύτερη οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μια χώρα με εξήντα πέντε -εβδομήντα εκατομμύρια πληθυσμό ψήφισε έτσι. Ποιο είμαστε εμείς, λοιπόν, τα κανάλια, οι δημοσιογράφοι, που θα τους κατηγορήσουμε; Δεν ξέρω αν είναι σωστό αυτό που έκαναν. Θα το δείξει η ιστορία. Ξαναλέω, δεν μπαίνουμε στην ουσία. Η ουσία είναι ότι πρέπει να σεβαστούμε το δημοκρατικό δικαίωμα ενός λαού, μιας χώρας να ψηφίσει κάτι.

Ξεκίνησε η σπέκουλα, γιατί μάλλον κάτι φοβούνται. Κανείς δεν έπεφτε, βέβαια, από τα σύννεφα, όταν γινόταν Πρωθυπουργός της Ιταλίας ο Ντράγκι, ο πρώην διοικητής της Κεντρικής Τράπεζας της Ιταλίας και πρώην πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας από το 2011 ως το 2019. Τον γνωρίσαμε πάρα πολύ καλά τον κ. Ντράγκι και εμείς στα χρόνια της μεγάλης κρίσης στην Ελλάδα. Στην Ευρώπη παίρνουν την εξουσία οι τραπεζίτες, άμεσα ή έμμεσα, άνθρωποι που νοιάζονται μόνο για αριθμούς και νούμερα, για κέρδη, για αποδόσεις και βάζουν σε δεύτερη μοίρα, σε τρίτη μοίρα -αν θέλετε- τις ψυχές των ανθρώπων και την ευημερία των πολιτών.

Φαίνεται ότι ο κόσμος ξυπνάει, γιατί βαρέθηκε ο κόσμος να του παίρνουν την ψυχή, γιατί βαρέθηκε ο κόσμος να του τρώνε τα σωθικά και να τον εξαθλιώνουν. Ο κόσμος θέλει κάποιους να τουςβάλει αυτούς σε πρώτη μοίρα. Και ο κόσμος ψάχνει για μια λύση. Και όλοι έχουν καταλάβει ότι τουλάχιστον για την Ελλάδα η λύση είναι η Ελληνική Λύση με όλες τις προτάσεις που έχει καταθέσει. Γιατί βαρέθηκε ο Έλληνας. Για παράδειγμα, ακόμα και σήμερα που μιλάμε, γιατί να πληρώνει σταθερά τα ακριβότερα καύσιμα στην Ευρώπη; Γιατί να πληρώνει, για παράδειγμα, 370 ευρώ τη MWh, όταν η Ισπανία και η Πορτογαλία είναι στα 100, όταν στη Σουηδία είναι μόλις 47 ευρώ, που έχει 75% υδροηλεκτρικά και πυρηνική ενέργεια, στην Πολωνία 180 ευρώ, που χρη-

σιμοποιεί τον άνθρακα.

Θα τρέξω, κύριε Πρόεδρε, γιατί δεν προλαβαίνω, αλλά ο Πρωθυπουργός της βίαιης απολιγνιτοποίησης, που ακύρωσε τις εξορύξεις, που δέχτηκε ακόμη αδιαμαρτύρητα την ακύρωση του EastMed, έργα που θα βοηθούσαν στην απεξάρτηση από το αέριο, συνεχίζει να οδηγεί την κοινωνία και την εθνική οικονομία στον ενεργειακό όλεθρο.

Κύριε Καραμανλή, αν έχετε την καλοσύνη, θα ήθελα -το θέτω ως ερώτημα- να μας πείτε για ένα θέμα πάρα πολύ σοβαρό. Αυτά που σας λέμε εμείς, τα λένε πλέον Βουλευτές σας. Πριν από περίπου είκοσι λεπτά Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κάνει την ανάρτηση αυτή. Και αναφέρομαι στο πανεπιστημιακό μπάχαλο και όχι μόνο. Γι' αυτό σας λέμε ότι είστε μόνο λόγια. Γι' αυτό σας λέμε ότι δεν είστε ικανοί. Φέρνετε νομοσχέδια εδώ, τα ψηφίζετε με σκοπό να λύσετε ένα πρόβλημα. Ποτέ! Το διατηρείτε το θέμα αυτό ανοιχτό με το μπάχαλο με τα πανεπιστήμια. Και φτιάξαμε μια Πανεπιστημιακή Αστυνομία που χρειάζεται να τη φυλάνε τα ΜΑΤ, για να κάνει τη δουλειά της, που δεν την κάνει ακόμα!

Κι εγώ λέω: Άσε τι λέει η Ελληνική Λύση, τι λέει ο Βελόπουλος, τι λέει ο Χήτας, ο Μπούμπας. Λυπάμαι που το λέω, αλλά δεν μας φταίει πλέον ο ΣΥΡΙΖΑ για την άθλια εικόνα παρακμής σε φοιτητικές εστίες και πανεπιστήμια. Αυτοί κυβέρνησαν, απέτυχαν και ένας από τους λόγους που ο κόσμος τους έστειλε στο σπίτι τους ήταν και τα πανεπιστήμια.

Είμαστε, λέει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, τριάντισι χρόνια Κυβέρνηση και συζητάμε ακόμη τα ίδια πράγματα. Οι Βουλευτές ψηφίζουμε νόμους για τα πανεπιστήμια ξανά και ξανά, οι οποίοι δεν εφαρμόζονται στην πράξη. Θα εφαρμόσει επιτέλους η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Παιδείας και τα πανεπιστημιακά ιδρύματα τους βασικούς κανόνες, που έχει ψηφίσει το ελληνικό Κοινοβούλιο; Απαντήστε! Συμφωνείτε με τον κ. Κυρανάκη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώστε, κύριε Χήτα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ολοκληρώνω το ερώτημα. Είναι πολύ ωραίο και θα έχει ενδιαφέρον για τη συνέχεια της συνεδρίασης. Συμφωνείτε μαζί μας, κύριε Καραμανλή, ότι είστε ανίκανοι να κυβερνήσετε τη χώρα αυτή και ότι δεν μπορείτε να επιβάλλετε την τάξη και ότι είστε μόνο λόγια; Συμφωνούν και οι Βουλευτές σας με αυτό. Εσείς συμφωνείτε ή διαφωνείτε; Πείτε μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει τώρα η κ. Θεοπίστη Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ και αμέσως μετά ο κ. Δημήτρης Χαρίτος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα μου αλλάξετε όλη την ομιλία σήμερα με αυτά που είπατε, αλλά είμαι υποχρεωμένη να απαντήσω. Η αλήθεια είναι ότι, όταν αναλάβαμε τη διακυβέρνηση της χώρας, δεν βρήκαμε μόνο αυτή την κατάσταση με την καταστολή του ΑΕΠ, την ανεργία, την ανθρωπιστική κρίση, βρήκαμε και μια απίστευτη κατάσταση και στον τομέα των μεταφορών και δη στον σιδηρόδρομο.

Ξεκινώ, λοιπόν, από αυτό. Μας είπατε ότι εμείς ιδιωτικοποιήσαμε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για 45 εκατομμύρια. Ακούστε, λοιπόν, ένα μικρό ιστορικό, αγαπητοί συνάδελφοι. Στο μνημόνιο του 2010 υπάρχει όρος για πλήρη συμμόρφωση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μέχρι τέλος του 2011. Τον Φεβρουάριο του 2011, η DG COMP, η Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεκινά διαδικασία που ολοκληρώνεται στις 13-7-2011 για 800 εκατομμύρια κρατικές ενισχύσεις που πρέπει να επιστρέψει το ελληνικό δημόσιο στην Ευρώπη. Και τι κάνει τότε η Κυβέρνηση; Τίποτα! Παίρνει τους εργαζόμενους από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και τους πάει φύλακες στα μουσεία. Όποιος το θυμάται αυτό! Βέβαια, στις 13 Ιουλίου έχουμε και το «comfort letter», την αυστηρή επιστολή από τον κ. Αλμούνια. Αυτό βρήκαμε! Και όταν μπήκαμε στο Υπουργείο, δεν βρήκαμε κανένα στοιχείο από όλα αυτά που έχουν σχεδιάσει οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Ακούστε λίγο! Πράγματι σε τεσσεράμισι χρόνια ο ΣΥΡΙΖΑ δεν κατάφερε να διορθώσει τις πληγές σαράντα και πλέον ετών των αυτοδύναμων κυβερνήσεων, για να πω και κάτι επίκαιρο, που κα-

τάφεραν να καταστρέψουν τη χώρα. Και μας σηκώνετε και το δάχτυλο! Υπάρχουν στοιχεία γι' αυτά. Και βέβαια, εγώ βρήκα αυτά τα στοιχεία από την Ευρώπη ως γενική γραμματέας, γιατί, όπως σας είπα, στο Υπουργείο δεν υπήρχε γραμμή.

Ας δούμε τι έκανε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, λοιπόν: διακόσια εβδομήντα χιλιόμετρα ηλεκτροκίνησης, εκατόν ενενήντα χιλιόμετρα νέας υπερσύγχρονης γραμμής, σταθμούς, γέφυρες, πολλά έργα παραδόθηκαν σε χρήση ή ολοκληρώθηκαν. Και τα έργα αυτά είναι πολύ περισσότερα -και μπορούμε να κάνουμε αυτή την κουβέντα- από τα έργα που έγιναν την προηγούμενη δεκαετία. Και μια και ξεκίνησα τον σιδηρόδρομο, να δούμε αν θα προλάβω να πω τα υπόλοιπα.

Για να δούμε, λοιπόν, σε τι κατάσταση βρίσκουν τον σιδηρόδρομο αυτές οι σημερινές ρυθμίσεις. Για πάνω από τρία χρόνια έχουμε χορτάσει από εξαγγελίες για έργα που θα αλλάξουν την εικόνα του ελληνικού σιδηρόδρομου. Και είναι όλες στον αέρα! Δεν έχουμε ούτε ένα στοιχείο, ούτε μία αναφορά για μελέτες, για προϋπολογισμό, για διαγωνισμό, για τμήματα δικτύου, γι' αυτά δηλαδή που είναι η βασική προδιαγραφή των έργων. Τα έργα όταν εξαγγέλλονται έχουν προδιαγραφές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εξαγγελία του ΟΣΕ για το έργο συντήρησης σιδηροδρομικού δικτύου μέσω ΣΔΙΤ σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών με τη συμβολή του Ταμείου Ανάκαμψης και με ποσό αγνώστου ύψους.

Μέχρι την υπογραφή της υπ' όψιν σύμβασης -δεν τα πάτε καλά στις συμβάσεις, μόνο στις απευθείας αναθέσεις τα πηγαίνετε καλά- γίνεται μόνο πυροσβεστική συντήρηση, ενώ έχουμε τα περισσότερα ατυχήματα που είχαμε ποτέ στον σιδηρόδρομο. Η δε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δρομολογεί περισσότερα λεωφορεία από ό,τι τρένα, με αποτέλεσμα να έχουμε συνεχώς καθυστερήσεις, ακυρώσεις δρομολογίων κ.λπ..

Άλλο παράδειγμα είναι η «ΕΡΓΟΣΕ», η οποία αυτή τη φορά προκηρύσσει έργα τα οποία βαφτίζει «νέα» -εννοείται ότι έχουν δημοπρατηθεί από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είτε είναι σε τελική φάση δημοπράτησης- και ενώ με ευθύνη της Κυβέρνησης έχουν καθυστερήσει τα πάντα, επιμένουν -κάτι που ακούσαμε και σήμερα- για δημοπράτηση 3, 3,5, 4, 4,5 δισεκατομμυρίων -ανάλογα με το ακροατήριο ποικίλει και ο προϋπολογισμός- με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, η οποία, όπως σας έχουμε επιστήμάνει -και επιτρέψτε μου, γιατί τώρα μιλάω και ως μηχανικός- είναι και χρονοβόρα και δεν ταιριάζει στα σιδηροδρομικά έργα.

Τα επόμενα χρόνια θα είναι «παγωμένα» έργα εκατομμυρίων, θα είναι στις αίθουσες δικαστηρίων, όπου εργολάβοι και μελετητές θα ερίζουν εις βάρος του δημοσίου, το οποίο θα υποχρεούται να πληρώνει αποζημιώσεις. Δεν θέλω να γίνομαι «Κασσάνδρα», αλλά αυτό θα συμβεί αν συνεχίσετε αυτή την τακτική.

Έρχομαι τώρα στην ακρόαση των φορέων, όπου άκουσα και κάτι άλλο. Άκουσα τον πρόεδρο και τον διευθύνοντα σύμβουλο της «ΕΡΓΟΣΕ» να λέει ότι το 2020 ήταν η πρώτη χρονιά με θετικές απορροφήσεις. Απορώ! Τα 45 εκατομμύρια ευρώ απορρόφηση του 2020 -αυτά είναι στοιχεία και δεν αμφισβητούνται- είναι μακράν η χαμηλότερη απορρόφηση από την ίδρυση της «ΕΡΓΟΣΕ»! Και βεβαίως να σημειώσω ότι ακόμα και αυτά, το μεγαλύτερο μέρος τους, ήταν απευθείας αναθέσεις, άρα ήταν από τον εθνικό προϋπολογισμό και όχι κοινοτικά κονδύλια. Εντάξει, ελάτε να συγκρίνουμε αυτό το ποσό με τα 970 εκατομμύρια ευρώ που απορροφήθηκαν στα τεσσαράμισι χρόνια διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, όταν η μέση ετήσια απορρόφηση ήταν 215 εκατομμύρια ευρώ. Αυτά είναι στοιχεία και νούμερα αμελικάτα.

Έρχεστε, όμως, με το νομοσχέδιο να ολοκληρώσετε τη διάλυση του σιδηρόδρομου με αναδιοργάνωση των εταιρειών «ΟΣΕ», «ΕΡΓΟΣΕ» κ.λπ.. Αναλαμβάνει το Υπουργείο, το οποίο δεν έχει -επιτρέψτε μου να το ξέρω- την τεχνογνωσία στα σιδηροδρομικά και τον στρατηγικό σχεδιασμό, ενώ απαξιώνεται και το εξειδικευμένο προσωπικό της εταιρείας. Είδαμε ότι στο παρελθόν τους στείλατε φύλακες στα μουσεία. Φαίνεται, λοιπόν, ότι η «ΕΡΓΟΣΕ» μένει χωρίς αντικείμενο, ενώ ο ΟΣΕ αποδυναμώνεται από πόρους και μένει με ευθύνες και δίκτυα. Κατά τα άλλα, σύμβουλοι και παρασύμβουλοι τόσο στην «ΕΡΓΟΣΕ» όσο και στον «ΟΣΕ».

Ειδικά η «ΕΡΓΟΣΕ» πριν την κατάθεση του νομοσχεδίου έχει ήδη προκηρύξει διαγωνισμό για την πρόσληψη συμβούλων, οι οποίοι θα αναλάβουν τα έξι μεγάλα έργα του ανταγωνιστικού διαλόγου με αμοιβή της τάξης των 200 εκατομμυρίων ευρώ και όλα τα έργα που σήμερα τρέχουν με αμοιβή της τάξης 35 εκατομμυρίων ευρώ. Με ποιο νομικό πλαίσιο γίνονται τα παραπάνω, αφού το νομοσχέδιο έρχεται τώρα;

Αντίστοιχα ο ΟΣΕ προχωρά σε πρόσληψη εξωτερικού συμβούλου διαχείρισης για τρία έτη. Ακούστε λιγάκι, κύριε Υπουργέ, γιατί τουλάχιστον αυτό θέλω να μου το απαντήσετε. Ο όρος «ανάθεση διοίκησης» που προβλέπεται για τους συμβούλους υποδηλώνει ότι θα δώσετε τον ρόλο του διαχειριστή της υποδομής για μεγάλα τμήματα του δικτύου σε ιδιώτες; Αυτό είναι καταστροφικό! Έχουμε, βέβαια, και συμβούλους για την αναζήτηση υποψηφίων. Αναρωτιέμαι τελικά ποια σιδηροδρομική τεχνογνωσία θα απομείνει στο κράτος. Σε δύο, τρία χρόνια η πολιτεία δεν θα γνωρίζει τίποτα για τον σιδηρόδρομο και θα εξαρτάται 100% από ιδιώτες. Έτσι όπως το πάτε, θα αναθέσετε, αν δεν το έχετε κάνει ήδη, και τη διακυβέρνηση της χώρας σε εταιρεία.

Θα αδράξω την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ -λείπει και ο Υφυπουργός που έχει και εντοπιότητα -να πω και κάτι άλλο, γιατί μιλήσατε και για κάτι μελέτες στα συρτάρια. Βρήκαμε πολλές τέτοιες. Πολύ φοβάμαι, όμως, ότι θα ξαναβρούμε. Και ξέρετε γιατί; Διότι αλλάζετε τους σχεδιασμούς ώριμων έργων. Μιλάω για τη δικτική Μακεδονία.

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

Τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Για δύο κρίσιμα έργα σύνδεσης με τη Βόρεια Μακεδονία έχουν περάσει τρία χρόνια. Και όσο περνάει ο καιρός καταλαβαίνουμε ότι το πρόβλημά σας είναι η πολιτική σας ιδεοληψία που δεν μπορείτε να φέρετε τα πρωτόκολλα της Συμφωνίας των Πρεσπών στη Βουλή, γιατί επειδή είναι νέα γραμμή, θέλει διακρατική συμφωνία. Πάει, λοιπόν, ένα έργο σε μια περιοχή που την απομονώνετε από συνδέσεις, τη βγάζετε από τον χάρτη των συνδέσεων.

Όμως, υπάρχει κάτι ακόμα πιο σοβαρό. Είχαμε προχωρήσει, γιατί δύο κράτη που δεν είχαν διακρατική σύνδεση ήταν η Ελλάδα με την Αλβανία. Μία γραμμή, λοιπόν, Φλώρινα - Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς, η οποία εγκρίθηκε από το INTERREG και μάλιστα εξασφάλισε 800.000 ευρώ για μελέτες. Και ερωτώ: Γιατί η «ΕΡΓΟΣΕ» δεν έχει βγάλει ακόμα αυτή την προκήρυξη, ούτως ώστε να υλοποιηθεί το έργο; Γιατί πονηροί τοπικοί παράγοντες με δωράκια σε μελετητές πάνε να αλλάξουν τη χάραξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε, σας παρακαλώ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Έχετε πάει στα εννέα λεπτά.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όσον αφορά την πολιτική μεταφορών τριάντα χρόνων στην Ελλάδα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι δυνητικό κέντρο βαλκανικής ενδοχώρας, άρα η γραμμή είναι αυτή, διότι η Φλώρινα έχει τέσσερις πύλες εισόδου -είναι η μόνη- και είναι η μόνη που έχει και ενεργή σιδηροδρομική γραμμή. Και πάτε να αλλάξετε μια χάραξη και να «παγώσετε» ένα έργο και να πληρώσετε ξανά μελέτες που δεν θα εγκριθούν και δεν θα πάρουν ποτέ ευρωπαϊκή χρηματοδότηση.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, χωρίς να έχω προλάβει να πω τα υπόλοιπα, αλλά δεν έχει σημασία. Ωστόσο, θέλω να πω το εξής για να συνεννοηθούμε. Το μοίρασμα του μεταφορικού έργου είναι σοβαρή, σπουδαία και επίπονη δουλειά. Απαιτεί διαβούλευση και συνεννόηση όλων των φορέων στο κοινό τραπέζι. Δεν γίνεται κάθε κυβέρνηση να έρχεται και να ευνοεί μία κατηγορία και μετά να έρχεται η άλλη και να ευνοεί την άλλη κατηγορία. Θα πρέπει να συνεννοηθούμε επιτέλους!

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Δημήτριος Χαρίτου από τον ΣΥΡΙΖΑ και αμέσως μετά να ετοιμάζεται ο κ. Θεμιστοκλής Χειμάρης από τη Νέα Δημοκρατία.

Ορίστε, κύριε Χαρίτου, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΧΑΡΙΤΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Με τις ρυθμίσεις για τις οδικές μεταφορές, αλλά και με τις διατάξεις για την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ» τα λαϊκά στρώματα που κυρίως τα χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους δεν πρόκειται να αισθανθούν καμμία βελτίωση ή ελάφρυνση, ούτε βέβαια να ανακουφιστούν από την ταλαιπωρία που υφίστανται από το σιδηροδρομικό δίκτυο στη βόρεια Ελλάδα και ιδιαίτερα στη Θράκη, δίκτυο το οποίο απαξιώνεται με συστηματικό τρόπο.

Άκουσα με προσοχή τον κύριο Υπουργό. Ωραία τα λέει στα λόγια για την ενίσχυση της σιδηροδρομικής σύνδεσης με την περιφέρεια και για τη στρατηγική σημασία της σύνδεσης με τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Δυστυχώς, όμως, κύριε Υπουργέ, η πραγματικότητα στην περιοχή είναι άλλη, είναι διαφορετική. Έχετε οδηγήσει σε πλήρη σιδηροδρομική απομόνωση τη Θράκη, για να μην πω σε εγκατάλειψη. Με πρόσχημα τη συντήρηση δήθεν των γραμμών, εδώ και τρία χρόνια διακόψατε τα δρομολόγια πλην ενός ημερησίως στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Κομοτηνή -- Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, όταν μέχρι το 2008 υπήρχαν ημερησίως οκτώ δρομολόγια διάρκειας περίπου πέντε ωρών.

Για ποια αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης στη Θράκη μπορεί να γίνεται λόγος, όταν με απόφασή σας τον περασμένο Δεκέμβριο το ενεργό δίκτυο της γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο στο ένα δρομολόγιο ημερησίως το τρένο φθάνει μέχρι τη Δράμα;

Καλά ακούσατε, κύριοι! Μέχρι τη Δράμα! Ενώ από τη Δράμα μέχρι την Αλεξανδρούπολη δεν κυκλοφορούν τρένα. Δεν σφυρίζει το τρένο σε Ξάνθη και Κομοτηνή και δεν υπάρχει προσωπικό στους σταθμούς που έχουν απομείνει. Οι επιβάτες μεταφέρονται με λεωφορεία από Δράμα σε Αλεξανδρούπολη ή με mini bus από Ξάνθη ή Κομοτηνή προς Αλεξανδρούπολη, με ελάχιστους επιβάτες, σε ορισμένες περιπτώσεις άδεια, αφού πληρώνει ο ΟΣΕ, δηλαδή το ελληνικό δημόσιο, τις εταιρείες μεταφοράς.

Μια διαδρομή, κύριοι, από Θεσσαλονίκη προς Αλεξανδρούπολη γίνεται σήμερα σε υπερδιπλάσιο χρόνο σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, σχεδόν δώδεκα ώρες. Αυτή δεν είναι αναβάθμιση, αλλά πλήρης απαξίωση του σιδηροδρόμου στη Θράκη, αφού τόσο χρόνο, κύριοι, διαρκούσε η συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή, όταν πρωτοκατασκευάστηκε η γραμμή πριν από εκατόν είκοσι πέντε χρόνια!

Κυρίες και κύριοι, το τρένο μπορεί να μη σφυρίζει πια στη Θράκη, εσείς, όμως, σφυρίζετε κλέφτικα, επικοινωνιακά, προκειμένου να συγκαλύψετε την κατάργηση ουσιαστικά της σιδηροδρομικής σύνδεσης στην περιοχή. Καλλιεργείτε προσδοκίες για χάραξη νέας γραμμής από Θεσσαλονίκη για Νέα Καρβάλη στην Καβάλα, όταν είστε ακόμα στην προκήρυξη της μελέτης κατασκευής. Όπως λέγεται στην περιοχή, «Σαν το γάργαρο νερό να τρέχει η μελέτη, θα ξεπεράσει τα δέκα χρόνια».

Να σας θυμίσω ότι τριάντα χρόνια διήρκεσε η εκπόνηση της μελέτης για τριάντα ένα χιλιόμετρα σε πεδινό περιβάλλον μεταξύ Νέας Καρβάλης και Τοξότες. Και μη μου πείτε, κύριε Υπουργέ, ότι γι' αυτό ευθύνεται το ότι δεν ήταν σωστή η διάρθρωση ανάμεσα στον ΟΣΕ και την «ΕΡΓΟΣΕ».

Θέλουμε, κύριε Υπουργέ, με ερωτήσεις που έχουμε υποβάλει να μας δώσετε απαντήσεις για την κατάσταση του σιδηροδρόμου στη Θράκη. Εσείς είτε δεν απαντάτε ή όταν μας απαντάτε, ωραιοποιείτε την πραγματικότητα. Για παράδειγμα, σε πρόσφατη απάντησή σας μας κάνατε γνωστό ότι στον γενικότερο σχεδιασμό σας περιλαμβάνεται η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής από Καβάλα στη Βάρνα.

Αναβάθμιση, ε; Σε διπλή γραμμή ηλεκτροκίνησης! Τι είναι αυτά που λέτε, κύριοι; Για να αναβαθμίσετε κάτι, σημαίνει ότι υφίσταται έστω μονή σιδηροδρομική γραμμή. Ποια είναι αυτή η γραμμή που εμείς δεν την ξέρουμε και εσείς λέτε ότι θα την αναβαθμίσετε μάλιστα;

Δημιουργείτε προσδοκίες την ίδια στιγμή που στην ανατολική Μακεδονία και Θράκη απαξιώνετε συστηματικά τα σιδηροδρομικά δίκτυα. Ξεχνάτε, όμως, ότι τα τρένα τα προτιμούσαν και τα προτιμούν τα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα ή οι φοιτητές

που μετακινούνται, οι στρατιωτικοί, γιατί ήταν το πιο φτηνό μέσο μεταφοράς. Τα αξιοποιούσε ο επιχειρηματικός κόσμος της περιοχής για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Αποτελεί άλλο ένα πλήγμα στην επιχειρηματικότητα, αφού τα κόστη μεταφοράς τριπλασιάστηκαν, έως και πολλαπλασιάστηκαν.

Σε μια περιοχή, κύριοι, όπου η διασυννοτικότητα είναι το πιο ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα, το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει πλήρως απαξιωθεί και ουσιαστικά εγκαταλείφθηκε.

Ο εισηγητής μας, κύριοι συνάδελφοι, είχε την ευκαιρία να αναδείξει τις στοχεύσεις, τις επιδιώξεις σας, με τις συγκεκριμένες διατάξεις που εισάγετε στο νομοσχέδιο. Δεν θα επεκταθώ σε όλα αυτά. Θα ήθελα, όμως, να εστιάσω σε ένα θέμα, σε ένα ζήτημα. Για ποια απελευθέρωση στις αστικές μεταφορές κάνετε λόγο, αφού χωρίς να το ομολογείτε, επιβάλλετε με φωτογραφικές διατάξεις την άσκηση του μεταφορικού έργου σε συγκεκριμένους φορείς, στα ΚΤΕΛ; Γιατί δεν το λέτε;

Πείτε το, κύριοι, στους ιδιοκτήτες τουριστικών λεωφορείων και στους εργαζόμενους τους που θα βρεθούν αντιμέτωποι με το φάσμα της ανεργίας. Όλα τα άλλα που ακούμε για δήθεν απελευθέρωση της αγοράς, για δήθεν εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές οδηγίες είναι το φύλλο συκής. Τουλάχιστον, κάντε δεκτή την τροπολογία που σας καταθέσαμε για την προστασία των εργαζομένων στα ΚΤΕΛ.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο επιβεβαιώνει για άλλη μια φορά ότι η Κυβέρνηση κινείται με μοναδική πωξίδα την εξυπηρέτηση οικονομικών συμφερόντων και φίλων της, την τακτοποίηση των δικών της παιδιών και, δυστυχώς, δεν έχει τίποτα να περιμένει η πλειοψηφία της κοινωνίας. Το δυστύχημα, όμως, για τη χώρα είναι ότι με όλα αυτά υποθηκεύεται το αναπτυξιακό μέλλον της χώρας, όπως γίνεται και με το σοβαρό θέμα των υποδομών και των μεταφορών που σήμερα συζητούμε.

Προφανώς και καταψηφίζω το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε και σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε και για την τήρηση του χρόνου.

Τον λόγο έχει τώρα ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Γεώργιος Καραγιάννης και αμέσως μετά θα μιλήσει ο κ. Χειμάρης.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από τέσσερις ημέρες συζήτησης και διαβούλευσης καταλήγουμε σήμερα σε συζήτηση του νομοσχεδίου στην Ολομέλεια της Βουλής, όπου αργότερα θα ακολουθήσει και η ψήφισή του από το Σώμα.

Το νομοσχέδιο που επεξεργαστήκαμε όλες αυτές τις μέρες αναδεικνύει για μία ακόμη φορά τον στοχευμένο σχεδιασμό, τον πρακτικό και ουσιαστικό τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα διαχρονικά θέματα στον τομέα των υποδομών. Ο σχεδιασμός μας είναι ολιστικός. Δομείται πάνω στο σύνολο των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αναγκών και συνυπολογίζει τον συνδυαστικό χαρακτήρα των υποδομών, δηλαδή τον βέλτιστο συνδυασμό οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, λιμένων και αεροδρομίων. Ο σχεδιασμός μας, επίσης, είναι δομικός και εξωστρεφής, καθ' ότι συμπεριλαμβάνει μια ουσιαστική ανάλυση των χαρακτηριστικών του κάθε τομέα.

Κυρίες και κύριοι, όλο αυτό το διάστημα εκσυγχρονίζουμε το θεσμικό πλαίσιο. Χρησιμοποιούμε νέους τρόπους δημοπράτησης έργων, αξιοποιούμε έξυπνα χρηματοδοτικά εργαλεία και χωρίς ιδεολογικές αγκυλώσεις προσλαμβάνουμε συμβούλους και πρότζεκτ μάντζερ για την καλύτερη καθημερινή παρακολούθηση της εξέλιξης των μεγάλων έργων υποδομής.

Ο σχεδιασμός μας, τέλος, είναι ανθρωποκεντρικός, γιατί βασικός στόχος είναι η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτίωση της καθημερινότητας του κάθε πολίτη.

Ανεξαρτήτως, λοιπόν, διαφορετικών απόψεων και αντιλήψεων,

όλοι αναγνωρίζουμε ότι η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου έχει πολλαπλά οφέλη και για την οικονομία και για τις τοπικές κοινωνίες και για τον κάθε πολίτη ξεχωριστά. Γι' αυτό και από την πρώτη στιγμή πραγματοποιήσαμε συγκεκριμένες παρεμβάσεις. Καταρτίσαμε ένα μεγάλο πρόγραμμα νέων έργων υποδομής στον σιδηροδρομικό κλάδο με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου ύψους άνω των 4 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Επιτρέψτε μου να μπω στον πειρασμό αυτή τη στιγμή να απαντήσω, γιατί άκουσα κάποια πράγματα από την Αξιωματική Αντιπολίτευση που πραγματικά μας ξεπερνούν. Ακούσαμε «Εμείς δημοπρατήσαμε όλα αυτά τα έργα».

Αλήθεια; Πού; Στον μαγικό κόσμο του Χάρι Πότερ; Πού τα δημοπρατήσατε; Αν τα δημοπρατήσατε, φέρτε τα να τα δούμε. Δεν δημοπρατήσατε, δυστυχώς, απολύτως τίποτα. Οι απορροφήσεις που επικαλείστε συνεχώς ήταν πτωτικές από το 2016. Και αυτό το γνωρίζετε. Και δεν σας τιμά ούτε αυτό για τον πολύ απλό λόγο ότι «απορρόφηση» σημαίνει ότι κάποιοι άλλοι δημοπράτησαν τα έργα, τα έργα «έτρεχαν» και όταν ήρθατε εσείς, το μόνο που καταφέρατε είναι να κατεβάσετε τις πτωτικές τάσεις των απορροφήσεων. Άλλωστε, αυτό φαίνεται από έναν απλό πίνακα excel! Δεν χρειάζεται να έχετε ούτε γνώση μηχανικού ούτε νομικού ούτε κάποιες ιδιαίτερες γνώσεις.

Άκουσα για διακόσια εξήντα χιλιόμετρα ηλεκτροκίνησης! Με ποια έργα; Με αυτά που ακυρώθηκαν από το Συμβούλιο της Επικρατείας ή χωρίς αυτά; Διότι νομίζω ότι πάλι κάνετε λάθος στα νούμερα και δεν νομίζω ότι κάνετε συνεχώς λάθος τα νούμερα, χωρίς να τα δείτε. Απλά είναι! Νούμερα είναι, όπως λέτε και εσείς! Μπορείτε να τα δείτε! Και αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Τώρα σε ό,τι αφορά τον δημόσιο χαρακτήρα των εταιρειών, μα αυτό το νομοσχέδιο εξασφαλίζει τον δημόσιο χαρακτήρα. Ό,τι επικαλείστε για την ΕΣΥΔ δεν έχει καμμία σχέση με την πραγματικότητα. Αλλά εν πάση περιπτώσει να επανέλθω. Θα δώσω κι άλλες απαντήσεις προς το τέλος της ομιλίας μου γιατί θέλω να ξεκαθαρίσουμε ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ουσιαστικά είναι μια θεσμική παρέμβαση, ώστε να δώσουμε τα εργαλεία και στον ΟΣΕ και στην «ΕΡΓΟΣΕ» να αλλάξουν και να πρωταγωνιστήσουν στα έργα της νέας εποχής για τον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό η πρότασή μας είναι δομημένη πάνω σε τέσσερις πυλώνες. Πρώτον, διαχωρίζονται οι δύο εταιρείες. Οι μετοχές της «ΕΡΓΟΣΕ» μεταβιβάζονται από τον ΟΣΕ στο ελληνικό δημόσιο, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διοικητική και λειτουργική αυτοτέλεια της εταιρείας.

Δεύτερον, αναβαθμίζουμε τον ρόλο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αφού αυτό θα έχει την εποπτεία των δύο αυτών εταιρειών και θα καθορίζει τον μακροχρόνιο σχεδιασμό των έργων, ενώ παράλληλα οι γενικές συνελεύσεις των δύο εταιρειών στο πλαίσιο της διοικητικής τους αυτοτέλειας θα είναι υπεύθυνες για τη θέσπιση του πλαισίου εταιρικής διακυβέρνησης προσαρμοσμένο στις πραγματικές τους ανάγκες.

Τρίτον, προχωράμε σε ένα ρεαλιστικό πλάνο για την αξιολόγηση της πορείας των δύο εταιρειών. Καταρτίζουμε, κάτι που γίνεται για πρώτη φορά, συμβάσεις απόδοσης σε κάθε μία από τις δύο εταιρείες, που θα συμπεριλαμβάνουν ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα και για τις δύο εταιρείες, ενώ οι ετήσιες αμοιβές των διοικήσεων θα εξαρτώνται από την επίτευξη αυτών των στόχων.

Τέταρτον και βασικότερο, γίνεται ένας σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών. Ήταν κάτι άλλωστε που βρίσκει σύμφωνη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κάτι αυτονόητο για όσους έχουν ζήσει όλα αυτά τα χρόνια την καθημερινότητα των ελληνικών σιδηροδρόμων. Έτσι ο ΟΣΕ ως διαχειριστής υποδομής θα αναλάβει τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και όλων των εργασιών που απαιτούνται για το σιδηροδρομικό δίκτυο σε λειτουργία, δηλαδή την τακτική και βαριά συντήρηση καθώς και τις αναγκαίες εργασίες ανάταξης. Και η «ΕΡΓΟΣΕ» ως διαχειριστής έργων θα επικεντρωθεί στην ανάληψη των νέων έργων της σιδηροδρομικής υποδομής εκτός του εν λειτουργία δικτύου, όπως τις νέες χαράξεις και τις επεκτάσεις του υφιστάμενου δικτύου.

Δεν ξεχνάμε βέβαια όμως, κυρίες και κύριοι, ότι για να επιτευχθούν όλοι αυτοί οι στόχοι είναι απαραίτητος ένας παράγοντας, ο πιο σημαντικός θα έλεγα, ο ανθρώπινος παράγοντας. Λάβαμε ήδη μέριμνα για το προσωπικό, θεσμοθετώντας μπόνους παραγωγικότητας και προβλέψαμε και την απασχόληση εξειδικευμένου επιστημονικού δυναμικού για την ταχεία ολοκλήρωση των έργων.

Συμπερασματικά, λοιπόν, με το νομοσχέδιο αυτό βελτιώνουμε την ελκυστικότητα, την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα των παραπάνω εταιρειών. Αξιοποιούμε τα πραγματικά πλεονεκτήματα των σιδηροδρόμων αναφορικά με την ενεργειακή απόδοση και τη μείωση των εκπομπών ρύπων στο πλαίσιο λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Βελτιώνουμε, κάτι που είχαμε αφήσει πάρα πολύ πίσω, τον ψηφιακό μετασχηματισμό των σιδηροδρόμων μέσω της αξιοποίησης των ψηφιακών τεχνολογιών και εξαλείφουμε χρόνιες καθυστερήσεις στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου.

Με όλα αυτά και επιπλέον και με μια μελέτη λειτουργικής αναδιοργάνωσης των εταιρειών, που θα ξεκινήσει άμεσα να εκπονείται, φιλοδοξούμε να μετατρέψουμε τον μεγάλο ασθενή, τον ελληνικό σιδηρόδρομο, σε μεγάλο πρωταγωνιστή των νέων μεγάλων έργων που έχει ανάγκη η χώρα μας.

Θέλω, όμως, σε αυτό το σημείο να απαντήσω και σε κάποια ακόμη ζητήματα που τέθηκαν όλες αυτές τις μέρες. Η αλήθεια είναι ότι το τρίτο τμήμα αυτού του νομοσχεδίου όντως δεν περιείχονταν σε αυτό που αναρτήθηκε στη διαβούλευση. Πρόκειται όμως, όπως όλοι φαντάζομαι έχετε διαβάσει και αντιληφθεί, για τελείως τεχνικές διατάξεις που αναδιοργανώνουν τις δύο εταιρείες και σε καμμία περίπτωση δεν επηρεάζουν τη θέση των εργαζομένων σε αυτές τις εταιρείες.

Άκουσα, όμως, και κάποια πράγματα τα οποία πραγματικά μου κάνουν τρομερή εντύπωση σε ό,τι αφορά τη θέση των εργαζομένων, τις μισθολογικές παροχές που θα έχουν -αυτή τη στιγμή δίνουμε έξτρα μισθολογικές παροχές- αλλά και τις προσλήψεις που έγιναν και που θα γίνουν όλα αυτά τα χρόνια. Επιτρέψτε μου να σας διαβάσω έναν κατάλογο. Προσλήψεις «ΟΣΕ» 2016, μία. Προσλήψεις «ΕΡΓΟΣΕ», μηδέν. Προσλήψεις 2017 «ΟΣΕ», μηδέν και «ΕΡΓΟΣΕ» μηδέν. Προσλήψεις 2018 -αυτή ήταν καλή χρονιά- είκοσι τέσσερις στον «ΟΣΕ» και «ΕΡΓΟΣΕ» σταθερά μηδέν. Προσλήψεις 2019 «ΟΣΕ» μία, «ΕΡΓΟΣΕ» σταθερά μηδέν.

Κυρίες και κύριοι, πραγματικά μας εγκαλείτε και μας κάνετε αυτή τη στιγμή κριτική για τις προσλήψεις όταν η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη με τον Κώστα Καραμανλή στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει προγραμματίσει μέχρι τώρα διακόσιες δεκαεπτά προσλήψεις και μέσω ΑΣΕΠ;

Και φαντάζομαι, κύριε Γιαννούλη, διαβάσατε τα χθεσινά Πρακτικά και αντιλαμβάνεστε ότι ναι, το επαναλαμβάνω για μια φορά ακόμη, μέσω ΑΣΕΠ θα γίνουν οι προσλήψεις αυτές με τη διαδικασία που προβλέπει ο νόμος.

Αλλά, εξηγήστε μου κάτι ακόμα. Γιατί την προηγούμενη εβδομάδα όλες αυτές τις διατάξεις στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών για τις ΔΕΚΟ, που αφορούσαν τον ΟΣΕ και την «ΕΡΓΟΣΕ», αφού τόσο πολύ ενδιαφέρεστε για τις προσλήψεις σε αυτές τις δύο εταιρείες, δεν τις ψηφίσατε; Αναμένω την απάντησή σας.

Κυρίες και κύριοι, εμάς αυτό που μας ενδιαφέρει είναι να διορθώσουμε δυσλειτουργίες δεκαετιών, να εκσυγχρονίσουμε τις δύο αυτές εταιρείες, να αναβαθμίσουμε το ανθρώπινο δυναμικό και να παρέχουμε μισθολογικές παροχές που μέχρι τώρα δυστυχώς δεν υπήρχαν. Θέλουμε να βελτιώσουμε την πραγματικότητα του σιδηροδρόμου συνολικά.

Τώρα σε ό,τι αφορά τα υπόλοιπα μέρη αυτού του νομοσχεδίου ρυθμίζεται η ενοποίηση της εφαρμογής και η ασφάλεια δικαίου στην έκδοση γνωμοδοτήσεων για όλους τους εποπτευόμενους φορείς από το ήδη συσταθέν Τεχνικό Συμβούλιο Δημοσίων Έργων. Τι σημαίνει αυτό; Το εξήγησα και στην επιτροπή, αλλά θα μου δώσετε τη δυνατότητα και την ευκαιρία να το αναφέρω για μια φορά ακόμη. Με τον ν.4782/2021 στο άρθρο 174 προβλέφθηκε η ίδρυση Τεχνικού Συμβουλίου Εποπτευόμενων Φορέων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο θα ήθελα να

ενημερώσω το Σώμα πως ήδη λειτουργεί κανονικά.

Με την ίδρυση, λοιπόν, αυτού του συμβουλίου εξασφαλίζεται η ενιαία και ομοιόμορφη αντιμετώπιση τεχνικών ζητημάτων που ανακύπτουν σε αυτό. Και ποιοι συμμετέχουν σε αυτό, για να μην υπάρχει μία σπέκουλα που αδικεί όλους αυτούς που το αναφέρουν; Υψηλόβαθμοι υπηρεσιακοί παράγοντες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γενικοί διευθυντές, εκπρόσωπος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, εκπρόσωπος του ΤΕΕ και φορείς της αγοράς και από τους μελετητές και από τους κατασκευαστές. Είναι, λοιπόν, όπως αντιλαμβάνεστε, ένα όργανο κύρους που έρχεται να αντιμετωπίσει μια αδυναμία που είχε εντοπιστεί και θεραπεύεται με την εν λόγω μεταρρύθμιση. Αναγκαία συνθήκη είναι η κατάργηση, λοιπόν, των επιμέρους τεχνικών συμβουλίων που λειτουργούν εντός των φορέων και πολλές φορές με διαφορετικό καθεστώς ή και με ελλιπή σύνθεση.

Θα ήταν παράλειψή μου, τελειώνοντας, να μην αναφερθώ και στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου που διενεργείται με τις διατάξεις των άρθρων 1 έως 35 και αφορούν ουσιαστικά την υιοθέτηση των προβλέψεων του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370 για τις υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές. Οι παρεμβάσεις αυτές αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση του μεταφορικού έργου προς όφελος του επιβατικού κοινού καθώς και της εύρυθμης λειτουργίας των μέσων μέσω της ρύθμισης του τρόπου διεξαγωγής διαγωνιστικών διαδικασιών που εκκρεμούσαν για πάρα πολλά χρόνια.

Κυρίες και κύριοι, σε αυτή την ιδιαίτερα δύσκολη συγκυρία που ζούμε όλοι μας ως πολιτεία οφείλουμε να πραγματοποιούμε ουσιαστικές και ρεαλιστικές παρεμβάσεις, που επιλύουν με αποτελεσματικό τρόπο χρόνια προβλήματα και παθογένειες και από την άλλη έχουν αναπτυξιακό, αλλά και κοινωνικό πρόσημο. Ξέ-

ρετε, για μας, για την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, αυτή η προσπάθεια πέρα από τα πολιτικά έχει και εθνικά χαρακτηριστικά. Η αναβάθμιση των υποδομών είναι πρωτίστως ένα εθνικό στοίχημα, γιατί πέρα από τα οικονομικά οφέλη συνδυάζεται ιδιαίτερα με την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας, αλλά και με τη διαμόρφωση καλύτερων όρων ζωής για όλους και όχι μόνο για το σήμερα, αλλά και για το αύριο, για τις μελλοντικές γενιές. Σε αυτή, λοιπόν, την προσπάθεια καλούμαστε όλοι να λειτουργήσουμε με σοβαρότητα, με υπευθυνότητα και με διάθεση καλής συνεργασίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εμείς ευχαριστούμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για να καταθέσω μια νομοτεχνική βελτίωση.

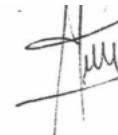
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ούτε ένα λεπτό δεν είναι.

Είναι κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις για το δεύτερο κομμάτι του νομοσχεδίου τεχνικής φύσεως. Τις καταθέτω, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΣΘΗΚΗ – ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ II
στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο



«Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές
επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 33, οι λέξεις «Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών».
2. Στην παρ. 2 του άρθρου 38, μετά τις λέξεις «καταβολής του ανταλλάγματος», προστίθενται το σημείο στίξης και οι λέξεις «, ο τρόπος κάλυψης των λειτουργικών δαπανών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».
3. Στο άρθρο 40, i) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1, μετά τις λέξεις «και συμπληρωματικά από» οι λέξεις «τον ν. 4548/2018 (Α' 104)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τους ν. 4548/2018 (Α' 104) και ν. 4972/2022 (Α' 181)», ii) στην περ. ζ' της παρ. 3, ο αριθμός «47» αντικαθίσταται από τον αριθμό «45», iii) στην παρ. 4 το στοιχείο «ε'» αντικαθίσταται από το στοιχείο «α'», iv) το τρίτο εδάφιο της παρ. 5, αντικαθίσταται ως εξής:
«Οι στόχοι του Σχεδίου Δράσης, όπως τίθενται από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ Α.Ε., εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.».
4. Στο τέλος του δευτέρου εδαφίου της παρ. 2 του εσωτερικού άρθρου 3 της παρ. 2 του άρθρου 41, διαγράφονται οι λέξεις και το σημείο στίξης «, ως και οι λοιπές πηγές χρηματοδότησής τους».
5. Στο άρθρο 42, i) στην περ. γ' της παρ. 1, ο αριθμός «4» αντικαθίσταται με τον αριθμό «5», ii) εντός της παρ. 5 (όπως διορθώθηκε ανωτέρω), ο αριθμός «47» αντικαθίσταται με τον αριθμό «45».
6. Στην παρ. 1 του άρθρου 45, οι λέξεις «Εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38,» αντικαθίστανται από τις λέξεις και το σημείο στίξης «Μετά την ολοκλήρωση και έγκριση του Σχεδίου Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40,».
7. Στην περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 46, στο τέλος του πρώτου εδαφίου, προστίθενται το σημείο στίξης και οι λέξεις «, ο μη ορισμός του οποίου δεν κωλύει τη νόμιμη συγκρότηση και λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου.».
8. Στην περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 47, στο τέλος του πρώτου εδαφίου, προστίθενται το σημείο στίξης και οι λέξεις «, ο μη ορισμός του οποίου δεν κωλύει τη νόμιμη συγκρότηση και λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου.».

9. Στην παρ. 1 του άρθρου 48, προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής: «Η κατάρτιση και η έγκριση των ετήσιων προϋπολογισμών των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διέπεται από τον ν. 4270/2014 (Α' 143).».

10. Ο τίτλος του άρθρου 50 «Μεταβατική διάταξη» αντικαθίσταται με τη φράση «Μεταβατικές διατάξεις», το άρθρο αριθμείται ως παρ. «1.», και προστίθεται παρ. 2 ως εξής: «2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από την κατάρτιση του Σχεδίου Δράσης της παρ. 5, καθορίζονται οι διαδικασίες κατασκευής σιδηροδρομικών έργων, ο μηχανισμός παραλαβής τους από τον κύριο του έργου και ο μηχανισμός παρακολούθησης της εξέλιξης των έργων, και, επιπλέον, τίθενται οι αρχές κοστολόγησης και τιμολόγησης της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. για παρεχόμενες υπηρεσίες προς την ΟΣΕ Α.Ε., υπό τους όρους του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α' 135). Η απόφαση του πρώτου εδαφίου τροποποιείται εντός δύο (2) μηνών από την κατάρτιση του Γενικού Πλαισίου Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 38 του ν. 4972/2022 (Α' 181), προκειμένου να εναρμονισθεί προς το ανωτέρω Γενικό Πλαίσιο.».

11. Στο άρθρο 52, i) στο τρίτο εδάφιο, μετά τις λέξεις «εκκρεμών υποθέσεων» το κόμμα αντικαθίσταται από τελεία, ii) στο τέταρτο εδάφιο, μετά τον αριθμό του νόμου «ν. 4412/2016», προστίθενται οι λέξεις «και αρμόδιος για την έκδοση απόφασης επί ενστάσεων εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.».

Αθήνα, 28 Σεπτεμβρίου 2022

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ να φωτοτυπηθούν και να διανεμηθούν.

Ο κ. Χειμάρης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο και αμέσως μετά θα μιλήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Νίκος Καραθανασόπουλος.

Έχετε τον λόγο, κύριε Χειμάρη.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισάγουμε σήμερα προς ψήφιση στην Εθνική Αντιπροσωπεία ένα σημαντικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών το οποίο επιχειρεί να επιταχύνει τον ρυθμό ανάπτυξης στον νευραλγικό για τη χώρα τομέα των επιβατικών μεταφορών, αλλά και να εφαρμόσει ένα ενιαίο θεσμικό πλαίσιο προσαρμοσμένο στις διατάξεις του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370/2007 για την απελευθέρωση των επιβατικών μεταφορών.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, την ιστορική αυτή στιγμή έχουμε την ευκαιρία να αναδείξουμε την Ελλάδα σε στρατηγικό κόμβο υποδομών της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει τον διάδρομο μεταφοράς προϊόντων και επιβατών που θα ενώνει τις ασιατικές αγορές με τον Πειραιά και θα επεκτείνεται βεβαίως στην κεντρική Ευρώπη. Ειδικά η εφετινή χρονιά, που αναδεικνύεται για την πατρίδα μας σε χρονιά ρεκόρ σε σχέση με τις τουριστικές αυξήσεις και το τουριστικό συνάλλαγμα, εμείς επιμένουμε στο μέλλον με τη διασφάλιση απρόσκοπτων και υψηλής ποιότητας δημόσιων υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για τους επιβάτες.

Σήμερα υλοποιούμε το μεγαλύτερο πρόγραμμα ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου στην ιστορία της χώρας ύψους 4 δισεκατομμυρίων ευρώ. Πρόκειται για έργα που θα αλλάξουν τον χάρτη των μεταφορών στην Ελλάδα όπως είναι η σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τα έξι μεγάλα λιμάνια μας τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, το Λαύριο, τη Ραφήνα, την Καβάλα και την Αλεξανδρούπολη, ενώ παράλληλα επίκειται η προκήρυξη νέων έργων όπως η Ανατολική Σιδηροδρομική Εγνατία.

Προχωρούμε ακόμη επτά έργα επέκτασης ηλεκτροκίνησης ύψους 515 εκατομμύρια ευρώ υπηρετώντας έτσι με σεβασμό στο περιβάλλον τον στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μηδενικούς ρύπους διοξειδίου του άνθρακα μέχρι το 2050.

Σχετικά με τον κλάδο των υπεραστικών συγκοινωνιών ΚΤΕΛ ο οποίος γνωρίζω πως περνά δύσκολες στιγμές κυρίως στη διάρκεια της πανδημίας, επιτρέψτε μου να πω πως η Κυβέρνησή μας διασφάλισε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ενίσχυσε λόγω πανδημίας με 19,8 εκατομμύρια ευρώ τις εταιρείες μεταφορών ΚΤΕΛ, διατήρησε μειωμένο τον ΦΠΑ στο 13% και για το έτος 2022, δεδομένου ότι αυτές χρησιμοποιούνται από τα μεσαία και κατώτερα οικονομικά στρώματα της κοινωνίας μας, εξάλειψε με αποτελεσματικές νομοθετικές πρωτοβουλίες τις αιτίες που δημιουργούσαν εμπόδια στη λειτουργία και την ανάπτυξη των ΚΤΕΛ, έτσι ώστε σήμερα να καταφέρνουν να λειτουργούν ως πραγματικές ιδιωτικές επιχειρήσεις που παρέχουν συγκοινωνία και στους πιο απομακρυσμένους προορισμούς κρατώντας ζωντανή την ελληνική επαρχία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν σχέδιο νόμου απαντάμε στα προβλήματα που μαστίζουν διαχρονικά τις επιβατικές μεταφορές της χώρας μας διαμορφώνοντας ένα ξεκάθαρο πλαίσιο θεραπείας με την παροχή αρμοδιοτήτων τόσο στη γενική διεύθυνση μεταφορών, όσο και στις περιφέρειες της χώρας ως προς τον σχεδιασμό και τον έλεγχο του δικτύου υπεραστικών και αστικών γραμμών, με τη θεσμοθέτηση διαφανών διαδικασιών ανάθεσης του αστικού και υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου για την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, με την επίλυση των προβλημάτων που προκαλούνται από την επικάλυψη των αρμοδιοτήτων μεταξύ των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», καθώς και μεταξύ των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών νομικών προσώπων, με την αντιμετώπιση του προβλήματος των τεράστιων υπερβάσεων στους προϋπολογισμούς και τα χρονοδιαγράμματα παράδοσης των σιδηροδρομικών έργων και βεβαίως με την εφαρμογή της διεθνώς γνωστής

διαδικασίας μελετοκατασκευής αποφεύγοντας έτσι τις μακροχρόνιες καθυστερήσεις στην υλοποίηση κατασκευής των σιδηροδρομικών έργων.

Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, στο σημείο αυτό να σταθώ λίγο σε ένα εξαιρετικά σημαντικό έργο, που υλοποιείται στην ιδιαίτερη πατρίδα μου, τη Φθιώτιδα, αυτό της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέας - Λιανοκλαδίου - Δομοκού ύψους 1,8 δισεκατομμυρίου ευρώ.

Εδώ θέλω να επισημάνω τις καθυστερήσεις της «HELLENIC TRAIN» σε τρία ζητήματα: Πρώτον, στην εκκρεμότητα καθορισμού και χάραξης δρομολογίων ώστε να λειτουργήσει επιτέλους ο σιδηροδρομικός σταθμός Μώλου. Είναι ένα ζήτημα το οποίο γνωρίζετε και υπάρχουν δεσμεύσεις πως μέσα στον Οκτώβριο θα έχει λυθεί, αλλά χρειαζόμαστε μια επίσπευση. Δεύτερον, στη θέσπιση καθημερινών δρομολογίων που θα διέρχονται από την παλιά γραμμή του σιδηροδρομικού σταθμού Κάτω Τιθορέας του Δήμου Αμφίκλειας - Ελάτειας που θα επιλύουν το συγκοινωνιακό αποκλεισμό του παραπαρνασσίου πεδίου. Και τρίτον, στην ανάγκη δημιουργίας εκτός της Λάρισας μιας επιπλέον ενδιάμεσης στάσης για το τρένο «Ασημένιο Βέλος» στον σιδηροδρομικό σταθμό Λιανοκλαδίου με αμελητέα -πιστέψτε με- καθυστέρηση στους χρόνους ταξιδιού της αμαξοστοιχίας.

Επίσης, δράττομαι της ευκαιρίας, κύριε Υπουργέ, να ζητήσω τη βοήθεια των υπηρεσιών του Υπουργείου σας για την κατασκευή των απαραίτητων παρεμβάσεων που θα θωρακίσουν την πολύπαθη περιοχή της λεκάνης απορροής του Σπερχειού ποταμού λίγο έξω από τη Λαμία, την περιοχή δηλαδή που εκτελέστηκαν τα πολύ μεγάλα έργα, του Ε75, του Ε65 και του σιδηροδρόμου.

Τα ζημειώματα της 12^{ης} Δεκεμβρίου του 2021 είχαμε μια έντονη βροχόπτωση με τραγικά αποτελέσματα. Τόνι λάσπης κάλυψαν τα πάντα. Το νερό σε σπίτια και επιχειρήσεις ξεπέρασε το ενάμισι μέτρο. Γνωρίζω πως δεν αφορά το νομοσχέδιο, όμως πρέπει όλοι να λάβουμε σοβαρά υπ' όψιν το γεγονός πως οι κάτοικοι και οι επιχειρήσεις της περιοχής αναγκάστηκαν την προηγούμενη εβδομάδα να προβούν σε κινητοποιήσεις στις κεντρικές πλατείες της Λαμίας διεκδικώντας εν έτη 2022 το αυτονόητο, να μπορούν να ζήσουν χωρίς να φοβούνται τα καιρικά φαινόμενα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, στις δύσκολες εποχές που διανύουμε η Ελλάδα οφείλει να ανοίξει τον βηματισμό της, αξιοποιώντας τις τεράστιες γεωπολιτικές της δυνατότητες. Απαραίτητη προϋπόθεση όμως για να εκπληρωθεί αυτός ο στόχος είναι η δημιουργία σύγχρονων υποδομών μεταφορών. Ας είμαστε ειλικρινείς, η υφιστάμενη νομοθεσία δεν μπόρεσε να αντιμετωπίσει τα τεράστια προβλήματα που προαναφέρθηκαν.

Θέλω να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την ορθή νομοθέτηση. Με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ενοποιούμε σήμερα το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, διορθώνουμε με τις απαραίτητες διατάξεις τα κακώς κείμενα και προβλέπουμε διαγωνιστικές διαδικασίες σύμφωνες με τις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας. Για τους λόγους αυτούς, σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας και αμέσως μετά ο κ. Γεώργιος Κωτσός από τη Νέα Δημοκρατία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το σημερινό νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε δεν είναι τίποτε άλλο παρά μια περαιτέρω προσπάθεια προσαρμογής της νομοθεσίας μας στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370/2007. Πρόκειται για έναν ευρωπαϊκό κανονισμό για τις μεταφορές ο οποίος αποτελεί και ύμνο στην επιχειρηματική δράση στον τομέα των μεταφορών, μια επιχειρηματική δράση η οποία εμπορευματοποιεί ακόμη περισσότερο τις κοινωνικές ανάγκες για τις μεταφορές.

Καλό θα ήταν να σταθούμε στο τι σημαίνει η εμπορευματοποίηση των αναγκών. Πρώτα από όλα σημαίνει διεύρυνση της ψαλί-

δας ανάμεσα στις υπαρκτές δυνατότητες για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του λαού και στο επίπεδο ικανοποίησης αυτών των αναγκών, όπου επί της ουσίας οι δυνατότητες διευρύνονται, ενώ αντίθετα υποβαθμίζεται η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, γιατί κανείς δεν αμφισβητεί ότι στη χώρα μας έχουμε να κάνουμε με πανάκριβες μεταφορές. Ποιος πληρώνει αυτές τις πανάκριβες μεταφορές; Ποιος υποχρεώνεται να τις πληρώσει; Τα εργατικά λαϊκά στρώματα, γιατί αυτά έχουν τη δυσκολία να ανταποκριθούν σε πολύ ακριβές μεταφορές.

Δεύτερο ζήτημα, ποιος καθορίζει τα δρομολόγια και τη συχνότητα των δρομολογίων; Δεν τις καθορίζει η ικανοποίηση των αναγκών ή η διασύνδεση περιοχών, αλλά αντίθετα τις καθορίζει η κερδοφορία.

Θα φέρω ένα απλό παράδειγμα από τα χιλιάρδες που υπάρχουν από ένα ΚΤΕΛ που είναι ιδιαίτερα κερδοφόρο, το ΚΤΕΛ Αχαΐας. Θα καταθέσω στα Πρακτικά τα δρομολόγια αυτής της εβδομάδας που διανύουμε. Για την Αθήνα έχει είκοσι επτά δρομολόγια μέσα σε δεκαεπτά ώρες. Βεβαίως την εβδομάδα του καρναβαλιού είναι κάθε πέντε λεπτά τα δρομολόγια, ενώ αντίθετα για τα Καλάβρυτα, που είναι εξήντα, περίπου, χιλιόμετρα μακριά από την Πάτρα και τουριστικός προορισμός, κάποιες μέρες έχει δύο δρομολόγια, ένα το πρωί και ένα το μεσημέρι -το απόγευμα δεν μπορείς να πας ούτε να γυρίσεις από τα Καλάβρυτα ή να γυρίσουν οι Καλαβρυτινοί από την Πάτρα, που είναι διοικητικό κέντρο- και κάποιες μέρες έχει μόνο ένα δρομολόγιο, δηλαδή ενώ τη Δευτέρα έχει δύο, την Τρίτη είχε ένα δρομολόγιο, 5.30' το πρωί από Πάτρα και 2.00' το μεσημέρι από τα Καλάβρυτα. Δηλαδή αν κάποιος έχει δουλειά την Τρίτη στα Καλάβρυτα, πρέπει να φύγει από την Πάτρα από τη Δευτέρα ή αν έχει κάποιος δουλειά στην Πάτρα πρέπει να διανυκτερεύσει. Αν είναι δυνατόν! Τον υποχρεώνετε να πάρει ταξί ή να αναγκάσει συγγενείς, φίλους, γνωστούς να τον μεταφέρουν.

Να, λοιπόν, ποιο είναι το αποτύπωμα αυτής της πολιτικής. Αν είναι δυνατόν! Αυτό σημαίνει εξυπηρέτηση και ικανοποίηση των αναγκών ή συρρικνώνουν τα δρομολόγια σε τόσο μεγάλο βαθμό, που να μην μπορούν να ικανοποιούνται αυτές οι ανάγκες;

Έτσι, λοιπόν, επιβεβαιώνεται ότι αυτή η λογική της εμπορευματοποίησης είναι σε βάρος της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών και ταυτόχρονα είναι και σε βάρος των εργαζομένων στον κλάδο των μεταφορών, γιατί έχουμε εντατικοποίηση για τους εργαζόμενους. Το είπε και ο εισηγητής μας, ο κ. Δελής, η πλήρωση των κενών θέσεων μπορεί να είναι μέχρι και 65% των θέσεων, που προβλέπονται στο οργανόγραμμα, για να μπορούν να υπάρχουν μετακινήσεις από τη μία εταιρεία στην άλλη, σύμφωνα με το άρθρο 44. Τι σημαίνει 65%; Εντατικοποίηση, εφόσον δεν καλύπτει το προσωπικό, χαμηλές αποδοχές, αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης, επικινδυνότητα.

Και εδώ πέρα, ενώ υπάρχει μια συμφωνία ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία, τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΠΑΣΟΚ, προσπαθούμε να βρούμε ψευδεπίγραφες διαφοροποιήσεις. Για παράδειγμα, ο ΣΥΡΙΖΑ γιατί κατηγορεί την Κυβέρνηση; Ότι δεν προχωράει σε πραγματική απελευθέρωση των οδικών μεταφορών, δηλαδή παραμένει, λέει, το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ και δεν μπαίνουν μέσα και άλλοι όμιλοι.

Μα την απελευθέρωση ποιος τη θέλει;

Πρώτον, είναι επιδίωξη του κεφαλαίου, των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων, η απελευθέρωση, για να μπορούν να πάρουν και αυτοί ένα κομμάτι της πίτας.

Δεύτερον, πού οδηγεί αυτή η απελευθέρωση; Οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη συγκεντρωτική και συγκεντροποίηση και στη δημιουργία καρτέλ. Δεν βλέπουμε και στις ακτοπλοϊκές μεταφορές τι έχει γίνει; Οι πρόσφατες εξαγορές που έγιναν το τελευταίο διάστημα είναι προς όφελος των λαϊκών στρωμάτων και των αναγκών των νησιωτών μας ή εξυπηρετούν άλλους σκοπούς; Ο ανταγωνισμός που λέτε ότι δήθεν θα φέρει, αποτελεί τον παράγοντα υποβάθμισης του μεταφορικού έργου, όπως, για παράδειγμα, είναι η εικόνα των σιδηροδρόμων.

Καλά, μιλάτε για ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα; Σοβαρολογείτε, κύριοι της Κυβέρνησης, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ και κύριοι του ΠΑΣΟΚ; Για ποιο σιδηροδρομικό δίκτυο έχετε το θράσος και μιλάτε; Για το δίκτυο Αθήνα, Θεσσαλονίκη, άντε και

Κόρινθο, που φτάνει μέχρι τη Δράμα; Αυτό είναι αναπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο τον 21^ο αιώνα; Ο Μοριάς δεν έχει σιδηρόδρομο, η Ήπειρος δεν έχει, η Ρούμελη δεν έχει, η Δυτική Μακεδονία δεν έχει, η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη δεν έχει. Μα πώς θα έχει σιδηρόδρομο όταν το ΚΤΕΛ Αχαΐας κάνει τριάντα δρομολόγια την ημέρα Αθήνα - Πάτρα. Για φανταστείτε, αν υπήρχε σιδηρόδρομος που θα έφτανε μέχρι την Πάτρα, πόσα δρομολόγια θα έκανε;

Αυτός ο ανταγωνισμός τον οποίον όλοι σας υπηρετείτε, οδηγεί σε αυτές τις συνθήκες, γιατί ο σχεδιασμός και της σημερινής Κυβέρνησης και των προηγούμενων κυβερνήσεων γίνεται για να ικανοποιήσει τα ιδιωτικά συμφέροντα, με υποταγή στα διερωπαϊκά δίκτυα, ανάπτυξη των υποδομών έτσι όπως εξυπηρετεί τα συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενοποίηση της αγοράς και τη μεταφορά εμπορευμάτων και με βάση τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η χώρα μας στο πλαίσιο των ιμπεριαλιστικών σχεδιασμών.

Τι εξήγγειλε ο κύριος Υπουργός από το Βήμα αυτό; Ότι ο σιδηρόδρομος θα φτάσει μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Γιατί; Για να μπορεί το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, που έχει μετατραπεί σε αμερικανική βάση, να μεταφέρει νατοϊκά στρατεύματα στην ανατολική Ευρώπη και να παίξει αυτόν ακριβώς τον ρόλο. Να, λοιπόν, για ποιανού ανάγκες σχεδιάζει η σημερινή Κυβέρνηση, αλλά και οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Και με το σημερινό νομοσχέδιο και στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών συνεχίζει την πολιτική απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών με κάθε τρόπο, μια πολιτική η οποία διασπά επί της ουσίας την καθετοποιημένη μορφή την οποία είχε ο ΟΣΕ στη χώρα μας πριν από μερικές δεκαετίες. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η επιβατική, ήδη έχει δοθεί στους Ιταλούς και τώρα μάλιστα μετατρέπεται σε ξεχωριστές εταιρείες τον ΟΣΕ και την «ΕΡΓΟΣΕ». Αυτό τι είναι; Είναι ορθολογική επιλογή αυτό ή ανορθολογική; Εμείς λέμε καθαρά ότι αυτό είναι ανορθολογισμός, γιατί άλλες προτεραιότητες και άλλους σχεδιασμούς θα έχει ο ΟΣΕ που συντηρεί και διαχειρίζεται το υπάρχον δίκτυο και άλλες προτεραιότητες και προανατολισμούς θα έχει η «ΕΡΓΟΣΕ» η οποία θα αναπτύσσει το σιδηροδρομικό δίκτυο; Πού ακούστηκε αυτό το πράγμα; Πώς θα συντονίζονται αυτά πλέον; Ο καθένας θα βάζει τις δικές του προτεραιότητες. Και πώς θα τις βάζει; Με βάση τις προτεραιότητες και τις ανάγκες που θέλει να εξυπηρετήσει. Ένα το κρατούμενο.

Δεύτερον, στο όνομα των καθυστερήσεων που έχουν οι μελέτες -αυτό μας «μάρανε» και όχι άλλα πράγματα- τι κάνετε; Προωθείτε τη μέθοδο των μελετοκατασκευών, για να γίνουν, λέει, γρήγορα τα έργα. Τι σημαίνει μέθοδος μελετοκατασκευών; Όπως συμφέρει τον μελετητή - κατασκευαστή θα γίνει η μελέτη, για να την αξιοποιήσει αυτή τη μελέτη με βάση τις προτεραιότητες μεγιστοποίησης του κέρδους του και όχι των λαϊκών αναγκών. Άρα θα έχουμε πολύ χειρότερα αποτελέσματα το επόμενο διάστημα.

Τι είναι αυτό που εμποδίζει να υπάρχουν σύγχρονες μεταφορές που να ικανοποιούν και να καλύπτουν τις λαϊκές ανάγκες; Εμείς το λέμε καθαρά: Το κέρδος και ο ανταγωνισμός το εμποδίζει; Δεν θα μπορούσε να υπάρξει ένας κεντρικός σχεδιασμός και οι διάφορες μορφές μεταφορών, οι εναέριες μεταφορές, οι χερσαίες μεταφορές, οδικές και σιδηροδρομικές, και οι ακτοπλοϊκές μεταφορές να έχουν συμπληρωματικό ρόλο και όχι ανταγωνιστικό; Βεβαίως θα μπορούσε να υπάρχει αυτό, η κάθε μορφή συμπληρωματικά να συνδράμει προς αυτή την κατεύθυνση, ώστε να υπάρχουν συχνά δρομολόγια, γρήγορες μεταφορές, ασφαλείς μεταφορές, φθηνές για τον λαό και μάλιστα για τους εργαζόμενους και για τη νεολαία να είναι δωρεάν και βεβαίως να εξασφαλίζεται και η προστασία του περιβάλλοντος. Μπορείτε να τα κάνετε όλα αυτά μαζί; Όχι βέβαια, δεν μπορείτε να τα συνδυάσετε όλα αυτά τα κριτήρια.

Για να συνδυαστούν όλα αυτά τα κριτήρια τι χρειάζεται; Χρειάζεται κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής, κοινωνικοποίηση των δικτύων, κοινωνικοποίηση των υποδομών μεταφοράς. Αυτό μόνο ο σοσιαλισμός μπορεί να το κάνει.

Να, λοιπόν, πώς αποδεικνύεται για ακόμη μια φορά η υπεροχή του σοσιαλισμού απέναντι στο δικό σας σάπιο σύστημα, το οποίο

εσείς υπερασπίζεστε και που παρά την πρόοδο της τεχνολογίας και της επιστήμης επιδεινώνει, υποβαθμίζει ακόμη περισσότερο τις θέσεις του λαού και την ικανοποίηση των αναγκών του. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, όποια πέτρα κι αν σηκώσεις από την πολιτική την οποία ακολουθείτε, θα δεις αυτό, την ικανοποίηση με κάθε τρόπο των αναγκών των επιχειρηματικών ομίλων. Με βάση αυτόν τον σχεδιασμό νομοθετείτε, γιατί θέλετε με αυτόν τον τρόπο να θωρακίσετε την ανταγωνιστικότητα και τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας των καπιταλιστικών ομίλων.

Αυτό κάνει και η τροπολογία την οποία φέρνετε για τους τουριστικούς λιμένες και τις μαρίνες, που επί της ουσίας αποτελεί κορωνίδα της αсуδοσίας όλων αυτών οι οποίοι θα διαχειριστούν τους τουριστικούς λιμένες και τις μαρίνες. Θα μπορούν να κάνουν τα πάντα, ό,τι γουστάρουν, χωρίς να λαμβάνουν υπ' όψιν τον αιγιαλό και τους περιορισμούς που μπορεί να βάζει ο πολεοδομικός σχεδιασμός.

Μάλιστα έφτασε στο σημείο ο Υπουργός να τονίσει ότι όλο αυτό έρχεται συμπληρωματικά σε μία εξαιρετική, λείει, χρονιά για τον τουρισμό. Βεβαίως ήταν εξαιρετική. Για ποιους, όμως, ήταν εξαιρετική, κύριε Υπουργέ του τουρισμού; Για τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους, γιατί εκεί συγκεντρώθηκε το σύνολο ουσιαστικά της τουριστικής δραστηριότητας και του εισερχόμενου τουρισμού. Από την άλλη μεριά οι εργαζόμενοι βίωναν έναν εργασιακό μεσαίωνα και μάλιστα έφτασαν στο σημείο να μην μπορούν να καλύψουν πενήντα χιλιάδες θέσεις εργαζομένων. Γιατί; Διότι ακριβώς επικρατεί εργασιακός μεσαίωνας και εντατικοποίηση. Και από την άλλη μεριά για τον λαό απλησίαστο όνειρο να πάει να κάνει διακοπές. Και δεν λέμε σε πεντάστερα ξενοδοχεία -που είναι δικαίωμά του και σε πεντάστερα να πάει να κάνει- αλλά ούτε και σε υποβαθμισμένα ξενοδοχεία της διπλανής περιοχής του σε απόσταση δέκα και δεκαπέντε χιλιομέτρων δεν μπορούσε να πάει.

Να, λοιπόν, πού οδηγεί η καπιταλιστική ανάπτυξη που όλοι εσείς υμνείτε με κάθε τρόπο! Οδηγεί ακριβώς στο να συσσωρευτεί ο πλούτος σε όλο και λιγότερα χέρια και από την άλλη μεριά να υποβαθμίζεται η θέση της λαϊκής οικογένειας και ο τουρισμός είναι το χαρακτηριστικό γνώρισμα της καπιταλιστικής ανάπτυξης.

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

Θα πάρω και την δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Όπως ακριβώς παιδί της καπιταλιστικής ανάπτυξης είναι και η ακρίβεια, που τσακίζει τα λαϊκά εισοδήματα αυτή τη στιγμή. Δεν μπορεί ο άλλος να ζήσει με τον μισθό και τη σύνταξή του για πάνω από δέκα, δεκαπέντε μέρες για να καλύψει τις ανάγκες του. Και πού οφείλεται η ακρίβεια; Στην λογική της απελευθέρωσης της ηλεκτρικής ενέργειας που την υπηρέτησαν όλες οι κυβερνήσεις, στην καταστροφή παραγωγικών δυνατοτήτων στη χώρα μας. Ο λιγνίτης καταστράφηκε, απαξιώθηκε, γιατί ακριβώς έπρεπε να πάμε στην «πράσινη» μετάβαση, που ικανοποιεί τις ανάγκες των αρπαχτικών της πράσινης ενέργειας για πολύ ακριβό ρεύμα. Και σε όλα αυτά προσθέστε φόρους, τέλη, χρηματιστήριο για να γίνει απλησίαστη η ενέργεια ή το πετρέλαιο ή η βενζίνη. Το 60% είναι φόροι στην βενζίνη και στο πετρέλαιο. Αντίστοιχα είναι και στην ηλεκτρική ενέργεια. Και εκεί υπάρχει και το κέρδος και η κερδοσκοπία των επιχειρηματικών ομίλων.

Άρα, λοιπόν, αυτή η πολιτική επιλογή την οποία ακολουθήσατε πού οδηγεί; Στη μη δυνατότητα κάλυψης των αναγκών και στην ενεργειακή φτώχεια.

Και αλήθεια η απάντηση σε αυτή την κατάσταση είναι, πιστεύετε, η επιδοματική πολιτική; Μια επιδοματική πολιτική που είναι απλά και μόνο η επιστροφή ενός μικρού μέρους των τεράστιων απωλειών που έχει ο λαός και τα λαϊκά στρώματα; Μια επιδοματική πολιτική που κάνει αναδιανομή από τους λιγότερο φτωχούς προς τους περισσότερο φτωχούς; Ποιος πληρώνει αυτά τα επιδόματα; Η φορολογία των εργαζόμενων και του λαού και τα διάφορα τέλη που πηγαίνουν στο πράσινο ταμείο, που τα πληρώνει ο ίδιος ο λαός από τους λογαριασμούς του.

Και βεβαίως η επιδοματική πολιτική -που η αντιπολίτευση σας κατηγορεί ότι είναι μικρή, γιατί και αυτή επιδοματική πολιτική κάνει- οδηγεί στην συμπίεση των απαιτήσεων. Να μάθει δηλαδή

ο λαός να ζει με λίγα, να μάθει να ζει με την φτώχεια του. Εκεί οδηγεί. Και τέλος όλη αυτή η διαδικασία επιδοματικής πολιτικής δεν είναι τίποτε άλλο παρά μια έμμεση χρηματοδότηση των επιχειρηματικών ομίλων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ενέργειας. Και αυτή η λογική, αυτή η επιλογή είναι μια πολιτική χωρίς αντίκρισμα. Γιατί είναι χωρίς αντίκρισμα; Γιατί όταν δεν αντιμετωπίζονται οι αιτίες της ακρίβης ενέργειας που είναι το ενεργειακό μείγμα και η πολιτική που ικανοποιεί αυτό το ενεργειακό μείγμα και παραμένουν οι παράγοντες αναπαραγωγής, τότε δεν πρόκειται να υπάρξει αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης. Πολύ δε περισσότερο που η κατάσταση αυτή οξύνεται εξαιτίας του ιμπεριαλιστικού ανταγωνισμού ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες από τη μία μεριά και στην Ρωσία από την άλλη. Αυτός ο ανταγωνισμός για τον έλεγχο των ενεργειακών πηγών οδήγησε στον πόλεμο στην Ουκρανία. Και η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά σε αυτόν τον πόλεμο. Γιατί όλες οι κυβερνήσεις από τον ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑΣΟΚ, και τη Νέα Δημοκρατία την έχουν μετατρέψει σε ορμητήριο.

Αλήθεια, γιατί την μετέτρεψαν σε ορμητήριο; Για έναν πολύ συγκεκριμένο λόγο. Για να συμμετέχει η Ελλάδα, οι επιχειρηματικοί όμιλοι δηλαδή στο πλιάτσικο που γίνεται σε βάρος των λαών. Διότι αυτό σημαίνει γεωστρατηγική αναβάθμιση. Και σε αυτό ομονοείτε, στην γεωστρατηγική αναβάθμιση. Άρα, απ' αυτή την άποψη, αυτή η επιθετική επιλογή της ελληνικής άρχουσας τάξης που θέλετε να την ικανοποιήσετε με κάθε τρόπο είναι που συγκρούεται με τις επιδιώξεις της τουρκικής αστικής τάξης.

Και η επιθετικότητα βεβαίως της Τουρκίας το τελευταίο διάστημα κλιμακώνεται. Γιατί έχει αποθρασυνθεί η Τουρκία και κλιμακώνει την επιθετικότητά της; Γιατί η διακηρυγμένη επιλογή των Αμερικανών και του ΝΑΤΟ είναι να μην διαταραχθεί η νατοϊκή συμμαχία και συνοχή και ιδιαίτερα στο νοτιοανατολικό σκέλος. Αυτό λένε οι Αμερικάνοι. Αυτό λέει το ΝΑΤΟ. Αυτό λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Προσοχή το ΝΑΤΟ και τα μάτια σας, γιατί θέλουν την Τουρκία πάση θυσία μέσα στο ΝΑΤΟ γιατί είναι πολύ μεγάλη. Και αυτό αποθρασύνει την επιθετικότητα της Τουρκίας και φτάνει στο σημείο να διεκδικεί και νησιά πλέον, όχι μόνο γκρίζες ζώνες.

Με ποιο τρόπο λοιπόν θα απαντήσουμε σε αυτή την επιθετικότητα; Δίνοντας ακόμη περισσότερα, όπως λέει ο ΣΥΡΙΖΑ στους Αμερικανούς και στο ΝΑΤΟ με δήθεν ανταλλάγματα; Ποια ανταλλάγματα θα σου δώσουν; Μα οι Αμερικάνοι και το ΝΑΤΟ λένε για συνδιαχείριση στο Αιγαίο, συνδιαχείριση στην Ανατολική Μεσόγειο, «βρείτε και λύστε τις διαφορές σας», που αυτό είναι σε βάρος των κυριαρχικών δικαιωμάτων. Ή μήπως θα απαντήσουμε με τις εθνικιστικές κορώνες που ακούσαμε εδώ ότι για όλα φταίει ο τουρκικός λαός; Και μάλιστα αυτές οι εθνικιστικές παρωπίδες του κ. Βελόπουλου τον οδήγησαν σε ένα πολύ σημαντικό απόπτημα όταν λέει ότι και το Κομμουνιστικό Κόμμα Τουρκίας, το οποίο είναι σε συνθήκες ημιπαρanoiίας με διώξεις με βασανισμούς με φυλακίσεις, έχει την ίδια αντίληψη με τον Ερντογάν και την υπόλοιπη αντιπολίτευση.

Θα καταθέσω την κοινή ανακοίνωση Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας και Κομμουνιστικού Κόμματος Τουρκίας για το τι λένε αυτοί οι άνθρωποι. Μιλούν ότι τα σύνορα είναι απαράβατα και απαράβιαστα και ότι πρέπει να φύγουν οι Αμερικάνοι και το ΝΑΤΟ, γιατί ακριβώς αυτές τις εθνικιστικές κορώνες αξιοποιούν οι Αμερικάνοι και το ΝΑΤΟ για να διχάζουν τους λαούς και όπως λέει και η λαϊκή παροιμία, ο λύκος στην αναμυγμούλα φαίνεται. Γιατί μέσα από αυτόν τον τρόπο αλλάζουν τα σύνορα.

Και από αυτήν την άποψη τι χρειάζεται για να υπάρχει ειρήνη και φιλία στην περιοχή για τους λαούς; Να απομακρυνθούν το ταχύτερο δυνατό οι Αμερικάνοι, το ΝΑΤΟ και η Ευρωπαϊκή Ένωση από την περιοχή, να αποδυναμωθεί σημαντικά ο ρόλος του, να αντιπαλέψουμε λοιπόν αυτούς τους σχεδιασμούς.

Και από αυτή την άποψη -τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- θέλω να πω το εξής. Ποια είναι η διεξόδος των λαών σήμερα που ανοίγεται; Είναι μήπως η σταθερή κυβέρνηση που λέει η Νέα Δημοκρατία ή η Προοδευτική Συμμαχία του ΣΥΡΙΖΑ; Μα και τις δύο τις γνωρίσαμε, και την σταθερή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και την λεγόμενη «πρώτη φορά αριστερά». Τι χαρακτηριστικό είχαν όλες αυτές οι κυβερνήσεις; Η κοινή τους σταθερότητα, ο κοινός τους βηματισμός στον αντιλαϊκό κατήφορο. Αυτό ήταν το

κοινό τους χαρακτηριστικό. Γιατί; Γιατί έχουν κοινή στρατηγική. Ομπρέλα τους είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση, το NATO και οι Αμερικάνοι. Αυτή είναι η ομπρέλα Νέας Δημοκρατίας, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ. Άρα λοιπόν κοινή στρατηγική έχουν όπως παρόμοια προγράμματα και παρόμοιες πολιτικές. Θα δείτε ότι διαφωνούν σε κάτι μικροποσοστά, ενώ επί της ουσίας παραμένουν τα ίδια και απάλλαχτα.

Ή μήπως είναι αυτό το οποίο άφησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης να εννοηθεί κλείνοντας φιλικά το μάτι προς την κ. Μερόνη και την ακροδεξιά στην Ιταλία; Μην βιαστούμε -λέει- να την κατηγορήσουμε! Αλήθεια αυτή η ακροδεξιά πώς μας προέκυψε ξαφνικά στην Ιταλία ή σε άλλες χώρες; Δεν ήταν αποτέλεσμα των αντιλαϊκών πολιτικών που ασκήθηκαν όλο αυτό το διάστημα; Ο εγκλωβισμός της λαϊκής δυσaráσκειας ανάμεσα σε φιλελεύθερες, σοσιαλδημοκρατικές ή τεχνοκρατικές κυβερνήσεις στην Ιταλία πού οδήγησαν, ποιον δρόμο άνοιξαν; Τον δρόμο προς την Μερόνη άνοιξαν. Η λογική του μικρότερου κακού στην Ιταλία ποιον δρόμο άνοιξε; Τον δρόμο προς την Μερόνη άνοιξε. Να λοιπόν πώς υπάρχουν κοινές συνισταμένες με τα ελληνικά ζητήματα.

Για αυτό εμείς λέμε πολύ καθαρά ότι η πραγματική διέξοδος για τον λαό είναι να συγκρουστεί με τις πραγματικές αιτίες και τους πραγματικούς υπεύθυνους που επιδεινώνουν τη θέση του και να απομονώσει τους διάφορους σωτήρες. Γιατί χρειάζεται να αναδειχθεί μια πολύ αδύναμη κυβέρνηση το επόμενο διάστημα, όποια και εάν είναι αυτή, γιατί η τροχιά της είναι προδιαγεγραμμένη και τα αντιλαϊκά της χαρακτηριστικά και ο προσανατολισμός επιβεβαιωμένος, για να δημιουργηθεί μία πολύ ισχυρή λαϊκή αντιπολίτευση με ισχυρό ΚΚΕ. Γιατί μόνο το ΚΚΕ πιστεύει στη δύναμη του λαού, ότι μπορεί να αποκρούσει την επιδείνωση της θέσης και βεβαίως να ανοίξει τον δρόμο στην μεγάλη προοπτική, στην ελπίδα η οποία υπάρχει που δεν είναι άλλη από τον σοσιαλισμό.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Κωτσός και αμέσως μετά θα μιλήσει και ο τελευταίος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Μπουκώρος.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, ερχόμαστε σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής με ένα μεταρρυθμιστικό νομοσχέδιο στον τομέα των μεταφορών για να επιλύσουμε προβλήματα, δυσλειτουργίες και συγχύσεις, που έχουν δημιουργηθεί εδώ και χρόνια στον τομέα των επιβατικών μεταφορών και των σιδηροδρόμων. Βεβαίως, στόχος μας είναι να βελτιώσουμε τις παρεχόμενες υπηρεσίες στον συγκεκριμένο τομέα και ποιοτικά και αποτελεσματικά. Ερχόμαστε σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής με ένα νομοσχέδιο που επί της ουσίας θα δουλέψει υπέρ των πολιτών και υπέρ αυτών που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Θεσμοθετείται ένα θεσμικό πλαίσιο, προσαρμοσμένο στις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007 που προάγει την ασφάλεια, την αξιοπιστία και την ποιότητα των δημόσιων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, επιθυμούμε την καλύτερη διασύνδεση, οικονομική και κοινωνική, της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Και έχει πάρα πολύ μεγάλη σημασία, ιδιαίτερα για τους ανθρώπους της περιφέρειας και των απομακρυσμένων περιοχών, των ορεινών περιοχών, των άγονων περιοχών, να έχουν στη διάθεσή τους επαρκές δίκτυο υπεραστικών και αστικών συγκοινωνιών, επαρκές δίκτυο σιδηροδρομικής διασύνδεσης και επαρκή διαμόρφωση των χώρων εξυπηρέτησης των επιβατών και των χώρων άφιξης και αναχώρησης, όπου ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων και των ατόμων με αναπηρία.

Εισάγεται για πρώτη φορά ο διαγωνιστικός χαρακτήρας για τη

διαδικασία του αστικού και υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου. Βασικός και αποκλειστικός γνώμονας είναι η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, αλλά και των πολιτών, με διαφάνεια, αξιοπιστία και κυρίως διασφαλίζοντας τον πυλώνα της ανταγωνιστικότητας. Κανένας, λοιπόν, κλάδος δεν αποκλείεται από αυτή τη διαδικασία. Προάγεται η διαφάνεια, η αμεροληψία. Και φυσικά δίνεται η δυνατότητα να συμμετέχουν όλοι.

Άκουσα τον εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να διατείνεται ότι προωθούμε τα μονοπώλια, και μάλιστα αναφέρθηκε στα ΚΤΕΛ. Εδώ να επισημάνω, κύριε Γιαννούλη, ότι τα ΚΤΕΛ όλο αυτό το διάστημα, το προηγούμενο, έχουν επιτελέσει σοβαρότατο έργο ποιοτικό και κοινωνικό, όχι μόνο στις λεγόμενες πλούσιες γραμμές, αλλά έχουν επιτελέσει σοβαρότατο έργο εξυπηρέτησης και τους κατοίκους των πλέον απομακρυσμένων περιοχών και των άγονων περιοχών με ελάχιστο επιβατικό κοινό. Θα σας θυμίσω δε, κύριε Γιαννούλη, ότι εσείς ως κυβέρνηση, ο ΣΥΡΙΖΑ, λίγο πριν παραδώσετε το 2019 σε σχέδιο νόμου που είχε ετοιμάσει ο κ. Σπίρτζης -το οποίο βέβαια δεν ήρθε ποτέ στη Βουλή γιατί άλλαξε η κυβέρνηση- προβλεπόταν στο άρθρο 12: οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνισμών πρέπει να διαθέτουν τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, τα τυπικά και λοιπά ουσιαστικά στοιχεία, όπως καθορίζονται από τα τεύχη διαγωνιστικών διαδικασιών και τα λοιπά.

Σήμερα με τη νομοτεχνική βελτίωση ο Υπουργός τι προβλέπει; Το νομοσχέδιό μας τι προβλέπει; Προβλέπει ότι οι διαγωνιζόμενοι είναι ελεύθεροι να συμμετέχουν, βεβαίως με τη δέσμευση ότι έξι μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης θα έχουν τη δυνατότητα να έχουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων και του προσωπικού, και βεβαίως σε έναν χρόνο να έχουν και τους απαιτούμενους σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών. Βέβαια, είναι αλήθεια, επειδή τα ΚΤΕΛ έχουν όλη αυτή τη διαδικασία σε εξέλιξη, ότι θα υπάρξει μια μοριοδότηση για αυτό -δεν μπορεί να είναι διαφορετικά-, αλλά η διαδικασία είναι ανοικτή σε όλους.

Θα ήθελα να παραδώσω στα Πρακτικά εκείνο το σχέδιο νόμου, που είχε προωθήσει ο ΣΥΡΙΖΑ, όπου επί της ουσίας «φωτογράφιζε» εν τοις πράγμασι. Και όχι το σημερινό νομοσχέδιο!

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Κωτσός καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, με το σημερινό νομοσχέδιο ενισχύεται η περιφερειακή διακυβέρνηση. Δίνουμε στην περιφέρεια κομβικό ρόλο και τη δυνατότητα καθορισμού και συντονισμού των δρομολογίων -διότι, αν μη τι άλλο, κανείς δεν γνωρίζει καλύτερα από τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές τις ανάγκες κάθε περιοχής, το πώς πρέπει να διαμορφωθούν τα δρομολόγια, πώς πρέπει να διασυνδεθούν οι περιφερειακές περιοχές και ιδιαίτερα, όπως είπα ξανά πριν, οι απομακρυσμένες περιοχές με τα αστικά κέντρα- επιτελώντας έτσι το κοινωνικό έργο και παρέχοντας την καλύτερη δυνατή υπηρεσία στους συμπολίτες μας.

Επίσης, αναδιοργανώνεται ο ΟΣΕ, αλλά και η «ΕΡΓΟΣΕ», ώστε ο σιδηρόδρομος να αποκτήσει τη θέση που πραγματικά του αξίζει απέναντι στους πολίτες, για να παράσχει και αυτός με τη σειρά του ποιοτικές και αποτελεσματικές υπηρεσίες. Και εδώ θα ήθελα να παρακαλέσω, κύριε Υπουργέ, να πυκνώσουμε, στον βαθμό που μπορούμε να επηρεάσουμε, την όλη διαδικασία για τα δρομολόγια από Καρδίτσα προς Θεσσαλονίκη και Αθήνα, διότι είναι μια αναγκαιότητα για τους πολίτες μας να έχουν αυτό το ποιοτικό, ασφαλές, αλλά και φθινό μέσο μεταφοράς. Ταυτόχρονα, να εξάρω την προσπάθεια που γίνεται για τον εξηλεκτρισμό των σιδηροδρομικών γραμμών Βόλου - Λάρισας και Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας που θα συμβάλλουν έτι περαιτέρω στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής γραμμής στη Θεσσαλία και ιδιαίτερα στη δυτική Θεσσαλία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο αλλάζει ουσιαστικά τον τρόπο αντιμετώπισης και παραγωγής των σιδηροδρομικών έργων, τον τρόπο που η χώρα μας πλέον μπαίνει σε μια νέα τροχιά παροχής υψηλής ποιότητας επιβατικών οδικών μεταφορών προσιτών σε όλους. Είναι ένα νομοσχέδιο, που θα πάει τη χώρα μας ένα βήμα πιο μπροστά, ένα νομοσχέδιο που

είναι μακριά από μικροπολιτικές και μικροκομματικές σκοπιμότητες και που με την εφαρμογή του θα φέρει αποτελέσματα στην καλύτερη, αποτελεσματικότερη και ποιοτικότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε. Τηρήσατε και τον χρόνο!

Τον λόγο έχει ο κ. Διονύσιος Καλαματιανός από τον ΣΥΡΙΖΑ. Αμέσως μετά θα πάρει τον λόγο η κ. Κυριακή Μάλαμα και μετά ο κ. Μπουκώρος.

Κύριε Καλαματιανέ, έχετε τον λόγο.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ακούμε για ψηφιακό μετασχηματισμό τον οποίο σχευάζετε. Θα έπρεπε να φροντίσετε πρώτα από όλα να λειτουργήσουν τα φανάρια από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, πριν μιλήσετε για ψηφιακό σχηματισμό. Φτιάξτε τη φωτισμένη και μετά μιλάτε για όλα αυτά.

Ξεκινώ με τα θέματα του ΟΣΕ. Τι λέει ότι προβλέπει το νομοσχέδιο; Προβλέπει, δήθεν, αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω αναδιάρθρωσης και διαχωρισμού των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.». Είναι ξεκάθαρο ότι αυτή η αυτονομία, ουσιαστικά δημιουργεί τρεις μηχανισμούς: έναν στο Υπουργείο, με την αρμόδια διεύθυνση, έναν στον ΟΣΕ και έναν στην «ΕΡΓΟΣΕ». Προκύπτει, λοιπόν, ότι με αυτόν τον τρόπο θα υπάρχει δυσκολία -τουλάχιστον δυσκολία- στο να υπάρξει ενιαίος σχεδιασμός και ενιαία στρατηγική για την υλοποίηση των έργων. Ποια είναι η κατάσταση σήμερα; Ο ΟΣΕ είναι υποστελεχμένος, επτακόσιοι ογδόντα εννέα εργαζόμενοι. Ενώ σύμφωνα με το οργανόγραμμα, οι θέσεις είναι δύο χιλιάδες εκατό.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι κάθε σχεδιασμός με αυτά τα δεδομένα είναι καταδικασμένος να αποτύχει. Και ποιο θα είναι το αποτέλεσμα; Η περαιτέρω απαξίωση του σιδηροδρόμου. Να, λοιπόν, μια πολύ καλή ευκαιρία για περαιτέρω ιδιωτικοποίηση και για ιδιωτικές δουλειές! Αντί για προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, προσλαμβάνετε και συνεργάζεστε με συμβούλους. Πάγια τακτική! Σύμβουλοι εδώ με παχυλούς μισθούς, διευθυντές στον ΕΦΚΑ με έως 8.000 ευρώ αποδοχές τον μήνα, τριπλασιασμός των προϊσταμένων και των διευθυντών στη ΔΕΗ, 360.000 τον χρόνο στον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της ΔΕΗ. Προσλαμβάνετε, λοιπόν, στρατιές καλοπληρωμένων εκλεκτών σας για να κάνουν τι; Υπηρετούν το δημόσιο συμφέρον;

Το ερώτημα είναι το εξής: Προκύπτει από το σχέδιο νόμου ότι η αυτονομία της «ΕΡΓΟΣΕ» από τον ΟΣΕ θα οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός αξιόπιστου μηχανισμού, ενός μακροπρόθεσμου προγραμματισμού για την ένταξη νέων έργων και την ωρίμανσή τους με άδειες και μελέτες, ώστε να είναι έτοιμα για υλοποίηση όταν βρεθούν οι πόροι; Προφανώς όχι. Θα ωφελήσει αυτή η αυτονομία τα υφιστάμενα έργα; Όχι. Αυτό που θα τα ωφελούσε είναι η πρόσληψη προσωπικού, η πρόβλεψη για μέσα, για χρηματοδοτικά εργαλεία, για διαδικασίες. Έτσι αυτά τα έργα θα παρέμεναν βιώσιμα και αποδοτικά. Εσείς, όμως, δεν θέλετε να συμβεί αυτό.

Με την αδιαφορία και την ανησυχητική ανεπάρκεια καταφέρατε να οδηγήσετε σε καθυστέρηση δύο-τριών ετών ώριμα έργα που είχαν εξασφαλισμένους χρηματοδοτικούς πόρους από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2014 - 2020. Και τι κάνετε εσείς; Λόγω των καθυστερήσεων και της ανεπάρκειας, τα μεταφέρετε στην επόμενη χρηματοδοτική περίοδο.

Αυτό, όμως, κύριε Υπουργέ, δεν είναι χωρίς κόστος. Αυτό έχει κόστος, γιατί, όταν μπαίνουν τα προηγούμενα έργα, χάνονται πόροι για επόμενα έργα. Δεν είναι έτσι απλό.

Τα ίδια και με την υπογειοποίηση του σιδηροδρόμου στην Πάτρα.

Τι λέγατε, κύριε Υπουργέ; Φαραωνικό το έργο, κοστοβόρο και ουσιαστικά, το καθυστέρησατε, σταματήσατε ένα έργο που είχε ωριμάσει για να προχωρήσει από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Και τώρα τι δηλώνετε; Ότι προχωράει η υπογειοποίηση, με τρία χρόνια τουλάχιστον καθυστέρηση και 477.000.000 ευρώ, χωρίς να υπολογίζεται ο ΦΠΑ.

Θα πρέπει, λοιπόν, να εξηγήσετε, κύριε Υπουργέ, τι περιμένατε τρία χρόνια και πόση ακόμα καθυστέρηση θα έχουμε.

Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό το έργο. Καθυστερήσεις και επιπλέον κόστος υπάρχουν και σε άλλα έργα. Από την πρώτη μέρα που πήγατε στο Υπουργείο, το 2019, υπονομεύσατε τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα - Πύργος, που είχε ξεκινήσει να κατασκευάζεται. Ακυρώσατε τις εργολαβίες που το κατασκεύαζαν τον Μάρτη του 2020. Και τι κάνατε; Μετά από δύο χρόνια το ξεκινήσατε ξανά και δώσατε στους εργολάβους της Ολυμπίας Οδού τα χρεώματα του 2018, που είχε εξασφαλίσει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

Δεν έφταναν, όμως, μόνο αυτά. Προβλέψατε και διόδους, που δεν προέβλεπε η προηγούμενη κατασκευή, όπως έχει σχεδιαστεί. Εκατοντάδες εκατομμύρια, δηλαδή στις πλάτες των Ηλείων πολιτών και όσων χρησιμοποιούν αυτόν τον δρόμο.

Τα ίδια και με τον σιδηρόδρομο. Τουλάχιστον τρία χρόνια καθυστέρηση της υπογειοποίησης στην Πάτρα και ταυτόχρονα, εγκαταλείπετε την Ηλεία. Το 1890 συνδέθηκε ο Πύργος με την Πάτρα σιδηροδρομικά. Το 2011 αυτή η σύνδεση σταμάτησε με απόφαση της τότε κυβέρνησης και για έντεκα χρόνια δεν έχουμε σιδηρόδρομο στην Ηλεία.

Τώρα λέτε ότι θα δώσετε 79 εκατομμύρια για την αναβάθμιση της παλιάς μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρα - Πύργος. Εξαιρείτε, δηλαδή, την Ηλεία από το σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο, την αφήνετε απ' έξω. Αυτή η επιλογή δεν είναι πραγματική αναβάθμιση του σιδηροδρόμου στην Ηλεία. Γιατί; Διότι η Ηλεία δεν έχει ανάγκη μόνο από έναν προαστιακό σιδηρόδρομο, δεν έχει ανάγκη μόνο από επιβάτες. Η παραγωγική Ηλεία έχει ανάγκη από τη σύνδεση με τον σύγχρονο σιδηρόδρομο για να μεταφέρονται τα πολλά και ποιοτικά προϊόντα της σε όλη την Ελλάδα, σε όλη την Ευρώπη, σε όλες τις χώρες. Αυτό δεν θα γίνει με τη δική σας επιλογή.

Με αυτά που υλοποιείτε, ο σύγχρονος σιδηρόδρομος θα σταματάει στην Πάτρα και δεν θα είναι συμβατός με αυτόν τον νομό μας. Η Κυβέρνησή σας για μια ακόμα φορά καταδικάζει την Ηλεία σε υπανάπτυξη, διότι αυτό που πραγματικά έχουμε ανάγκη είναι η σύνδεση με το σύγχρονο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Υπάρχει μελέτη του 2016 για τη λειτουργία του σύγχρονου σιδηροδρόμου στην Ηλεία. Την αγνοήσατε και μη μας πείτε για κόστος, διότι τα οφέλη που θα προκύψουν θα είναι όχι μόνο για τον νομό μας, αλλά για ολόκληρη τη χώρα πολλαπλάσια. Και βέβαια, για άλλους νομούς δεν κοιτάζετε το κόστος. Μόνο στην Ηλεία σας απασχολεί το κόστος.

Τι κάνετε, λοιπόν, εσείς; Αδιαφορείτε και ακρωτηριάζετε για μια ακόμη φορά την Ηλεία από βασικές υποδομές. Σε όλη την Ελλάδα θα υπάρχει σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η παραγωγική Ηλεία, με τις τεράστιες δυνατότητες, θα μείνει με το παλιό μετρικό δίκτυο, σύμφωνα με τον σχεδιασμό σας.

Μη νομίζετε, όμως, ότι οι πολίτες της Ηλείας θα ξεχάσουμε αυτή τη μεροληπτική, απαξιοτική, υπονομευτική, εκδικητική συμπεριφορά σας. Μη νομίζετε ότι θα ξεχάσουμε την καταδίκη σε υπανάπτυξη την οποία μας επιφυλάσσετε. Την ώρα της κάλπης θα τα θυμόμαστε όλα αυτά και βεβαίως, θα είναι η ώρα για τη δική μας καταδίκη στις δικές σας πολιτικές.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Η κ. Μάλαμα Κυριακή έχει τον λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΗ ΜΑΛΑΜΑ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αν θέλουμε να κάνουμε μια σοβαρή συζήτηση για το μέλλον των αστικών και των υπεραστικών μεταφορών στην ελληνική επαρχία, θα πρέπει να ξεκινήσουμε από την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης.

Ας μιλήσουμε, λοιπόν, για την καθημερινότητα που βιώνει ο κάτοικος της ελληνικής περιφέρειας, ο μαθητής, ο εργαζόμενος, ο άρρωστος, ο πολίτης με αναπηρία, ο εργαζόμενος που πρέπει να μετακινηθεί με το ΚΤΕΛ πάντα από το ένα χωριό στο άλλο για να πάει στη δουλειά του, όλοι αυτοί δηλαδή που εσείς, δυστυχώς, ξεχνάτε. Τους ξεχνάτε σαν να μην υπάρχουν.

Τα ΚΤΕΛ για όλους αυτούς αποτελούν τον μοναδικό πάροχο

μεταφορικού έργου στην επαρχία, σε πολλές περιπτώσεις όχι μόνο για τα υπεραστικά δρομολόγια, αλλά και τις διαδημοτικές μετακινήσεις και ιδιαίτερα, στους δυσπρόσιτους επαρχιακούς δήμους με μεγάλη γεωγραφική διασπορά.

Ποια είναι, λοιπόν, η κατάσταση σήμερα; Το ΚΤΕΛ, το οποίο έχει λάβει σοβαρές επιδοτήσεις από το κράτος όλα αυτά τα χρόνια, μπορεί να διασφαλίσει αυτό το έργο; Είναι σε θέση να εξυπηρετήσει αξιοπρεπώς τον πολίτη; Η απάντηση είναι γνωστή σε όλους: Προφανώς και δεν μπορεί. Το ΚΤΕΛ της επαρχίας, σε πάρα πολλές περιπτώσεις, αδυνατεί να διασφαλίσει τακτικά δρομολόγια και σε άλλες περιπτώσεις, βέβαια, διασφαλίζει υποτυπώδως, ενώ η κατάσταση για τον επιβάτη με κινητική αναπηρία είναι απαγορευτική.

Όλοι γνωρίζουμε ότι τα ΚΤΕΛ της επαρχίας εκτελούν δρομολόγια μερικές φορές -όχι πάντα, εκτελούν όμως δρομολόγια- για να εξυπηρετήσουν ένα απομακρυσμένο χωριό με τεράστια λεωφορεία, τα οποία είναι ασύμφορα, βέβαια, παράγουν και πολλή όχληση και προσπαθούν να κινηθούν σε δύσβατους δρόμους, αυτούς τους επαρχιακούς δρόμους.

Το αποτέλεσμα είναι, λοιπόν, τα ΚΤΕΛ να περικρίπτουν διαρκώς δρομολόγια, καθιστώντας αδύνατο σε πολλές περιπτώσεις να μεταβεί ένας ασθενής μέχρι την πρωτεύουσα ενός νόμου σε νοσοκομείο ή για τις εξετάσεις του. Για να μεταβεί ένας ασθενής από τη Βαρβάρα, παραδείγματος χάριν, της Χαλκιδικής για μια συνταγογράφηση -απλά πράγματα- θα πρέπει να πληρώσει 50 ευρώ ταξί, γιατί δεν υπάρχει δρομολόγιο. Σε διαφορετική περίπτωση, θα πρέπει να περάσουν δύο μέρες, να τις περάσει στον δρόμο μέρα και νύχτα για να μπορέσει να φτάσει στον γιατρό.

Για να μεταβεί ένας μαθητής από την Κρήνη της Νέας Προποντίδας στο πλησιέστερο γυμνάσιο, εκείνο της Νέας Τρίγλιας, η απόσταση δεν είναι πάρα πολύ μεγάλη. Όμως, θα πρέπει να ξεκινήσει, γιατί τα δρομολόγια είναι ελάχιστα, από τις έξι το πρωί και να επιστρέψει μετά τις τρεις το μεσημέρι.

Για να λάβει σύνταξη ένας συνταξιούχος από το Μεταγκίτσι -ούτε είκοσι χιλιόμετρα διαφορά από το ΑΤΜ- θα πρέπει να πάει στην πρωτεύουσα του Δήμου Σιθωνίας, στη Νικήτη και χρειάζεται πάλι δυο μέρες να καταναλώσει στον δρόμο για να κάνει αυτή τη διαδρομή. Γιατί; Διότι τα δρομολόγια είναι ελάχιστα.

Θα μπορούσαμε να συνεχίσουμε με πάρα πολλά παραδείγματα, ώρες ατελείωτες και για ολόκληρη τη χώρα. Όμως, θα πρέπει να συγκρατήσουμε και κάτι ακόμη. Για να πάει ένα παιδάκι με αναπηρία στο σχολείο του, θα πρέπει να το παραλάβει το λευκό ταξί, γιατί στο ΚΤΕΛ δεν μπορεί να ανέβει τις σκάλες. Εάν το λευκό ταξί δεν είναι διαθέσιμο, τότε το παιδάκι δεν θα πάει στο σχολείο.

Αυτή είναι η γενική εικόνα της καθημερινότητας των πολιτών στην περιφέρεια. Σε πολλούς νομούς, όμως, υπάρχει και το άλλο: Είναι και τουριστικοί. Η εικόνα μπορεί να είναι ακόμη χειρότερη. Και αυτό γιατί δεν υπάρχουν στάσεις με σκέπαστρα, παρά μόνο σε πολύ κεντρικούς σταθμούς και σε κάτι λαμαρίνες που βάζει ο δήμος, αν έχει την καλοσύνη. Αποτέλεσμα; Μαθητές να γυρνούν βρεγμένοι στα σπίτια τους, οι τουρίστες κυριολεκτικά να ψήνονται στη μέση του δρόμου, ενώ ταυτόχρονα, οι δήμοι δεν έχουν ενδοδημοτικές γραμμές, με αποτέλεσμα όλα αυτά να πρέπει να περνάει μέσα από το ΚΤΕΛ, πράγμα που δεν γίνεται, έτσι;

Θα ρωτούσε κανείς: Με το τόσο έντονο μεταφορικό έργο, γιατί ο μεταφορέας που κατέχει στην πράξη το μονοπώλιο κυριολεκτικά, δηλαδή το ΚΤΕΛ, δεν εκσυγχρονίζεται; Πώς γίνεται το ΚΤΕΛ ενός νόμου, όπως είναι της Χαλκιδικής, με τόσο έντονο μεταφορικό έργο το καλοκαίρι, με τόσα εκατομμύρια επιβάτες, με τόσα έσοδα, να μη μπορεί να διασφαλίσει βιώσιμες μεταφορές για τους κατοίκους του νομού τον χειμώνα; Ας το εξηγήσει κάποιος! Πώς γίνεται ένα ΚΤΕΛ με τόσα έσοδα να μην έχει επενδύσει ούτε ένα ευρώ σε ένα ηλεκτρικό λεωφορείο; Πώς είναι δυνατόν τόσα χρόνια να λαμβάνει απευθείας αναθέσεις και να μην έχει ένα δίκτυο αξιοπρεπών σταθμών μετεπιβίβασης;

Συνεπώς με το παρόν νομοσχέδιο κανείς μας δεν πιστεύει ότι θα βελτιωθούν οι υπεραστικές και αστικές μεταφορές στην επαρχία. Κανείς δεν πιστεύει ότι αύριο θα μπορέσει ένας κάτοικος να απαλλαγεί από το αυτοκίνητό του για τις μετακινήσεις του -και μιλάω πάντα για την περιφέρεια. Κανείς δεν ελπίζει ότι ένα παιδί

θα φτάσει πιο γρήγορα στο σχολείο του, ένας άρρωστος θα φτάσει πιο γρήγορα στο νοσοκομείο ή ένας πολίτης με αναπηρία θα καταφέρει να ανέβει αύριο στα απότομα αυτά σκαλιά των λεωφορείων του ΚΤΕΛ.

Εάν θέλουμε να αλλάξουμε αυτή την εικόνα, πρέπει να σταματήσουμε να υποκρινόμαστε και να χαράξουμε από την αρχή το μεταφορικό έργο, αυτό της ελληνικής περιφέρειας. Μπορεί το ΚΤΕΛ να περάσει στην επόμενη μέρα; Εάν δεν μπορεί, τότε να εξετάσουμε άμεσα άλλα μέτρα. Σε κάθε περίπτωση, όμως, η σημερινή εικόνα είναι άκρως προβληματική.

Αυτό, ίσως, να είναι και ένας λόγος που οι νέοι με τις οικογένειές τους, με τα παιδιά τους, οι πολίτες με προβλήματα υγείας φεύγουν από τα χωριά και η ελληνική επαρχία ερημώνει.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε, και για την τήρηση του χρόνου.

Παρακαλείται τώρα ο κ. Μπουκώρος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, να πάρει τον λόγο και μετά τον κ. Μπουκώρο θα μιλήσει ο κ. Άγγελος Τόλλας από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε, κύριε Μπουκώρο, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και το σημερινό νομοσχέδιο είναι μια απτή απόδειξη ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών παράγει έργο νομοθετικό αλλά και έργο πραγματικό, ουσιαστικό. Εκκρεμότητες πάρα πολλών δεκαετιών αντιμετωπίζονται είτε με την παραγωγή νομοθετημάτων είτε με την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας στο ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι και η σημερινή είναι μια απόδειξη, εάν λάβουμε υπ' όψιν μας το γεγονός ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών πριν ακόμα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας κληθεί από τον ελληνικό λαό στη διακυβέρνηση του τόπου, είχε καταθέσει συγκεκριμένο πρόγραμμα, με επικεφαλής τον σημερινό Υπουργό κ. Κώστα Καραμανλή, παρεμβάσεων 13 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Είναι ένα πρόγραμμα που τηρείται, ένα πρόγραμμα το οποίο υλοποιείται, ένα πρόγραμμα το οποίο μας δίδει τα μεγάλα έργα των οδικών αξόνων που η προηγούμενη κυβέρνηση ουσιαστικά είχε οδηγήσει σε αδράνεια με τους περιορισμούς και τις καταμήσεις, και είναι αυτή η Κυβέρνηση που θα ολοκληρώσει τους οδικούς άξονες της χώρας και αυτός ο Υπουργός, ο Κώστας Καραμανλής, στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών.

Βεβαίως, και ο Ε65 και το Πάτρα - Πύργος και ο βόρειος οδικός άξονας Κρήτης, που είναι οι οδικοί άξονες που έχουν απομείνει για να ολοκληρωθεί το οδικό δίκτυο πρώτης κατηγορίας της χώρας, οι ευρωπαϊκοί αυτοκινητόδρομοι προχωρούν, πράγμα το οποίο δεν συνέβη τα τεσσεράμισι προηγούμενα χρόνια.

Ερχόμαστε με τη σημερινή εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370 να δώσουμε, εάν θέλετε, μια επιχειρησιακή αναβάθμιση στον ΟΣΕ και στην «ΕΡΓΟΣΕ». Και γιατί είναι αναγκαίο αυτό να γίνει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Γιατί ακριβώς είναι η σημερινή Κυβέρνηση και η σημερινή πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών που έχουν δημοπρατήσει έργα ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, έργα εκ των οποίων τα περισσότερα υλοποιούνται αυτή την ώρα.

Εμείς στον Βόλο και στη Μαγνησία έχουμε και την οδυνηρή εμπειρία του έργου της ηλεκτροκίνησης Βόλου - Λάρισας, έργο που το παρέλαβε έτοιμο και ενταγμένο η προηγούμενη κυβέρνηση, ανακοίνωσε τρεις φορές τη δημοπράτησή του και τελικά εκείνο που μας κληροδότησε για την ηλεκτροκίνηση Βόλου - Λάρισας ήταν μία σωρεία προβλημάτων, εκκρεμοτήτων γραφειοκρατικών και ουσιαστικών. Σήμερα, όμως, το έργο ηλεκτροκίνησης Βόλου - Λάρισας υλοποιείται, γιατί το ξεμπλοκάρισε η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και η σημερινή διοίκηση της «ΕΡΓΟΣΕ».

Άρα, λοιπόν, ένας ευρωπαϊκός κανονισμός, ο 1370/2007, αντιμετώπιζεται πάλι από τη σημερινή ηγεσία. Δείτε πόσα χρόνια, δεκαπέντε ολόκληρα χρόνια υπάρχει αυτός ο ευρωπαϊκός κανονισμός και εναρμονίζεται σήμερα, με το σημερινό νομοσχέ-

διο, με τη σημερινή συζήτηση.

Κατά συνέπεια, η ευκολία με την οποία μιλάτε για καθυστερήσεις στον σιδηρόδρομο μπορεί να εντυπωσιάζει, ή, εάν θέλετε, να οδηγεί σε λαθεμένα συμπεράσματα, όμως για να είναι τα τρένα στην ώρα τους και για να υπάρχει συνέπεια στα δρομολόγια πρέπει να υπάρχουν έργα υποδομής και εκσυγχρονισμός του σιδηροδρόμου, πράγμα το οποίο δεν έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση και κάνει η τωρινή.

Το μόνο «επίτευγμα» της προηγούμενης κυβέρνησης ήταν να ξεπουλήσει με 35 εκατομμύρια ευρώ την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ενώ η προηγούμενη συμφωνία της κυβέρνησης Σαμαρά προέβλεπε τίμημα 350 εκατομμυρίων. Αυτό είναι το μόνο «επίτευγμα» στον σιδηρόδρομο. Να χειροκροτήσουμε για αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Τριάντα πέντε ή σαράντα πέντε εκατομμύρια;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Σαράντα πέντε εκατομμύρια, κύριε συνάδελφε, ενώ η αρχική συμφωνία ήταν 350 εκατομμύρια. Εάν αυτό σας ικανοποιεί, τι να σας πω; Εμάς μας περισσεύει.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι εκτελείται ένα κολοσσιαίο έργο μέσα στους χρόνους, ξεμπλοκάρουμε έργα που ταλανίζονταν από εκκρεμότητες και γραφειοκρατίες ετών και βεβαίως, ακούσατε και τον Υπουργό στην τοποθέτησή του σήμερα να λέει ότι τα σιδηροδρομικά έργα σε αυτή τη χώρα για δεκαετίες ήταν πολλαπλάσια κατά 310% στο συμβατικό κόστος και στον χρόνο παράδοσης καθυστερημένα κατά 300%. Ε, αυτό πρέπει να τελειώσει.

Το έργο για να διατηρεί την υπεραξία του προς την κοινωνία και προς την οικονομία πρέπει να γίνεται με το κόστος που έχει προβλεφθεί και να παραδίδεται στην κοινωνία στον πρόπονα χρόνο. Αυτό κάνει και το νομοσχέδιο με την επιχειρησιακή αναβάθμιση του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ».

Ας περάσουμε τώρα και στο άλλο κομμάτι του νομοσχεδίου που έχει να κάνει με τις υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες της ελληνικής περιφέρειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370/2007 πράγματι ανοίγει τον συγκεκριμένο κλάδο σε διαγωνιστικές διαδικασίες.

Και ανοίγω μία παρένθεση εδώ για να πω ότι οι ομιλητές από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ ξιφουλκούν εναντίον των ΚΤΕΛ. Σήμερα, από το έδρανο της Αντιπολίτευσης. Δεν μας λένε, όμως, τι έλεγαν για τον νόμο Σπίρτζη το 2018. Τον χειροκροτούσαν και τον υπερψήφισαν. Τελικά, πατάτε πάντα σε δύο βάρες, γι' αυτό καταλήγετε στο νερό της προτίμησης του εκλογικού σώματος. Εντελώς αντιφατικές απόψεις. Κλείνω, λοιπόν, την παρένθεση, γιατί δεν μπορούμε να παρακολουθήσουμε τις οβιδιακές μεταμορφώσεις του ΣΥΡΙΖΑ.

Λέω, λοιπόν, ότι εναρμονίζουμε τη νομοθεσία με τον ευρωπαϊκό κανονισμό και ανοίγουμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες. Πράγματι, ο καθένας μπορεί να μετέχει των διαγωνισμών για ανάληψη μεταφορικού έργου που σήμερα εκτελείται από υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες και έτσι πρέπει να γίνεται όταν είμαστε στην ευρωπαϊκή αγορά και έτσι πρέπει να γίνεται όταν υπηρετούμε τους αντιμονοπωλιακούς κανόνες και όταν υπηρετούμε πραγματικά ανταγωνιστικές αρχές που πρέπει να υπάρχουν στην ευρωπαϊκή αγορά. Αυτό είναι το ένα δεδομένο.

Το δεύτερο δεδομένο που γίνεται σήμερα, για όσους έχουν διαβάσει πραγματικά το νομοσχέδιο, είναι ότι η ψήφισή του κατοχυρώνει τη συνέχιση του συγκοινωνιακού έργου. Κατοχυρώνει επίσης, πράγμα το οποίο θα γίνει και σε μεγαλύτερο βαθμό με τη δευτερογενή νομοθεσία, ότι δεν θα γίνει το μεταφορικό έργο βορά σε πειρατές οι οποίοι δεν προσφέρουν εγγυήσεις για τη συνέχισή του και για την εξυπηρέτηση του ελληνικού λαού σε ολόκληρη την ελληνική περιφέρεια. Δηλαδή τι κάνει; Θεσπίζει κανόνες. Ανοικτός ανταγωνισμός με κανόνες, γιατί αυτό πρέπει να κάνει ένα κράτος-διαιτητής, το οποίο θέλει να έχει ευρωπαϊκή νομοθεσία και από την άλλη να διασφαλίζει αυτές τις αναγκαίες υπηρεσίες για τον ελληνικό λαό.

Εμείς δεν είμαστε από εκείνους που βάζουμε απέναντί μας επαγγελματικές τάξεις και φορτώνουμε όλα τα κακώς κείμενα της ελληνικής πολιτείας. Εμείς αναγνωρίζουμε το έργο που προσφέρουν οι υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες στη χώρα, στην ελληνική κοινωνία, στις απομακρυσμένες και δυσπρόσιτες

περιοχές. Γι' αυτό και δίνουμε την αρμοδιότητα του σχεδιασμού στην ελληνική περιφέρεια, στις περιφερειακές ενότητες και στις αιρετές περιφέρειες της χώρας μας, προκειμένου οι μελέτες και οι προτάσεις που θα προκύπτουν να έχουν έναν και μόνο στόχο, την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και στο τελευταίο χωριό.

Για αυτό βεβαίως θα χρειαστεί και πολιτική επιδοτήσεων των άγονων γραμμών και αυτό θα συμβεί, γιατί πραγματικά θέλουμε τον ανταγωνισμό. Πραγματικά θέλουμε τα καινούργια οχήματα. Πραγματικά όμως, πάνω απ' όλα, θέλουμε την εξυπηρέτηση και του τελευταίου Έλληνα πολίτη. Και τα υπεραστικά και αστικά ΚΤΕΛ επί δεκαετίες ολόκληρες έχουν αποδείξει ότι εξυπηρετούν την ελληνική κοινωνία γι' αυτό και αντέχουν στον χρόνο, γι' αυτό και διατηρούν το επιβατικό τους κοινό, γι' αυτό και είναι επιχειρήσεις πολυμετοχικές οι οποίες δεν καταγράφουν ζημιές και χρέη στις περισσότερες των περιπτώσεων.

Κατά συνέπεια, το πλαίσιο είναι ολοκληρωμένο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης. Το πλαίσιο είναι ευρωπαϊκό, ανοιχτό στον ανταγωνισμό και περιλαμβάνει κανόνες ξεκάθαρους. Ο καθένας μπορεί να πάει στον διαγωνισμό μεταφορικού έργου προσφέροντας εγγυήσεις ότι δεν θα αναστατώσει την ελληνική κοινωνία με διακοπή των συγκοινωνιών και του μεταφορικού έργου και ότι θα παρέχει υπηρεσίες εφάμιλλες και ανώτερες από τις σημερινές. Αυτό είναι όλο το ρεζουμέ του σημερινού νομοσχεδίου. Και νομίζω ότι αν υπήρχε υπευθυνότητα από όλες τις πολιτικές παρατάξεις, δεν έχετε πραγματικά κανέναν λόγο να μην υπερψηφίσετε αυτό το νομοσχέδιο.

Οπωσδήποτε στο περιεχόμενο ενός νομοσχεδίου δεν μπορεί να συμφωνούμε όλοι στο 100%, ούτε όλες οι πολιτικές δυνάμεις, ούτε όλοι οι επαγγελματικοί φορείς και οι κοινωνικές τάξεις. Στα νομοσχέδια όμως πρέπει να βλέπουμε την κοινή συσταμένη και το θετικό εδώ του νομοσχεδίου είναι ότι εκσυγχρονίζει επιχειρησιακά τον ΟΣΕ και την «ΕΡΓΟΣΕ» την ώρα που εκτελούνται πολύ μεγάλα έργα σιδηροδρομικά στην Ελλάδα, για να αποκτήσει επιτέλους σύγχρονο σιδηρόδρομο η χώρα. Από την άλλη, βάζει ένα πλαίσιο ανοιχτών διαδικασιών για τις υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες με όρους και κανόνες που θα διασφαλίζουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους Έλληνες πολίτες. Άρα, όποιος δεν ψηφίζει ένα τέτοιο νομοσχέδιο ασκεί μια τυφλή αντιπολίτευση. Λέει σε όλα «όχι» και λέει «όχι» ακόμα και σε αυτά που χθες έλεγε «ναι».

Υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο για έναν ακόμα λόγο, ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών εκτελεί αυτήν την ώρα ένα γιγαντιαίο έργο και στα οδικά έργα και στα έργα υποδομής και στα σιδηροδρομικά έργα και ταυτοχρόνως, εκσυγχρονίζει το νομοθετικό πλαίσιο για να αποκτήσει η Ελλάδα μεταφορές σύγχρονες, γιατί είναι ένας σημαντικός κλάδος της ελληνικής και ευρωπαϊκής οικονομίας που αντιπροσωπεύει στη χώρα μας πάνω από το 10% του ΑΕΠ. Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο και καλούμε και όλες τις πολιτικές δυνάμεις να το υπερψηφίσουν.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Άγγελος Τόλκας από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΛΚΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, ξεκινώντας κάποιος από την επικαιρότητα αυτών των ημερών, δυστυχώς έχει να μείνει, να αναφέρει πολλά δυστοπικά θέματα τα οποία με ευθύνη της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας τα ζούμε.

Για δύο χρόνια κρυβόταν στις φοιτητικές εστίες της Αθήνας ένας ποινικός και μάλιστα επικίνδυνος, σύμφωνα με την Αστυνομία. Δύο χρόνια χωρίς άσυλο, με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας, με την Αστυνομία να μπαίνωβγαίνει ξανά και ξανά μέσα στα πανεπιστήμια, με φοιτητική Αστυνομία, η οποία ακυρώνεται παντού στην πράξη. Τους φοιτητές τους βρίσκετε μέχρι και έξω από τα σπίτια τους. Τον ποινικό πάλι όχι. Αλλά για κάποιον λόγο για τη Νέα Δημοκρατία αλλά και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης το ότι χωρίς άσυλο κάνουν περατζάδες οι ποινικοί στις εστίες αποδεικνύει ένα πράγμα, αποδεικνύει ότι φταίει τι άλλο; Δεν φταίνε οι αποτυχίες και οι λάθος επιλογές της Νέας Δημοκρατίας, αλλά

το άσυλο και το φοιτητικό κίνημα.

Κάνετε προβολή όλων των δικών σας αποτυχιών και όλα αυτά από τα οποία απειλείστε στην ελληνική κοινωνία. Αλλιώς τι να πει κάποιος για όλα αυτά τα οποία ζούμε στην επιτροπή υποκλοπών; Προσπαθείτε να συγκαλύψετε ένα μεγάλο σκάνδαλο, προβάλλοντας άλλα δήθεν ζητήματα παρακολούθησεων, που δεν υπήρχαν, για παρακολουθήσεις πολιτικών προσώπων και επιλέγοντας ποιους θα καλέσετε και ποιους δεν θα καλέσετε με απλές πλειοψηφίες, ουσιαστικά ρίχνοντας στον κάλαθο των αχρήστων την οποιαδήποτε εξαγγελία του Πρωθυπουργού για άπλετο φως στην υπόθεση.

Πώς να εξηγηθεί αλλιώς αυτό το οποίο ακούμε για το μεταναστευτικό και κατηγορείτε την παράταξή μας, τον ΣΥΡΙΖΑ, ότι δεν βάζει πλάτη; Αλήθεια, ξεχνάτε όταν επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ ήταν δικός σας Βουλευτής ο οποίος έλεγε: «Εμπιστεύομαι περισσότερο τον Ερντογάν παρά τον Τσίπρα»; Ξεχνάτε ότι στην έναρξη της κυβερνητικής σας θητείας ήρθε όλη η ηγεσία της Ευρώπης επάνω στον Έβρο και δεν έχουμε κερδίσει μέχρι σήμερα τίποτα ούτε στη διεθνοποίηση του ζητήματος, ούτε σε επιπρόσθετη στήριξη με κονδύλια, ούτε πουθενά; Και λέτε για εμάς, που έχουμε εξαρχής στηρίξει όλη την προσπάθεια αλλά και διαχειριστεί αυτή την ιστορία μέσα στα πολλά και τα δύσκολα;

Τι να πει κανείς για τις ανύπαρκτες πολιτικές και τις αποφάσεις διώξεων για τη νεολαία, που φταίει για όλα επειδή είναι ατίθαση, επειδή δεν είναι άριστη, όπως τους χαρακτηρίζετε εσείς;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ**)

Ο φόβος σας για την απώλεια της εξουσίας σας οδηγεί τώρα και στο νέο αφήγημα περί δήθεν σταθερότητας κυβερνήσεων επειδή απειλείται, λέει, η σταθερότητα από τις κυβερνήσεις συνεργασίας. Το μόνο που απειλείται από τις κυβερνήσεις συνεργασίας, στις οποίες και έχει συμμετάσχει η Νέα Δημοκρατία, είναι ότι απειλούνται οι συμφωνίες για κλειστά στόματα.

Ερχόμενος στα θέματα που συζητάμε σήμερα για το Υπουργείο Υποδομών, για τον σιδηρόδρομο, για τις μεταφορές, ξέρετε, σήμερα έλαβα ένα μήνυμα στο κινητό από μια οικογένεια από τον πρώην Δήμο Βεργίνας πάνω στην Ημαθία, η οποία μου περιέγραφε ένα πράγμα, ότι εξήντα οικογένειες από τον Δήμο Βεργίνας δεν εξυμνηρούνται με τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ για να πάνε τα παιδιά σχολείο και είτε χάνουν την πρώτη ώρα, είτε μετακινούνται δίχως ασφάλεια σε γεμάτα ΚΤΕΛ, είτε δεν μπορούν να είναι στην ώρα τους. Και μάλιστα, μια μέρα το λεωφορείο έχασε να πάει στη στάση να τα πάρει. Σε αυτό το κλίμα μιλάμε για τις μεταφορές στη χώρα, σε αυτήν την πραγματικότητα.

Παρά όλα όσα ακούγονται εδώ από τη Συμπολίτευση, ο στόχος του συστήματος μεταφορών είναι η ασφαλής, βιώσιμη και οικονομικά αποδοτική διευκόλυνση της κυκλοφορίας ανθρώπων και αγαθών.

Όταν γίνονται σωστά, οι επενδύσεις υποδομής παράγουν ευμερία ευρείας βάσης τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για τις επιχειρήσεις στη χώρα, για το κοινωνικό σύνολο, για όσους το έχουν ανάγκη, που είναι οι νέοι, είναι οι φοιτητές, είναι οι εργαζόμενοι σε άλλες πόλεις, είναι οι άνθρωποι που έχουν το άγχος να εξασφαλίσουν μέσα σε αυτή την ακρίβεια και τα λίγα ευρώ ενός εισιτηρίου, είναι οι άνθρωποι οι οποίοι δεν έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται με δικό τους Ι.Χ..

Αντίθετα, η κακή επιλογή έργων μπορεί να αυξήσει τις περιφερειακές ανισότητες, πράγμα που ζούμε -παρατημένη όλη η ελληνική επαρχία-, να δημιουργήσει εμπόδια στις ευκαιρίες και να οδηγεί σε μη παραγωγικά αποτελέσματα που λειτουργούν ως τροχοπέδη στην οικονομική ανάπτυξη, αυτή που τόσο πολύ στοχεύουμε όλοι και ακόμα περισσότερο εσείς διαφημίζετε.

Εν ολίγοις, η αύξηση των επενδύσεων στις υποδομές πρέπει να συνδυαστεί με μεταρρυθμίσεις πολιτικές για να διασφαλιστεί ότι η χρηματοδότηση θα αποφέρει τη μεγαλύτερη κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική απόδοση, όχι για να δημιουργήσουμε μικρές κλειστές συντεχνίες, όχι για να μεταβιβάσουμε τις εξουσίες και άρα τα χρήματα σε μονοπώλια.

Δυστυχώς, η πολιτική σας και τα προγράμματα για τις υποδομές δεν έχουν εκσυγχρονιστεί για να ανταποκριθούν σε πέντε μεγάλες αρχές που πρέπει να αντιμετωπίζονται: ανθρώπινοι τραυ-

ματισμοί και θάνατοι, κλιματική αλλαγή, συμφύρωση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, ανισότητα στις οικονομικές ευκαιρίες και καταρρέουσες εγκαταστάσεις και υποδομές. Για κάθε έναν από αυτούς τους πέντε τομείς είναι ανάγκη να διασφαλιστεί ότι η κρατική πολιτική μεταφορών προωθεί την ευημερία χωρίς αποκλεισμούς και κοινωνική ανισότητα. Αυτό σημαίνει να λαμβάνεται υπ' όψιν και να αποφεύγεται η άδικη κληρονομιά των προηγούμενων επιλογών που οδήγησαν σε γεωγραφική απομόνωση, μειωμένες οικονομικές ευκαιρίες και αποκλεισμό ουσιαστικά της υπαίθρου.

Μια προοδευτική πολιτική πρέπει να στοχεύει στη χρηματοδότηση σε εκείνες τις περιφέρειες που έχουν τη μεγαλύτερη ανάγκη. Εδώ έχουμε τη συγκέντρωση σε αυτές τις περιφέρειες τις ίδιες συνέχειες. Επιπλέον, οι κανόνες που ούτε σήμερα προωθείτε με το νομοσχέδιο, πρέπει να προάγουν τη διαφανή λήψη αποφάσεων και την ισχυροποίηση της κοινωνικής κινητικότητας στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Η συνέχιση της πολιτικής σας δεν απαντά στις πιεστικές προκλήσεις σήμερα.

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

Ένα λεπτό θα χρειαστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επικαλέστηκαν οι περισσότεροι συνάδελφοι το επιχείρημα ότι ο τουρισμός μας πήγε τόσο καλά φέτος και ήρθε ο κ. Κικιλίας και είπε ότι, ναι, πιάσαμε τον στόχο και τώρα σειρά έχουν οι υποδομές και για αυτό έφερε και μια σειρά τροπολογιών.

Σειρά έχει η αναλογικότητα, κύριε Κικιλία και κύριοι της Κυβέρνησης, η αναλογικότητα ανάπτυξης των περιοχών με βάση τον τουρισμό, ο οποίος πηγαίνει καλά και η διάχυση της ανάπτυξης και στην ηπειρωτική Ελλάδα, η διάχυση του τουριστικού πληθυσμού στις περιοχές της χώρας μας οι οποίες διαθέτουν χιονοδρομικά κέντρα, διαθέτουν εναλλακτικό τουρισμό και αυτό πρέπει να γίνει και με τα τρένα και με τα λεωφορεία που σήμερα συζητάμε. Να αναπτυχθούν όλα αυτά τα μέσα για να μπορεί να μετακινείται ο κόσμος και στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Σήμερα, επίσης, έρχεστε όλη η πολιτική ηγεσία και κάνετε αντιπολίτευση στην Αντιπολίτευση. Μα, έχετε καταλάβει ότι τέσσερα χρόνια τώρα κυβερνάτε; Οι πολίτες σας ψήφισαν για να αλλάξετε όλα αυτά για τα οποία μας κατηγορείτε και εσείς σήμερα έρχεστε και λέτε ξανά τα ίδια λες και είμαστε στο 2019. Γιατί δεν κάνετε τίποτα; Αλλά, λάθος: Δεν κυβερνάτε τέσσερα χρόνια. Κυβερνάτε είκοσι χρόνια, από το 1974 και μέχρι σήμερα και πρέπει να απαντάτε και για αυτά τα είκοσι χρόνια, γιατί δεν έχετε δώσει ούτε ένα επιχείρημα στους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, οι οποίοι χωρίς να μπορούν να προβάλλουν κάτι το οποίο κάνετε, γυρνάνε και βγαίνουν φωτογραφίες απλά.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΛΚΑΣ: Στον κ. Καραμανλή έχουμε υποβάλει ερώτηση στις 25 Μαΐου του 2022 για το τι γίνεται με τον κάθετο άξονα στην Εγνατία - Σκύδρα - Μέση, Νάουσα - Μέση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Κύριε συνάδελφε, έχετε φτάσει τα εννιά λεπτά.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΛΚΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν έχει απαντήσει ακόμα στην ερώτησή μας από τις 22 Μαΐου. Πρόκειται για ένα έργο, το οποίο είναι παρατημένο αυτήν τη στιγμή με ευθύνη της περιφέρειας, της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, με ευθύνη των Βουλευτών οι οποίοι δεν το κυνηγούν, με ευθύνη της δικής σας πολιτικής ηγεσίας που δεν έχετε καμμία απάντηση να δώσετε γι' αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΟΛΚΑΣ: Και επειδή συνεχώς εξαγγέλλετε και τον δρόμο Έδεσσα - Θεσσαλονίκη, ανοίξτε δρόμους. Μη συνεχίζετε τον αποκλεισμό περιοχών. Ανοίξτε δρόμους οι οποίοι μπορούν να ενώσουν και άλλες περιοχές. Και από αυτόν ακόμη τον δρόμο μπορούσατε να δώσετε διεξόδους και στην Ημαθία και στη Νάουσα, την οποία την κρατάτε αποκλεισμένη με τη μη κατασκευή του δρόμου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ακολουθεί η συνάδελφος κ. Τόνια Αντωνίου από το ΠΑΣΟΚ.

ΑΝΤΩΝΙΑ (ΤΟΝΙΑ) ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο είναι μια ακόμα θλιβερή υπενθύμιση ότι η Ελλάδα παραμένει μια χώρα με ιδιαιτερότητες και με στρεβλώσεις, τις οποίες όχι μόνο δεν προσπαθεί να αλλάξει η δήθεν μεταρρυθμιστική Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις προσπαθεί και να τις διαφυλάξει και να τις επεκτείνει.

Αυτό είναι ευδιάκριτο και στα δύο μέρη του νομοσχεδίου. Ξεκινώ με το πρώτο μέρος για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, που αυτή τη στιγμή εκτελούνται από τα ΚΤΕΛ.

Σε διακηρυκτικό επίπεδο οι διατάξεις αποσκοπούν στην ενσωμάτωση προβλέψεων του κανονισμού 1370/2007, κάτι για το οποίο δεν υπάρχει διαφωνία. Όμως, δεν μπορώ να μη σταθώ σε μια εξόφθαλμα επιλεκτική πολιτική του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Προβλέπετε προϋποθέσεις που προφανώς, δίνουν προβάδισμα στους νυν παρόχους αυτών των υπηρεσιών, δηλαδή στα ΚΤΕΛ, μέσα από τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων υπεραστικού ή αστικού ή ημιαστικού τύπου, τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων, την απαιτούμενη στελέχωση, την εμπειρία από την εκτέλεση των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, την οργάνωση, τα συστήματα τηλεματικής και ενιαίας πληροφόρησης και ενιαίας έκδοσης εισιτηρίων. Όμως, έχετε βάλει πολύ χαμηλά τον πήχη, όταν αναθέτετε υπηρεσίες στα ΚΤΕΛ στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη.

Προφανώς, κύριε Υπουργέ, αναφέρομαι στο άρθρο 42 του ν.4972/2022 που συζητήσαμε την προηγούμενη εβδομάδα, για την παράταση και επέκταση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών, καθώς και των συμβάσεων εκμίσθωσης που έχουν υπογραφεί έως την έναρξη ισχύος του παρόντος μεταξύ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών ή του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης και των οικείων ΚΤΕΛ.

Αυτό είναι μια γνήσια απόδειξη της πελατειακής λογικής που εκπροσωπείτε ως Νέα Δημοκρατία, γιατί όταν είναι να ιδιωτικοποιήσετε ένα μέρος του μεταφορικού έργου που παρέχεται ήδη από το δημόσιο σύστημα μεταφορών, εκεί ούτε το δημόσιο αγαθό σας ενδιαφέρει ούτε ο υγιής ανταγωνισμός, αλλά οι επιλεκτικές αναθέσεις που είναι συνώνυμες πλέον με το επιτελικό κράτος. Νομίζω ότι για αυτό και εκείνη η διάταξη μπήκε σε εκείνο το νομοσχέδιο και όχι σε αυτό που αποτελεί και νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, για να αποφευχθεί η εξόφθαλμα επιλεκτική πολιτική.

Όμως, στο Μέρος Γ' του νομοσχεδίου για την αναδιοργάνωση, όπως λέτε, του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ», αποδιοργάνωση λέμε εμείς, φαίνεται πλήρως το πρόσωπο του καπιταλισμού τριτοκοσμικού τύπου που εκπροσωπείτε ως Νέα Δημοκρατία. Και σε αυτό το πεδίο η ακρόαση φορέων επιβεβαίωσε τους προβληματισμούς και τις επισημάνσεις μας. Επιχειρείτε τον περαιτέρω ακρωτηριασμό του ΟΣΕ με την απόσχιση της «ΕΡΓΟΣΕ» και τη μεταφορά της στην αρμοδιότητα του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών χωρίς διαβούλευση και σοβαρό διάλογο. Ο κ. Καραμανλής θέτει υπό τον απόλυτο έλεγχό του την «ΕΡΓΟΣΕ», γιατί σκοπός του είναι η αποκλειστική διαχείριση του προγράμματος των 4,5 δισεκατομμυρίων, αλλά και για όλα τα σιδηροδρομικά έργα. Τι και αν η «ΕΡΓΟΣΕ» έχει εξειδικευμένα στελέχη με εμπειρία στο πεδίο! Ο κ. Καραμανλής έχει τους πάντα χρήσιμους και βολικούς εξωτερικούς συμβούλους που θα κάνουν τη δουλειά κομμένη και ραμμένη στις προθέσεις του Υπουργού. Και ο ΟΣΕ θα παραμείνει φυσικά στο περιθώριο χωρίς πόρους και χωρίς την ευθύνη του δικτύου και των υποδομών εν γένει.

Από την άλλη πλευρά, προβλέπεται ότι ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στα Διοικητικά Συμβούλια του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ» δεν θα εκλέγεται από τους εργαζόμενους, αλλά θα διορίζεται από τον Υπουργό.

Αλήθεια, κύριε Καραμανλή, σε ποια δημοκρατική χώρα οι εκ-

πρόσωποι των εργαζομένων στις διοικήσεις των επιχειρήσεων δεν επιλέγονται από τους εργαζόμενους, αλλά ορίζονται και επιλέγονται από τους μετόχους των επιχειρήσεων; Στη συγκεκριμένη περίπτωση μιλάμε για έναν μέτοχο, το Υπουργείο, τον Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, αυτό είναι πάρα πολύ αστείο -συγγνώμη, μιλάτε και στο τηλέφωνο, αλλά βέβαια καλό θα είναι να ακούτε και τους Βουλευτές-, διότι αυτή εδώ η διάταξη είναι εντελώς αστεία. Νομίζω προσβάλλει και εσάς και όλους εμάς. Ή θα εκλέγονται οι εκπρόσωποι των εργαζομένων ή αλλιώς καταργήστε τη διάταξη. Να τους όριζε ο Υπουργός; Τι θέλετε; Άλλον έναν στον δικό σας συσχετισμό; Εσείς ορίζετε και τη διοίκηση.

Επιπλέον, το Υπερταμείο θα συναποφασίζει για τις διοικήσεις του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ», παρά το γεγονός ότι αυτές δεν υπάγονται στο χαρτοφυλάκιο του. Τι κάνει, λοιπόν, η Κυβέρνηση; Καθιστά το Υπερταμείο, και μέσω αυτού τους πιστωτές, συνδιανομητές ολόκληρου του σιδηροδρομικού έργου. Τι όφειλε να κάνει, αν είχε ίχνος της πατριωτικής συνείδησης που διαφημίζει σε κάθε ευκαιρία; Έπρεπε να αφαιρέσει άμεσα τη «ΓΑΙΟΣΕ» από το Υπερταμείο και να την τροχοδρομήσει στις ίδιες ράγες με τον ΟΣΕ, την «ΕΡΓΟΣΕ», αλλά και την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» -και πιθανώς και άλλους παρόχους συγκοινωνιακού έργου στο μέλλον- για την βελτιστοποίηση του εθνικού συγκοινωνιακού έργου και τη διασύνδεση του ελληνικού σιδηροδρόμου με την Κεντρική Ευρώπη, ώστε να αναβαθμιστεί η θέση της χώρας μας στη διεθνή αλυσίδα μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων.

Όλα αυτά προϋποθέτουν κυβερνήσεις που αντιλαμβάνονται τον σιδηρόδρομο ως μοχλό γεωοικονομικής αναβάθμισης της πατρίδας μας και όχι βέβαια πεδίο για μπίζνες των συνδαιτημόνων της «Μαξίμου Α.Ε.», κύριε Υπουργέ.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Και εμείς ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε τώρα με την κ. Νοτοπούλου από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, «Επανεξετάζοντας τον τουρισμό» είναι το σύνθημα του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού για την Παγκόσμια Ημέρα του Τουρισμού εχθές και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αντί να ασχολείται με την ανάπτυξη μιας εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής για τον τουρισμό που θα τον κάνει βιώσιμο, ανθεκτικό και δίκαιο, ασχολείται με το πώς θα υπονομεύσει τις υποδομές, πώς θα τις απαξιώσει, πώς θα ξεπουλήσει το κεφάλαιο του ελληνικού τουρισμού.

Την ώρα, λοιπόν, που ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού δίνει τις κατευθυντήριες οδηγίες για την ενδυνάμωση μικρομεσαίων επιχειρήσεων, για τη στροφή στη βιώσιμη πράσινη ανάπτυξη, εσείς κωφεύετε, αδιαφορείτε. Ασχολείστε μόνο με τις απευθείας αναθέσεις, ασχολείστε μόνο με τις ιδιωτικοποιήσεις.

Σήμερα μιλάμε για τις υποδομές, μιλάμε για τις μεταφορές και αντί να καταρτίζεται μία εθνική στρατηγική ανάπτυξης του τουρισμού με επίκεντρο τον σιδηρόδρομο, εσείς απλά απαξιώνετε και υπονομεύετε το μέλλον του ελληνικού τουρισμού.

Ας γίνουμε πιο συγκεκριμένοι. Ήρθε πριν από λίγο ο Υπουργός Τουρισμού στο Κοινοβούλιο και είπε ότι όλα πάνε καλά. Και το είπε αυτό τότε; Μετά από τη χθεσινή συγκλονιστική αποκάλυψη από την μελέτη του κ. Λύτρα που απέδειξε ότι σχεδόν κανείς δεν σώθηκε εκτός μονάδων εντατικής θεραπείας. Καμμία συγγνώμη.

Πάω στον τουρισμό. Είναι πράγματι ώρα για φίστες; Έχουμε έναν Υπουργό που μας λέει ότι όλα πάνε καλά, αλλά έχουμε ταυτόχρονα όλα αυτά τα στοιχεία της «ΕΡΓΑΝΗ». Είχαμε το χειρότερο ισοζύγιο προσλήψεων - αποχωρήσεων της εικοσαετίας. Έχουμε απώλεια τριάντα δύο χιλιάδων θέσεων εργασίας, όπου το 75% από αυτές ήταν εστίαση και καταλύματα. Δεν σας απα-σχολεί.

Τσακίσατε τη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα. Τσακίζετε καθημερινά τον ελληνικό τουρισμό. Κουβέντα από αυτά από τον κ. Κικιλία. Κουβέντα για τη μείωση 12% των καταλυμάτων στην κρίση. Έντεκα χρόνια πίσω μας πήγατε. Κουβέντα, όμως, εισηγητικά από τον Υπουργό Τουρισμού και για το Ναυάγιο της Ζα-

κύνθου. Άλλη μια «επιτροπούλα» είπατε ότι θα φέρετε ανώδυνη και αθώα. Είχατε πάρει πίσω δήθεν τη σύσταση της «Ναυάγιο Ζακύνθου Α.Ε.». Πόσες τροπολογίες έχετε φέρει μέχρι σήμερα από τη σύσταση αυτής της επιτροπής; Τις έχετε μετρήσει; Ούτε χρόνος δεν πέρασε.

Σε κάθε νομοσχέδιο που έρχεται φέρνεται και μια τροπολογία. Εξυπηρετείτε πάρα πολύ συγκεκριμένα συμφέροντα, τα ίδια που θέλατε να εξυπηρετήσετε με τη «Ναυάγιο Α.Ε.». Πάλι φέρνεται κατά παρέκκλιση της εθνικής νομοθεσίας, κατά παρέκκλιση κάθε κοινοτικής οδηγίας, πάλι για το καλό του Ναυαγίου μας λέτε ότι θα πρέπει να συμβασιοποιηθούν οι απευθείας αναθέσεις έργων. Δεν μας έχετε πει βέβαια πως αξιοποιούνται οι μεταμεσονύκτιες τροπολογίες που φέρνεται. Δεν μας έχετε απαντήσει στο γιατί καταρτήσατε σε μια νύχτα την Πρόεδρο της επιτροπής. Δεν έχετε καταθέσει στον κοινοβουλευτικό έλεγχο τα πρακτικά της επιτροπής. Δεν μας έχετε πει ποιο είναι το έργο της επιτροπής τους δέκα τελευταίους μήνες. Δεν είναι εδώ ο Υπουργός Τουρισμού, αλλά εγώ σας απαντήσω κάποιος από την Κυβέρνηση. Αυτό είναι το έργο της επιτροπής.

Τον γύρο του κόσμου έχουν κάνει οι εικόνες από το Ναυάγιο της Ζακύνθου. Βγαίνουν επιστήμονες και λένε: «Ενδεικτική της επικινδυνότητας της κατάστασης στο Ναυάγιο η σημερινή κατολίσθηση λόγω σεισμού. Σάλος με τα σκουπίδια στο Ναυάγιο». Υπάρχει μια σειρά από δημοσιεύματα.

Σήμερα, λοιπόν, εσείς τι κάνετε; Έρχεστε να φέρετε άλλο ένα όργιο απευθείας αναθέσεων και συγκάλυψη εκ των υστέρων των απευθείας αναθέσεων και των εργολαβιών και μάλιστα όταν πριν λίγες ημέρες εκδόθηκε βούλευμα του Συμβουλίου Πλημμελειοδικών Αθηνών που ήρθε να επιβεβαιώσει όλα αυτά που σας φωνάζουν όσοι αντιστάθηκαν στην παράνομη αγοραπωλησία του Ναυαγίου της Ζακύνθου. Είναι οι κάτοικοι αυτοί που εσείς τους βγάξετε τρελούς. Τι αποδεικνύει αυτό το βούλευμα; Ότι πρόκειται για απάτη.

Παραπέμπονται, λοιπόν, οι συντελεστές του συμβολαίου της αγοραπωλησίας στο Τριμελές Εφετείο Κακουργημάτων Αθηνών με περισσότερες κατηγορίες από όσες είχε απαγγείλει το προηγούμενο βούλευμα. Δεν λένε κουβέντα γι' αυτό, επιμένετε σε απευθείας αναθέσεις και απαξίωση ενός σπουδαίου τοπίου. Κι αυτό γιατί; Γιατί στις κρίσεις του ελληνικού τουρισμού, στις προκλήσεις που έχετε μπροστά σας, εσείς απαντάτε μόνο με τροπολογίες που βλάπτουν το δημόσιο συμφέρον.

Άλλη μια τροπολογία είναι αυτή, χθεσινή, με δέκα σελίδες, που ρυθμίζει πάρα πολύ σημαντικά θέματα. Δεν νιώσατε βέβαια την ανάγκη να τη θέσετε σε διαβούλευση. Δεν νιώσατε την ανάγκη να ακούσετε τους φορείς. Τι ρυθμίζετε; Τις διαδικασίες για τη δημιουργία των μαρίνων, τις διαδικασίες αγωνιστικές διαδικασίες για τους τουριστικούς λιμένες. Την φέρνεται πάλι ερήμην των εμπλεκόμενων φορέων.

Εδώ φαίνεται ένας ξεκάθαρος πανικός για να προλάβετε να ιδιωτικοποιήσετε γιατί βλέπετε τον ελληνικό λαό να σας δείχνει την πόρτα της εξόδου. Δεν έχετε καμμία πρόθεση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, να καταρτίσετε μία ενιαία εθνική στρατηγική για την αξιοποίηση των μαρίνων. Το μόνο που μου δείχνετε είναι έμπρακτα με αυτό το νομοθέτημα την πρόθεσή σας για ξεπούλημα χωρίς όρους και χωρίς προϋποθέσεις. Πού είναι οι άλλες θέσεις σας; Πού είναι οι τεχνικοοικονομικές μελέτες; Πού είναι οι συγκρίσεις που έπρεπε να γίνουν; Πού είναι επικαιροποίησή τους; Πού είναι η χωροθέτηση; Τρία χρόνια τι κάνετε, εν πάση περιπτώσει; Και αν δεν μπορείτε, να σηκωθείτε, να φύγετε. Δεν προβλέπεται η διασύνδεση με δίκτυα, δεν προβλέπεται η συμμετοχή της αυτοδιοίκησης, δεν προβλέπεται τίποτε, διότι δεν σας ενδιαφέρει η ανάπτυξη των μαρίνων.

Πάω και στο άρθρο 2. Χθες στην τοποθέτησή μου στην επιτροπή αναφέρθηκε στο άρθρο 2 γιατί με αυτό το άρθρο διευρύνεται το έργο των «ΚΤΕΛ Α.Ε.» εις βάρος, όμως, των τουριστικών πρακτορείων και των τουριστικών λεωφορείων. Και φωτογραφικά και απροκάλυπτα! Νομίζω ότι σας τα εξήγησαν και ο εισηγητής και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος και όλοι οι συνάδελφοι ομιλητές από την Αντιπολίτευση, αλλά δεν θέλετε να το καταλάβετε. Σας τα είπαν και οι φορείς όμως.

Εσείς σπεύδετε να θολώσετε τα νερά. Απαντάτε ότι ήδη επί

των ημερών της Κυβέρνησής μας με το άρθρο 44 του ν.4549/18 εμείς δήθεν επιτρέψαμε στα υπεραστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ να ασκούν το παραπάνω διευρυμένο έργο μεταφοράς. Αυτό είναι κάτι το οποίο δεν ισχύει. Και αν ισχύει, γιατί το φέρνεται σήμερα προς νομοθέτηση;

Γνωρίζετε πάρα πολύ καλά πως εφόσον τα ΚΤΕΛ επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τα υπεραστικά λεωφορεία τους για τις ανάγκες των τουριστικών γραφείων τους, τότε τα αποχαρκτηρίζουν πρώτα ως τουριστικά λεωφορεία. Δεν το γνωρίζετε; Το ξεχνάτε, δεν το αναφέρατε. Θα πρέπει στη συνέχεια να τα εντάξουν στον στόλο τους ως ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, εφόσον βέβαια πληρούν τεχνικές και άλλες σχετικές προδιαγραφές και για να εκτελέσουν πλέον αποκλειστικά το έργο της τουριστικής μεταφοράς.

Εσείς όμως δεν νομοθετείτε ενιαία. Έχετε αντιφάσεις, έχετε ασυνεννοησία και μεταξύ σας. Καταθέτουμε ερώτηση και άλλα απαντάει ο Υπουργός Τουρισμού, άλλα νομοθετείτε εσείς. Δεν σας ενδιαφέρει η πραγματικότητα. Τι σας ενδιαφέρει;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, οδηγείτε συνειδητά σε εξαφάνιση τον κλάδο των τουριστικών πρακτορείων και λεωφορείων και τους ιδιοκτήτες και τους εργαζόμενους, εν μέσω κρίσης. Το κάνετε απολύτως συνειδητά.

Και κλείνω με την περίφημη αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα. Δεν κάνατε τίποτα για τις τουριστικές σιδηροδρομικές γραμμές τρία χρόνια. Πελοπόννησος, Φθιώτιδα, Τέμπη, ακυρώσατε τον σχεδιασμό για μετά την Πάτρα. Δεν κάνατε τίποτα για τη σιδηροδρομική Εγνατία και τη σύνδεση της χώρας μας με τις γειτονικές χώρες. Παγώσατε το κέντρο Logistics. Δεν κάνατε τίποτα για το δυτικό προαστιακό. Ακυρώσατε δρομολογημένες και με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση μελέτες για αναβάθμιση σιδηροδρομικής και οδικής σύνδεσης του λιμανιού. Πάγωσε και η επέκταση του προβλήτα 6.

Άρα, λοιπόν, δεν νομίζω ότι μπορείτε να κοροϊδέψετε κανέναν. Αυτό το νομοσχέδιο είναι ενδεικτικό του τρόπου που νομοθετείτε. Νομοθέτηση απευθείας αναθέσεων κατά παρέκκλιση κάθε γράμματος της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Και σας ρωτώ, κατεβαίνοντας από το Βήμα, το εξής. Πόσα χρήματα θα κληθεί να πληρώσει η χώρα; Πόσες φορές θα την εγκαλέσει ακόμα η Ευρωπαϊκή Ένωση αν συνεχίσετε αυτό το βολι, δηλαδή, τις καθυστερήσεις και τη μόνη δουλειά που ξέρετε να κάνετε με τις απευθείας αναθέσεις;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεχίζουμε τώρα με την κ. Ελισσάβετ Σκούφα από τον ΣΥΡΙΖΑ. Μετά θα μιλήσουν ο κ. Σταμενίτης, ο κ. Καϊρίδης και ο κ. Σπανάκης και μετά θα έχουμε, εφόσον το επιθυμούν, τις δευτερολογίες των εισηγητών.

Κυρία Σκούφα, έχετε τον λόγο.

ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ ΣΚΟΥΦΑ: Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί, αγαπητοί συνάδελφοι, όποιος κατοικεί στην ελληνική επαρχία καταλαβαίνει ότι αυτό που εδώ και τέσσερις δεκαετίες ως σύνθημα και ως πρόταγμα έχει διατυπωθεί, δυστυχώς, ισχύει ακόμη. Ποιο είναι αυτό; Ο πληθυσμός της ελληνικής επαρχίας, όταν έρχεται σε συχνή επικοινωνία μαζί μας, δηλαδή με τα μέλη του Νομοθετικού Σώματος, μας τονίζει πως ιδιαίτερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας όταν νομοθετεί, ξεχνά πως Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα.

Η κατάσταση των συγκοινωνιών στην επαρχία και στο Νομό Πιερίας είναι άκρως τραγική. Ο Νομός Πιερίας έχει μια απέραντη ακτογραμμή, με πάρα πολλά τουριστικά θέρετρα και προορισμούς, με αρκετά πυκνό ομολογουμένως σιδηροδρομικό δίκτυο. Έχει όμως και απομακρυσμένα χωριά επάνω στα Πιέρια ή στον Όλυμπο.

Σε αυτά τα χωριά, σαν όλα τα χωριά της ελληνικής επαρχίας, κατοικούν ηλικιωμένοι συμπολίτες μας, κατοικούν μαθητές, κατοικούν εργαζόμενοι, κατοικούν μητέρες, κατοικούν μικρομεσαίοι επιχειρηματίες, κατοικούν δηλαδή άνθρωποι που -και αναφέρω ως παράδειγμα το ορεινό χωριό του Άη Δημήτρη, το τελευταίο χωριό στα σύνορα της Πιερίας- θέλουν συχνά και πυκνά να χρησιμοποιήσουν τις αστικές συγκοινωνίες για να πάνε

στο κέντρο του νομού, στην Κατερίνη, προκειμένου να διεκπεραιώσουν τις υποθέσεις τους, είτε με δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες είτε με τις τράπεζες είτε ακόμη για να πάνε στο κοντινότερο κέντρο υγείας.

Και μιας και αναφέρω τα κέντρα υγείας, πείτε μου, κύριοι Υπουργοί, πώς είναι δυνατόν με αποφυλωμένα τα περιφερειακά ιατρεία -γιατί η Κυβέρνησή σας φρόντισε να μετακομίσει, να μετακινήσει όλους τους γιατρούς στα νοσοκομεία- και με ποιο τρόπο να μεταφερθεί ο ηλικιωμένος για να πάει να γράψει φάρμακα; Πώς είναι δυνατόν να μεταφερθεί στο νοσοκομείο, το μοναδικό της πόλης της Κατερίνης, όταν το ΕΚΑΒ είναι επίσης υποστελεχωμένο; Πείτε μου πώς ο πολίτης θα μπορέσει -ξαναλέω- από τον Άη Δημήτρη, ως παράδειγμα, να πάει στην Κατερίνη τη στιγμή που υπάρχουν μόνο δύο δρομολόγια ημερησίως;

Τι κάνετε τώρα για να απαντήσετε σε αυτές τις τεράστιες και υπαρκτές κοινωνικές ανάγκες μετακίνησης όλου του πληθυσμού; Και δεν πρέπει να ξεχνάμε βέβαια ότι τα δημόσια μέσα μεταφοράς τα χρησιμοποιούν ως επί το πλείστον ευπαθείς συμπολίτες μας και συμπολίτες που κατάγονται από τα φτωχότερα λαϊκά στρώματα, που δεν έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν Ι.Χ. επιβατηγό ή που τώρα στον καιρό του άκρατου και ασταμάτητου πληθωρισμού και της ακρίβειας και των συνεχών μετακινήσεων, δεν έχουν πάρα πολύ απλά να βάλουν πετρέλαιο στα αυτοκίνητά τους. Τι κάνετε για αυτό;

Κατ' αρχάς, από τον σχεδιασμό των αστικών και υπεραστικών γραμμών βγάξετε απ' έξω την τοπική αυτοδιοίκηση Α' Βαθμού, πετάτε απ' έξω τους δήμους. Εκπρόσωπος της ΚΕΔΕ, αρμόδιος, είναι ο δήμαρχος της Κατερίνης, ο κ. Κουκοδήμος. Μου έλειψε στη συνεδρίαση της επιτροπής μας να ακούσω την άποψη της ΚΕΔΕ.

Τέτοιος φόβος απέναντι στα κυβερνητικά έδρανα; Τι γνώμη έχουν οι δήμοι, που με τον προηγούμενο νόμο της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ είχαν τον πρώτο λόγο, ως όφειλαν, για τον σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών και τώρα δεν υπάρχουν πουθενά στο νομοσχέδιό σας;

Τι λόγο και τι άποψη έχουν επίσης οι δήμοι για το μοναδικό μέτρο δημόσιας διαβούλευσης με τους πολίτες; Μιλώ για τα ΣΒΑΚ, για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία δεν προχωράνε με τον ρυθμό που πρέπει. Και θέλω εδώ να θέσω το ερώτημα, γιατί ελικρινά δεν το γνωρίζω.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν χρηματοδοτούνται ή συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση; Μέσα σε αυτή τη συγχρηματοδότηση δεν υπάρχουν κονδύλια, ώστε οι δήμοι και οι περιφέρειες κατά τόπους να διαφημίσουν το μοναδικό εργαλείο -ξαναλέω- παρέμβασης και έκφρασης άποψης των αναγκών μεταφοράς των πολιτών, που είναι η διαβούλευση στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ; Κανένας λόγος ούτε γι' αυτό.

Και μάλιστα τι κάνετε στο νομοσχέδιο; Λέτε ότι στον σχεδιασμό των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών θα ληφθούν υπ' όψη οι υπάρχοντα ΣΒΑΚ και όπου δεν υπάρχουν ΣΒΑΚ, τι θα γίνει; Θα μείνουν απ' έξω; Θα μείνουν δηλαδή τεράστιες κοινωνικές ανάγκες των πολιτών για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες πάλι στην απέξω;

Κύριοι Υπουργοί, φέρατε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις για να θεραπεύσετε το αρχικό κίνητρο και της συγκεκριμένης νομοθέτησής σας, το οποίο δεν είναι άλλο παρά το ίδιο όπως και σε κάθε σας νομοθέτηση, η εξυπηρέτηση πολύ συγκεκριμένων ιδιωτικοοικονομικών συμφερόντων, η εξυπηρέτηση όσων προλάβουν ή όσων έχουν άκρες στο Υπουργείο, άρα η ενίσχυση των πελατειακών σχέσεων των Υπουργείων με συγκεκριμένες κοινωνικοοικονομικές επαγγελματικές κατηγορίες.

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

Φέρατε, λοιπόν, ένα νομοσχέδιο και νομοτεχνικές βελτιώσεις για να θεραπεύσετε αυτό που, βάσει της υποχρέωσης του ευρωπαϊκού κανονισμού του 2007, ήταν η απελευθέρωση των συγκοινωνιών. Εσείς τι κάνετε παρά τις μικρές νομοτεχνικές βελτιώσεις σας; Πάλι ευνοείτε συγκεκριμένους παίκτες -επιτρέψτε μου να πω- συγκεκριμένους συμμετέχοντες στους διαγωνισμούς αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και αυτό πάντα αποβαίνει εις βάρος της εξυπηρέτησης των κοινωνικών αναγκών.

Διότι ξέρετε -και τελειώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- κάθε φορά που μεταφέρουμε ως αιρετοί ή μεταφέρουν οι πολίτες συγκεκριμένα αιτήματα για εξυπηρέτηση δρομολογίων, για σχεδιασμό δρομολογίων στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, η μόνη επωδός δυστυχώς, είναι ότι δεν υπάρχει κέρδος, δεν υπάρχει ο απαιτούμενος αριθμός επιβατών.

Απέναντι σε αυτό το τεράστιο δίλημμα ή το κέρδος ή οι ανάγκες της κοινωνίας, εσείς παίρνετε σαφή θέση δυστυχώς, για μια ακόμη φορά, εξυπηρετώντας συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα απέναντι στην κοινωνία και τις ανάγκες της. Γι' αυτό και πρέπει να φύγετε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Σταμενίτης από τη Νέα Δημοκρατία και μετά ο κ. Καϊριδής και ο κ. Σπανάκης. Δευτερολογίες θα έχουν μόνο οι εισηγητές.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Μόνο δώδεκα λεπτά μίλησα. Θέλω τρία λεπτά.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών και την αναδιοργάνωση των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.». Πρόκειται για μια πολύ σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία που έρχεται να αντιμετωπίσει και να επιλύσει μια σειρά από προβλήματα που εντοπίζονται στον τομέα των επιβατικών μεταφορών και του σιδηροδρόμου. Περιέχει ουσιαστικές παρεμβάσεις που πρωτεύοντα στόχο έχουν την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, ενώ ρυθμίζονται και στρεβλώσεις που δημιουργούν προβλήματα στο πεδίο των συγκοινωνιών. Εναρμονισμένες με τις σύγχρονες ανάγκες οι διατάξεις του πρώτου μέρους του παρόντος στοχεύουν στη συνολική αναμόρφωση και ενοποίηση του νομοθετικού πλαισίου της χώρας για τις αστικές και υπεραστικές μεταφορές αλλά και στη σύμπλευση αυτού με το ενωσιακό πλαίσιο.

Τα κύρια σημεία της νομοθέτησης είναι ότι με το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο θεσμοθετείται μια ενιαία αρμόδια αρχή, που είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οι αρμόδιες τοπικές αρχές που είναι οι περιφέρειες στην περιοχή ευθύνης τους, ενώ τέλος υιοθετούνται οι διαγωνιστικές διαδικασίες του κανονισμού 1370 του 2007. Να σημειώσω εδώ ότι το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει και εφαρμόζεται στις αστικές περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης είναι απόλυτα συμβατό με το Ενωσιακό Δίκαιο και τον κανονισμό 1370 του 2007 και έτσι λοιπόν, θα συνεχίσει να ισχύει.

Στο πρώτο μέρος, λοιπόν, έχουμε ακριβώς αυτή την προσπάθεια συμμόρφωσης με τον ευρωπαϊκό κανονισμό που συνδέεται με την απελευθέρωση των επιβατικών μεταφορών. Όπως ειπώθηκε στις συνεδριάσεις της επιτροπής και συζητείται σήμερα, το βασικό σημείο της συμμόρφωσης είναι το πεδίο των διαγωνιστικών διαδικασιών ανάθεσης για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση επιβατικού κοινού, την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κάλυψη όλων των περιορισμών -και αναφέρομαι στις άγονες περιοχές- αλλά και την τήρηση των προδιαγραφών που θέτει το ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου θέτει τις προϋποθέσεις για τη συμμετοχή στις διαγωνιστικές διαδικασίες και δεν αποκλείει εκ προοιμίου κανέναν. Και επειδή ακούστηκε αρκετή κριτική αναφορικά με το εν λόγω ζήτημα, θα το επαναλάβω κι εγώ αυτό που είπε ο Υπουργός στην επιτροπή. Το είπε κι ο εισηγητής μας. Και ποιο είναι αυτό; Ότι αυτό που υποστηρίζουμε εμείς είναι ότι, για να έχει κάποιος το δικαίωμα συμμετοχής στον διαγωνισμό, είναι απαραίτητο να πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές, όπως η απαραίτητη στελέχωση, η εμπειρία σε επιβατικές μεταφορές αστικές και υπεραστικές, η ενιαία πληροφορόρηση και η έκδοση επιστηρίων και επιπρόσθετα να παρέχει εγγυήσεις ότι το χρονικό διάστημα της υπογραφής της σύμβασης ή στο άμεσο μέλλον θα διαθέτει, πρώτον, αμαξοστάσια για τη στάθμευση και τη συντήρηση οχημάτων και δεύτερον -και νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε στο εξαιρετικά σημαντικό- τις απαραίτητες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των επιβατών.

Τέλος, αυτό στο οποίο θα ήθελα να σταθώ και να σημειώσω είναι ότι με τη διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών μεριμνούμε για την κάλυψη των αναγκών μετακίνησης των επιβατών που ζουν σε απομακρυσμένες και άγονες περιοχές, αλλά και εξυπηρετείται και η διασύνδεση των δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών με τα υπόλοιπα δίκτυα, όπως λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί και αεροδρόμια. Και τα δύο είναι στόχοι που περιλαμβάνονται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών.

Συμπερασματικά, να πούμε ότι προωθείται η θεσμοθέτηση διαφανών διαδικασιών ανάθεσης του αστικού και υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου με διαγωνιστικές διαδικασίες, ενώ ακόμα δυνάμει του νέου ενιαίου νόμου καθίσταται εφικτός ο ορθολογικός σχεδιασμός των γεωγραφικών περιοχών παροχής των αστικών υπεραστικών τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών, όπως και οι ενιαίοι είναι κανόνες που διέπουν τις διαδικασίες και τα όργανα σχεδιασμού ανάθεσης εποπτείας και ελέγχου, κάτι που η υφιστάμενη νομοθεσία δεν το αντιμετώπιζε.

Επιπρόσθετα, το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, περιλαμβάνει στο δεύτερο μέρος του Υποδείγματος, με την οποία προβλέπεται η κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, που είχε συσταθεί με τον ν.4199/2013. Η αδυναμία λειτουργίας της ΡΑΕΜ, μας οδήγησε σε αυτήν την παρέμβαση και τη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπου μεταφέρονται και οι οργανικές θέσεις της ΡΑΕΜ.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα που ρυθμίζεται με τις διατάξεις του τρίτου μέρους του νομοσχεδίου. Και αυτό έχει να κάνει με το θεσμικό πλαίσιο του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ». Η ηγεσία του Υπουργείου επιλέγει -και ορθώς κατά την άποψή μου, αλλά και κατά την κοινή λογική- να προχωρήσει στον διαχωρισμό και, στην πραγματικότητα, στην αποσαφήνιση των δύο αυτών εταιρειών. Διαπιστώθηκε στην πράξη ότι οι σχέσεις των δύο εταιρειών, μητρικής και θυγατρικής, δημιουργεί σύγχυση, τόσο σε θέματα αρμοδιοτήτων όσο και σε θέματα λειτουργίας των εταιρειών, όπως μεταξύ άλλων και σε ζητήματα χρηματοδότησης.

Κεντρικό πρόβλημα, όπως μας εξήγησαν αναλυτικά οι Υπουργοί, ο κ. Καραμανλής και ο κ. Καραγιάννης, ήταν τα εμπόδια που δημιουργούνταν στην εκτέλεση των σιδηροδρομικών έργων, όπως, για παράδειγμα, οι μεγάλες υπερβάσεις στους προϋπολογισμούς, αλλά και η αδυναμία τήρησης χρονοδιαγραμμάτων. Τα ακούσαμε σήμερα αυτά, πόσο τοις εκατό παραπάνω είναι και πόσο φεύγει ο χρόνος. Συνεπώς, με τον διαχωρισμό των εταιρειών μπαίνει μια τάξη και αποσαφηνίζετε τις αρμοδιότητες που έχει ο ΟΣΕ, που είναι ο διαχειριστής της υποδομής, και ποιες αρμοδιότητες έχει η «ΕΡΓΟΣΕ», που θα υλοποιεί τα νέα έργα και δεν θα αποτελεί πλέον θυγατρική του ΟΣΕ. Συζητάμε, επομένως, όπως γίνεται κατανοητό, για ρυθμίσεις με πολλαπλά οφέλη στον τομέα των σιδηροδρόμων και στην ανάπτυξη των δικτύων.

Στο τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε την κατάργηση των τεχνικών συμβουλίων των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τη σύσταση -στην ουσία- του Τεχνικού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων και Μελετών.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, την τοποθέτησή μου επί του συγκεκριμένου νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, θα ήθελα να τονίσω ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μέσα από την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, για τον τομέα των μεταφορών στη χώρα μας, αλλάζουν το τοπίο προς το καλύτερο, ενώ με τις παρεμβάσεις που γίνονται στον τομέα των υποδομών, βελτιώνουν συνολικά την εικόνα των συγκοινωνιών στη χώρα μας.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό καλούμαστε σήμερα να ψηφίσουμε μια νομοθετική πρωτοβουλία, που εναρμονίζει το εθνικό θεσμικό πλαίσιο με το ενωσιακό. Θεραπεύει παθογένειες του παρελθόντος, αντιμετωπίζει στρεβλώσεις και τέλος συμβάλλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Σαφώς τασσόμαστε υπέρ και καλούμαστε να κάνετε και εσείς το ίδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Ο κ. Καϊρίδης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν επικεντρωθώ στο κύριο σημείο της ομιλίας μου, θα ήθελα μία παρατήρηση για όσα ακούστηκαν από την Αντιπολίτευση όλη την ημέρα σήμερα, σε ένα θέμα εκτός νομοσχεδίου, αλλά είναι κάτι το οποίο έρχεται και επανέρχεται στο δημόσιο διάλογο και επιτέλους, θα πρέπει κάποτε να το κατανοήσουν στην Αντιπολίτευση, το μεγάλο λάθος που κάνουν, κατηγορώντας την Κυβέρνηση γι' αυτή την περίφημη βίαιη απολιγνιτοποίηση. Πρέπει να το καταλάβετε, στα άκρα του πολιτικού φάσματος και στην Αριστερά και στην πολύ Δεξιά, ότι αυτό που ονομάζεται «βίαιη απολιγνιτοποίηση» ξεκίνησε ήδη από το 2010. Και το μεγαλύτερο μέρος της έγινε την περίοδο ΣΥΡΙΖΑ 2015 - 2019, που έπεσε η παραγωγή λιγνίτη στη χώρα μας κατά 75%.

Για να είμαστε δίκαιοι σε όλους τους προηγούμενους, η απολιγνιτοποίηση δεν ήταν πολιτική απόφαση από ένα σημείο και μετά. Είναι οικονομική απόφαση. Είναι η απόφαση, την οποία επιβάλλει η αγορά, διότι ο λιγνίτης κατέστη ασύμφορος. Η ΔΕΗ δαπανούσε εκατοντάδες εκατομμύρια τον χρόνο για να παράγει ρεύμα από λιγνιτικά εργοστάσια. Και όταν επιχείρησε ο ΣΥΡΙΖΑ να τα πουλήσει, τα λιγνιτικά, δεν βρέθηκε ούτε ένας επενδυτής. Κανένας! Ακόμα και σήμερα δεν θα βρισκόταν κανένας επενδυτής, διότι όλοι γνωρίζουν ότι μπορεί τώρα ο λιγνίτης να είναι σε σχέση με το φυσικό αέριο πιο συμφέρων, αλλά σε ένα χρόνο, δύο χρόνια -αυτές οι επενδύσεις είναι πολύ μεγάλες, χρειάζονται δεκαετίες για να αποσβεστούν- δεν θα συνεχίσει να συμβαίνει αυτό και άρα, μεσομακροπρόθεσμα, ο λιγνίτης δεν μπορεί να είναι η λύση.

Σταματήστε, λοιπόν, να λαϊκίζετε σε βάρος της πίεσης που δέχεται η κοινωνία της δυτικής Μακεδονίας και να λέτε αυτά τα εύκολα τα λόγια τα μεγάλα, όταν τα δεδομένα είναι εντελώς αντίθετα από αυτά που ισχυρίζεστε. Αν για κάτι μπορούσε κάποιος να κατηγορήσει τους παλαιότερους είναι για την απόφαση του 2013 επί κυβέρνησης Σαμαρά για την «Πτολεμαΐδα 5», η οποία σήμερα αποδεικνύεται εξαιρετικά συμφέρουσα και χρήσιμη και θα αρχίσει να λειτουργεί σε μερικές εβδομάδες στηρίζοντας το σύστημα. Όμως, δεν είναι λύση μακροπρόθεσμα. Πότε θα το καταλάβετε; Η ΔΕΗ δεν μπορεί να παράγει επί ζημιά, σε βάρος του Έλληνα φορολογούμενου και να χρειάζεται διαρκή στήριξη.

Τώρα, η αιτία για την οποία πήρα τον λόγο σήμερα, κύριε Πρόεδρε, είναι για να αναφερθώ σε ένα μείζον θέμα το οποίο χάνεται μέσα στα πολλά που έρχεται να ρυθμίσει το νομοσχέδιο και έχει να κάνει με τον σιδηρόδρομο, την αξία του και τον κρίσιμο ρόλο που έχει να παίξει.

Συζητάμε πάρα πολλές φορές για τη σημασία της Ελλάδας να αναδειχθεί ως διαμετακομιστικό κέντρο και κέντρο Logistics. Οι προβλέψεις των οικονομολόγων λένε ότι η χώρα μας μπορεί σε αυτόν τον τομέα να παράγει μέχρι και το 5% του ΑΕΠ της. Έχουμε μία χρυσή ευκαιρία που μας δίνει η γεωγραφία. Έχουν γίνει πάρα πολλά στα λιμάνια μας με την εμβληματική προφανώς επένδυση στον Πειραιά, την οποία εσείς πολεμήσατε, αλλά και τώρα με αυτό που θέλουμε να κάνουμε στα λιμάνια του Βορρά, στην Αλεξανδρούπολη, στην Καβάλα, στη Θεσσαλονίκη και αλλού.

Όμως, δεν μπορούν να υπάρχουν λιμάνια -αυτό είναι το μόνο βέβαιο- χωρίς εμπορευματικό σιδηρόδρομο. Και η αλήθεια είναι ότι εδώ η χώρα μας υστερεί διαχρονικά με παθογένειες δεκαετιών. Υπάρχει πρόβλημα στα σιδηροδρομικά έργα, κάτι που έχει παραδεχθεί και η επανάληψη η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός κ. Καραμανλής, ο οποίος πολύ σωστά έχει προσπαθήσει να θεραπεύσει και μέσα από τις ρυθμίσεις τις οποίες εισάγει με αυτό το νομοσχέδιο, διότι πρόκειται για ένα κρίσιμο εθνικό στοίχημα. Δεν μπορεί να συνεχίσουμε με αυτή την παθογένεια.

Από όλα τα δημόσια έργα, από όλα τα έργα υποδομής, τα σιδηροδρομικά παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες με διαφορά υπερβάσεις και σε κόστος και σε χρόνο. Για απλά έργα χρειάζεσαστε πάνω από δέκα, δώδεκα, δεκαπέντε χρόνια, κάτι που οφείλεται

στον κατακερματισμό τους. Διότι έχουμε χωριστά τη μελέτη, χωριστά τα έργα υποδομής, χωριστά τα έργα επιδομής και χωριστά τα έργα τηλεδιαχείρισης του δικτύου, με αποτέλεσμα να παίρνουν δεκαπέντε, είκοσι και είκοσι πέντε χρόνια και ήμουν μικρός και γέρασα από τότε που μιλάμε για την ηλεκτροδότηση και τη διπλή γραμμή του Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Τα έργα πρέπει να τρέξουν γρήγορα και ο μόνος τρόπος για να τρέξουν γρήγορα -παρά τις αντιδράσεις ιδιωτικών συμφερόντων που αξιοποιούν τον κατακερματισμό προς ίδιον όφελος- είναι να τρέξουν ολοκληρωμένα με το σύστημα «με το κλειδί στο χέρι», ένα σύστημα που έχει δοκιμαστεί και σε άλλες περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα στα μεγάλα πανεπιστημιακά νοσοκομεία, στην Πάτρα, στα Γιάννενα, στο Ηράκλειο, αλλά προφανώς και σε άλλα μεγάλα δημόσια έργα έκτοτε, όπου ο εργολάβος θα έχει την ευθύνη και της μελέτης και της κατασκευής, ώστε να μπορούμε να τα ολοκληρώνουμε μέσα στα επόμενα τρία, τέσσερα, πέντε, έξι, το πολύ επτά χρόνια και να φύγουμε από αυτό το τεράστιο πρόβλημα που μας κρατάει πίσω.

Εάν η χώρα μας χάσει την ευκαιρία, η οποία δεν θα περιμένει, άλλοι θα γίνουν κόμβοι και άλλοι θα εκμεταλλευτούν τη διεθνή συγκυρία, όπως, για παράδειγμα, η Ιταλία. Είναι, λοιπόν, πάρα πολύ κρίσιμο και ένα μεγάλο εθνικό στοίχημα να τρέξει γρήγορα τον σιδηρόδρομο η χώρα μας, κυρίως τον εμπορευματικό σιδηρόδρομο ιδίως στον Βορρά, όπου έχουμε τις πολύ μεγάλες αυτές ευκαιρίες που μας δίνει η συγκυρία, η θέση μας, οι γεωστρατηγικές εξελίξεις, το γεγονός ότι η Ελλάδα μπορεί να γίνει το αγκυροβόλι όλης της Ανατολικής Ευρώπης στη Δύση και στην παγκόσμια οικονομία, σε χώρες όπως η Βουλγαρία, όπως η Ρουμανία και τα υπόλοιπα Βαλκάνια. Και είναι ένα στοίχημα στο οποίο έχουμε τη στήριξη των εταίρων μας, κάτι που πρέπει να εκμεταλλευτούμε και να αξιοποιήσουμε πλήρως.

Νομίζω ότι το νομοσχέδιο αυτό και στο σημείο αυτό, όπως και σε πολλά άλλα, για τις αστικές συγκοινωνίες των μεγάλων πόλεων και ούτω καθεξής κινείται απολύτως στη σωστή κατεύθυνση. Λυπάμαι που η συζήτηση στην Ολομέλεια πήγε πολλές φορές σήμερα αλλού και εκτός θέματος. Είναι μια χρόνια παθολογία του δημόσιου διαλόγου να είμαστε εκτός θέματος. Ελπίζω ότι κάποτε θα βρεθούμε εντός θέματος και η Εθνική Αντιπροσωπεία με στοιχεία και όχι με «παρόλες» χωρίς βάση θα συζητήσει πραγματικά για τα μεγάλα που έχουμε μπροστά μας.

Εγώ θέλω να συγχάρω το Υπουργείο Υποδομών με επικεφαλής τον Κώστα Καραμανλή για το σπουδαίο έργο που έχει κάνει την τελευταία τριετία ξεκινώντας από μηδενική στην ουσία βάση, χωρίς υπογεγραμμένες συμβάσεις, χωρίς προγραμματισμό να ανατάξει τον κρίσιμο χώρο των υποδομών και των δημοσίων έργων και σήμερα η Ελλάδα να είναι ένα εργοτάξιο, είτε αυτό λέγεται «Πάτρα - Πύργος», είτε λέγεται «Ε-65», είτε λέγεται «ΒΟΑΚ», είτε λέγεται «το πολύπαθο Μετρό της Θεσσαλονίκης» είτε τόσα πολλά άλλα. Να τους συγχάρω, επίσης, για τη σπουδαία δουλειά που κάνουν εκεί και να συνεχίσουν έτσι.

Κατόπιν τούτου, προφανώς και εγώ μαζί με την υπόλοιπη Πλειοψηφία θα υπερψηφίσω με χαρά και ενθουσιασμό αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Σπανάκης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με μία αναφορά στη μεγάλη προσπάθεια που γίνεται για τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Πολύ πρόσφατα ο Υπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής παρουσίασε το μεγαλύτερο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων στην ιστορία της χώρας με έργα υποδομών ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Τον σχεδιασμό αυτό είχαμε όλοι την ευκαιρία να δούμε κατά την επίσκεψή μας στο περίπτερο της «ΕΡΓΟΣΕ» στο πλαίσιο της Εκθέσεως της Θεσσαλονίκης. Διαπίστωσα με μεγάλη ικανοποίηση ότι το Υπουργείο προχωρά τα απαραίτητα έργα, προκειμένου η Ελλάδα να αποκτήσει επιτέλους ένα άρτιο, πλήρως εκσυγχρονισμένο και ασφαλές σιδηροδρομικό δίκτυο

ευρωπαϊκών προτύπων. Αξίζουν θερμά συγχαρητήρια γι' αυτήν την προσπάθεια στον Υπουργό, στον Υφυπουργό Μεταφορών, καθώς και στους γραμματείς και τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της «ΕΡΓΟΣΕ».

Όσον αφορά τώρα το σημερινό νομοσχέδιο, είναι ένα νομοσχέδιο που στόχο έχει να υπάρξει ένα επαρκές και αξιόπιστο σύστημα παροχής των υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών στο σύνολο της χώρας και να βελτιωθεί η ελκυστικότητα και η ανταγωνιστικότητα των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά και αποδοτικά και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς και των χρηστών. Θεσπίζεται ένα ενιαίο πλαίσιο για την οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών με την εισαγωγή νέων και την επικαιροποίηση ρυθμίσεων.

Με το άρθρο 27, για παράδειγμα, καθορίζεται η διαδικασία για την ίδρυση νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών. Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται και η αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα της χώρας μέσω της αναδιοργάνωσης των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ» με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της «ΕΡΓΟΣΕ» από την «ΟΣΕ Α.Ε.» στο ελληνικό δημόσιο.

Επιτρέπεται, σύμφωνα με το άρθρο 44, η μεταφορά εργαζομένων από την «ΟΣΕ Α.Ε.» στην «ΕΡΓΟΣΕ» και αντίστροφα υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις και διαδικασία, καθώς και ο δανεισμός εργαζομένων με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των εταιρειών για το οριζόμενο χρονικό διάστημα και το κόστος μισθοδοσίας του δανειζόμενου επιβαρύνει την εταιρεία υποδοχής.

Με λίγα και απλά λόγια, με τις διατάξεις που σήμερα θα ψηφίσουμε δημιουργούνται γέφυρες για την καλύτερη λειτουργία της «ΟΣΕ Α.Ε.» και της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

Προβλέπεται η σύναψη εντός της οριζόμενης προθεσμίας συμβάσεων απόδοσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με κάθε μία των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» όπου καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των εταιρειών και φυσικά του Υπουργείου.

Ρυθμίζονται ζητήματα που άπτονται της εταιρικής διακυβέρνησης των εταιρειών «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.». Ειδικότερα καθορίζεται το περιεχόμενο του κανονισμού λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε μίας εταιρείας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν θέλαμε να κωδικοποιήσουμε το σημερινό νομοσχέδιο σε πέντε τίτλους, θα μπορούσαμε να πούμε πολύ απλά ότι αυτό το νομοσχέδιο ανοίγει δρόμους γιατί δίνει τη δυνατότητα να συνεργαστούν δύο εταιρείες πολύ καλά, με ξεκάθαρο πλαίσιο, προκειμένου να γίνουν έργα, διότι αυτό είναι το ζητούμενο, να γίνουν έργα.

Δεύτερον, με αυτό το νομοσχέδιο χτίζονται γέφυρες μεταξύ των εταιρειών αυτών και του Έλληνα φορολογούμενου, γιατί υπάρχει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο για να μπορέσουν να υλοποιηθούν αυτά τα έργα. Δεν μιλάμε στον αέρα. Μιλάμε με συγκεκριμένο προγραμματισμό, με συγκεκριμένη διαδικασία και όλα τα άρθρα τα σημερινά ξεκαθαρίζουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα.

Τρίτον, σέβεται τον Έλληνα φορολογούμενο. Αυτό το νομοσχέδιο φέρνει διατάξεις που πραγματικά ξεκαθαρίζει και τις υποχρεώσεις τόσο των εταιρειών προς το Υπουργείο όσο και του Υπουργείου προς τις εταιρείες.

Τέταρτον, βοηθά την εθνική οικονομία, γιατί η βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου, η βελτίωση των μεταφορών, οι γρήγορες μεταφορές, οι μεταφορές με ασφάλεια δημιουργούν μία χώρα με ένα άλλο πλαίσιο και την κάνουν και πιο ανταγωνιστική.

Πέμπτον, βελτιώνουν την καθημερινότητα, διότι αυτή τη στιγμή στο νομοσχέδιο αυτό έρχονται διατάξεις που μιλάνε για νέες συγκοινωνιακές γραμμές, που διευκρινίζουν το πλαίσιο, που έρχονται και κλείνουν πληγές του παρελθόντος. Να το πούμε κι αυτό. Με τις διατάξεις του νομοσχεδίου αυτού ικανοποιούνται και αιτήματα θεσμικών φορέων. Καταλαβαίνετε ότι αυτή τη στιγμή πάμε για μία βελτίωση της καθημερινότητας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ο σιδηρόδρομος είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό για το μέλλον μας και γι' αυτό πήραμε την πρωτοβουλία αυτή να

αναδιοργανώσουμε αυτόν τον χώρο. Είναι στρατηγική επιλογή. Δεν είναι κάτι το οποίο γίνεται ούτε επικοινωνιακά ούτε πρόχειρα. Η βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου είναι στρατηγική επιλογή να επενδύσουμε στον σιδηρόδρομο και γι' αυτό υλοποιούμε ένα μεγάλο πρόγραμμα έργων ύψους τουλάχιστον 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Με το σημερινό νομοσχέδιο ερχόμαστε να λύσουμε προβλήματα με δημόσιο έλεγχο και με δημόσιο όφελος, ενισχύοντας και τον εποπτικό ρόλο του Υπουργείου στις εταιρείες «ΟΣΕ Α.Ε.» και «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.». Ενισχύουμε την ανταγωνιστικότητα, επίσης, των εταιρειών, εκσυγχρονίζουμε τον σιδηρόδρομο και ευθυγραμμίζουμε –και αυτό είναι πολύ σημαντικό– με πρακτικές άλλων ανεπτυγμένων κρατών για τη μείωση της εκπομπής ρύπων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Θα ξεκινήσω τις δευτερολογίες με τον κ. Λογιάδη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν πρέπει πρώτα να μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Θέλω να πιστεύω ότι δεν θα πάμε σε αντιπαράθεση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Καμμία αντιπαράθεση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Όχι, όχι. Αν είναι, θα συνεχίσουμε μόνο με τους ειδικούς αγορητές, για να ολοκληρώσουμε τη διαδικασία. Πραγματικά το λέω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θα μου δώσετε τον λόγο για τρία λεπτά. Μην παραβιάζετε το δικαίωμά μου στον Κανονισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Παππά, ακούστε με λίγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ναι, σας ακούω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Σας λέω κάτι. Αν είναι να ξαναξεκινήσουμε έναν κύκλο, λέω να μην το ξεκινήσουμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κι εγώ λέω να μην το ξεκινήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Εγώ λέω να μιλήσουν οι εισηγητές –υπάρχει εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος νομίζω ότι θα εκφράσει όλον τον ΣΥΡΙΖΑ, όπως και από τα άλλα κόμματα– και θα ολοκληρωθεί η διαδικασία. Αν θέλει ο Υπουργός να μιλήσει στο τέλος, καλώς. Αν δεν θέλει, να ολοκληρώσουμε τη διαδικασία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ο Κανονισμός λέει ότι οι Κοινοβουλευτικοί μιλούν δώδεκα, έξι και τρία λεπτά. Έχω κάνει χρήση μόνο της πρωτολογίας και θα ήθελα να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ωραία, σας δίνω τον λόγο για τρία λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ και τους συναδέλφους Βουλευτές για την κατανόηση.

Ήθελα να επανέλθω στο θέμα της υπογραφής της σύμβασης, κύριε Καραμανλή, διότι είπατε στην προηγούμενη ανταλλαγή απόψεων που είχαμε ότι εμείς δεν καταθέσαμε ερωτήσεις. Τις έχω εδώ και είναι δύο. Έχει κατατεθεί η πρώτη από είκοσι περίπου Βουλευτές τον Δεκέμβριο του 2019 και η δεύτερη τον Οκτώβριο του 2021. Και στις δύο αυτές ερωτήσεις –τριάντα Βουλευτές ρωτάμε τον Οκτώβριο του 2021– σας ζητάμε εξηγήσεις για τη σύμβαση. Θυμάστε πάρα πολύ καλά, επειδή είστε στη θέση αυτή τρία και πλέον χρόνια, ότι σε όλη τη συζήτηση, όπως έχει εξελιχθεί κατά τη διάρκεια της υπουργίας σας, μας λέγατε ότι θα φέρετε μία πολύ καλύτερη σύμβαση από αυτή που παραλάβατε. Αυτός ήταν ο ισχυρισμός σας.

Τα γεγονότα έχουν ως εξής: Τον Νοέμβριο του 2019 ανακοινώνετε ότι έχετε υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας. Σ' αυτό το μνημόνιο συνεργασίας υποχρεούται σε 750 εκατομμύρια επενδύσεις η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Τον Δεκέμβριο του 2019 σας ζητάμε εξηγήσεις και καταθέτουμε την ερώτηση λίγες μέρες μετά. Δεν παίρνουμε απάντηση, όπως νομίζω ότι και εσείς θα συνηγορήσετε. Περνάει ο καιρός, γίνεται και αλλαγή στο Υπουργείο, και ο απερχόμενος Υφυπουργός κ. Κεφαλογιάννης λέει ότι είναι έτοιμη η σύμβαση και όπου να είναι θα έρθει και επαναλαμβάνει τα μεγάλα νούμερα για τις επενδύσεις της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Η σύμβαση αυτή φτάνει τον Δεκέμβριο του 2020 στο Υπουρ-

γείο, μηδενίζετε το κοντέρ της διαπραγματεύσεως και μας φέρετε το καλοκαίρι που μας πέρασε σύμβαση η οποία μειώνει τις υποχρεώσεις της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» κατά 600 εκατομμύρια τουλάχιστον, ανάλογα πώς μπορεί να τα υπολογίσει κάποιος.

Έχετε δικαίωμα, κύριε Καραμανλή, να απαντάτε σε άλλα θέματα, έχετε δικαίωμα να απαντάτε όπως εσείς καταλαβαίνετε ή να κατηγορείτε την προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Δικαίωμα στην απόκρυψη δεν έχετε. Κανένα δικαίωμα στην απόκρυψη δεν έχετε. Δικαιούται να ξέρει και η Εθνική Αντιπροσωπεία και ο ελληνικός λαός. Και θα σας έλεγα το εξής: Δώστε και στον εαυτό σας μία ευκαιρία να μας εξηγήσετε τι έχει συμβεί, διότι η εταιρεία έχει ευνοηθεί σκανδαλωδώς. Εάν δε το μνημόνιο συνεργασίας είναι με δική σας υπογραφή και την υποχρεώνει σε ένα σημαντικό ύψος επενδύσεων και αυτά απομειώνονται δραματικά στη σύμβαση που μας φέρατε, εκεί πέρα πρέπει να δοθούν εξηγήσεις.

Σας λέω από τώρα –φαντάζομαι θα πάρετε τον λόγο– ότι θα επανακαταθέσουμε αίτηση κατάθεσης εγγράφων. Πείτε μας εάν αυτή τη φορά θα ανταποκριθείτε στο κοινοβουλευτικό σας καθήκον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να απαντήσω τώρα ή στο τέλος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Στο τέλος δε θα κάνετε μία μικρή παρέμβαση;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ωραία, στο τέλος θα απαντήσετε.

Ορίστε, κύριε Λογιάδη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Πέρα από το πρωινό «φωτογραφικό» σας νομοσχέδιο, όπως το χαρακτήρισαν τόσο οι φορείς στην Επιτροπή, όσο και όλες οι παρατάξεις σήμερα εδώ στην Ολομέλεια, τώρα βγάζετε και μας φέρετε και «νυχτερινές φωτογραφίες», διότι μέσα στη νύχτα χθες βράδυ, σχεδόν μεσάνυχτα, φέρατε την τροπολογία, αυτή την ντροπή.

Ξέρετε, με όλο το σεβασμό, έχουμε πολύ πιο ωραία πράγματα να κάνουμε μέσα στη νύχτα, παρά να παρακολουθούμε τα e-mail μας εάν και πότε μέσα στη νύχτα μας στέλνουν τροπολογίες. Και το νερό ιδιωτικοποιείτε, αλλά και τον αέρα που αναπνέουμε. Και όποιος δεν προσαρμοστεί, θα πεθάνει, λέτε. Μα, ήδη πεθαίνουμε στην κυριολεξία. Το δημογραφικό είναι το νούμερο ένα πρόβλημα της Ελλάδας.

Εσείς, όμως, τι κάνετε; Τα ωραιολογία όλα, ψευδώς βέβαια. Κάνετε τον κόσμο να φαντάζεται ότι ζει σε έναν κόσμο χαρούμενο και ευτυχισμένο. Πώς το κάνετε αυτό; Μα, με τον πρώτο νόμο που ψηφίσατε και πήρε προσωπικά επάνω του ο Πρωθυπουργός την ΕΥΠ –βλέπουμε πάλι τα χάλια σας–, την ΕΡΤ, το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων και το Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων. Στη χώρα του «μπε» ζούμε, στη χώρα των προβάτων. Χόρτο και κουτόχορτο μας ταιάζετε, ελέγχοντας πλήρως τα μέσα μαζικής εξάπλησης. Πρόβατα έχουμε γίνει επί σφαγής. Πλήρης αποβλάκωση. Γι' αυτό και δεν έχει ακόμη ξεσηκωθεί ο κόσμος. Τον κάνατε να φοβάται. Επενδύετε στον φόβο. Αυτή είναι η στρατηγική σας. Και το κάνει τόσο καλά ο Πρωθυπουργός, που ο πρώην πρέσβης των Ηνωμένων Πολιτειών στην Αθήνα, πριν από λίγο καιρό, του προσέφερε θέση εργασίας στην Αμερική. Και πρόσφατα, όμως, ρωτήθηκε στην Αμερική ο Πρωθυπουργός εάν σκέπτεται να είναι εκεί υποψήφιος Πρόεδρος.

Όσον αφορά την τροπολογία, αντικαθιστάτε όλο το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τις μαρίνες όλης της χώρας: χωροθέτηση, εγκατάσταση, διαγωνιστικές διαδικασίες, αναθέσεις, μέχρι νομιμοποιήσεις παρανομιών. Είναι μία τροπολογία που καταθέσατε χθες βράδυ, τη νύχτα, και ψηφίζεται σήμερα σε λιγότερο από είκοσι τέσσερις ώρες. Είναι τόσο κατάπνυστο αυτό που φέρατε, που δεν προβλέπει καν συντελεστή δόμησης εντός των μαρινών. Τι κάνετε; Απελευθερώνετε ασύδοτα τη δόμηση στις μαρίνες. Ποιου τα συμφέροντα εξυπηρετείτε; Μήπως της «LAMDA» στο Ελληνικό και η μάλα παίρνει όλη τη χώρα;

Τα δύο τελευταία άρθρα της τροπολογίας είναι ομοίως κατάπτυστα. Στο άρθρο 7 δίνετε παράταση για τη δήθεν αξιοποίηση των ιαματικών πηγών, ιδιωτικοποίηση του νερού δηλαδή, όπως είπαμε και προηγουμένως. Στο άρθρο 8 δίνετε νέα παράταση για τις ανίερές μπίζνες στο Ναυάγιο της Ζακύνθου.

Βεβαίως και καταψηφίζουμε την τροπολογία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε κάποια νομοτεχνική να καταθέσετε;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Να την καταθέσετε πριν ολοκληρωθεί η διαδικασία, όχι στην ομιλία σας!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι τεχνικής φύσεως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ό,τι και να είναι, να την καταθέσετε.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπουμπας από την Ελληνική Λύση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ: Εμείς, κύριε Πρόεδρε, κατά την ψήφιση του νομοσχεδίου έχουμε εκφράσει τις επιφυλάξεις μας. Δεν μπορούμε να το ψηφίσουμε για τους λόγους που αναφέραμε και το αναλύσαμε, τόσο εγώ, όσο και οι ομοϊδεάτες μου, κυρίως γιατί έχουμε φωτογραφικές διατάξεις. Η Κυβέρνηση επιχειρεί να εκσυγχρονίσει τους σιδηροδρόμους, όπου υπάρχουν πολλά και σύνθετα προβλήματα. Αυτό πρέπει να γίνει προς όφελος του κοινωνικού συνόλου. Βλέπουμε όμως, δυστυχώς, ότι είναι κρεοντικές αυτές οι αποφάσεις για μία ακόμη φορά, δηλαδή, η απεριόριστη εξουσία του εκάστοτε Υπουργού να παίρνει αποφάσεις. Δεν γίνεται λόγος για τα τρένα που έχουμε στους σιδηροδρόμους, τα οποία τα πλήρωσε πολύ ακριβά ο ελληνικός λαός και θα συνεχίσει να τα πληρώνει, χωρίς να είναι τα ενδεδειγμένα, σύμφωνα με πανευρωπαϊκές εκθέσεις.

Σε αυτό το νομοσχέδιο βλέπουμε ότι παραβλέπονται οι τουριστικοί πράκτορες, δηλαδή αυτοί που ασχολούνται με τα τουριστικά λεωφορεία. Αυτοί μπαίνουν στο περιθώριο. Μπαίνουν μέτρα και σταθμά που τους απαγορεύουν κατ' ουσίαν να ασχοληθούν με τις συγκοινωνίες. Οι φωτογραφικές αυτές διατάξεις σημαίνουν ότι οι άνθρωποι αυτοί δεν έχουν ούτε την απαιτούμενη εμπειρία ούτε τις εγκαταστάσεις προκειμένου να αναλάβουν το έργο και αυτό σημαίνει πάρα πολλά για τον συγκεκριμένο κλάδο που έχει φέρει τις αντιρρήσεις του.

Σε ό,τι αφορά το θέμα του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ», θα θέλαμε να υπήρχε περισσότερη διαβούλευση διότι εδώ με μαθηματική ακρίβεια πάμε στους ιταλικούς σιδηροδρόμους, όπως πήγαμε στη γερμανική «FRAPORT» με τα αεροδρόμια, και πολύ φοβόμαστε ότι αυτή η πρεμούρα με τις ιδιωτικοποιήσεις θα μας φέρει σε μονοπάτια που θα οδηγήσουν σε καταστάσεις χωρίς επιστροφή και θα λειτουργήσουν σε βάρος γενικότερα, αν θέλετε, και της κυριαρχίας του κράτους αλλά και σε βάρος του κοινωνικού συνόλου.

Με αυτό το σκεπτικό, με αυτά τα τεκμήρια και τα επιχειρήματα, μελετώντας το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν μπορούμε να το ψηφίσουμε. Πιστεύουμε ότι έπρεπε ο κοινωνικός χαρακτήρας να μείνει και η διαβούλευση να είναι μεγαλύτερη προκειμένου να υπάρχει ένας ουσιαστικός και γόνιμος διάλογος. Περιθωριοποιείται μία κοινωνική ομάδα, όπως είναι τα τουριστικά λεωφορεία. Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό δημιουργεί κοινωνικούς τριγμούς, δημιουργεί κοινωνικές αναταράξεις. Δημιουργεί ένα παράπονο στον συγκεκριμένο κλάδο, ο οποίος πιστεύουμε ότι αδικείται, μέσα από διατάξεις που ευνοούν καθαρά τις υπεραστικές συγκοινωνίες, τις οποίες έχει πληρώσει, ουκ ολίγες φορές, ο ελληνικός λαός μέσα από το υστέρημά του, μέσα από τα εισιτήρια, προκειμένου να γίνουν αυτές οι σύγχρονες εγκαταστάσεις, αποτρέποντας όμως έναν άλλον κλάδο ο οποίος δίνει τη δική του μάχη για να επιβιώσει μέσα από πολλές δυσκολίες που πέρασε και λόγω της υγειονομικής κρίσης. Εν κατακλείδι το σημερινό νομοσχέδιο είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα «ημετέρων» -θα λέγαμε- με διατάξεις συγκεκριμένες, με όρους συγκεκριμένους και υπάρχει μια εννοϊκή μεταχείριση.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρά το ότι το θέμα έχει μάλλον εξαντληθεί, ωστόσο μια σύντομη επισκόπηση νομίζουμε ότι δεν είναι ποτέ περιττή.

Το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου είναι μια ακόμα απόπειρα εφαρμογής του κανονισμού 1370/2007. Να πούμε ότι κατανοούμε ασφαλώς την αγωνία του ΣΥΡΙΖΑ για την ορθή εφαρμογή αυτής της ευρωπαϊκής οδηγίας γιατί πολύ απλά αυτές οι οδηγίες, αυτοί οι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης σας ενώνουν απόλυτα ως προς την κατεύθυνση και τον στόχο. Βέβαια, αν κάποιος ψάξει να βρει το περιεχόμενο αυτής της οδηγίας, πολύ εύκολα θα καταλήξει ότι αυτή δεν μεριμνά για τίποτε άλλο, παρά για την εμπορευματοποίηση των επιβατικών οδικών μεταφορών και των σιδηροδρομικών. Αυτό έχει τρία πολύ συγκεκριμένα αποτελέσματα: Πρώτον, κέρδη όσο γίνεται περισσότερα για τις μεγάλες μεταφορικές επιβατικές επιχειρήσεις που θα δραστηριοποιηθούν είτε είναι τα ΚΤΕΛ είτε είναι τα ΚΤΕΛ με άλλους, οποιαδήποτε εν πάση περιπτώσει σχήματα να κοινοπραξίες. Γι' αυτούς αναμένονται μεγάλα κέρδη. Δεύτερον, αυτοί που θα χάσουν είναι κατ' αρχάς ο λαός που θα δει τα μεταφορικά του δικαιώματα να υποχωρούν ακόμα περισσότερο, να ακριβαίνουν ακόμα περισσότερο. Τρίτον, βεβαίως θα χάσουν και οι εργαζόμενοι σε αυτές τις επιχειρήσεις οι οποίες μπορεί να είναι είτε ιδιωτικές, όπως είπαμε, μπορεί να είναι δημοτικές, των ΟΤΑ δηλαδή, ακόμα και δημόσιες, πάντως σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να μην είναι -και θα είναι ασφαλώς- καπιταλιστικές επιχειρήσεις με σκοπό το κέρδος.

Σε σχέση με τον διαχωρισμό του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ» δεν χρειάζεται να πούμε εμείς κάτι, το λέει η ίδια η αιτιολογική έκθεση η οποία μιλά για την ελκυστικότητα, την παραγωγικότητα, την ανταγωνιστικότητα, για προϊόντα και υπηρεσίες, που είναι αξιόπιστα, οικονομικά, αποδοτικά και ανταποκρίνονται -προσέξτε!- στις ανάγκες της αγοράς -αλίμονο!- αφού αυτό είναι το πρωταρχικό κριτήριο και των χρηστών κατά δεύτερο λόγο. Για τις επιβατικές σιδηροδρομικές ανάγκες του λαού βεβαίως ούτε λόγος.

Ένα πολύ μικρό σχόλιο για τη συμμετοχή του Υπερταμείου στην επιλογή του διοικητικού συμβουλίου του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ». Ξέρετε, εμείς το διαβάζουμε λίγο διαφορετικά. Αποτελεί αυτή η συμμετοχή ένα ακόμα μάτι, άγρυπνο μάτι, για την πλήρη εμπορευματοποίηση του ΟΣΕ και της «ΕΡΓΟΣΕ», στο πλαίσιο βεβαίως του κεντρικού σκοπού ίδρυσης του Υπερταμείου, που ψήφισε ο ΣΥΡΙΖΑ, που δεν είναι άλλος από την εμπορική αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Μήπως κάνω λάθος; Αυτό δεν ψηφίσατε; Αυτή είναι, λοιπόν, η βαθύτερη ουσία.

Τέλος, είναι χαρακτηριστική η τροπολογία που κατατέθηκε από το Υπουργείο Τουρισμού και μιλάει για την απλοποίηση των διαδικασιών στη χωροθέτηση μιας μαρίνας. Το τριπλό οποίο μπαίνει εδώ για να απλοποιηθεί αυτή η διαδικασία είναι ότι μπορούν να ξεπερνιούνται τα εμπόδια της χωροθέτησης ως προς τα όρια της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης, τους όρους και τους περιορισμούς της δόμησης με τις λεγόμενες «ουσιώδεις» ή «επουσιώδεις αποκλίσεις». Θα υπάρξει μία επιτροπή στο Υπουργείο η οποία θα αποφασίζει για το αν είναι ουσιώδεις ή επουσιώδεις αυτές οι αποκλίσεις και αν δεν αποφασίσει σε έναν μήνα, θα κρίνεται ότι είναι επουσιώδεις και θα προχωράει βεβαίως η χωροθέτηση της μαρίνας. Με λίγα λόγια: Μπάτε, σκύλοι, αλέστε και αλεστικά μη δώσετε! Κάντε ό,τι θέλετε, όλοι οι όροι και οι προϋποθέσεις έχουν μια πολύ σχετική αξία.

Καταψηφίζουμε φυσικά οριζοντίως και καθέτως το νομοσχέδιο!

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντόπουλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνεται η συζήτηση του νομοσχεδίου για το οποίο τόσο στις επιτροπές, όσο και σήμερα στην πρωτολογία μας θέσαμε τους προβληματισμούς μας.

Να τονίσω ότι το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου είναι η ενσω-

μάτωση του κανονισμού που συνιστά διεθνή υποχρέωση της χώρας μας. Με τον τρόπο ωστόσο που διατυπώθηκαν οι διατάξεις του, πολύ φοβάμαι ότι δημιουργήθηκε κίνδυνος οι διατάξεις αυτές να μείνουν γράμμα κενό, δηλαδή να μην μπορέσουν να εφαρμοστούν.

Το μείζον, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι να εξασφαλιστούν οι ποιοτικές υπηρεσίες μεταφορών που θα αναπτύσσονται μέσα σε ένα υγιές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου θα διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση όσων συμμετέχουν στους διαγωνισμούς, αλλά και φυσικά να υπάρχει ένα σαφές πλαίσιο για τις αποφάσεις της αρμόδιας αρχής. Παράδειγμα, όταν σε περίπτωση κινδύνου προβαίνει σε απευθείας αναθέσεις η αρμόδια αρχή, τότε η εξυπηρέτηση του κοινού να μην θέτει σε κίνδυνο τη διαφάνεια των διαδικασιών.

Όσον αφορά τον διαχωρισμό ΟΣΕ και «ΕΡΓΟΣΕ», όπως τόνισα και στην πρωτολογία μου, το όλο εγχείρημα φαίνεται έωλο και πρόχειρο, χωρίς βεβαίως στόχευση.

Αυτό που είναι ορατό και το μόνο που μπορεί να επιτευχθεί είναι η αύξηση του ελέγχου του Υπουργείου καθώς και η εμπλοκή του Υπερταμείου σε δύο εταιρείες του δημοσίου που δεν έχουν καν ενταχθεί σ' αυτό. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Επί της τροπολογίας του Υπουργείου Τουρισμού για τις μαρίνες, σε πρώτη ανάγνωση, θα έλεγα ότι βλέπουμε σε ορισμένες από τις ρυθμίσεις της τροπολογίας μια προσπάθεια παροχής κινήτρων για επενδύσεις μέσα από τη δημιουργία ενός ευέλικτου νομοθετικού πλαισίου. Αυτό δεν είναι κακό αρκεί να υπάρχει διαφάνεια. Όμως, εμείς βλέπουμε εδώ πέρα ότι το διάγραμμα κάλυψης για τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα δεν θα είναι δεσμευτικό, αλλά θα μπορεί να τροποποιείται από τον ενδιαφερόμενο με βάση τις ανάγκες του. Εδώ βέβαια αντίστοιχα εσείς φέρντε αλλαγές στον τρόπο υποβολής των περιβαλλοντικών μελετών με στόχο την επιτάχυνση των διαδικασιών, αλλά και στον χρόνο διενέργειας του ελέγχου: και των μελετών και των σχεδίων των φορέων διαχείρισης εκ μέρους του Υπουργείου. Αυτό μας προβληματίζει. Όσο όμως κι αν η μείωση της γραφειοκρατίας παραμένει στόχος όλων μας, κύριε Υπουργέ, τούτο δεν θα πρέ-

πει να αποβαίνει εις βάρος της διαφάνειας και της αξιοπιστίας των διαδικασιών. Και αυτό ας κρατηθεί από την πλευρά σας.

Τώρα, οι σχετικές ρυθμίσεις ως προς την τροπολογία, δεν φαίνεται να έχουν μελετηθεί αρκετά και γι' αυτό υπάρχουν και συνέπειες. Κάτι που ισχύει αντίστοιχα και για τη διάταξη με την οποία μειώνεται το ελάχιστο εμβαδόν του χερσαίου χώρου που επιτρέπει τη μη προκήρυξη της διαγωνιστικής διαδικασίας πριν τη χωροθέτηση. Βλέπουμε δηλαδή από το εμβαδόν των ενενήντα χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων να φτάνουμε στα σαράντα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα. Βέβαια απορεί κάποιος γιατί όχι πενήντα ή εξήντα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα. Ποια είναι λοιπόν η στόχευση του Υπουργείου εδώ;

Τέλος, σχετικά με το ζήτημα του Ναυαγίου της Ζακύνθου θα ήθελα να πω πως οι αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας απέναντι στην Επιτροπή Πρότυπης Τουριστικής Αξιοποίησης και Προστασίας του Ναυαγίου Ζακύνθου είναι μεγάλες και το είδαμε από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Τις γνωρίζετε, δεν χρειάζεται περισσότερη ανάλυση. Ωστόσο, με τη σημερινή -θα έλεγα- ρύθμιση η επιτροπή θα συνεπικουρείται και από επαγγελματίες μηχανικούς του ΤΕΕ. Οι αλλαγές, λοιπόν, είναι ελάχιστες, ενώ το πρόβλημα παραμένει. Συνεπώς, γι' αυτόν τον λόγο, δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε την εν λόγω τροπολογία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για να καταθέσει νομοτεχνική βελτίωση.

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

Θέλω να καταθέσω δύο μικρές νομοτεχνικές βελτιώσεις με τεχνικές λεπτομέρειες.

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

ΠΡΟΣΘΗΚΗ – ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΙΙΙ

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

με τίτλο

«Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές
επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις»

1. Στο δεύτερο εδάφιο της νέας παρ. 5 του άρθρου 30, όπως προσετέθη με την υπ' αρ. 8 νομοτεχνική βελτίωση του πρώτου τεύχους των κατατεθειμένων νομοτεχνικών βελτιώσεων οι λέξεις «καθώς και απαραίτητοι περιορισμοί για τη διασφάλιση του παρεχόμενου έργου, στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007» αντικαθίστανται από τις λέξεις «καθώς και απαραίτητοι περιορισμοί που συνδέονται με την ανάθεση των συμβάσεων και επιβάλλονται στο πλαίσιο του ανωτέρω Κανονισμού για τη διασφάλιση του παρεχόμενου έργου».
2. Στο πρώτο εδάφιο της παρ.2 του άρθρου 50 , όπως προσετέθη με την υπ' αρ. 10 νομοτεχνική βελτίωση του δεύτερου τεύχους των κατατεθειμένων νομοτεχνικών βελτιώσεων οι λέξεις «από την κατάρτιση του Σχεδίου Δράσης της παρ. 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «από τη δημοσίευση του παρόντος».

Αθήνα, 28 Σεπτεμβρίου 2022

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Να μοιραστούν για να τις δουν οι συνάδελφοι, εισηγητές γιατί είναι τελευταία στιγμή.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Γιαννούλης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Η αλήθεια είναι, κύριε Καραμανλή, ότι σ' ένα πράγμα θα συμφωνήσουμε και θα συμφωνήσουμε απόλυτα, μέχρι κεραίας. Θα συμφωνήσουμε στο ότι οι Έλληνες πολίτες δεν έχουν μνήμη χρυσόφαρου για να θεωρήσουν ότι αυτό που αποκαλέσατε εσείς εξευτελιστική και προκλητική ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για 45 εκατομμύρια, ενώ η αποεπένδυση 600 εκατομμυρίων, το χάρισμα των 600 εκατομμυρίων επενδύσεων στην ιδιωτική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δεν αποτελεί στοιχείο δημαγωγίας.

Και ξέρετε, δεν υπάρχει μνήμη χρυσόφαρου και για κάτι άλλο. Εάν αυτό θεωρείται προκλητικό, τα 45 εκατομμύρια σε συνθήκες ακραίας φτωχοποίησης και μνημονιακών υποχρεώσεων, ήθελα να ρωτήσω εάν σε αυτή τη συλλογική μνήμη αυτής της χώρας υπάρχει το γεγονός ότι το 2009 -μπορεί να γελάτε, εγώ σας αναγνωρίζω το δικαίωμα να γελάτε, προς θεού, αλλά η παράταξή σας και η χώρα φτωχοποιήθηκε. Όσο κι αν προσπαθείτε να αναζητήσετε βοήθεια από κάπου αλλού, δυστυχώς, το 2009 η παράταξη στην οποία συμμετείχατε φτωχοποίησε, χρεοκόπησε τη χώρα και το 2014 τη φτωχοποίησε έτι περαιτέρω. Άρα είναι επιτακτικότερη η ανάγκη να απαντήσετε για τα 600 εκατομμύρια της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και να αφήσετε την αναμόχλευση των 45 εκατομμυρίων της ιδιωτικοποίησης.

Ξέρετε ότι καταψήφισαμε για έναν ακόμη λόγο. Όχι μόνο γιατί οι Έλληνες δεν έχουν μνήμη χρυσόφαρου, αλλά γιατί είστε το λάθος όχι εσείς προσωπικά, προς θεού, αλλά η παράταξή σας και ο Πρωθυπουργός είναι το λάθος μέσα στο λάθος κεφάλαιο του λάθος λήμματος.

Πριν από λίγη ώρα, κύριε Υπουργέ, οι μεταρρυθμίσεις τις οποίες εσείς υπερασπιζέστε με πάθος, είτε τώρα είτε σε άλλα νομοθετικά πεδία, πριν από λίγη ώρα η Κυβέρνηση Μητσοτάκη οδήγησε μια εταιρεία, με βάση τις μεταρρυθμίσεις Χατζηδάκη, να απολύσει εν μέσω νόμιμης απεργίας τον πρόεδρο και τον γραμματέα μιας βιώσιμης επιχείρησης, της «ΜΑΛΑΜΑΤΙΝΑΣ», αν το γνωρίζετε. Πριν από λίγη ώρα απολύθηκαν ο πρόεδρος και ο γραμματέας του σωματείου των εργαζομένων μέσα σε διάρκεια νόμιμης απεργίας γιατί έτσι επιβάλλουν, γιατί έτσι μπορούν, γιατί έτσι θέλουν με τις εργασιακές σας μεταρρυθμίσεις, αυτές που δεν εμπιστευόμαστε ούτε και τώρα. Δεν τις εμπιστευόμαστε, όπως δεν έχουμε καμμία απολύτως εμπιστοσύνη ότι δεν αποτελεί όλος ο πολιτικός και κυβερνητικός σας βίος χαρακτηριστικό παράδειγμα δημαγωγίας, θέλετε για την υγεία, θέλετε για την ενέργεια, θέλετε για τα καύσιμα, θέλετε για το τριετές. Τι να πω; Για τη φαρσοκωμωδία της τριετούς προμήθειας νέων λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη; Πρόκειται για μια ατελέσφορη διαδικασία για την οποία το καλοκαίρι του 2019 μας κουνούσατε το δάχτυλο, φτάσαμε στον Σεπτέμβριο του 2022 και ακόμα νοικιάζονται και νοικιάζονται με leasing από τα ΚΤΕΛ νέες γραμμές κ.λπ., κ.λπ..

Δεν σας έχουμε εμπιστοσύνη, επίσης, και στο θέμα των δικαιωμάτων. Ξέρετε, την Παρασκευή θα ολοκληρώσει τις εργασίες της μια εξεταστική επιτροπή η οποία, με ευθύνη Μητσοτάκη και της Κυβέρνησής σας, οδηγεί στη συγκάλυψη. Δεν σας έχουμε εμπιστοσύνη. Αυτό είναι το επιμύθιο αυτής της συζήτησης και για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αλλά και για όλα που θα ακολουθήσουν στην πορεία προς την πτώση σας.

Και θέλω να σας πω κάτι ειλικρινά. Από την πρώτη στιγμή δείξαμε και δείχνουμε διάθεση ως επισπεύδουσα Αντιπολίτευση να συμβάλουμε, έστω στο περιθώριο που μας αφήνει η αλαζονεία και η αμετροέπεια του επικεφαλής της Κυβέρνησης, να συμβάλουμε για να βελτιωθεί, έστω κατά τι, η καθημερινότητα των πολιτών. Δεν βοηθάτε γιατί οχυρώνεστε πίσω από την αλαζονεία και την αμετροέπεια. Δεν βοηθάει το να είστε αντιμέτωποι με το σύνολο της Βουλής.

Έχετε υπολογίσει πόσα νομοσχέδια το τελευταίο διάστημα έχουν καταψιφιστεί από το σύνολο της Μείζονος και Ελάσσονος Αντιπολίτευσης; Αν ήμουν στη θέση σας θα ένιωθα πάρα πολύ

άβολα και θα ήθελα πραγματικά να εξηγήσετε κάποια στιγμή το εξής. Είναι απόφασή σας, πολιτική επιλογή. Έχετε κάνει μια μικροπολιτική συναλλαγή με ένα συγκεκριμένο επαγγελματικό χώρο και θέλετε να τον ευνοήσετε. Τι σας εμποδίζει με το νομοθετικό σας έργο, στον χρόνο που σας απομένει μέχρι την πτώση σας, να συμβάλλετε στο να μην ανοίξουν νέες πληγές σε μια κοινωνία που ήδη δοκιμάζεται από τις επιλογές σας σε όλους τους τομείς που ανέφερα;

Η αλήθεια σώζει, κύριε Καραμανλή, επειδή σας είδα κάποια στιγμή να επικαλείστε με λίγη δυσφορία και αγανάκτηση γιατί επανέφερα στη μνήμη σας την απόλυτη χρεοκοπία του 2009. Ναι, η αλήθεια πολλές φορές σώζει. Χρησιμοποιήστε την και ως μέσο κυβερνητικής πρακτικής.

Ευχαριστώ πολύ.

Καταψήφισαμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Παρακαλώ να μοιραστούν τώρα οι νομοτεχνικές βελτιώσεις που κατέθεσε ο κύριος Υπουργός.

Θα συνεχίσουμε με τον κ. Κόλλια και αμέσως μετά με τον κύριο Υπουργό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να επικεντρωθώ σε δύο σημεία. Το πρώτο αφορά τις αιτιάσεις που ακούστηκαν από εκπροσώπους φορέων, αλλά και από πολλούς συναδέλφους σε αυτή εδώ την Αίθουσα περί θέσης δήμευσης φωτογραφικών διατάξεων υπέρ ενός φορέα, του ΚΤΕΛ συγκεκριμένα. Θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν αποκλείεται κανείς. Βάζουμε μόνο τις προϋποθέσεις για τη συμμετοχή στην ανάθεση του έργου και εισάγουμε για πρώτη φορά τις διαγωνιστικές διαδικασίες στο προσκήνιο.

Αυτό από μόνο του, κύριε Πρόεδρε, προάγει την αρχή της διαφάνειας, την αμεροληψία και την ισότιμη πρόσβαση όλων των υποψηφίων στην εκμετάλλευση και εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Θα επαναλάβω όσα είπα ο κύριος Υπουργός στην προχθεσινή συνεδρίαση: Παλαιότερα δεν υπήρχε διαγωνισμός και είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι σήμερα αυτό εξαλείφεται. Επί δεκαετίες ολόκληρες δινόταν η δυνατότητα να εκτελούνται μεταφορές με έναν πολύ συγκεκριμένο τρόπο, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία. Βασικός και αποκλειστικός γνώμονας σήμερα είναι η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού των πολιτών της χώρας μας και όχι η εύνοια απέναντι σε έναν ορισμένο κλάδο.

Σας είπα και στην τρίτη συνεδρίαση, κύριε Γιαννούλη, ότι στο σχέδιο νόμου που είχατε καταθέσει στις 24 Ιουνίου και αφορούσε τις υπεραστικές συγκοινωνίες και όχι τις αστικές, καθότι αυτές αναφέρονται στον ν.4548/2018, σε αυτό το σχέδιο νόμου που τέθηκε σε διαβούλευση, είχατε περιγράψει προϋποθέσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Πώς τέθηκε σε διαβούλευση, αφού έκλεισε η Βουλή;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ: Στις 24 Ιουνίου τέθηκε σε διαβούλευση. Αυτό είναι το παράδοξο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Έγινε νόμος;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ: Όχι, δεν έγινε νόμος. Σε αυτό το σχέδιο νόμου στο άρθρο 12, κύριε Γιαννούλη, περιγράφατε τους όρους και τις προϋποθέσεις που ήταν πολύ πιο σκληροί από αυτά που περιέχονται σήμερα στο νομοσχέδιο.

Και έρχεται ο κύριος Υπουργός σήμερα με τη νομοθετική βελτίωση και τι λέει; Αυτός ο οποίος κρίνεται ως ανάδοχος σε μια διαγωνιστική διαδικασία μπορεί σε έξι μήνες να προμηθευτεί τα λεωφορεία και σε δώδεκα μήνες να εξασφαλίσει όλες τις υποδομές, που χρειάζονται, προκειμένου να αναλάβει το μεταφορικό έργο. Εσείς περιγράφατε αριθμό λεωφορείων, περιγράφατε τελεματικές διαδικασίες, περιγράφατε προσωπικό, εγκαταστάσεις, αμαξοστάσια κ.λπ..

Και θα ήθελα να αναφερθώ, κύριε Πρόεδρε, και σε ένα δεύτερο σημείο που ακούστηκε σε αυτή εδώ την Αίθουσα και αφορά τις επιδοτήσεις που δίνονται στα λεωφορεία. Αυτές οι επιδοτήσεις έχουν θεσπιστεί επί ΠΑΣΟΚ με τον ν.2963/2001 και χορηγούνται για την βελτίωση των υποδομών. Αυτών των ευεργετικών διατάξεων βεβαίως θα τύχουν και όλοι όσοι αναλάβουν μεταφορικό έργο από εδώ και πέρα. Πρόκειται εξάλλου για μία πρακτική

που υπάρχει σε όλη την Ευρώπη, γιατί ουσιαστικά με την παραπάνω επιδότηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν επιδοτείται ο φορέας αλλά το εισιτήριο του επιβάτη.

Συμπερασματικά αυτή η μείωση αποσκοπεί στη μείωση του εισιτηρίου, προκειμένου να εξυπηρετηθεί το επιβατικό κοινό και ιδιαίτερα οι πολίτες που μένουν σε απομακρυσμένες περιοχές. Ανέφερα το παράδειγμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην προηγούμενη συνεδρίαση για τον Κορίνθιο πολίτη που διαμένει στην ορεινή Κορινθία, συγκεκριμένα στην Γκούρα, που απέχει εβδομήντα χιλιόμετρα από το κέντρο της Κορίνθου, και αυτός μεταφέρεται με ένα λεωφορείο μέσα στο οποίο υπάρχουν άλλοι τρεις ή τέσσερις επιβάτες. Φανταστείτε, αν δεν υπήρχε αυτή η επιδότηση, πού θα βρισκόταν το εισιτήριο σήμερα.

Και να υπενθυμίσω ακόμη, και αυτό είναι και το παράπονο αν θέλετε των φορέων των ΚΤΕΛ που σήμερα μεταφέρουν τους επιβάτες, ότι το εισιτήριο των ΚΤΕΛ έχει να αυξηθεί από το 2010. Ακόμα και η απώλεια εσόδων που προκύπτει από τη μεταφορά των ατόμων με ειδικές ανάγκες, των μαθητών, των πολυτέκνων, των στρατιωτών, ακόμα και αυτές οι απώλειες δεν καλύπτονται στο σύνολό τους.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, επαναλαμβάνω ότι με αυτό το νομοσχέδιο εξαλείφονται τα κακώς κείμενα και οι στρεβλώσεις του παρελθόντος. Θεσμοθετούνται νέοι κανόνες που ενισχύουν την αναβάθμιση των οδικών επιβατικών μεταφορών με παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας έναντι ενός προσιτού κόστους για όλους μας. Προωθούνται για πρώτη φορά οι διαγωνιστικές διαδικασίες οι οποίες είναι ανοιχτές σε όλους τους φορείς με σεβασμό στις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας.

Για όλα τα παραπάνω, κύριε Πρόεδρε, ζητώ να υπερψηφίσουν όλοι οι συνάδελφοι στο σύνολό τους το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, του Υπουργείου Μεταφορών, όπως ειπώθηκε εδώ και αρκετές μέρες, έρχεται να επιλύσει μια σειρά από προβλήματα και συγχύσεις που είχαν δημιουργηθεί στους χώρους τόσο των επιβατικών μεταφορών όσο και του σιδηροδρόμου. Χρόνια προβλήματα, παραλείψεις του παρελθόντος, λάθη, που έπρεπε κάποια στιγμή να διορθωθούν.

Κατά τις συνεδριάσεις της επιτροπής είχαμε την ευκαιρία να ανταλλάξουμε, νομίζω, γόνιμες απόψεις. Αλλά, όπως συμβαίνει συχνά, ακούστηκαν πράγματα, όπως και σήμερα, τα οποία, λυπάμαι να το πω, δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα. Και εγώ, ξέρετε, ακόμα και επτά χρόνια τώρα στο Κοινοβούλιο, δυσκολεύομαι γιατί καταλαβαίνω την πολιτική αντιπαράθεση, αλλά αυτή η αντιπαράθεση, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, πρέπει να γίνεται και με κάποια επιχειρήματα. Και τα επιχειρήματα τα οποία χρησιμοποιείτε πολλές φορές είναι επιχειρήματα τα οποία, κατά την προσωπική μου άποψη, δεν στέκουν σε καμμία λογική.

Τι μας λέει ο αγαπητός Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ; Αφού διαγράψατε τα χρέη της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» των 600 εκατομμυρίων πουλήσατε τη «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με 45 εκατομμύρια ευρώ. Μας λέτε, ακούστε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι: «Δεν πουλήσαμε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δεν πουλήσαμε τα τρένα. Πουλήσαμε», λέει, «τον κόσμο» -αν είναι δυνατόν να πουλιέται ο κόσμος- «και πουλήσαμε και τη στάμπα». Είναι σοβαρά πράγματα αυτά;

Δεν γνωρίζετε, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, ότι τα τρένα ανήκουν στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» και το τροχαίο υλικό ενοικιάζεται; Δεν γνωρίζετε ότι ξεπουλήσατε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 45 εκατομμύρια, αφού είχατε διαγράψει τα χρέη της και άρα θα μπορούσατε να είχατε πετύχει πολύ υψηλότερο τίμημα; Το καταλαβαίνουμε αυτό; Άλλο είναι να πουλάω κάτι που έχει 800 εκατομμύρια χρέη και άλλο να πουλάω κάτι που έχει μηδέν.

Πουλήσατε και την «ΡΟΣΚΟ» για 22 εκατομμύρια, δηλαδή τη συντήρηση, και τώρα έρχεστε και εγκαλείτε την επόμενη κυβέρνηση, την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, διότι, λέει, «είχατε πει στην αρχή ότι θα κάνετε τόσες επενδύσεις, αλλά τι κάνατε τώρα».

Κύριε Παππά, να σας πω κάτι; Αν κάνατε 1 ευρώ επένδυση στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», θα ήμουν ο πρώτος που θα έβγαينا να σας το αναγνωρίσω και να το χειροκροτήσω. Αλλά εδώ συμβαίνει το εξής παράδοξο: Σε μία επιτροπή αρκετοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ είχαν πει «Τι να κάνουμε. Είχαμε το πιστόλι στον κρόταφο και έπρεπε να πάρουμε τη δόση τότε». Δηλαδή παραδεχτήκατε και εσείς, εμμέσως πλην σαφώς, ότι αυτή η ιδιωτικοποίηση ήταν προβληματική. Εσείς που κάνατε μια πραγματικά κακή ιδιωτικοποίηση, κάκιστη, έρχεστε και ρωτάτε για ποιον λόγο έρχεται η επόμενη κυβέρνηση να κάνει ένα μνημόνιο συνεργασίας και να υπογράψει μετά μια σύμβαση. Διότι, κύριε Παππά, ξέρετε τι σημαίνει το ΜΟΥ. Ειδικά εσείς το ξέρετε πολύ καλά γιατί έχετε εμπειρία από διαπραγματεύσεις. Ήταν ένα ΜΟΥ και κατέληξε σε μια συμφωνία και λέτε γιατί ήταν 600 εκατομμύρια και όχι 800 ή 1 δισεκατομμύριο. Εσείς φέρατε μηδέν! Επομένως λέτε πράγματα τα οποία δεν έχουν βάση.

Και επίσης λέτε και κάτι που είναι ψευδές. Στις ερωτήσεις που έχετε κάνει σας έχουμε απαντήσει. Μπορεί οι απαντήσεις, κύριε Παππά, να μην σας αρέσουν, αλλά εδώ υπάρχει κι άλλο ένα, αν θέλετε, ψεύδος από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ. Άκουσα τον κ. Γιαννούλη να μιλάει ότι εμείς είμαστε δημαγωγοί.

Πραγματικά, κύριε Γιαννούλη, μια σύντομη αναδρομή στο τι κάνατε το 2015 νομίζω ότι σας διαφεύδει. Εδώ είμαστε στο τέλος της τετραετίας να μας κρίνει όλους ο ελληνικός λαός. Γιατί τελικά, ξέρετε κάτι; Ό,τι να λέτε και εσείς, ό,τι να λέω κι εγώ, κριτής τελικός είναι ο ελληνικός λαός. Νομίζω ότι σε αυτό μπορούμε να συμφωνήσουμε.

Έρχεστε, λοιπόν, και λέτε ότι εμείς δεν απαντάμε στις ερωτήσεις. Μα, καλά μιλάμε σοβαρά; Είμαστε μια Κυβέρνηση που όλη την ώρα ερχόμαστε οι Υπουργοί και απαντάμε σε όλες τις ερωτήσεις, γραπτές και προφορικές.

Όταν ήμουν Τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών ο τότε Υπουργός σπανίως ερχόταν. Δημιουργείτε, λοιπόν, εντυπώσεις που δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα. Και πραγματικά λυπάμαι για αυτό, διότι έτσι δεν βοηθάμε το δημόσιο διάλογο. Και σας προκαλώ ή μάλλον σας παρακαλώ, γιατί δεν έχω καμμία διάθεση να ανεβάσω τους τόνους, να κάνετε επίκαιρη ερώτηση για όλα αυτά. Να έρθουν μάλιστα και όλα τα κόμματα και να κάσουμε με στοιχεία, με ψυχραιμία να τα αναλύσουμε. Και θα βρεθούμε αντιμέτωποι όλοι με την αλήθεια και θα μας κρίνουν στο τέλος αυτοί που μας ακούν.

Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος. Νομίζω ότι αναλύσαμε και οι Υφυπουργοί και όλοι οι Βουλευτές με πολύ μεγάλη λεπτομέρεια και τα δύο μέρη του νομοσχεδίου. Για το θέμα του διαχωρισμού της ΟΣΕ - «ΕΡΓΟΣΕ», δεν άκουσα καμμία σοβαρή κριτική πλην της κ. Πέρκα. Η κ. Πέρκα είπε κάτι πολύ απλό, το οποίο δεν είπε ούτε ο εισηγητής ούτε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ότι αυτό που πάτε να κάνετε είναι χειρότερο από τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς. Θα αργήσει πιο πολύ η μελέτη-κατασκευή. Και είναι λάθος το σύστημα της μελέτης-κατασκευής. Αυτό μας είπε η κ. Πέρκα.

Ερώτηση ρητορική: Ποιος ψήφισε τη μελέτη-κατασκευή στον ν.4412; Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Είναι άλλη μία απόδειξη στο ότι άλλα λέτε, αλλά πράττετε και μετά έρχεστε και ζητάτε τα ρέστα.

Ο κ. Καραγιάννης, ο Υφυπουργός Υποδομών, νομίζω ότι σας αποστόμωσε όταν σας ανέφερε πόσες προσλήψεις έχετε κάνει εσείς και πόσες έχουμε κάνει εμείς. Ούτε εκεί πήραμε απάντηση. Και μάλιστα το αστείο της υπόθεσης είναι ότι στο νόμο που ψηφίσαμε πριν δύο βδομάδες για τις ΔΕΚΟ και είχαμε κάνει μνεία και είχαμε βάλει ως τροπολογία για τις προσλήψεις, ήρθατε και τις καταψηφίσατε. Και ρωτώ: Καταψηφίζετε προσλήψεις σε αυτές τις δύο εταιρείες;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εκτός ΑΣΕΠ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν ήταν εκτός ΑΣΕΠ, κύριε Παππά. Και εδώ λέτε ψέματα, γιατί δεν ήταν εκτός ΑΣΕΠ. Είναι βάσει του νόμου των ΔΕΚΟ. Έτσι έγιναν και οι χιλίες τετρακόσιες προσλήψεις στις αστικές συγκοινωνίες. Και αυτό που λέτε, στην ουσία είναι εναντίον των εργαζομένων. Επομένως αυτά τα συνδικαλιστικά που κάνετε, να τα κάνετε στα δικά σας κομματικά ακροατήρια. Διότι

μέσα εδώ στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου και σε εμάς, στην Κυβέρνησή μας, δεν περνάνε.

Πάμε τώρα να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, αναφερόμενος σε δύο ζητήματα. Πάμε στον κανονισμό 1370. Τι ακούστηκε εδώ; Ακούστηκε από τους αγαπητούς συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ ότι ο διαγωνισμός αυτός είναι φωτογραφικός. Σωστά; Αυτό δεν είπαν; Εάν, λοιπόν, φωτογραφίζει συγκεκριμένο φορέα, θα μου επιτρέψετε να σας πω τι έκανε ο δικός σας νόμος του 2018 για τα αστικά ΚΤΕΛ και αυτό που φέρατε έναν μήνα πριν πέσετε.

Γιατί αυτός είναι ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτή εδώ είναι η δήθεν Αριστερά, κύριοι συνάδελφοι. Αυτή είναι η πολιτική εξαπάτηση. Βλέπουν ότι φεύγουν και έρχονται έναν μήνα πριν και κάνουν ένα νομοσχέδιο και το βγάζουν σε διαβούλευση γνωρίζοντας ότι δεν θα ψηφιστεί ποτέ, ο οποίος στην ουσία νομιμοποιεί το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ, σε πλήρη αντίθεση με τον κανονισμό 1370. Οπότε πρέπει να αποφασίσετε, γιατί δεν μπορεί να είσαι και με το ένα πόδι μέσα και με το άλλο πόδι έξω. Είχατε δικίο τότε ή τώρα; Ήταν σωστό; Να το συζητήσουμε.

Πάμε όμως να απαντήσουμε και επί της ουσίας, διότι είναι τόσο εύλα να επιχειρηματιάς, τα οποία απαντώνται με έναν τρόπο ισοπεδωτικό. Πάμε τώρα να δούμε την ουσία. Λένε τα τουριστικά λεωφορεία ότι εμάς μας αποκόπτετε. Κατ' αρχάς να πούμε κάτι που το είπαμε και στην επιτροπή. Άλλο πράγμα είναι η μεταφορά τουριστών και άλλο πράγμα είναι το συγκοινωνιακό έργο. Εμείς αυτό που θέλουμε είναι αυτός που θα συμμετέχει να έχει εμπειρία.

Να το δούμε όμως τώρα, γιατί και οι αγαπητοί φίλοι στα τουριστικά γραφεία και στα τουριστικά λεωφορεία δεν νομίζω ότι έχουν διαβάσει τον νόμο. Τους αποκλείουμε; Δεν τους αποκλείουμε. Διότι μπορεί σύμφωνα με τις ενωσιακές πρακτικές να πάρουν δάνεια εμπειρία σε μια κοινοπραξία -γιατί αυτός ο νόμος ευνοεί τις κοινοπραξίες- και να κατέβουν στον διαγωνισμό. Και το επιδιώκουμε αυτό, επιδιώκουμε τον ανταγωνισμό. Επιδιώκουμε το άνοιγμα της αγοράς. Διότι, σε αντίθεση με εσάς, πιστεύουμε ότι το άνοιγμα της αγοράς θα φέρει στο τέλος καλύτερες υπηρεσίες.

Και μάλιστα όπως είπαμε και στην επιτροπή είναι η πρώτη φορά που βάσει του κανονισμού 1370 θα δίνονται και τα λεγόμενα PSOs, δηλαδή, θα δίνονται επιδοτήσεις, οι οποίες δεν δινόντουσαν παλιά. Τα λεφτά στα οποία αναφέρθηκε ο αγαπητός συνάδελφος του Κομμουνιστικού Κόμματος και άλλοι συνάδελφοι ότι έπαιρναν τα ΚΤΕΛ, ήταν από το 2% και το 5%, το οποίο το κρατούσαμε από αυτούς ως Ελληνική Δημοκρατία. Άρα στην ουσία δεν επιδοτούνταν τα ΚΤΕΛ.

Αλλά ας είμαστε ειλικρινείς. Τι θέλουμε τελικά; Θέλουμε να δούμε τη μεγάλη εικόνα ή τη μικρή εικόνα; Γιατί η μικρή εικόνα είναι να εξυπηρετούμε συντεχνίες. Όταν ήταν κυβέρνηση οι αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ χαιδεύαν την πλάτη των ΚΤΕΛ, ότι ήθελαν τα ΚΤΕΛ. Τους λέγατε πράγματα που δεν είχαν καμμία σχέση με την πραγματικότητα, τους εξαπατούσατε και τους λέγατε «ναι, αυτοί οι νόμοι είναι συμβατοί με τον 1370», όταν ξέρατε ότι δεν είναι. Διότι οι ίδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες στο Υπουργείο Μεταφορών ήταν και τότε, είναι και τώρα. Τώρα που δεν είστε στα έδρανα της Συμπολίτευσης και είστε στα έδρανα της Αντιπολίτευσης, σηκώνετε τη σημαία των τουριστικών λεωφορείων. Αποφασίστε ποιο από τα δύο συμβαίνει.

Ένα είναι, λοιπόν, το ζητούμενο. Δεν είναι αυτός ο διαγωνισμός φωτογραφικός. Το αντίθετο, αυτός ο διαγωνισμός ανοίγει τις διαδικασίες, ανοίγει τη διαγωνιστική διαδικασία.

Και τελικά να σας πω και κάτι άλλο. Αυτό πρέπει να κάνουμε, γιατί και στον κλάδο των αστικών μεταφορών τι κάναμε; Δώσαμε την ευκαιρία σε ιδιώτες να μπουν στον ΟΑΣΑ, δηλαδή στον ΟΣΥ και στον ΟΑΣΘ, κάτι το οποίο έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ μετά την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ. Ο νόμος που δώσατε τα πρώτα δρομολόγια στον ΟΑΣΘ ήταν νόμος δικός σας. Αποδεχθήκατε με αυτόν τον τρόπο, εμμέσως, την αποτυχία της κρατικοποίησης. Και έρχεστε και μας εγκαλείτε γιατί και εμείς συνεχίζουμε αυτή την πρακτική, η οποία θεωρούμε ότι είναι στη σωστή κατεύθυνση, να υπάρχει δηλαδή μια σύμπραξη μεταξύ ενός δημοσίου φορέα στην Αθήνα και τους ιδιώτες.

Σας ενοχλούν τα leasing. Τα leasing θα μου επιτρέψετε να πω

ότι είναι μια καινοτομία. Σε όλη την Ευρώπη χρησιμοποιούν τη διαδικασία του leasing. Ξέρετε γιατί; Να σας πω γιατί, να το καταλάβετε; Γιατί απλούστατα το κόστος συντήρησης ενός λεωφορείου leasing είναι πολύ μικρότερο από το κόστος συντήρησης των παλαιών λεωφορείων που έχουμε. Και εν τω μεταξύ ο διαγωνισμός «τρέχει» και το 2023 θα έχουμε λεωφορεία. Δεν είχατε λεφτά για τον διαγωνισμό. Ο δικός σας διαγωνισμός για τα λεωφορεία κατέπεσε. Ξέρετε ποιες είναι οι διαδικασίες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Τρία χρόνια;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μην μου κάνετε συνδικαλισμό εμένα, κύριε Γιαννούλη. Στους ψηφοφόρους σας στη Θεσσαλονίκη αυτά. Δεν ξέρετε τι λέτε. Σήμερα λέτε άσπρο, αύριο λέτε μαύρο. Αποφασίστε. Ξέρετε, στην πολιτική αυτό που νομίζω ότι έχει αξία είναι η συνέπεια. Συνεπείς εσείς δεν είστε. Όχι εσείς προσωπικά. Όταν λέω «εσείς», εννοώ το κόμμα σας. Για αυτό άλλωστε σας φωνάζουν ως «δήθεν» Αριστερά.

Κλείνοντας να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι αυτό το νομοσχέδιο ήταν ένα νομοσχέδιο τεχνικό.

Συγγνώμη, να κάνω μία παρένθεση. Δεν θα απαντήσω, αν και έχω εδώ τα νούμερα. Περιμένω ειλικρινά, κύριε Παππά, την ερώτησή σας...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Και αίτηση κατάθεσης εγγράφων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι αίτηση κατάθεσης εγγράφων, στην Βουλή! Φοβάστε; Κύριε Παππά, φοβάστε; Δεν μπορείτε να κάνετε σοβαρή πολιτική αντιπαράθεση;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θα κάνουμε και τα δύο!

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν σας δέικοψα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ. Πώς γίνεται αυτό;

Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μην εκνευρίζετε, κύριε Παππά. Εδώ είμαστε, θα τα πούμε όλα.

Κλείνοντας να κάνω ένα πολιτικό σχόλιο. Καταλαβαίνω την αγωνία του ΣΥΡΙΖΑ. Ειλικρινά σας καταλαβαίνω. Τριάντισι χρόνια κάτω από εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες η Κυβέρνηση Μητσοτάκη έχει τα ηνία της χώρας. Τριάντισι χρόνια ο λαός ακόμα και τώρα δεν σας έχει συγχωρέσει. Για αυτό και σε όλες τις έρευνες και σε όλες τις δημοσκοπήσεις κοινής γνώμης είστε οκτώ μονάδες πίσω. Και καταλαβαίνω το άγχος και την αγωνία σας. Αν μπορούσατε αυτό να το ξεπεράσετε και να είστε λίγο ψύχραιμοι -γιατί το μόνο πράγμα που δεν επεδείξατε σε αυτή την Αίθουσα ήταν ψυχραιμία- σας καλώ, σας παρακαλώ και σας προσκαλώ να αφήσετε την αίτηση εγγράφων. Κάντε τα όλα. Κάντε τα. Περιμένω την άλλη εβδομάδα την ερώτησή σας και εύχομαι, όταν έρθετε εδώ, να κάνουμε μια σοβαρή συζήτηση -εγώ δεν είπα ότι αυτή η συζήτηση δεν ήταν σοβαρή- και να προσπαθήσουμε να καταθέσουμε συγκεκριμένα επιχειρήματα και να μας κρίνουν αυτοί που μας ακούν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις».

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

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, πενήντα τρία άρθρα, μία τροπολογία, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)
(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Οι θέσεις

των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις

Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 9 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 13 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 14 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 17 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 18 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 41 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 42 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 43 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 44 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 45 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 46 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 47 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 48 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 49 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 50 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 51 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 52 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Άρθρο 53 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Υπ. τροπ. 1424/46 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ
 Επί του συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
ΜΕΡΟΣ Α'
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
Άρθρο 1 Σκοπός
Άρθρο 2 Αντικείμενο
Άρθρο 3 Πεδίο εφαρμογής
Άρθρο 4 Ορισμοί
Άρθρο 5 Αρμοδιες αρχές και αρμοδιότητες αυτών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
Άρθρο 6 Δίκτυο τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών
Άρθρο 7 Εκτέλεση δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών
Άρθρο 8 Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και αποζημίωσης
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Άρθρο 9 Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού
Άρθρο 10 Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών και αστικών γραμμών από τις περιφέρειες
Άρθρο 11 Καθορισμός γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Άρθρο 12 Σταθμοί και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών
Άρθρο 13 Στάσεις - στέγαστρα αναμονής επιβατών - έσοδα από διαφημίσεις επί στεγάστρων, στάσεων και λεωφορείων
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'
ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ
Άρθρο 14 Προκήρυξη διαγωνισμών
Άρθρο 15 Καθορισμός ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών
Άρθρο 16 Καθορισμός της χορηγούμενης αποζημίωσης
Άρθρο 17 Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό
Άρθρο 18 Προσφορές των διαγωνιζομένων
Άρθρο 19 Κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων
Άρθρο 20 Συμβάσεις ανάθεσης εκτέλεσης
Άρθρο 21 Μεταβολή συνθηκών κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης
Άρθρο 22 Εποπτεία των αναδόχων - εκτέλεση των συμβάσεων
Άρθρο 23 Διοικητικά πρόστιμα
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'
ΑΝΑΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Άρθρο 24 Διασφάλιση της συνεχούς παροχής των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών
Άρθρο 25 Προϋποθέσεις απευθείας ανάθεσης περιορισμένου μεταφορικού έργου
Άρθρο 26 Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για απευθείας ανάθεση λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΝΕΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
Άρθρο 27 Διαδικασία ίδρυσης νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών
Άρθρο 28 Διαδικασία ανάθεσης νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής
Άρθρο 29 Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'
ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ, ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
Άρθρο 30 Εξουσιοδοτικές διατάξεις
Άρθρο 31 Μεταβατικές διατάξεις
Άρθρο 32 Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Β'
ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Ε.Μ.)
Άρθρο 33 Κατάργηση Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) του ν. 4199/2013 και μεταφορά των αρμοδιοτήτων της
Άρθρο 34 Εξουσιοδοτικές διατάξεις
Άρθρο 35 Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Γ'
ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΟΣΕ Α.Ε. ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 36 Σκοπός
Άρθρο 37 Ορισμοί
Άρθρο 38 Μεταβίβαση μετοχών ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση παρ. 1 άρθρου 2 ν. 3891/2010
Άρθρο 39 Αντικείμενο μεταβίβασης
Άρθρο 40 Λειτουργία - Εποπτεία
Άρθρο 41 Αρμοδιότητες ΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 3 και παρ. 3 άρθρου 7 ν. 2671/1998
Άρθρο 42 Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση παρ. 1, 2, 5 και 6 άρθρου 4 ν. 3891/2010
Άρθρο 43 Ενίσχυση διοικητικής δομής ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 44 Μετακινήσεις προσωπικού
Άρθρο 45 Σύμβαση Υπουργείου, ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 46 Εταιρική διακυβέρνηση ΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 47 Εταιρική διακυβέρνηση ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.
Άρθρο 48 Επιχειρησιακό και στρατηγικό σχέδιο - Ετήσιος προϋπολογισμός - Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις
Άρθρο 49 Σύσταση Επιτροπής Παρακολούθησης
Άρθρο 50 Μεταβατικές διατάξεις
Άρθρο 51 Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Δ'
ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Άρθρο 52 Κατάργηση Τεχνικών Συμβουλίων Εποπτευόμενων Φορέων Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
ΜΕΡΟΣ Ε'
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ
Άρθρο 53 Δημιουργία μαρίνων: Πρωτοβουλία - Διαδικασία - Εκμετάλλευση - Ηλεκτρονική υποβολή - Τροποποίηση τίτλου και παρ. 2, 3, 4, 7, 8 άρθρου 31 ν. 2160/1993
Άρθρο 54 Προκήρυξη διαγωνιστικής διαδικασίας τουριστικών λιμένων πριν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας χωροθέτησης - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 114 ν. 4926/2022
Άρθρο 55 Έγκριση εγκατάστασης της δραστηριότητας των τουριστικών λιμένων και αδειοδοτούσα αρχή - Προσθήκη άρθρου 287Α στον ν. 4442/2016
Άρθρο 56 Διαδικασία έγκρισης ή γνωστοποίησης δραστηριοτήτων εντός τουριστικού λιμένα - Προσθήκη άρθρου 287Β στον ν. 4442/2016
Άρθρο 57 Μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις - Προσθήκη άρθρου 287Γ στον ν. 4442/2016
Άρθρο 58 Αδειοδοτούσα αρχή για την έγκριση λειτουργίας της δραστηριότητας των τουριστικών λιμένων - Τροποποίηση άρθρου 288 στον ν. 4442/2016
Άρθρο 59 Προθεσμία έκδοσης απόφασης Ο.Τ.Α. α' βαθμού για

την αξιοποίηση του ιαματικού φυσικού πόρου - Τροποποίηση περ. β' παρ. 3 άρθρου 17 ν. 4875/2021

Άρθρο 60 Μέτρα προστασίας Ναυαγίου Ζακύνθου - Τροποποίηση άρθρου 68 ν. 4875/2021 - Έναρξη ισχύος παρ. 2 έως 6 άρθρου 68 ν. 4875/2021

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 61 Τελικές διατάξεις

Άρθρο 62 Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α' ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (L 315/1), η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας και της συνεχούς προσφοράς δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Άρθρο 2 Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος είναι:

α. Ο σχεδιασμός, η οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών που συνδέουν τα αστικά κέντρα μεταξύ τους και εξασφαλίζουν την οδική μεταφορά επιβατών από οικισμούς προς τα αστικά ή διοικητικά κέντρα ή προς άλλες περιοχές ή προορισμούς με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό ή τουριστικό ενδιαφέρον.

β. Η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών ή δικτύων, καθώς και η πρόβλεψη αποζημιώσεων ως αντισταθμίματος για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων οδικών τακτικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 3 Πεδίο εφαρμογής

1. Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος εμπίπτουν οι δημόσιες τακτικές αστικές και υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές.

2. Από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος εξαιρούνται:

α) οι δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, πλην της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων, περιοχής ευθύνης της «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) Α.Ε.», σύμφωνα με τον ν. 3920/2011 (Α' 33),

β) οι δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών εντός των ορίων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, περιοχής ευθύνης της «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) Α.Ε.», σύμφωνα με τον ν. 4482/2017 (Α' 102) και

γ) οι δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών εντός των ορίων των Περιφερειακών Ενοτήτων Ρόδου, περιοχής ευθύνης της Δημοτικής Επιχείρησης Συγκοινωνιών ΡΟΔΑ σύμφωνα με τον ν. 3463/2006 (Α' 114), τον ν. 3852/2010 (Α' 87) και την υπό στοιχεία 154Α/2011/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ρόδου (Β' 992), περί συγχώνευσης κοινωφελών επιχειρήσεων σε μία με την επωνυμία «ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΡΟΔΑ», και Κω, περιοχής ευθύνης της Κοινωφελούς Επι-

χείρησης Κοινωνικής Προστασίας, Αλληλεγγύης, Πρόνοιας, Υγείας και Αστικής Συγκοινωνίας Κω (ΚΕΚΠΑΠΥΑΣ Δήμου Κω).

Άρθρο 4 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Υπεραστική γραμμή»: η προκαθορισμένη διαδρομή, την οποία ακολουθούν τα λεωφορεία που εκτελούν δημόσιες τακτικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών και η οποία περιλαμβάνει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα.

2. «Δημόσιες τακτικές υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών»: οι μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με κατάλληλα λεωφορεία υπεραστικού ή ημιαστικού τύπου, προσφέρονται αδιακρίτως και σε συνεχή βάση στο επιβατικό κοινό έναντι κομίστρου, ακολουθούν προκαθορισμένες διαδρομές (υπεραστικές γραμμές) και επιτρέπουν την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε προκαθορισμένα σημεία (στάσεις).

3. «Δίκτυο δημοσίων τακτικών υπεραστικών οδικών μεταφορών»: το σύνολο των προκαθορισμένων υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων μιας περιφερειακής ενότητας, στο οποίο περιλαμβάνονται και υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία ή το τέρμα τους στην περιοχή αυτή.

4. «Αστική γραμμή»: η προκαθορισμένη διαδρομή, την οποία ακολουθούν τα λεωφορεία που εκτελούν δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών και η οποία περιλαμβάνει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα.

5. «Δημόσιες τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών»: οι μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με κατάλληλα λεωφορεία αστικού ή ημιαστικού τύπου, εντός περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές ή περιλαμβάνουν γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.

6. «Δίκτυο δημοσίων τακτικών αστικών οδικών μεταφορών»: το σύνολο των προκαθορισμένων αστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων μιας περιφερειακής ενότητας, στο οποίο περιλαμβάνονται και γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.

7. «Δημόσιες τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών»: Οι δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών που προσφέρονται ως υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Γ.Ο.Σ.) στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση, σύμφωνα με το άρθρο 14 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ρυθμίζονται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 και τον παρόντα.

8. «Ενδοπεριφερειακή γραμμή»: Υπεραστική γραμμή η οποία εξυπηρετεί τις ανάγκες τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών εντός των ορίων μιας περιφερειακής ενότητας.

9. «Διαπεριφερειακή γραμμή»: Υπεραστική γραμμή η οποία εξυπηρετεί τις ανάγκες τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών μεταξύ δύο ή περισσότερων περιφερειακών ενοτήτων.

Άρθρο 5 Αρμόδιες αρχές και αρμοδιότητες αυτών

1. Η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι η «αρμόδια αρχή», κατ' εφαρμογή της περ. β' του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, η οποία έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει στις δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές στην Επικράτεια, προκειμένου να διασφαλισθεί η παροχή στο κοινό δημοσίων επιβατικών μεταφορών χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση.

2. Οι περιφέρειες ή οι περιφερειακές ενότητες είναι οι «αρμόδιες τοπικές αρχές» σύμφωνα με την περ. γ' του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, οι οποίες έχουν την αρμοδιότητα εντός των γεωγραφικών τους ορίων:

α) να εποπτεύουν τους φορείς που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών,

β) να επιβάλλουν κυρώσεις στους φορείς που εκτελούν δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβα-

τών, όπως προβλέπονται στο άρθρο 23 και καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 7 του άρθρου 30,

γ) να εισηγούνται αιτιολογημένα στην αρμόδια αρχή:

γα. τον καθορισμό των υπεραστικών και αστικών γραμμών και αστικών περιοχών, διαδρομών και δρομολογίων, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 30,

γβ. τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών στις περιφερειακές ενότητες,

γγ. τη χορήγηση αποζημίωσης παντός είδους ως αντισταθμισματος για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Γ.Ο.Σ.),

γδ. τον καθορισμό ολοκληρωμένων δημοσίων επιβατικών μεταφορών κατά την έννοια της περ. ιγ' του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, εντός των ορίων τους,

γε. την απευθείας ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας τακτικών υπεραστικών ή αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, όπου αυτό επιτρέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 και τον παρόντα,

δ) να συλλέγουν στοιχεία για τη λειτουργία των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών, σύμφωνα με την τυποποίηση και τη συχνότητα που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ** **ΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Άρθρο 6 **Δίκτυο τακτικών υπεραστικών** **και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών**

Το δίκτυο των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξυπηρετεί τις διαρκείς ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

Άρθρο 7 **Εκτέλεση δημοσίων τακτικών υπεραστικών** **και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών**

1. Η εκτέλεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών γίνεται από επιχειρήσεις που εκτελούν κατ' επάγγελμα οδικές μεταφορές επιβατών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά στους όρους που πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (L 300), με λεωφορεία υπεραστικού ή ημιαστικού τύπου κάθε κατηγορίας προκειμένου για τις υπεραστικές γραμμές, και αστικού ή ημιαστικού τύπου προκειμένου για τις αστικές γραμμές. Τα λεωφορεία αυτά πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) 715/2007 και (ΕΚ) 595/2009 και την κατάργηση της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ (L 151), και έχουν λάβει σχετική έγκριση τύπου λεωφορείου.

2. Με την απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 30 καθορίζονται τα ειδικά προσόντα που διαθέτει κάθε φορέας, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, προς τον οποίο παραχωρείται με σύμβαση η εκτέλεση υπηρεσιών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών όσον αφορά:

α) στην οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια, και

β) την τεχνική και επαγγελματική ικανότητα, προκειμένου οι φορείς αυτοί να είναι σε θέση να εκτελούν συνεχώς το συγκοινωνιακό έργο που αναλαμβάνουν με ασφάλεια κατά την κυκλοφορία, ιδίως για τους επιβάτες, με την αναγκαία ποιότητα και για

την εξασφάλιση του επιπέδου υπηρεσιών που απαιτείται για την εκπλήρωση του σχετικού σκοπού δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 8 **Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων** **και αποζημίωσης**

1. Η αρμόδια αρχή αναθέτει τις δημόσιες τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών χορηγώντας είτε αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών, είτε αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών και αποζημίωση, αν αυτό είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων οδικών τακτικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων, σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 και τα άρθρα 5, 14 και 16 του παρόντος.

2. Η ανάθεση της παροχής δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή αποκλειστικού δικαιώματος και αποζημίωσης γίνεται με τη διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή, κατ' εξαίρεση, με απευθείας ανάθεση, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007 και τον παρόντα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' **ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ** **ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ** **ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

Άρθρο 9 **Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού**

1. Ο σχεδιασμός του δικτύου δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών καλύπτει τουλάχιστον τις οδικές συγκοινωνιακές συνδέσεις, οι οποίες συνδέουν: α) τις δημοτικές ενότητες με τα διοικητικά κέντρα των δήμων, β) τα κέντρα των δήμων με τα διοικητικά κέντρα των περιφερειακών ενότητων, γ) τα κέντρα των περιφερειακών ενότητων με το διοικητικό κέντρο της περιφέρειας και δ) τα διοικητικά κέντρα των περιφερειακών ενότητων και της περιφέρειας με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ή τα διοικητικά κέντρα άλλων περιφερειακών ενότητων ή περιφερειών.

2. Ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπόψη και τις ανάγκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού από και προς άλλες πόλεις ή αστικά κέντρα ή προορισμούς ιστορικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, που δεν αποτελούν διοικητικά κέντρα δήμων, περιφερειακών ενότητων ή της περιφέρειας.

3. Ο σχεδιασμός του δικτύου δεν προκαλεί σημαντική επιβάρυνση για τους περιβαλλοντικούς στόχους σύμφωνα με την αρχή της μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης κατά την έννοια του άρθρου 17 του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2020 σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (L 198) και δίνει στις αστικές ζώνες προτεραιότητα στη χρήση καθαρών μέσων μεταφορών. Όπου λειτουργεί δίκτυο υποδομών μεταφορών σταθερής τροχιάς, ο σχεδιασμός του οδικού δικτύου μεταφορών αποβλέπει στη δημιουργία τροφοδοτικού δικτύου για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των επιβατών προς τα μέσα σταθερής τροχιάς.

4. Στον σχεδιασμό του δικτύου δημοσίων τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών εντάσσονται και γραμμές που συνδέουν οικισμούς με τα κέντρα των δημοτικών κοινοτήτων και δημοτικών ενότητων ή μεταξύ τους.

5. Ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπόψη τις ειδικές ανάγκες μετακινήσεων μαθητών ή εκπαιδευομένων προς τα κέντρα εκπαίδευσης και των εργαζομένων προς τους χώρους εργασίας, των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, των στρατευσίμων που υπηρετούν τη θητεία τους, και γενικά την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Σε κάθε περίπτωση, ο σχεδιασμός του δικτύου αποσκοπεί στη διευκόλυνση του επιβατικού κοινού για τη μετεπιβίβασή του σε σταθμούς

άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς όπως αεροδρόμια, λιμάνια και σιδηροδρομικούς σταθμούς.

6. Όσον αφορά στην Περιφέρεια Αττικής, εξαιρουμένης της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων, και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ο σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών αφορά μόνο στις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων τους, καθώς και στην υπεραστική γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκης και αντίστροφα.

7. Όσον αφορά στην Περιφέρεια Κρήτης, ο σχεδιασμός του δικτύου των υπεραστικών οδικών γραμμών γίνεται για τις Περιφερειακές Ενότητες Ηρακλείου-Λασιθίου και Χανίων-Ρεθύμνου ως προς τις μεταξύ τους υφιστάμενες διαπεριφερειακές γραμμές ή άλλες γραμμές που συνδέουν τις πόλεις αυτές με διάφορες πόλεις της επικράτειας.

8. Όσον αφορά στην Περιφερειακή Ενότητα Βοιωτίας, ο σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών οδικών γραμμών γίνεται κατά γεωγραφικές περιοχές.

Άρθρο 10

Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών και αστικών γραμμών από τις περιφέρειες

1. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές εισηγούνται τον σχεδιασμό του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών κάθε περιφερειακής ενότητας εντός των γεωγραφικών ορίων της, σύμφωνα με το άρθρο 9 και εισηγούνται στην αρμόδια αρχή τον καθορισμό ή επανακαθορισμό των υπεραστικών επιβατικών γραμμών και των αστικών περιοχών και γραμμών, υφιστάμενων ή νέων, όπου απαιτείται, σύμφωνα με την περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 5.

2. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές κατά τον σχεδιασμό λαμβάνουν υπόψη υφιστάμενα χαρακτηρισμένα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) ή, όπου δεν υφίστανται, τις κυκλοφοριακές μελέτες, τα πολεοδομικά, πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, τις ανάγκες μετακινήσεων των πολιτών, ιδίως από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές, καθώς και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του υφιστάμενου δικτύου των τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών.

3. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές συνοδεύουν τις προτάσεις τους με αναλυτικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση ανά γραμμή σε μηνιαία και ετήσια βάση, ώστε να προκύπτει η μέση διακύμανση της επιβατικής κίνησης εντός του ημερολογιακού έτους.

4. Οι προτάσεις που υποβάλλονται για κάθε γραμμή του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν τον αριθμό των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων, την περιοδικότητα αυτών και τη χρονική κατανόμη των δρομολογίων εντός του ημερολογιακού έτους.

5. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία για την οικονομική βιωσιμότητα και την επιβατική κίνηση των υφιστάμενων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, που λαμβάνονται υπόψη για τον σχεδιασμό του δικτύου τακτικών οδικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών της παρ. 1 του άρθρου 30, οι αρμόδιες τοπικές αρχές προτείνουν για τα δίκτυα τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών είτε τη χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης, είτε τη χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης και αποζημίωσης.

6. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές δύνανται να ζητούν τα αναγκαία στοιχεία για τις υφιστάμενες γραμμές τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών από τους φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η εκμετάλλευση των αντίστοιχων τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

7. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές, με αιτιολογημένη εισήγησή τους, προτείνουν στην αρμόδια αρχή τον καθορισμό ή τον επανακαθορισμό των διαπεριφερειακών γραμμών.

Άρθρο 11

Καθορισμός γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών

1. Η αρμόδια αρχή προκηρύσσει διαγωνισμό, κατ' εφαρμογήν

του άρθρου 14 για την ανάθεση εκτέλεσης των τακτικών δημοσίων υπεραστικών και αστικών γραμμών, όπως καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 30.

2. Για τον καθορισμό των γεωγραφικών περιοχών και των δικτύων των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, λαμβάνονται υπόψη οι εισηγήσεις των αρμόδιων τοπικών αρχών, βάσει υφιστάμενων χαρακτηρισμένων Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), ή, όπου δεν υφίστανται, βάσει κυκλοφοριακών μελετών, καθώς και τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, οι υφιστάμενες οδικές συνδέσεις, οι κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, η υφιστάμενη και προβλεπόμενη επιβατική κίνηση και κάθε άλλο διαθέσιμο στοιχείο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 12

Σταθμοί και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών

1. Οι σταθμοί άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων εξυπηρετούν τις ανάγκες οργανωμένης άφιξης και αναχώρησης οχημάτων που εκτελούν δημόσιες τακτικές υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές, καθώς και την αναμονή, επιβίβαση, μετεπιβίβαση, αποβίβαση και εν γένει εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, όπως επίσης τη φόρτωση, μεταφόρτωση, εκφόρτωση και φύλαξη αποσκευών και κάθε άλλη συναφή διαδικασία. Για την ίδρυση και λειτουργία των σταθμών αυτών απαιτείται άδεια της αρμόδιας περιφέρειας, που χορηγείται σύμφωνα με το π.δ. 79/2004 (Α' 62). Σταθμούς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών αποτελούν και οι χώροι που διατηρούνται από τους συγκοινωνιακούς φορείς ή από εξουσιοδοτημένους πράκτορες αυτών σε διάφορα σημεία των πόλεων, της ίδιας ή άλλης περιφερειακής ενότητας που εξυπηρετούν για τη διευκόλυνση του επιβατικού κοινού, όπως για την έκδοση εισιτηρίων, κρατήσεις θέσεων και διακίνηση ασυνόδευτων μικροδεμάτων, τα οποία μπορούν να μεταφέρονται στον χώρο των αποσκευών των λεωφορείων.

2. Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών, ανάλογα με την επιβατική κίνηση, διαθέτουν άνετους, καθαρούς και επαρκείς χώρους υποδοχής και υγιεινής των επιβατών, καθώς και συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας, και πληρούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας για άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα. Μπορούν να συμπίπτουν με το σημείο που έχει καθορισθεί ως αφετηρία, τέρμα ή στάση λεωφορείων επιβατικής γραμμής για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών και να συστεγάζονται με καταστήματα που προσφέρουν ροφήματα και φαγητό. Μεταφερόμενα εκδοτήρια εισιτηρίων τύπου περιπτερού μπορεί να τοποθετούνται για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε αφετηρίες ή τέρματα γραμμών ή σε άλλες θέσεις, μετά από έγκριση της αρμόδιας για τον χώρο αρχής. Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών της παρούσας δεν αποτελούν εγκαταστάσεις υπό την έννοια του άρθρου 4 του ν. 2465/1997 (Α' 28) και του άρθρου 7 του π.δ. 79/2004.

3. Στις εγκαταστάσεις συμπεριλαμβάνονται και τα αμαξοστάσια στάθμευσης, συντήρησης και φύλαξης των αστικών ή ημιαστικών λεωφορείων.

Άρθρο 13

Στάσεις - στέγαστρα αναμονής επιβατών - έσοδα από διαφημίσεις επί στεγαστρών, στάσεων και λεωφορείων

1. Οι στάσεις και τα στέγαστρα αναμονής επιβατών τοποθετούνται με μέριμνα και δαπάνες των συγκοινωνιακών φορέων και, σε περίπτωση άρνησης αυτών, με μέριμνα και δαπάνες των οικείων Ο.Τ.Α. α' βαθμού. Οι προδιαγραφές αυτών καθορίζονται με τις αποφάσεις των αρμόδιων κατά τόπους περιφερειακών αρχών της παρ. 4 του άρθρου 30, διασφαλίζουν δε την πρόσβαση σε αυτές επιβατών με αναπηρία.

2. Οι συγκοινωνιακοί φορείς, με δαπάνες τους, τοποθετούν και

συντηρούν στέγαστρα και στάσεις, με σκοπό την τοποθέτηση διαφημίσεων στους ανωτέρω χώρους και επιφάνειες και την εκμετάλλευσή τους. Οι συγκοινωνιακοί φορείς καταβάλλουν, για την τοποθέτηση και συντήρηση στάσεων και στεγαστρών με σκοπό τη διαφημιστική εκμετάλλευση, ανταποδοτικό τέλος ύψους δύο τοις εκατό (2%) επί των διαφημιστικών εσόδων, υπέρ των Ο.Τ.Α. α' βαθμού.

3. Επί των στεγαστρών και των στάσεων διατίθεται ικανή επιφάνεια για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, σύμφωνα και με το άρθρο 11 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57).

4. Στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες (ολικά ή μερικά) των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, επιτρέπονται η αναγραφή ή ανάρτηση διαφημίσεων και η εκμετάλλευση αυτών από τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου. Οι συγκοινωνιακοί φορείς καταβάλλουν ανταποδοτικό τέλος ύψους δύο τοις εκατό (2%) επί των διαφημιστικών εσόδων υπέρ των Ο.Τ.Α. α' βαθμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Άρθρο 14 Προκήρυξη διαγωνισμών

1. Η προκήρυξη των διαγωνισμών περιλαμβάνει τις τακτικές υπεραστικές και αστικές γραμμές, σε κάθε περιφερειακή ενότητα ή γεωγραφική περιοχή σύμφωνα με το παρόν.

2. Στην προκήρυξη περιλαμβάνονται κατ' ελάχιστον η διαδικασία και τα στάδια των διαγωνισμών, οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά συμμετοχής των ενδιαφερομένων, λόγοι αποκλεισμού διαγωνιζομένων, τα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών, ο τρόπος ανάδειξης του αναδόχου, η δυνατότητα ενστάσεων των διαγωνιζομένων, μέτρα πρόληψης, εντοπισμού και διόρθωσης περιπτώσεων απάτης, διαφθοράς και σύγκρουσης συμφερόντων κατά τη διαγωνιστική διαδικασία και άλλες σχετικές λεπτομέρειες.

3. Οι διαγωνισμοί για την ανάθεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών προκηρύσσονται ως εξής:

α. Για τις περιφερειακές ενότητες στις οποίες η παροχή των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών εκτελείται από έναν συγκοινωνιακό φορέα, προκηρύσσεται ενιαίος διαγωνισμός για το σύνολο των τακτικών υπεραστικών, ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών γραμμών, και, αν υφίστανται, και αστικών γραμμών και ανακηρύσσεται ένας ανάδοχος για το σύνολο του έργου.

β. Για τις περιφερειακές ενότητες στις οποίες η παροχή των τακτικών υπεραστικών γραμμών εκτελείται από έναν συγκοινωνιακό φορέα και η παροχή των τακτικών αστικών γραμμών εκτελείται από άλλον συγκοινωνιακό φορέα, προκηρύσσονται δύο διαγωνισμοί, δηλαδή, ένας για το τακτικό υπεραστικό έργο και άλλος για το τακτικό αστικό έργο.

γ. Ειδικά για τις τακτικές αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές προκηρύσσεται διαγωνισμός για γεωγραφική περιοχή που περιλαμβάνει αστικές περιοχές περισσότερων δήμων, όμορων ή μη, της αυτής ή άλλων περιφερειακών ενότητων, αν αυτό κρίνεται κατάλληλο για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και συγχρόνως για τη βιωσιμότητα του αναδόχου, ή αν η παροχή αυτοτελούς αστικού συγκοινωνιακού έργου σε κάποια γεωγραφική περιοχή κρίνεται ασύμφορη. Ως κριτήρια για τον καθορισμό της γεωγραφικής περιοχής παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου, που αποτελεί αντικείμενο του διαγωνισμού στην περίπτωση αυτή, λαμβάνονται ιδίως υπόψη τα εκτιμώμενα προς εκτέλεση χιλιόμετρα, ο απαιτούμενος για την εκτέλεσή τους αριθμός λεωφορείων και τα ακαθάριστα έσοδα του αναδόχου, η εξασφάλιση αστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών προς τους επιβάτες, η οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και το ελάχιστο δυνατό κόστος μετακίνησης.

δ. Αν στην ίδια περιφερειακή ενότητα το τακτικό υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο παρέχεται από περισσότερους συγκοινωνιακούς φορείς, προκηρύσσονται αντίστοιχοι διαγωνισμοί ανά

θεσης.

ε. Σε περιφέρειες στις οποίες οι τακτικές υπεραστικές ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές οδικές επιβατικές μεταφορές παρέχονται από έναν συγκοινωνιακό φορέα για περισσότερες της μίας περιφερειακές ενότητες, προκηρύσσεται ενιαίος διαγωνισμός και ανακηρύσσεται ένας ανάδοχος, για το σύνολο του υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου.

στ. Στις νήσους, η ανάθεση του έργου, μετά από ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία ή διαδικασία απευθείας ανάθεσης, διενεργείται κατά μεμονωμένη νήσο.

4. Στο δίκτυο των υπεραστικών γραμμών της γεωγραφικής περιοχής περιλαμβάνονται και οι καθορισμένες υπεραστικές γραμμές που συνδέουν πόλεις ή αστικά κέντρα που βρίσκονται εντός των ορίων της γεωγραφικής περιοχής ή περιφερειακής ενότητας με την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη ή πόλεις σε άλλες περιφέρειες, με την επιφύλαξη της παρ. 6 του άρθρου 9.

5. Για τις τακτικές υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία τους ή το τέρμα τους σε άλλη περιφερειακή ενότητα, στις προκηρύξεις καθορίζεται το ποσοστό συνεκμετάλλευσης μεταξύ των αντίστοιχων συγκοινωνιακών φορέων.

6. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού περιγράφονται αναλυτικά, για κάθε γεωγραφική περιοχή ή περιφερειακή ενότητα, οι τακτικές υπεραστικές και αστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται στον ανάδοχο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και αποζημίωση.

7. Στην προκήρυξη καθορίζονται και οι ελάχιστες απαιτήσεις που αφορούν:

α) στον τύπο του οχήματος και στην περιβαλλοντική απόδοσή του, όπως είναι η φιλική προς το περιβάλλον ενέργεια και τα ηλεκτρικά λεωφορεία,

β) στη συχνότητα των εκτελούμενων δρομολογίων, με χρονική κατανομή ανά ημέρα της εβδομάδας, λαμβανομένων υπόψη των αργιών, τοπικών εορτών και συνηθειών, καθώς και των εποχών του έτους, στον βαθμό που οι ως άνω παράμετροι διαφοροποιούν το πρόγραμμα των απαιτούμενων ελαχίστων δρομολογίων,

γ) στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών,

δ) στην οργάνωση, στελέχωση και εμπειρία στην εκτέλεση τακτικών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών,

ε) στους χώρους εξυπηρέτησης λεωφορείων, δηλαδή στα αμαξοστάσια, και

στ) στα απαιτούμενα συστήματα τηλεματικής, έκδοσης εισιτηρίων και πληροφόρησης επιβατών.

8. Οι προκηρύξεις συνοδεύονται από πρότυπα συμβατικά τεύχη, στα οποία περιγράφονται αναλυτικά οι βασικές συμβατικές υποχρεώσεις των αναδόχων.

9. Η αρμόδια αρχή, κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, προβαίνει στη δημοσίευση των πληροφοριών στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον ένα (1) έτος πριν από την προκήρυξη του διαγωνισμού και δημοσιοποιεί τις ίδιες πληροφορίες και με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο, όπως ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή δημοσιεύσεις στον τύπο.

Άρθρο 15 Καθορισμός ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών

1. Το ποσό της ανώτατης επιτρεπόμενης χρέωσης των επιβατών και προκειμένου για υπεραστικές μεταφορές, το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος αποσκευών επιβατών χωρίς κόμιστρο, το ανώτατο επιτρεπόμενο κόμιστρο επιβατών για αποσκευές πέραν του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους χωρίς κόμιστρο, καθώς και το ανώτατο επιτρεπόμενο κόμιστρο για ασυνδεδετα δέματα, καθορίζονται στις προκηρύξεις.

2. Για τον καθορισμό του ανώτατου ορίου χρέωσης, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη:

α) το υπολογιζόμενο συνολικό κόστος του φορέα εκτέλεσης της απαιτούμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας οδικών τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών, με βάση τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την προβλεπόμενη επιβατική

κίνηση, και

β) το εύλογο κέρδος της επιχείρησης του φορέα εκτέλεσης των απαιτούμενων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, όπως αυτό προσδιορίζεται στην παρ. 6 του Παραρτήματος του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

3. Για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους λειτουργίας του φορέα λαμβάνονται υπόψη ιδίως το κόστος κίνησης των αναγκαίων οχημάτων, οι αμοιβές του προσωπικού, οι αμοιβές τρίτων, το κόστος διοίκησης της επιχείρησης του αναδόχου για το συγκεκριμένο έργο, οι αποσβέσεις, οι γενικές δαπάνες εκμετάλλευσής, το κόστος συντήρησης και επισκευών και διάφορες δαπάνες που συνδέονται με την εκτέλεση του έργου.

Άρθρο 16

Καθορισμός της χορηγούμενης αποζημίωσης

1. Ως προς τη χορήγηση αποζημίωσης για την εκτέλεση των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 6 και το Παράρτημα του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007. Οι προκηρύξεις των διαγωνισμών προβλέπουν τον τρόπο και τη διαδικασία υπολογισμού της ετήσιας αποζημίωσης.

2. Απώλειες εσόδων λόγω έκδοσης μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, όπως ενδεικτικά σπουδαστών, φοιτητών, λοιπών μαθητευόμενων, πολύτεκνων και ατόμων με αναπηρία, υπολογίζονται και καταβάλλονται στον ανάδοχο, σύμφωνα με το άρθρο 86 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

Άρθρο 17

Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό

1. Στους διαγωνισμούς μπορούν να συμμετέχουν επιχειρήσεις που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009, είτε αυτόνομα είτε σε κοινοπραξίες.

2. Οι διαγωνιζόμενοι, κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών:

α) είτε διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων, υπεραστικού ή αστικού ή ημιαστικού τύπου και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων,

β) είτε παρέχουν εγγυήσεις, με τις οποίες διασφαλίζεται ότι θα πληρούται η περ. α', κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης,

Επίσης, κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών, διαθέτουν την απαιτούμενη στελέχωση, την εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, την οργάνωση, συστήματα τηλεματικής και ενιαίας πληροφόρησης και ενιαίας έκδοσης εισιτηρίων, όπως καθορίζονται στις προκηρύξεις των διαγωνιστικών διαδικασιών, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 και την παρ. 7 του άρθρου 14 του παρόντος.

Άρθρο 18

Προσφορές των διαγωνιζομένων

1. Οι διαγωνιζόμενοι υποβάλλουν προσφορά για το σύνολο:

α) των τακτικών υπεραστικών γραμμών,

β) των αστικών γραμμών, και

γ) των υπεραστικών και αστικών γραμμών που εντάσσονται στο δίκτυο της περιφερειακής ενότητας ή γεωγραφικής περιοχής για την οποία προκηρύσσεται ο διαγωνισμός.

2. Οι προσφορές των διαγωνιζομένων περιλαμβάνουν το ποσό χρέωσης που προσφέρουν, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο χρέωσης, που ορίζεται στα τεύχη των διαγωνιστικών διαδικασιών, καθώς και αναλυτικό πίνακα των υπηρεσιών, που προσφέρονται, πέραν των ελαχίστων απαιτούμενων, όπως οι συχνότητες δρομολογίων στο υφιστάμενο δίκτυο, πρόσθετος εξοπλισμός σε λεωφορεία, υποδομές, εγκαταστάσεις, εμπειρία και προσωπικό, που διασφαλίζουν τη βέλτιστη ανταπόκριση στο έργο, που προκηρύσσεται.

Άρθρο 19

Κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων

1. Οι προκηρύξεις περιγράφουν με λεπτομέρεια τον τρόπο αξιολόγησης των προσφορών και τη βαρύτητα των επιμέρους κριτηρίων αξιολόγησης.

2. Βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προσφορών είναι η προσφερόμενη έκπτωση επί του ανώτατου ορίου χρέωσης, περαιτέρω προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες, καθώς και προσφερόμενες πρόσθετες υπηρεσίες μεταφορών, όπως δρομολόγια πέραν των ελαχίστων απαιτούμενων. Αξιολογούνται, επίσης, ποιοτικά κριτήρια, όπως ο περιορισμός των μετεπιβιβάσεων.

Άρθρο 20

Συμβάσεις ανάθεσης εκτέλεσης

1. Η αρμόδια αρχή συνάπτει συμβάσεις με τους αναδόχους, με βάση τις προκηρύξεις, τα πρότυπα συμβατικά τεύχη και την προσφορά του αναδόχου. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας έξι (6) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, ο ανάδοχος υποχρεούται να θέσει σε κυκλοφορία τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, και εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) έτους να λειτουργεί τους προβλεπόμενους σταθμούς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων.

2. Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων για την ανάθεση της εκτέλεσης των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ορίζεται στα δέκα (10) έτη. Ο ανάδοχος αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου την ημέρα που ορίζεται στη σύμβαση, η οποία θεωρείται ως αφετηρία του χρόνου διάρκειας της σύμβασης.

3. Στις συμβάσεις ανάθεσης δύναται να προβλέπεται και η παράταση του συμβατικού χρόνου διάρκειας των συμβάσεων με τους αναδόχους έως πέντε (5) έτη ακόμη, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

Άρθρο 21

Μεταβολή συνθηκών κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης

1. Αν κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων με τους αναδόχους διαπιστωθεί μεταβολή στις ανάγκες του επιβατικού κοινού, μετά από εισήγηση της αρμόδιας τοπικής αρχής, που βασίζεται σε σχετικό αίτημα του αναδόχου προς αυτή, η αρμόδια αρχή δύναται να εγκρίνει την τροποποίηση της λειτουργίας του δικτύου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και να λαμβάνει σχετικά μέτρα, όπως την κατάργηση υφισταμένων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών ή τη δημιουργία νέων ή άλλες μεταβολές, ιδίως ως προς τη συχνότητα ή τη διαδρομή των υφισταμένων δρομολογίων.

2. Για την έγκριση των μεταβολών που προτείνονται, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη τα υφιστάμενα αποκλειστικά δικαιώματα του αναδόχου, καθώς και το δικαίωμα αποζημίωσης, και προβαίνει στις αναγκαίες διοικητικές και οικονομικές ρυθμίσεις.

3. Με βάση τις ρυθμίσεις που εγκρίνει η αρμόδια αρχή, υπογράφεται σύμβαση με τον ανάδοχο, η οποία συνιστά τροποποίηση της αρχικής σύμβασης.

4. Η αρμόδια αρχή λαμβάνει απόφαση εντός έξι (6) μηνών από την υποβολή της πρότασης.

Άρθρο 22

Εποπτεία των αναδόχων - Εκτέλεση των συμβάσεων

Οι αρμόδιες τοπικές αρχές ασκούν επί των αναδόχων την εποπτεία ως προς την καλή εκτέλεση των συμβάσεων, παρακολουθούν και ελέγχουν αν ο ανάδοχος συμμορφώνεται προς τις συμβατικές του υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, διαπιστώνουν παραβάσεις και επιβάλλουν στους αναδόχους τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται στο άρθρο 23.

Άρθρο 23**Διοικητικά πρόστιμα**

Αν ο ανάδοχος παραβαίνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα, καθώς και από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, επιβάλλονται διοικητικά πρόστιμα, όπως εξειδικεύονται στην απόφαση της παρ. 7 του άρθρου 30 του παρόντος, το ύψος των οποίων κυμαίνεται από χίλια (1.000) έως δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ. Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σε βάρος των αναδόχων, αποτελούν έσοδα του τακτικού προϋπολογισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'**ΑΝΑΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ****Άρθρο 24****Διασφάλιση της συνεχούς παροχής των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών**

1. Σε περίπτωση διακοπής των τακτικών υπηρεσιών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή λαμβάνει έκτακτα μέτρα για τη διασφάλιση της συνεχούς παροχής των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε μία ή περισσότερες περιφερειακές ενότητες ή γεωγραφικές περιοχές, που συνίστανται είτε στην απευθείας ανάθεση σε τρίτο του έργου, είτε στην παράταση της διάρκειας της σύμβασης με τον ανάδοχο πέραν των ορίων που προβλέπονται, με απευθείας ανάθεση.

2. Η διάρκεια της απευθείας ανάθεσης ή της παράτασης της σύμβασης πέραν του προβλεπόμενου χρόνου δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δύο (2) έτη.

3. Αν δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί η κατάσταση με τα έκτακτα μέτρα της παρ. 1, η παροχή δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών επιβάλλεται με τους όρους και τις προϋποθέσεις της απόφασης της παρ. 8 του άρθρου 30.

Άρθρο 25**Προϋποθέσεις απευθείας ανάθεσης περιορισμένου μεταφορικού έργου**

1. Μετά από πρόταση της αρμόδιας τοπικής αρχής, η αρμόδια αρχή δύναται να αναθέτει το έργο των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με απευθείας ανάθεση σε επιχειρήσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 17, εάν η μέση ετήσια αξία των παρεχόμενων υπηρεσιών υπολογίζεται σε ποσό κάτω του ενός εκατομμυρίου (1.000.000) ευρώ ή αν το ετήσιο μεταφορικό έργο είναι μικρότερο από τριακόσιες χιλιάδες (300.000) χιλιόμετρα.

2. Αν η απευθείας ανάθεση αφορά σε μικρή ή μεσαία επιχείρηση, η οποία χρησιμοποιεί έως και είκοσι τρία (23) οχήματα, τα όρια της παρ. 1 διπλασιάζονται είτε σε μέση ετήσια αξία που υπολογίζεται σε ποσό κάτω των δύο εκατομμυρίων (2.000.000) ευρώ είτε σε ετήσιο μεταφορικό έργο κάτω των εξακοσίων χιλιάδων (600.000) χιλιομέτρων.

3. Απαγορεύεται η κατάτμηση περιφερειακών ενοτήτων σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές, με σκοπό να περιορισθεί το μεταφορικό έργο και να έχει εφαρμογή το παρόν άρθρο.

4. Η αρμόδια αρχή υποχρεούται να δημοσιεύει τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, ένα (1) έτος πριν από την απευθείας ανάθεση δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως με ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή με δημοσιεύσεις στον τύπο.

Άρθρο 26**Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για απευθείας ανάθεση λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου**

1. Στις περιπτώσεις του άρθρου 25, η αρμόδια αρχή, εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση των πληροφοριών του αρ-

θρου 25, υποχρεούται να απευθύνει πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για το μεταφορικό έργο τακτικών υπεραστικών, αστικών και υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών που προτίθεται να αναθέσει χωρίς διαγωνισμό. Στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος περιλαμβάνονται και μέτρα πρόληψης, εντοπισμού και διόρθωσης περιπτώσεων απάτης, διαφθοράς και σύγκρουσης συμφερόντων κατά τη διαδικασία επιλογής.

2. Οι ενδιαφερόμενοι έχουν στη διάθεσή τους τουλάχιστον δύο (2) μήνες από τη δημοσίευση της πρόσκλησης για να δηλώσουν εγγράφως το ενδιαφέρον τους.

3. Αν εκδηλωθεί ενδιαφέρον από περισσότερους φορείς, η αρμόδια αρχή καλεί αυτούς να υποβάλουν προσφορές για το συγκεκριμένο έργο και μπορεί είτε να προβεί στην απευθείας ανάθεση σε όποιον προσέφερε το χαμηλότερο κόστος σε συνδυασμό με άλλα ποιοτικά κριτήρια που περιλαμβάνονται στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος είτε να διενεργήσει διαπραγματεύσεις για την επιλογή του αναδόχου.

4. Στις περιπτώσεις απευθείας ανάθεσης λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου, συνάπτονται συμβάσεις με τον φορέα που αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου της μεταφοράς επιβατών, η διάρκεια των οποίων ορίζεται στα δέκα (10) έτη, με δυνατότητα παράτασης έως πέντε (5) έτη ακόμη, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'**ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΣΗ ΝΕΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ****Άρθρο 27****Διαδικασία ίδρυσης νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών**

1. Οι αρμόδιες τοπικές αρχές δύνανται να υποβάλουν στην αρμόδια αρχή φάκελο με τεκμηριωμένη πρόταση για τη δημιουργία νέας τακτικής γραμμής υπεραστικών ή αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, για την οποία δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και δικαίωμα αποζημίωσης, μετά από διαγωνιστική διαδικασία ή με διαδικασία απευθείας ανάθεσης.

2. Η αρμόδια αρχή αξιολογεί τις υποβληθείσες προτάσεις με κριτήριο την εξασφάλιση πληρέστερου δικτύου οδικών μεταφορών επιβατών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, σύμφωνα με την περ. ε' του άρθρου 2 και το άρθρο 2α του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, και υποχρεούται να ολοκληρώσει την εξέταση του υποβληθέντος φακέλου εντός δύο (2) μηνών και εντός της προθεσμίας αυτής να εγκρίνει την υποβληθείσα πρόταση ή να την απορρίψει αιτιολογημένα.

Άρθρο 28**Διαδικασία ανάθεσης νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής**

1. Αν η αρμόδια αρχή αποφασίσει τη δημιουργία νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής, προβαίνει στην πρόσκληση ανάληψης του έργου από τον ανάδοχο των τακτικών υπεραστικών ή αστικών γραμμών της περιφερειακής ενότητας ή της γεωγραφικής περιοχής, στην οποία τάσσει και προθεσμία υπογραφής συμπληρωματικής σύμβασης εκτέλεσης του πρόσθετου έργου, με όρους και διάρκεια σύμφωνους και ανάλογους της υφιστάμενης σύμβασης.

2. Η ανάληψη του έργου και η υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης ανάθεσης νέας τακτικής υπεραστικής ή αστικής γραμμής με όρους και διάρκεια ανάλογους προς την υφιστάμενη σύμβαση, είναι δεσμευτικές για τον ανάδοχο της αντίστοιχης περιφερειακής ενότητας ή γεωγραφικής περιοχής.

Άρθρο 29

Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών

Οι ανάδοχοι του παρόντος νόμου είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (L 55/1).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ, ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 30 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1.α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται:

αα. οι ειδικότεροι κανόνες και τα κριτήρια στα οποία ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός του δικτύου τακτικών οδικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών από τις αρμόδιες τοπικές αρχές,

αβ. οι ελάχιστες απαιτήσεις που πληρούνται κατά την εκτέλεση των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών.

β. Για τον καθορισμό αυτό λαμβάνονται υπόψη κατ' ελάχιστον:

βα. τα γεωγραφικά και πληθυσμιακά δεδομένα,

ββ. οι ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού σε κάθε περιφερειακή ενότητα,

βγ. το κόστος των ελάχιστων προσφερόμενων δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών επιβατών σε συνδυασμό με την οικονομική βιωσιμότητά τους, και

βδ. η ανάγκη πρόσβασης των επιβατών στο δίκτυο υπεραστικών και αστικών μεταφορών έναντι εύλογου κομίστρου.

γ. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων σε κάθε γραμμή υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και τα κριτήρια για τον καθορισμό του χρόνου εκτέλεσης κάθε δρομολογίου, ώστε να εξυπηρετούνται κατά το δυνατόν όλες οι κατηγορίες του επιβατικού κοινού.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται τα δίκτυα τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, σύμφωνα με το άρθρο 11. Για τις γραμμές αυτές υφίσταται υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για την άδεια ίδρυσης και λειτουργίας αμαξοστασίων της παρ. 3 του άρθρου 12.

4. Με απόφαση της αρμόδιας κατά τόπον περιφερειακής αρχής, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι προδιαγραφές των στάσεων και των στεγάστρων αναμονής επιβατών του άρθρου 13.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την ομαδοποίηση των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών σε κάθε γεωγραφική περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικά και οικονομικά κριτήρια, καθώς και κριτήρια λειτουργίας της αγοράς. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται επιπλέον προϋποθέσεις για την ενίσχυση του ανταγωνισμού, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, καθώς και απαραίτητοι περιορισμοί που συνδέονται με την ανάθεση των συμβάσεων και επιβάλλονται στο πλαίσιο του ανωτέρω Κανονισμού για τη διασφάλιση του παρεχόμενου έργου.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, θεσπίζονται κανόνες:

α) για την παρακολούθηση του τρόπου εκτέλεσης των συμβά-

σεων από τους αναδόχους,

β) για την έρευνα ικανοποίησης των επιβατών, και

γ) για την έρευνα και διαπίστωση των ποιοτικών παραμέτρων του προσφερόμενου μεταφορικού έργου.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, η οποία εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζεται η διαδικασία διαπίστωσης παράβασης των συμβατικών υποχρεώσεων και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007, σύμφωνα με το άρθρο 22 του παρόντος, και επιβολής προστίμων. Με την ίδια απόφαση εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα του άρθρου 23 για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων του αναδόχου, όπως αυτές απορρέουν από τη σύμβαση, τον παρόντα και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1370/2007.

8. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιβληθεί η παροχή δημοσίων τακτικών υπεραστικών ή αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, κατ' εφαρμογή του άρθρου 24 σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με όρους ανάλογους αυτών που ισχύουν για αναδόχους αντίστοιχων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλισθεί η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Η επιβολή της υποχρέωσης αυτής δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δύο (2) έτη.

9. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας αρχής, καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τις απευθείας αναθέσεις σε τρίτους λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 25.

10. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται:

α) τα στοιχεία και τα δικαιολογητικά που περιέχει ο φάκελος πρότασης εκτέλεσης νέας υπεραστικής ή αστικής γραμμής, ο οποίος υποβάλλεται από τις αρμόδιες τοπικές αρχές,

β) οι νέες τακτικές υπεραστικές ή αστικές γραμμές,

γ) η αφετηρία, οι ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των νέων γραμμών, οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και ο τρόπος διενέργειας των δρομολογίων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 27.

Άρθρο 31 Μεταβατικές διατάξεις

1. Μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου στους αναδόχους, σύμφωνα με τον παρόντα, το υπεραστικό και αστικό συγκοινωνιακό έργο που παρέχεται, εξακολουθεί να διενεργείται από τους υφιστάμενους φορείς παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Οι ανωτέρω διαδικασίες ανάθεσης ολοκληρώνονται εντός δύο (2) ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, με την επιφύλαξη έναρξης οποιασδήποτε διοικητικής ή δικαστικής διαδικασίας, οπότε το χρονικό διάστημα παρατείνεται μέχρι το πέρας των εν λόγω διαδικασιών.

2. Οι τακτικές υπεραστικές και αστικές γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών, οι αφετηρίες, τα τέρματα και οι στάσεις που υφίστανται και λειτουργούν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος, διατηρούν τον χαρακτηρισμό τους, με δυνατότητα κατάργησης ή τροποποίησης, σύμφωνα με τον παρόντα.

3. Περιοχές, οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, διατηρούν τον χαρακτηρισμό αυτό, με δυνατότητα τροποποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 11.

Άρθρο 32 Καταργούμενες διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

α) τα άρθρα 33 έως 49 του ν. 4568/2018 (Α' 178), περί αστικών οδικών μεταφορών, και

β) τα άρθρα 1 έως 49 του ν. 4199/2013 (Α' 216), περί δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

2. Από την έναρξη εκτέλεσης στην επικράτεια του μεταφορικού έργου που παραχωρείται σύμφωνα με τον παρόντα, καταργούνται:

α) τα άρθρα 1 έως 32 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία,

β) το άρθρο 54Α του ν. 4199/2013, περί παροχής συγκοινωνιακού έργου εντός κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό,

γ) το π.δ. 967/1979 (Α' 272), περί καθορισμού όρων, προϋποθέσεων και διαδικασίας αναθέσεως της εκμεταλλεύσεως εις το οικείον Κ.Τ.Ε.Λ. αγόνων γραμμών, εντάξεως εις τα Κ.Τ.Ε.Λ. αυτοκινήτων οχημάτων ως και περί υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων), και

δ) το άρθρο 67 του ν. 4850/2021 (Α' 208), περί παραχώρησης μικροσυγκοινωνίας άγονης γραμμής σε νήσους με πληθυσμό κάτω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Ε.Μ.)

Άρθρο 33

Κατάργηση Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) του ν. 4199/2013 και μεταφορά των αρμοδιοτήτων της

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), που συστάθηκε και συγκροτήθηκε με τον ν. 4199/2013 (Α' 216), καταργείται από την ημερομηνία έκδοσης της κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών της παρ. 2 του άρθρου 34.

2. Οι τριάντα τρεις (33) οργανικές θέσεις της Ρ.Α.Ε.Μ., οι οποίες με το άρθρο 80 του ν. 4199/2013 συστάθηκαν ή μεταφέρθηκαν από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), από την έναρξη ισχύος του παρόντος μεταφέρονται, ως κενές οργανικές θέσεις, ως ακολούθως:

α. Οι είκοσι τρεις (23) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που αποτελεί από την έναρξη ισχύος του παρόντος την αρμόδια αρχή εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, σύμφωνα με το άρθρο 5.

β. Οι δέκα (10) θέσεις στη Ρ.Α.Σ..

3. Κανονιστικές ή ρυθμιστικές αρμοδιότητες υπουργείων ή άλλων φορέων, οι οποίες με τον ν. 4199/2013 μεταφέρθηκαν στη Ρ.Α.Ε.Μ., από την έναρξη ισχύος του παρόντος επανέρχονται στους φορείς που τις ασκούσαν έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν. 4199/2013.

Άρθρο 34

Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών καθορίζονται τα αναγκαία προσόντα και κάθε άλλο σχετικό θέμα για τις θέσεις που μεταφέρονται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών γίνεται εκκαθάριση της Ρ.Α.Ε.Μ. και τακτοποιούνται οιασδήποτε μορφής οικονομικές υποχρεώσεις της Ρ.Α.Ε.Μ..

Άρθρο 35

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται τα άρθρα 55 έως 84 του ν. 4199/2013 (Α' 216), περί Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΟΣΕ Α.Ε. ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Άρθρο 36

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος Μέρους είναι η αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της αναδιοργάνωσης και του διαχωρισμού των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο ελληνικό δημόσιο. Με την παραπάνω αναδιάρθρωση σκοπείται περαιτέρω η βελτίωση της ελκυστικότητας, της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά αποδοτικά και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς και των χρηστών. Επιπλέον, το παρόν Μέρος αποσκοπεί στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των σιδηροδρόμων αναφορικά με την ενεργειακή απόδοση και τη μείωση των εκπομπών ρύπων στο πλαίσιο λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, στον ψηφιακό μετασχηματισμό των σιδηροδρόμων μέσω της αξιοποίησης των ψηφιακών τεχνολογιών και στην εξάλειψη των χρόνιων καθυστερήσεων στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου.

Άρθρο 37

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους, νοούνται ως:

α) «τακτική συντήρηση»: η συνήθης συντήρηση του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία λαμβάνει χώρα ανά τακτά χρονικά διαστήματα, εκ των προτέρων προκαθορισμένα και περιλαμβάνει το σύνολο των εργασιών αντικατάστασης ανταλλακτικών - εξαρτημάτων που έχει ορίσει ο κατασκευαστής του δικτύου.

β) «βαριά συντήρηση»: η συντήρηση, όπως αυτή ορίζεται στην περ. 30 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135),

γ) «ενεργό δίκτυο», «δίκτυο υπό κατασκευή», «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας» και «καταργημένο δίκτυο»: οι κατηγορίες της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως αυτές ορίζονται στην περ. 1 του άρθρου 9 του ν. 3891/2010 (Α' 188),

δ) «διαχειριστής υποδομής»: η εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, όπως οι δραστηριότητες αυτές ορίζονται στην περ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016,

δα) «ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής»: σχεδιασμός δικτύου, οικονομικός και επενδυτικός σχεδιασμός, καθώς και κατασκευή και αναβάθμιση της υποδομής,

δβ) «λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής»: κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, διαχείριση της κυκλοφορίας και χρέωση της χρήσης της υποδομής,

δγ) «συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής»: έργα για τη διατήρηση της κατάστασης και της ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής,

δδ) «ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες αντικατάστασης επί της υφιστάμενης υποδομής, οι οποίες δεν μεταβάλλουν τις συνολικές επιδόσεις της,

δε) «αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες τροποποίησης της υποδομής, οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις της,

δστ) «βασικά καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής»: λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου τόσο του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας, όσο και της κατανομής συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση της χρήσης της υποδομής, περιλαμβανομένου του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, σύμφωνα με το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας που θεσπίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39 του ν. 4408/2016.

Άρθρο 38

**Μεταβίβαση μετοχών ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. -
Αντικατάσταση παρ. 1 άρθρου 2
ν. 3891/2010**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μεταβιβάζεται το σύνολο των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο, με αντάλλαγμα το οποίο προσδιορίζεται στην ως άνω απόφαση, μετά τη διενέργεια ανεξάρτητου νομικού και οικονομικού ελέγχου ("due diligence") κατά τα προβλεπόμενα στις παρ. 2 έως 5 του άρθρου 39. Η μεταβίβαση αυτή απαλλάσσεται από οποιονδήποτε φόρο ή τέλος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων.

2. Με την απόφαση της παρ. 1 προσδιορίζονται ειδικά η διαδικασία και ο τρόπος μεταβίβασης των μετοχών, οι αποφάσεις των αρμοδίων εταιρικών οργάνων, η συντέλεση των διατυπώσεων δημοσιότητας, ο τρόπος καταβολής του ανταλλάγματος, ο τρόπος κάλυψης των λειτουργικών δαπανών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και κάθε αναγκαία σχετική λεπτομέρεια η οποία επιβάλλεται από την οικεία νομοθεσία. Με την ίδια απόφαση προσδιορίζεται επιπλέον το αντάλλαγμα το οποίο λαμβάνει η ΟΣΕ Α.Ε. από το ελληνικό δημόσιο για τη μεταβίβαση των μετοχών τις οποίες κατέχει στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Το ανωτέρω αντάλλαγμα δύναται να συνίσταται είτε σε είδος, είτε σε χρήματα.

3. Η παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3891/2010 (Α' 188) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Οι εταιρείες που αποτελούν αντικείμενο των ρυθμίσεων του παρόντος νόμου είναι οι εξής:

α) η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» (εφεξής «ΟΣΕ Α.Ε.»),

β) η εταιρεία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ - Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων» (εφεξής «ΓΑΙΑΟΣΕ»), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση την περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 (Α' 192) και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει στην «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.»

γ) η εταιρεία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία», ήδη μετονομασθείσα σε «HELLENIC TRAIN - ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση την περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει σε τρίτη εταιρεία,

δ) η εταιρεία με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία» (εφεξής: «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»), η οποία ιδρύθηκε από την ΟΣΕ Α.Ε. με βάση την περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν.δ. 674/1970 και το σύνολο των μετοχών της οποίας ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο.»

4. Η παρ. 3 ισχύει από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1.

**Άρθρο 39
Αντικείμενο μεταβίβασης**

1. Με την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38 μεταβιβάζονται και περιέρχονται κατά πλήρη κυριότητα από την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ Α.Ε.) στο Ελληνικό Δημόσιο δέκα χιλιάδες (10.000) ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας τριάντα (30,00) ευρώ η κάθε μία, οι οποίες αντιστοιχούν σε ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%) του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου ύψους τριακοσίων χιλιάδων (300.000) ευρώ της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

2. Προς τον σκοπό της ως άνω μεταβίβασης, το ελληνικό δημόσιο διεξάγει ανεξάρτητο νομικό και οικονομικό έλεγχο ("due diligence") της υπό μεταβίβαση επιχείρησης ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Στο πλαίσιο του ως άνω ελέγχου και προκειμένου να καθορισθεί το αντάλλαγμα της μεταβίβασης της παρ. 2 του άρθρου 38, το ελληνικό δημόσιο δύναται να αναθέτει τον καθορισμό της παρούσας καθαρής αξίας κάθε μεταβιβαζόμενης μετοχής σε δύο ή

περισσότερους ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες που συντάσσουν γραπτή έκθεση που απευθύνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ως εκπρόσωπο του Δημοσίου και δημοσιεύεται στον διαδικτυακό του τόπο. Οι εμπειρογνώμονες θεωρούνται ανεξάρτητοι εφόσον συντρέχουν στο πρόσωπό τους, για τρία (3) τουλάχιστον συνεχόμενα έτη πριν από την ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης του προηγούμενου εδαφίου, οι απαιτήσεις ανεξαρτησίας του άρθρου 21 του ν. 4449/2017 (Α' 7), καθώς και της παρ. 4 του άρθρου 17 του ν. 4548/2018 (Α' 104).

3. Οι εμπειρογνώμονες, σύμφωνα με την παρ. 2, είναι είτε ορκωτοί ελεγκτές - λογιστές και ελεγκτικές εταιρείες που έχουν εγγραφεί στο δημόσιο μητρώο της Επιτροπής Λογιστικής Τυποποίησης και Ελέγχων, σύμφωνα με τον ν. 4449/2017, οι οποίοι παρέχουν νόμιμα υπηρεσίες στην Ελλάδα, είτε πιστοποιημένοι εκτιμητές, σύμφωνα με την υποπαρ. Γ.1 του άρθρου πρώτου του ν. 4152/2013 (Α' 107).

4. Στην έκθεση της παρ. 2, οι εμπειρογνώμονες δηλώνουν σε κάθε περίπτωση αν, κατά τη γνώμη τους, η προτεινόμενη αξία κάθε μετοχής είναι δίκαιη και λογική. Στην ίδια έκθεση, περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες:

α) η μέθοδος ή οι μέθοδοι αποτίμησης που υιοθετήθηκαν για τον καθορισμό της προτεινόμενης αξίας της μετοχής,

β) γνώμη για το αν η μέθοδος ή οι μέθοδοι αυτές είναι κατάλληλες για τη συγκεκριμένη περίπτωση,

γ) γνώμη για τις αξίες που προέκυψαν από την εφαρμογή κάθε μεθόδου,

δ) γνώμη για τη βαρύτητα που αποδόθηκε σε ορισμένη ή ορισμένες μεθόδους για τον προσδιορισμό των παραπάνω αξιών, καθώς και περιγραφή των δυσκολιών που προέκυψαν κατά την αποτίμηση.

5. Κάθε εμπειρογνώμονας έχει το δικαίωμα, στο πλαίσιο του ως άνω καθορισμού της αξίας, να ζητεί από την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. κάθε χρήσιμη πληροφορία και έγγραφο, καθώς και να προβαίνει σε κάθε απαραίτητη εξέταση.

**Άρθρο 40
Λειτουργία - Εποπτεία**

1. Η λειτουργία της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διέπεται από τις ρυθμίσεις του παρόντος, όπως εκάστοτε ισχύουν, από τις ειδικές γι' αυτές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, όπως αντικαθίστανται και τροποποιούνται με τον παρόντα νόμο και συμπληρωματικά από τους νόμους 4548/2018 (Α' 104) και 4972/2022 (Α' 181). Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. λειτουργούν χάριν του δημοσίου συμφέροντος, υπάγονται στην κατηγορία των οργανισμών και επιχειρήσεων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και εφαρμόζονται σε αυτές οι διατάξεις, που διέπουν τη λειτουργία των ανωνύμων εταιρειών των οποίων το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει κατά απόλυτη πλειοψηφία στο ελληνικό δημόσιο, με εξαίρεση των όσων ορίζονται ρητά στην κείμενη νομοθεσία.

2. Κατά τη λειτουργία τους, τόσο οι εταιρείες που αποτελούν αντικείμενο του παρόντος, δηλαδή η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όσο και η εν γένει σιδηροδρομική αγορά εποπτεύονται όσον αφορά σε θέματα λειτουργίας και αρμοδιοτήτων τους από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Η οικονομική εποπτεία τους ασκείται από τον Υπουργό Οικονομικών.

3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό των συνθηκών, του πλαισίου χρηματοδότησης και των στρατηγικών προτεραιοτήτων για τον τομέα των σιδηροδρόμων. Στο πλαίσιο αυτό, το Υπουργείο είναι υπεύθυνο για τα ακόλουθα:

α) τον καθορισμό των στρατηγικών στόχων για την πολιτική των σιδηροδρομικών και πολυτροπικών μεταφορών στο πλαίσιο εκπόνησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών («ΕΣΣΜ»),

β) υπό την επιφύλαξη των άρθρων 13, 14 και 60 του ν. 4632/2019 (Α' 159), την επεξεργασία του ρυθμιστικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές και τις λοιπές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του καθορισμού των προτύπων ασφάλειας και τεχνικής κατασκευής, της βιωσιμότητας και της εν γένει προώθησης των σιδηροδρομικών μεταφορών,

γ) τη διαμόρφωση του πλαισίου για την εξασφάλιση ίσης και άνευ διακρίσεων πρόσβασης στη δημόσια σιδηροδρομική υποδομή,

δ) την προετοιμασία και κατάρτιση πολυετούς στρατηγικού προγράμματος επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και αυτών για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής υποδομής στο πλαίσιο του ΕΣΣΜ, το οποίο λαμβάνει υπόψη του την πολυτροπικότητα των μεταφορών και αφορά σε όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριας και διατροπικές μεταφορές / εφοδιαστική αλυσίδα),

ε) τη διασφάλιση της διάθεσης των δημόσιων πόρων που είναι απαραίτητοι για τη συντήρηση, επισκευή, επέκταση και ανακαίνιση του σιδηροδρομικού δικτύου και την ορθή κατάρτιση του προϋπολογισμού με βάση ένα πολυετές Στρατηγικό Πρόγραμμα Σιδηροδρομικών Επενδύσεων που χρηματοδοτείται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή από πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων,

στ) τον καθορισμό ενός πλαισίου ποιότητας με την καθιέρωση των δεικτών απόδοσης και παρακολούθησης της παρ. 2 του άρθρου 45 για την παροχή αποτελεσματικών, αξιόπιστων και σύμφωνων με τις ισχύουσες διατάξεις υπηρεσιών επί της σιδηροδρομικής υποδομής,

ζ) τη διασφάλιση της ποιοτικής παροχής των υπηρεσιών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της υλοποίησης του πολυετούς στρατηγικού προγράμματος σιδηροδρομικών επενδύσεων, μέσω της σύναψης των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 45.

4. Για την κατάρτιση του ΕΣΣΜ της περ. α' της παρ. 3, οι εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. υποβάλλουν αμελλητί στον αρμόδιο Υπουργό λεπτομερείς μελέτες σκοπιμότητας, στις οποίες αποτυπώνονται οι ανάγκες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των κυκλοφοριακών προβλέψεων και της λεπτομερούς κοστολόγησης της προτεινόμενης ανάπτυξης και της λειτουργίας των γραμμών. Για κάθε προτεινόμενο έργο το οποίο περιλαμβάνεται στις μελέτες σκοπιμότητας του πρώτου εδαφίου, εξετάζονται οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειές του και παρέχεται τεκμηρίωση αναφορικά με τη βιωσιμότητά του. Στις μελέτες αυτές περιγράφονται, επίσης, τα υφιστάμενα έργα και η εξέλιξή τους. Το ΕΣΣΜ, το οποίο καταρτίζεται με βάση τις μελέτες σκοπιμότητας των εταιρειών, κατηγοριοποιεί τα έργα τα οποία αφορούν (α) στην ανάπτυξη, (β) στην αναβάθμιση και ανακαίνιση και (γ) στην τακτική και έκτακτη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προτεραιοποιούν τα ανωτέρω έργα.

5. Με βάση το ΕΣΣΜ, η ΟΣΕ Α.Ε., ως Διαχειριστής της ελληνικής σιδηροδρομικής υποδομής, καταρτίζει το Σχέδιο Δράσης («Σχέδιο Δράσης»). Το Σχέδιο Δράσης εξειδικεύει όλα τα έργα τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ και λειτουργεί ως οδικός χάρτης που καθορίζει τον τρόπο και ιδίως τον χρόνο οργάνωσης και υλοποίησης του συνόλου των απαραίτητων εργασιών. Οι στόχοι του Σχεδίου Δράσης, όπως τίθενται από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ Α.Ε., εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για το ακριβές περιεχόμενο και την κατάρτιση του πρώτου Σχεδίου Δράσης μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος συνάπτεται σύμβαση παροχής τεχνικής βοήθειας με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

6. Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνουν την υλοποίηση των έργων του Σχεδίου Δράσης της παρ. 5, ανάλογα με τις αρμοδιότητές τους, όπως αυτές προσδιορίζονται στα άρθρα 41 και 42. Ειδικότερα, η ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την υλοποίηση των έργων τα οποία εκτελούνται εντός τόσο του ενεργού δικτύου, όσο και του ενεργού δικτύου σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την υλοποίηση των έργων προτεραιότητας για την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών στο υπό κατασκευή δίκτυο, καθώς και την υλοποίηση έργων τα οποία απαιτείται να εκτελεστούν εντός του καταργημένου δικτύου.

Άρθρο 41

Αρμοδιότητες ΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 3 και παρ. 3 άρθρου 7 ν. 2671/1998

1. Το άρθρο 1 του ν. 2671/1998 (Α' 289) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1

Αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε.

1. Η εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής (infrastructure manager), όπως ορίζεται στην περ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135), σε συνδυασμό με τις διατάξεις του παρόντος. Η ΟΣΕ Α.Ε. ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, ενεργεί ως ανεξάρτητος οργανισμός φέροντας ευθύνη τόσο για την κατασκευή νέας υποδομής στο ενεργό δίκτυο και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, όσο και για τη συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, και έχει, επίσης, όσες αρμοδιότητες προβλέπονται από την εθνική και ενωσιακή νομοθεσία για τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.

2. Ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκπόνηση Σχεδίου Δράσης του σιδηροδρομικού τομέα και την εκτέλεση όλων των εργασιών που απαιτούνται για το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και για το ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, δηλαδή την εκτέλεση τόσο της τακτικής, όσο και της βαριάς συντήρησης. Επίσης, αναλαμβάνει την εκτέλεση εργασιών ανακαίνισης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής στο ενεργό δίκτυο, ώστε να ελαχιστοποιούνται ενδεχόμενες διακοπές αναφορικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, ώστε να αποκαθίσταται το συντομότερο δυνατόν η λειτουργία του. Η ΟΣΕ Α.Ε., μέσω του προγραμματισμού των εργασιών συντήρησης της εν λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής, έχει ως στόχο τη μείωση των σφαλμάτων ώστε να σταθεροποιείται η αποτελεσματική κυκλοφορία της γραμμής και να περιορίζεται η πιθανότητα υποβάθμισης της ποιότητάς της. Η ΟΣΕ Α.Ε. έχει, επίσης, την εποπτεία και τον χειρισμό θεμάτων του υφιστάμενου δικτύου, όπως της επιδομής γραμμής, των γεφυρών και των μεταλλικών έργων, των υπογείων και γεωτεχνικών έργων και λοιπών υφισταμένων εγκαταστάσεων, τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τη μεταφορά τεχνολογίας, την παρακολούθηση τεχνολογικών εξελίξεων στα θέματα επιδομής, υποδομής και κυκλοφορίας και ποιοτικής παρακολούθησης και αξιολόγησης της σιδηροδρομικής γραμμής.

3. Στις αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνονται επίσης:

α) η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας,

β) η ίδρυση και λειτουργία σχολών ή εκπαιδευτικών κέντρων οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως, ενδεικτικώς, για τους σκοπούς της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας» (L 315/51), καθώς και

γ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

4. Για την εκπλήρωση των σκοπών της, η ΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή σε κοινοπραξίες και να τους εκχωρεί αρμοδιότητες ή και δραστηριότητές της. Επιπλέον, μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016.»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2671/1998 αντικαθίσταται και το άρθρο 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 3

Κυριότητα σιδηροδρομικής υποδομής

1. Ο ΟΣΕ είναι κύριος της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας, όπως αυτή καθορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 2 του π.δ. 324/1996. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από σχετική πρόταση του ΟΣΕ, προσδιορίζονται ειδικότερα τα πράγματα που αποτελούν τη σιδηροδρομική υποδομή.

2. Η κατασκευή νέων γραμμών ή δικτύων υποδομής, καθώς επίσης η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, μετά από σχετική πρόταση της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και της ΟΣΕ Α.Ε., ανάλογα με τις αρμοδιότητες εκάστης εξ αυτών. Στην απόφαση αυτή καθορίζονται, επίσης, το ύψος των επενδύσεων, η επιχορήγηση αυτών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.).

3. Η κυριότητα των έργων ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 7 του παρόντος νόμου, μεταβιβάζεται στον ΟΣΕ από τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ορίζονται στις ως άνω διατάξεις.»

3. Η παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 2671/1998 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η ανάπτυξη νέας σιδηροδρομικής υποδομής είναι δυνατή μόνον εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές κατασκευής, ασφάλειας και λειτουργίας, οι οποίες καθορίζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία.»

4. Η ΟΣΕ Α.Ε. λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και της κοινής ωφέλειας, υπό καθεστώς διαχειριστικής, διοικητικής, λογιστικής και οικονομικής αυτοτέλειας, σύμφωνα με το άρθρο 40.

5. Εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΟΣΕ Α.Ε. προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

6. Η ΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκτέλεση των έργων αρμοδιότητάς της, τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ της παρ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 και στο Σχέδιο Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40, δίχως να απαιτείται η διενέργεια οιασδήποτε περαιτέρω διαδικασίας. Ως «έργο» για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου νοείται κάθε δραστηριότητα που εμπίπτει στο αντικείμενο της ΟΣΕ Α.Ε., όπως περιγράφεται στην παρ. 1. Η επίτευξη των όρων του ΕΣΣΜ της παρ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 παρακολουθείται μέσω των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 47, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ της ΟΣΕ Α.Ε. και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και οι οποίες περιλαμβάνουν ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα για την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων των δεικτών επιδόσεων δικτύου.

Άρθρο 42

Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. - Αντικατάσταση παρ. 1, 2, 5 και 6 άρθρου 4 ν. 3891/2010

1. Στο άρθρο 4 του ν. 3891/2010 (Α' 188), επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

α) Η παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Α. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ορίζεται ως διαχειριστής έργων για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή ("construction manager"). Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του δικτύου υπό κατασκευή και για τυχόν εργασίες οι οποίες απαιτείται να εκτελεστούν εντός του καταργημένου δικτύου. Σε κάθε περίπτωση, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δεν συμμετέχει σε έργα τα οποία εκτελούνται στο ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, παρά μόνο υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρ. 2. Στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνονται επίσης:

α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια και κατασκευή νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ή χρηματοδοτούνται αμιγώς από εθνικούς πό-

ρους, ή από δανεισμό, ή με αυτοχρηματοδότηση, καθώς και ο καθορισμός προτύπων υγιεινής και ασφάλειας και ο έλεγχος ποιότητας των ανωτέρω έργων,

β) η διενέργεια, με μέριμνά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου ή άλλων φορέων του δημόσιου τομέα για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που αναλαμβάνει ή της ανατίθενται,

γ) η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό,

δ) η εν όλω ή εν μέρει ανάθεση σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες αυτών ή σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις των στις περ. (α), (β) και (γ) αναφερομένων έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών και η παρακολούθηση της εκτελέσεως των σχετικών συμβάσεων και η, κατόπιν ελέγχου, παραλαβή τους,

ε) η σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων και η διενέργεια οιασδήποτε εργασίας για την πραγματοποίηση του σκοπού της και

στ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

Β. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., στο πλαίσιο της υλοποίησης των ανωτέρω αρμοδιοτήτων της, δύναται να αναλαμβάνει και τα εξής:

α) τη διαχείριση όλων των τεχνικών μελετών, συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων φακέλων για την ανάθεση των έργων ή για την προμήθεια του εξοπλισμού και των υλικών,

β) τη δημοπράτηση των έργων, τη διακήρυξη μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών,

γ) τη σύνταξη των φακέλων που αφορούν απαλλοτριώσεις, τις άδειες οικοδόμησης και τις μελέτες επιπτώσεων,

δ) τον ποιοτικό έλεγχο των προμηθειών,

ε) την παρακολούθηση και επίβλεψη των εργασιών μέχρι την οριστική παραλαβή του έργου,

στ) τη διοικητική διαχείριση των συμβάσεων και των προμηθειών και τη διαχείριση των χρηματοδοτήσεων και των πληρωμών.»

β) Η παρ. 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρίες ή σε κοινοπραξίες με αντικείμενο τις δραστηριότητές της. Επιπλέον, μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δύναται να αναλαμβάνει υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α' 135) έργα επεκτάσεων και αναβαθμίσεων, τα οποία εκτελούνται εντός του ενεργού δικτύου και του δικτύου σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, έργα υπογειοποίησης ή έργα διπλασιασμού υφιστάμενης γραμμής. Τα έργα του προηγούμενου εδαφίου ανατίθενται από την ΟΣΕ Α.Ε., η οποία συνεχίζει να έχει την πλήρη εποπτεία αυτών και φέρει την πλήρη ευθύνη για την εκτέλεσή τους, ως διαχειριστής υποδομής.»

γ) Η παρ. 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αναλαμβάνει την εκτέλεση των έργων αρμοδιότητάς της, τα οποία περιλαμβάνονται στο ΕΣΣΜ της παρ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 και στο Σχέδιο Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40, δίχως να απαιτείται η διενέργεια οιασδήποτε περαιτέρω διαδικασίας. Ως «έργο» για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου νοείται κάθε δραστηριότητα που εμπίπτει στο αντικείμενο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., όπως περιγράφεται στην παρ. 1. Η επίτευξη των όρων του ΕΣΣΜ της παρ. α' της παρ. 3 του άρθρου 40 παρακολουθείται μέσω των συμβάσεων απόδοσης του άρθρου 45, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και οι οποίες περιλαμβάνουν ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα για την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων δεικτών επιδόσεων δικτύου.»

δ) Η παρ. 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Οι αναγκαίες διαδικασίες για τη διενέργεια των υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργα που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιούνται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία έχει την ευθύνη σύνταξης των σχετικών κτηματολογικών διαγραμμάτων και κτηματολογικών πινάκων, εισηγείας αρμοδίας για την κήρυξη των σχετικών αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, επιμελείται για την έγκαιρη έγκρισή τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες και νομιμοποιείται στις σχετικές δέκες στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου ή του φορέα υπέρ του οποίου έχει κηρυχθεί η απαλλοτρίωση. Υπόχρεος προς καταβολή αποζημίωσης στους δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.»

2. Εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. προς τον σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 43

Ενίσχυση διοικητικής δομής ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

1. Η ΟΣΕ Α.Ε., προκειμένου να ενισχύσει τη δυναμικότητά της τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό, όσο και σε τεχνολογικό επίπεδο, ιδίως μέσω της ανάπτυξης των καθοριστικών πυλώνων τεχνολογίας - ανθρώπινου δυναμικού - ψηφιακών συστημάτων, εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, προκηρύσσει διαγωνισμό με αντικείμενο την πρόσληψη ενός (1) εξωτερικού τεχνικού συμβούλου διαχείρισης, με διάρκεια απασχόλησης τουλάχιστον τρία (3) έτη.

2. Η ΟΣΕ Α.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. με την επιφύλαξη των στόχων οικονομικής απόδοσής τους κατά την παρ. 1 του άρθρου 45, δύνανται να προσλαμβάνουν το κατά την κρίση τους αναγκαίο για τη διεξαγωγή των εργασιών τους ημεδαπό και αλλοδαπό επιστημονικό, τεχνικό και ειδικευμένο προσωπικό και να αναθέτουν καθήκοντα συμβούλων σε ημεδαπά ή αλλοδαπά, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης διοίκησης και του συντονισμού των πάσης φύσεως δραστηριοτήτων που εμπíπτουν στους σκοπούς των Εταιρειών.

Άρθρο 44

Μετακινήσεις προσωπικού

1. Επιτρέπεται η μεταφορά εργαζομένου από την ΟΣΕ Α.Ε. στην ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ή και αντίστροφα, ύστερα από: α) πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος που εκδίδεται με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας στην οποία θα μεταφερθεί ο εργαζόμενος, ή β) αίτημα του εργαζομένου. Προϋπόθεση για τη διενέργεια της μεταφοράς είναι το ποσοστό κάλυψης των οργανικών θέσεων που προβλέπονται στο οργανόγραμμα του φορέα προέλευσης να ανέρχεται σε εξήντα πέντε τοις εκατό (65%) τουλάχιστον επί του συνόλου των θέσεων. Για τη μεταφορά απαιτείται τα διοικητικά συμβούλια και των δύο εταιρειών να αποφασίσουν θετικά.

2. Επιτρέπεται ο δανεισμός εργαζομένων με σύμβαση, η οποία συνάπτεται μεταξύ των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., για χρονικό διάστημα έως τριών (3) ετών, με δυνατότητα παράτασης άπαξ για ίσο χρονικό διάστημα. Το κόστος της μισθοδοσίας βαρύνει την εταιρεία υποδοχής.

Άρθρο 45

Σύμβαση Υπουργείου, ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

1. Μετά την ολοκλήρωση και έγκριση του Σχεδίου Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνάπτει συμβάσεις απόδοσης με καθεμία εκ των εταιρειών ΟΣΕ

Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Με τις συμβάσεις του πρώτου εδαφίου, καθορίζονται τα αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις των εταιρειών και του Υπουργείου, ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, καθώς και το πλαίσιο αναφορικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών των εταιρειών, ιδίως μέσω της υιοθέτησης δεικτών απόδοσης και παρακολούθησης. Με τις συμβάσεις απόδοσης τίθενται ειδικές προβλέψεις για λογοδοσία των εταιρειών σχετικά με την πορεία εκτέλεσης των έργων του ΕΣΣΜ και σχετικά με ενδεχόμενες αποκλίσεις τόσο από τον οικονομικό, όσο και από τον χρονικό προγραμματισμό υλοποίησης των έργων, όπως καθορίζονται στο Σχέδιο Δράσης της παρ. 5 του άρθρου 40.

2. Οι δείκτες απόδοσης της παρ. 1 αφορούν τουλάχιστον στους ακόλουθους τομείς δραστηριοτήτων των εταιρειών:

- α) συντήρηση και ανακαίνιση σιδηροδρομικής υποδομής,
- β) λειτουργία σιδηροδρομικής υποδομής και
- γ) επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής.

3. Οι δείκτες απόδοσης μετρούν τα αποτελέσματα ορισμένων σχετικών δραστηριοτήτων των εταιρειών και ο βαθμός επίτευξης αυτών συμβάλλει στην ποσοτικοποίηση του Γενικού Δείκτη Απόδοσης της κάθε εταιρείας. Οι δείκτες παρακολούθησης παρέχουν συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τον ποσοτικό προσδιορισμό ορισμένων σχετικών δραστηριοτήτων των εταιρειών και δεν χρησιμοποιούνται για την ποσοτικοποίηση του Γενικού Δείκτη Απόδοσης.

4. Η αξιολόγηση της επίτευξης των δεικτών απόδοσης διενεργείται ετησίως από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με βάση την Ετήσια Έκθεση Δραστηριοτήτων την οποία υποβάλλει καθεμία εκ των εταιρειών.

Άρθρο 46

Εταιρική διακυβέρνηση ΟΣΕ Α.Ε.

1. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε., η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, εγκρίνεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της.

2. Ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

α) Την πρόβλεψη ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΣΕ Α.Ε. είναι επταμελές, περιλαμβανομένου του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου.

β) Την πρόβλεψη ότι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης για πενταετή θητεία.

γ) Την πρόβλεψη ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαμορφώνει το σύνολο των προδιαγραφών, ικανοτήτων και δεξιοτήτων που είναι απαραίτητες για τον ρόλο του Προέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου, καθώς και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συμπεριλαμβανομένου και του εκπροσώπου των εργαζομένων, ο μη ορισμός του οποίου δεν κωλύει τη νόμιμη συγκρότηση και λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου. Η διαδικασία καθορίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, βάσει των αρχών της διαφάνειας και αξιοκρατίας και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Για τον σκοπό αυτόν καθορίζεται Επιτροπή Επιλογής από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η οποία απαρτίζεται από τουλάχιστον τρία (3) μέλη. Εκτός από τον εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην Επιτροπή της παρούσας συμμετέχουν ένας (1) εκπρόσωπος της εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών & Περιουσίας Α.Ε.» (ΕΕΣΥΠ), και ένα (1) ανεξάρτητο μέλος με εκτενή διεθνή εμπειρία στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού. Η αναζήτηση υποψηφίων πραγματοποιείται από εξειδικευμένη εταιρεία συμβούλων, με βάση τις απαιτούμενες προδιαγραφές, ικανότητες και δεξιότητες, όπως αυτές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η Επιτροπή Επιλογής καταρτίζει κατάλογο με τους τρεις (3) επικρατέστερους υποψηφίους, τον οποίο υποβάλλει στη Γενική Συνέλευση προς εκλογή.

δ) Καθορισμό των αρμοδιοτήτων του Διοικητικού Συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων του Διοικητικού Συμ-

βουλίου να ενεργεί αυτόνομα σε σχέση με τη διοίκηση και διαχείριση της εταιρείας, να θέτει τις προτεραιότητες για τη διάθεση και χρήση των οικονομικών πόρων της εταιρείας με την επιφύλαξη τυχόν δημοσιονομικών ορίων, να προβαίνει σε επενδύσεις σύμφωνα με τις αρμοδιότητές του και τον προϋπολογισμό της εταιρείας και της ειδικής ευθύνης του για τη δημοπράτηση και την υλοποίηση μεμονωμένων επενδυτικών έργων.

Άρθρο 47

Εταιρική διακυβέρνηση ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

1. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 38, εγκρίνεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της.

2. Ο Κανονισμός Λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

α) Την πρόβλεψη ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι επταμελές, περιλαμβανομένου του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου.

β) Την πρόβλεψη ότι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης για πενταετή θητεία.

γ) Την πρόβλεψη ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαμορφώνει το σύνολο των προδιαγραφών, ικανοτήτων και δεξιοτήτων που είναι απαραίτητες για τον ρόλο του Προέδρου, του Διευθύνοντος Συμβούλου, καθώς και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου συμπεριλαμβανομένου και του εκπροσώπου των εργαζομένων, ο μη ορισμός του οποίου δεν κωλύει τη νόμιμη συγκρότηση και λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου. Η διαδικασία καθορίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, βάσει των αρχών της διαφάνειας και αξιοκρατίας και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Για τον σκοπό αυτόν καθορίζεται Επιτροπή Επιλογής από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η οποία απαρτίζεται από τουλάχιστον τρία (3) μέλη. Εκτός από τον Εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην Επιτροπή της παρούσας συμμετέχουν ένας (1) εκπρόσωπος της εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών & Περιουσίας Α.Ε.» (ΕΕΣΥΠ) και ένα (1) ανεξάρτητο μέλος με εκτενή διεθνή εμπειρία στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού. Η αναζήτηση υποψηφίων πραγματοποιείται από εξειδικευμένη εταιρεία συμβούλων, με βάση τις απαιτούμενες προδιαγραφές, ικανότητες και δεξιότητες, όπως αυτές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η Επιτροπή Επιλογής καταρτίζει κατάλογο με τους τρεις (3) επικρατέστερους υποψηφίους, τον οποίο υποβάλλει στη Γενική Συνέλευση προς ψήφιση και εκλογή του τελικώς επιλεγθέντος υποψηφίου.

δ) Καθορισμό των υποχρεώσεων του Διοικητικού Συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων του ΔΣ να ενεργεί αυτόνομα σε σχέση με τη διοίκηση και διαχείριση της εταιρείας, να θέτει τις προτεραιότητες για τη διάθεση και χρήση των οικονομικών πόρων της εταιρείας με την επιφύλαξη τυχόν δημοσιονομικών ορίων, να προβαίνει σε επενδύσεις σύμφωνα με τις αρμοδιότητές του και τον προϋπολογισμό της εταιρείας και της ειδικής ευθύνης του για τη δημοπράτηση και την υλοποίηση μεμονωμένων επενδυτικών έργων.

Άρθρο 48

Επιχειρησιακό και στρατηγικό σχέδιο - Ετήσιος προϋπολογισμός - Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις

1. Οι εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. υποβάλλουν στη Γενική Συνέλευση, προς έγκριση, τα επιχειρησιακά και στρατηγικά τους σχέδια και τους ετήσιους προϋπολογισμούς τους, τα οποία καταρτίζονται σύμφωνα με το ΕΣΣΜ, σύμφωνα με τις αρχές του εταιρικού δικαίου και της εταιρικής διακυβέρνησης. Η κατάρτιση και η έγκριση των ετήσιων προϋπολογισμών των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διέπεται από τον ν. 4270/2014 (Α' 143).»

2. Οι εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διαχωρίζουν και απεικονίζουν λογιστικά διακριτά το κόστος που προορίζεται για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμ-

φέροντος, όπως αυτές ρυθμίζονται κατά το άρθρο 14 και την παρ. 2 του άρθρου 106 της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το κόστος που σχετίζεται με τις δραστηριότητές τους που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό.

3. Μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθεμίας εκ των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. συνάπτονται συμβάσεις για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών των εταιρειών που αφορούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

Άρθρο 49

Σύσταση Επιτροπής Παρακολούθησης

1. Για την παρακολούθηση και τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα, καθώς και των έργων ή μελετών του άρθρου 50, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, συστήνεται πενταμελής Ειδική Επιτροπή Παρακολούθησης. Στην Επιτροπή αυτή συμμετέχει ένας (1) εκπρόσωπος της ΟΣΕ Α.Ε., ένας (1) εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ένας (1) ανεξάρτητος τεχνικός σύμβουλος και ένας (1) ανεξάρτητος νομικός σύμβουλος.

2. Η Επιτροπή της παρ. 1 είναι αρμόδια για:

α) τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής της αναδιάρθρωσης και αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα με βάση τον παρόντα νόμο,

β) την παρακολούθηση της εκτέλεσης των εν εξελίξει συμβάσεων μεταξύ ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., την έγκριση των παραδοτέων τα οποία προβλέπονται στις ανωτέρω συμβάσεις μέσα σε ορισμένα χρονοδιαγράμματα και την επίλυση, με διαφανείς διαδικασίες, τυχόν διαφωνιών ως προς την εξέλιξη των συμβάσεων,

γ) τη διαβούλευση και την έγκριση των απαραίτητων διαδικασιών και οργανωτικών αλλαγών εντός της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., που διευκολύνουν την εφαρμογή της αναδιάρθρωσης του παρόντος,

δ) την παροχή ενημέρωσης ανά δίμηνο προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την πρόοδο των δράσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης με την υποβολή έκθεσης, με την επισήμανση τυχόν αποκλίσεων και με ειδική ενημέρωση για διορθωτικές παρεμβάσεις, όπου θεωρείται ότι αυτές είναι απαραίτητες για την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη υλοποίηση του έργου.

3. Η Επιτροπή λαμβάνει τις αποφάσεις της με την απόλυτη πλειοψηφία των μελών της.

4. Η Επιτροπή μπορεί να υποστηρίζεται από τεχνικό κλιμάκιο, το οποίο συστήνεται με απόφαση της Επιτροπής.

5. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις εργασίες της, με την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης που προβλέπεται στο παρόν και την ολοκλήρωση των εκκρεμών έργων.

Άρθρο 50

Μεταβατικές διατάξεις

1. Έργα ή μελέτες, που έχουν προκηρυχθεί ή συμβασιοποιηθεί έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, εκτελούνται και ολοκληρώνονται από τον φορέα που τα προκήρυξε.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος, καθορίζονται οι διαδικασίες κατασκευής σιδηροδρομικών έργων, ο μηχανισμός παραλαβής τους από τον κύριο του έργου και ο μηχανισμός παρακολούθησης της εξέλιξης των έργων, και, επιπλέον, τίθενται οι αρχές κοστολόγησης και τιμολόγησης της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. για παρεχόμενες υπηρεσίες προς την ΟΣΕ Α.Ε., υπό τους όρους του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016 (Α' 135). Η απόφαση του πρώτου εδαφίου τροποποιείται εντός δύο (2) μηνών από την κατάρτιση του Γενικού Πλαισίου Κανονισμού Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 38 του ν. 4972/2022 (Α' 181), προκειμένου να εναρμονισθεί προς το ανωτέρω Γενικό Πλαίσιο.

Άρθρο 51

Καταργούμενες διατάξεις

Από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καταργούνται:

- α) Οι παρ. 2 και 3 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010 (Α' 188).
- β) Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010.
- γ) Η παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010.
- δ) Η παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010.

ΜΕΡΟΣ Δ'**ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ****Άρθρο 52****Κατάργηση Τεχνικών Συμβουλίων Εποπτευόμενων
Φορέων Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**

Τεχνικά Συμβούλια που έχουν ιδρυθεί ή λειτουργούν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καταργούνται από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Με πράξη των διοικήσεων των εποπτευόμενων φορέων, παραπέμπονται αμελλητί, στο Τεχνικό Συμβούλιο της παρ. 13 του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 (Α' 147), εκκρεμείς κατά την έναρξη ισχύος υποθέσεις του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 ή του άρθρου 76 του ν. 3669/2008 (Α' 116). Το Τεχνικό Συμβούλιο του προηγούμενου εδαφίου οφείλει να γνωμοδοτήσει προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών εντός εξήντα (60) ημερών από της περιελεύσεως σε αυτό των εκκρεμών υποθέσεων. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι προβλέψεις του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 και αρμόδιος για την έκδοση απόφασης επί ενστάσεων εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

ΜΕΡΟΣ Ε'**ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ****Άρθρο 53****Δημιουργία μαρίνων: Πρωτοβουλία - Διαδικασία -
Εκμετάλλευση - Ηλεκτρονική υποβολή
Τροποποίηση τίτλου παρ. 2, 3, 4, 7, 8 άρθρου 31
ν. 2160/1993**

Στο άρθρο 31 του ν. 2160/1993 (Α' 118) τροποποιούνται: α) ο τίτλος ως προς τη συμπλήρωση της ηλεκτρονικής υποβολής, β) η παρ. 2, β)α) στο πρώτο εδάφιο της περ. γ' ως προς τα απαιτούμενα στοιχεία του σχεδίου γενικής διάταξης, ββ) με την προσθήκη νέου δεύτερου εδαφίου, βγ) στην περ. δ' με τη διαγραφή των λέξεων «εις διπλούν», βδ) με την αντικατάσταση της περ. ζ', βε) με την προσθήκη νέου τελευταίου εδαφίου, γ) στην παρ. 3, γ)α) το δεύτερο εδάφιο τροποποιείται ως προς τη διαδικασία υποβολής φακέλου από τον αιτούντα και τον χειρισμό του από την αρμόδια υπηρεσία, γβ) στο τρίτο εδάφιο, με την αντικατάσταση της λέξης «διαβιβάζει» από τη λέξη «υποβάλλει» και την προσθήκη των λέξεων «της παρ. 2», γγ) στο πέμπτο εδάφιο με την αντικατάσταση των λέξεων «τουριστικού λιμένα» από τη λέξη «μαρίνας», δ) στην παρ. 4, δα) αντικαθίσταται η περ. α', δβ) προστίθεται δεύτερο εδάφιο στην περ. γ', δγ) προστίθεται περ. δ', ε) στην παρ. 7, εα) στο πρώτο εδάφιο προστίθεται η ηλεκτρονική υποβολή της αίτησης ως αποκλειστικός τρόπος υποβολής της και απαλείφεται η τρίμηνη προθεσμία, εβ) προστίθεται τρίτο εδάφιο, στ) στην παρ. 8 τροποποιείται το πρώτο εδάφιο ως προς την αρμόδια διεύθυνση και τη διαδικασία ελέγχου των σχετικών εγγράφων, και ο τίτλος και οι παρ. 2, 3, 4, 7, 8 του άρθρου 31 διαμορφώνονται ως εξής:

«Άρθρο 31**Δημιουργία μαρίνων: Πρωτοβουλία - Διαδικασία -
Εκμετάλλευση - Ηλεκτρονική υποβολή»**

«2. Για εισαγωγή προς συζήτηση στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αιτήματος για χωροθέτηση και δημιουργία μαρίνας ή για

τροποποίηση απόφασης χωροθέτησης μαρίνας, απαιτείται η υποβολή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού των κατωτέρω δικαιολογητικών:

α) γενικό τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:10.000 ή απόσπασμα χάρτη, στο οποίο εμφανίζονται η ακριβής θέση του έργου, καθώς και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής,

β) τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000 στο οποίο εμφανίζονται η αιτούμενη χερσαία και θαλάσσια ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας, η καθορισμένη οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας και του παλαιού αιγιαλού και η πρόταση καθορισμού των τυχόν νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας,

γ) σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακας 1:500 ή 1:1.000 των προτεινόμενων ή/και υφιστάμενων έργων και κατασκευών, στο οποίο εμφανίζονται τα στοιχεία της περίπτωσης β', η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η οριοθέτηση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, περιγραφικά στοιχεία όπως το εμβαδόν χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα, η μέγιστη κάλυψη στη χερσαία ζώνη και η κατανομή των χρήσεων γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κοινόχρηστοι χώροι και οι συναφείς ρυμοτομικού χαρακτήρα διαρρυθμίσεις (ελεύθεροι χώροι του κυκλοφοριακού δικτύου, κόμβοι εισόδου-εξόδου), η ένταξη των αναγκαίων έργων υποδομής, εντός ευρύτερου περιγράμματος στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα και ο καθορισμός ζώνης ανάπτυξης του έργου στη θαλάσσια ζώνη αντίστοιχα. Ο ελάχιστος αριθμός οικοδομικών τετραγώνων για εμβαδόν χερσαίας ζώνης μικρότερο των δέκα χιλιάδων (10.000) τ.μ. ορίζεται σε δύο (2).

Τα κτίρια ανεγείρονται μέχρι την οριογραμμή της ζώνης παραλίας. Για τον κοινόχρηστο χώρο του αιγιαλού ισχύουν οι διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 2 του ν. 2971/2001, όπως ισχύουν. Η υποβολή του δικαιολογητικού του παρόντος είναι υποχρεωτική για όλες τις κατηγορίες τουριστικών λιμένων,

δ) φάκελο μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ), με συνοδευτικά έγγραφα και σχέδια τεκμηρίωσης,

ε) τεχνική έκθεση περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων, που απαιτούνται για τη δημιουργία του λιμένα, καθώς και των προτεινόμενων χρήσεων γης και των όρων και των περιορισμών δόμησης και των βασικών έργων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των έργων υποδομής για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία, για τη λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητά τους,

στ) προβλεπόμενο ύψος επένδυσης,

ζ) τίτλοι κυριότητας ή δικαιωμάτων επικαρπίας, εφόσον τμήμα της χερσαίας ζώνης του λιμένα περιλαμβάνει εκτάσεις όπισθεν της καθορισμένης γραμμής παραλίας, και ειδικότερα: ζα) απόσπασμα κτηματολογικού διαγράμματος και πιστοποιητικό κτηματολογικών εγγράφων αντικειμένου εγγραπτών δικαιωμάτων (κυριότητας και δουλείας, όταν υφίσταται επικαρπία), εάν πρόκειται για ακίνητο σε περιοχή που λειτουργεί Κτηματολογικό Γραφείο κατά τον ν. 2664/1998 (Α' 275) ή ζβ) αντίγραφο μερίδας από το κατά τόπον αρμόδιο Υποθηκοφυλακείο και, εάν πρόκειται για ακίνητο σε περιοχή όπου εκτελούνται εργασίες κτηματογράφησης κατά τον ν. 2308/1995 (Α' 114), βεβαίωση υποβολής δήλωσης, καθώς και, μετά την προσωρινή ανάρτηση των κτηματολογικών πινάκων και διαγραμμάτων του ίδιου νόμου, πιστοποιητικό κτηματογραφούμενου ακινήτου που εκδίδονται από το Γραφείο Κτηματογράφησης,

η) Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ.) για τη χερσαία και θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, που εκδίδεται ύστερα από σχετικό αίτημα του αιτούντος τη χωροθέτηση προς το Τμήμα Συντονισμού και Παρακολούθησης Αρχαιολογικών Ερευνών και Εργασιών στο Πλαίσιο των Μεγάλων Εργων (κατά τις διατάξεις του ν. 4072/2012) μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος.

Τα δικαιολογητικά των περ. στ', ζ' και η', δεν υποβάλλονται στην περίπτωση εγκρίσεων ή απλών ανανεώσεων περιβαλλοντικών όρων ήδη χωροθετημένων τουριστικών λιμένων.»

«3. Για την έγκριση χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων των μαρίνων, πλην αυτών που ορίζονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 1, ακολουθείται η εξής διαδικασία:

Ο αιτών την παραχώρηση ή δημιουργία μαρίνας υποβάλλει

πλήρη φάκελο μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην αρμόδια περιβαλλοντική αρχή, κατά την έναρξη της διαδικασίας προκειμένου να ακολουθηθεί άμεσα η διαδικασία της περ. β', πλην των υποπερ. εε' και στστ' του άρθρου 3 του ν. 4014/2011 (Α' 209), ως προς τη σύνταξη και έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων ή απόφασης απόρριψης, της παρ. 2 καθώς και της παρ. 3 του ιδίου άρθρου.

Επίσης, υποβάλλει πλήρη σειρά δικαιολογητικών της παρ. 2 στον οικείο δήμο, προκειμένου να διατυπώσει απλή γνώμη για την ανάγκη δημιουργίας της νέας μαρίνας, μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη λήψη του σχετικού φακέλου.

Αν ο δήμος δεν διατυπώσει γνώμη μέσα στην ανωτέρω προθεσμία, η διαδικασία για τη χωροθέτηση της νέας μαρίνας συνεχίζεται και χωρίς γνωμοδότηση του δήμου.

Αν το αίτημα χωροθέτησης μαρίνας υποβάλλεται από τον οικείο Δήμο δεν απαιτείται η τήρηση της διαδικασίας γνωμοδότησης του Δήμου.»

«4. α) Μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την υποβολή της αίτησης με τα δικαιολογητικά που αναφέρονται στην παρ. 2, η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αποφαινεται για τη συνδρομή των νόμιμων προϋποθέσεων δημιουργίας της μαρίνας και γνωμοδοτεί σχετικά. Κατά της γνωμοδότησης της Επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίησή της στον αιτούντα.

Με κοινή απόφαση των αρμοδίων οργάνων των Υπουργείων Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας μετά από τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων εγκρίνεται η χωροθέτηση της μαρίνας, η οποία περιλαμβάνει όλα τα αναγκαία στοιχεία γενικού σχεδιασμού της, τον καθορισμό της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης, τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης, τους όρους και περιορισμούς δόμησης, τα αναγκαία έργα υποδομής για τη λειτουργία της και τους συναφείς προς αυτά περιβαλλοντικούς όρους.

Δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης χωροθέτησης σε περίπτωση επουσιωδών αλλαγών και αποκλίσεων κατά την υλοποίηση των έργων σε σχέση με την εγκεκριμένη χωροθέτηση. Ως ουσιώδεις αποκλίσεις θεωρούνται αυτές που τροποποιούν τα όρια της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης, τις εγκεκριμένες χρήσεις γης, τους όρους και περιορισμούς δόμησης εντός της εγκεκριμένης ρυμοτομίας της χερσαίας ζώνης, καθώς και αποκλίσεις που τροποποιούν ουσιωδώς τα εγκεκριμένα λιμενικά έργα εντός της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας. Κάθε άλλη απόκλιση, τροποποίηση ή διαφοροποίηση των κατασκευών εντός του χώρου της μαρίνας χωρίς επιρροή στα ανωτέρω, ή για την οποία έχει υποβληθεί Φάκελος Συμμόρφωσης Τελικού Σχεδιασμού, όπως αυτός καθορίζεται στην παρ. 7 του άρθρου 11 του ν. 4014/2011, θεωρείται επουσιώδης και δεν προϋποθέτει προηγούμενη έγκριση από την Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων ή τροποποίηση της αρχικής εγκεκριμένης χωροθέτησης με νέα κοινή απόφαση. Ο φορέας διαχείρισης της μαρίνας, σε περίπτωση επουσιωδών αλλαγών υποβάλλει το σχέδιο πραγματικής υλοποίησης των έργων, μετά την εφαρμογή του άρθρου 7 του ν. 4014/2011, με αναλυτική περιγραφή των εγκαταστάσεων, κατά το στάδιο ολοκλήρωσης των εργασιών, προκειμένου αυτό να καταχωρισθεί στο πληροφοριακό σύστημα της περ. δ' και να επικαιροποιήσει τα σχέδια της αρχικής χωροθέτησης.

Οι φορείς έργων και δραστηριοτήτων, σε περίπτωση τροποποίησης ή απόκλισης των έργων πριν ή κατά τη διάρκεια υλοποίησής τους, σε σχέση με την αρχικά εγκεκριμένη χωροθέτηση, υποχρεούνται να υποβάλουν προς έγκριση στην αρμόδια Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού την τεχνική περιγραφή της απόκλισης-τροποποίησης της χωροθέτησης, συνοδευόμενη από βεβαίωση του μηχανικού του έργου ως προς το ουσιώδες ή επουσιώδες της απόκλισης. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού οφείλει να αποφασίσει, σε αποκλειστική προθεσμία ενός (1) μηνός, εάν πρόκειται για ουσιώδη απόκλιση από την εγκεκριμένη χωροθέτηση και στην περίπτωση αυτή απαιτείται η έκδοση γνώμης της Επιτροπής Λιμένων και τροποποίηση της κοινής απόφασης χωροθέτησης. Σε αντίθετη περίπτωση, δεν απαιτείται η τροποποίηση της αρχικά εγκεκριμένης χωροθέτη-

σης, αλλά καταχωρίζεται κατά το στάδιο ολοκλήρωσης εργασιών το σχέδιο πραγματικής υλοποίησης των έργων, μετά την εφαρμογή των άρθρων 7 και 11 του ν. 4014/2011, με αναλυτική περιγραφή των εγκαταστάσεων, στο πληροφοριακό σύστημα της περ. δ' προκειμένου να επικαιροποιηθεί τα σχέδια της αρχικής χωροθέτησης. Εάν η ως άνω προθεσμία του ενός (1) μηνός παρέλθει άπρακτη, και εφόσον δεν επέρχεται δυσμενής μεταβολή των περιβαλλοντικών συνθηκών, ούτε απαιτείται τροποποίηση της απόφασης περιβαλλοντικών όρων κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του ν. 4014/2011, τεκμαίρεται ότι πρόκειται για επουσιώδη απόκλιση για την οποία δεν απαιτείται γνώμη της Επιτροπής Λιμένων ούτε τροποποίηση της ισχύουσας κοινής απόφασης χωροθέτησης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας μπορεί να διευκρινίζεται κάθε συναφές ζήτημα με τη διαδικασία εξέτασης του επουσιώδους ή μη χαρακτήρα των αποκλίσεων από την εγκεκριμένη χωροθέτηση, η διαδικασία εξέτασης πληρότητας του φακέλου και κάθε συναφές διαδικαστικό ζήτημα προς τα ανωτέρω.

β) Σε όλους τους χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες που λειτουργούν την 1η.1.2022 επιτρέπεται η νομιμοποίηση των καθ' υπέρβαση της χωροθέτησης ή χωρίς άδεια έργων και εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Προϋπόθεση για τη νομιμοποίηση της καθ' υπέρβαση χωροθέτησης είναι η υπαγωγή των αιτούντων ως προς τις υπερβάσεις δόμησης στις διατάξεις του ν. 4495/2017 (Α' 171), ως εκάστοτε ισχύει, καθώς και η συμμόρφωση προς τις διατάξεις περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

γ) Σε χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες αρμοδιότητας του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. επιτρέπεται η νομιμοποίηση των υφιστάμενων καθ' υπέρβαση ή χωρίς άδεια κατασκευασθέντων έργων και εγκαταστάσεων εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, τα οποία συνδέονται λειτουργικά με αυτά που είχαν αρχικά εγκριθεί μέσω της απόφασης χωροθέτησης, με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται η προθεσμία υποβολής αίτησης νομιμοποίησης, τα αναγκαία δικαιολογητικά, η διαδικασία υποβολής αιτήματος και λήψης περιβαλλοντικής αδειοδότησης και κάθε σχετικό ζήτημα προς τα ανωτέρω.

δ) Η αίτηση χωροθέτησης μαρίνας, κάθε αίτηση τροποποίησής της, καθώς και επικαιροποίησής της, σύμφωνα με την παρ. 4α υποβάλλονται αποκλειστικά ηλεκτρονικά μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Άσκησης Δραστηριοτήτων και Ελέγχων (Ο.Π.Σ.Α.Δ.Ε.) του άρθρου 14 του ν. 4442/2016 (Α' 230) και διαβιβάζονται στην αρμόδια Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού. Το Ο.Π.Σ.Α.Δ.Ε. υποστηρίζει για τους σκοπούς του παρόντος τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων, έγκρισης και τροποποίησης χωροθέτησης, καθώς και επικαιροποίησης όλων των αναγκαίων συνοδευτικών δικαιολογητικών εγγράφων της και διαλειτουργεί πλήρως για τον σκοπό αυτό με το Ηλεκτρονικό Μητρώο Πληροφοριών Τουριστικών Λιμένων (ΗΜΤΛ) της παρ. 1 του άρθρου 30 του παρόντος.

Μέχρι την ενεργοποίηση του Ο.Π.Σ.Α.Δ.Ε., για την υποστήριξη της πλήρους ηλεκτρονικής υποβολής έγκρισης, τροποποίησης ή επικαιροποίησης χωροθέτησης, η αίτηση και τα σχετικά έγγραφα υποβάλλονται από τον φορέα της οικονομικής δραστηριότητας με φυσικό φάκελο στη Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού για τις κατά νόμο ενέργειες της.»

«7. Εντός οκταμήνου από την υπογραφή της σύμβασης παράχωρησης ο φορέας διαχείρισης μαρίνας υποχρεούται να υποβάλει στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού αποκλειστικά ηλεκτρονικά μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Άσκησης Δραστηριοτήτων και Ελέγχων (Ο.Π.Σ.Α.Δ.Ε.) του άρθρου 14 του ν. 4442/2016 φάκελο με σειρά παραστατικών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται για όσο χρονικό διάστημα δεν είναι δυνατή η προσκόμιση των απαιτούμενων παραστατικών χωρίς ευθύνη του φορέα διαχείρισης της μαρίνας. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων της παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 4442/2016 περί διαπίστωσης της πλήρους λειτουργίας

του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Άσκησης Δραστηριοτήτων και Ελέγχων (Ο.Π.Σ.Α.Δ.Ε.) του άρθρου 14 για τους σκοπούς του Κεφαλαίου ΛΘ' του ίδιου νόμου (ν. 4442/2016), η υποβολή των παραστατικών γίνεται με φυσικό φάκελο».

«8. Η αρμόδια Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει τις υποβαλλόμενες από τον φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα μελέτες και σχέδια, καθώς και τα παραστατικά της παρ. 7 που υποβάλλονται κατά τη διαδικασία της περ. δ' της παρ. 4 του παρόντος και αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα και τις εγκαταστάσεις και εφόσον συμφωνούν με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου αυτού ή τη σύμβαση παραχώρησης, τις προωθεί μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την υποβολή τους στις αρμόδιες υπηρεσίες, προκειμένου να εκδοθούν οι απαραίτητες οικοδομικές και λοιπές άδειες για τη δημιουργία του. Οι άδειες χορηγούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες εντός τετραμήνου από την υποβολή των σχετικών μελετών και σχεδίων από την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού.»

Άρθρο 54

Προκήρυξη διαγωνιστικής διαδικασίας τουριστικών λιμένων πριν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας χωροθέτησης - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 114 ν. 4926/2022

Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 114 του ν. 4926/2022 (Α' 82) τροποποιείται ως προς την έκταση της χερσαίας ζώνης των μαρινών και η παρ. 1 του άρθρου 114 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Σε περίπτωση μαρινών που χωροθετούνται σε δύο στάδια, σύμφωνα με την περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993 (Α' 118) και έχουν χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα σαράντα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα (40.000) τ.μ., η προκήρυξη διαγωνιστικής διαδικασίας δύναται να διενεργείται πριν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας χωροθέτησης και την εκτέλεση όλων των απαιτούμενων έργων για τη δημιουργία, λειτουργία και εκμετάλλυσή τους. Από τη διαδικασία του προηγούμενου εδαφίου εξαιρούνται οι μαρίνες που εμπίπτουν εντός αρχαιολογικών χώρων ως προς τις οποίες η σύμβαση παραχώρησης συνάπτεται κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 31 του ν. 2160/1993, μετά από την ολοκλήρωση της χωροθέτησης. Η σύμβαση παραχώρησης δύναται να συνάπτεται με μόνη την έκδοση του προεδρικού διατάγματος γενικού σχεδιασμού της μαρίνας, με τήρηση όλων των περιβαλλοντικών όρων της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η παραχώρηση δύναται να διενεργείται σε επιχείρηση ή επιχειρήσεις, δημόσιες ή ιδιωτικές, ή σε όμιλο επιχειρήσεων, δημόσιων ή ιδιωτικών. Η σύμβαση παραχώρησης περιλαμβάνει τα ουσιαστικά στοιχεία παραχώρησης, δηλαδή, τη διάρκεια, το αντίτιμο χρήσης, ή τον τρόπο υπολογισμού του, τους όρους διατήρησής της σε ισχύ ανάλογα με την πορεία της υλοποίησης, τις κυρώσεις σε περίπτωση μη σύμπτυξης στην υλοποίηση των έργων χωροθέτησης και λήψης άδειας ή έγκρισης λειτουργίας, καθώς και τους τρόπους καταγγελίας ή πρόωρης λήξης της σύμβασης.»

Άρθρο 55

Έγκριση εγκατάστασης της δραστηριότητας των τουριστικών λιμένων και αδειοδοτούσα αρχή - Προσθήκη άρθρου 287Α στον ν. 4442/2016

Στο Κεφάλαιο ΛΘ' του ν. 4442/2016 (Α' 230), προστίθεται άρθρο 287Α ως εξής:

«Άρθρο 287Α

Έγκριση εγκατάστασης της δραστηριότητας των τουριστικών λιμένων και αδειοδοτούσα αρχή

1. Οι τουριστικοί λιμένες που ρυθμίζονται ως προς τη χωροθέτησή τους στα άρθρα 30 και 31 του ν. 2160/1993 (Α' 118), υπόκεινται σε έγκριση: α) ως προς την εγκατάστασή τους, σύμφωνα με το παρόν και β) ως προς τη λειτουργία τους, σύμφωνα με το άρθρο 288. Η αίτηση για έγκριση ή τροποποίηση χωροθέτησης

τουριστικού λιμένα υποβάλλεται ηλεκτρονικά στη Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού, μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Άσκησης Δραστηριοτήτων και Ελέγχων (ΟΠΣ-ΑΔΕ) του άρθρου 14. Η Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού είναι αρμόδια για τη διαχείριση της αίτησης, ως αρχή Σχεδιασμού του Τουριστικού Λιμένα.

2. Επί της αίτησης χωροθέτησης, εκδίδεται κοινή απόφαση των αρμοδίων οργάνων των Υπουργείων Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία εγκρίνονται η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός του τουριστικού λιμένα, κατά τη διαδικασία των άρθρων 29, 30 και 31 του ν. 2160/1993, ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων.

3. Για την υποβολή αίτησης έγκρισης ή τροποποίησης χωροθέτησης τουριστικού λιμένα, από φυσικό ή νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, καταβάλλεται, επί ποινή απαραδέκτου, παράβολο του άρθρου 11.

4. Για λιμένες αρμοδιότητας του Υπουργείου Τουρισμού η σύναψη της σύμβασης παραχώρησης τουριστικού λιμένα, που καταρτίζεται σύμφωνα με τις παρ. 6, 7 και 9 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993, ή η σύναψη σύμβασης σύμπραξης του άρθρου 17 του ν. 3389/2005 (Α' 232), για τη δημιουργία τουριστικού λιμένα, επέχει θέση έγκρισης εγκατάστασης τουριστικού λιμένα.

5. Σε τουριστικούς λιμένες που τελούν υπό καθεστώς διαχείρισης και εκμετάλλευσης Οργανισμού Λιμένος Α.Ε., δύναται σύμβαση παραχώρησης με το ελληνικό δημόσιο, η σύναψη ή κύρωση της σύμβασης παραχώρησης επέχει θέση έγκρισης εγκατάστασης τουριστικού λιμένα.

6. Εξαιρούνται της εφαρμογής του παρόντος οι λιμένες και τουριστικοί λιμένες αρμοδιότητας του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.), για τους οποίους το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ έχει δικαίωμα εκμετάλλευσης ή ενεργεί ως «Αρχή Σχεδιασμού».

7. Η αρμόδια υπηρεσία καταχωρίζει ηλεκτρονικά τη σύμβαση παραχώρησης ή σύμπραξης και την εγκατάσταση στον τουριστικό λιμένα, μέσω του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Άσκησης Δραστηριοτήτων και Ελέγχων (ΟΠΣ-ΑΔΕ) του άρθρου 14. Σε περίπτωση σύναψης σύμβασης παραχώρησης ή σύμπραξης τουριστικού λιμένα, ως προς τον οποίο δεν είχε υποβληθεί προηγουμένως αίτηση χωροθέτησης, εφόσον δεν ήταν εκ του νόμου αναγκαία, η αρμόδια υπηρεσία καταχωρίζει τα δικαιολογητικά της χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα, η οποία έχει εγκριθεί.

8. Σε περίπτωση λήξης ή λύσης της σύμβασης παραχώρησης ή σύμπραξης για τη λειτουργία τουριστικού λιμένα, παύει να ισχύει η δυνατότητα εγκατάστασης σε αυτόν.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται:

α) η ειδικότερη διαδικασία και το περιεχόμενο της αίτησης χωροθέτησης ανά είδος τουριστικού λιμένα,

β) το ύψος του παραβόλου,

γ) τα δικαιολογητικά που καταθέτει ο φορέας, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

10. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθορίζονται:

α) η διαδικασία καταχώρισης της σύμβασης παραχώρησης,

β) η επικαιροποίηση των στοιχείων της, σε περίπτωση μεταβολής του δικαιούχου εγκατάστασης ή του περιεχομένου της σύμβασης παραχώρησης,

γ) οι κυρώσεις,

δ) οι αρχές στις οποίες κοινοποιείται, για να ασκήσουν τις ελεγκτικές τους αρμοδιότητες, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

Άρθρο 56

Διαδικασία έγκρισης ή γνωστοποίησης δραστηριοτήτων εντός τουριστικού λιμένα - Προσθήκη άρθρου 287Β στον ν. 4442/2016

Στο Κεφάλαιο ΛΘ' του ν. 4442/2016 (Α' 230), προστίθεται άρθρο 287B ως εξής:

«Άρθρο 287B

Διαδικασία έγκρισης ή γνωστοποίησης δραστηριοτήτων εντός τουριστικού λιμένα

1. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας χωροθέτησης και την έγκριση εγκατάστασης του τουριστικού λιμένα, η Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει τις μελέτες και τα σχέδια, τα οποία υποβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης και αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα του τουριστικού λιμένα και των εγκαταστάσεών του, σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993 (Α' 118). Εφόσον οι μελέτες και τα σχέδια του πρώτου εδαφίου πληρούν τις προϋποθέσεις που θέτουν η απόφαση της παρ. 4 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993 και η σύμβαση παραχώρησης, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες προωθούνται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, προκειμένου να εκδοθούν οι απαραίτητες οικοδομικές και λοιπές άδειες. Οι άδειες χορηγούνται εντός τεσσάρων (4) μηνών από την διαβίβαση των σχετικών μελετών και σχεδίων από την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού.

2. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία της παρ. 1, τεκμαίρεται ότι η οικοδομική άδεια έχει χορηγηθεί.

3. Οι δραστηριότητες που ασκούνται εντός του τουριστικού λιμένα, υπάγονται σε καθεστώς γνωστοποίησης ή έγκρισης λειτουργίας κατά τον ν. 4442/2016, ανάλογα με το είδος της ασκούμενης δραστηριότητας.»

Άρθρο 57

Μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις - Προσθήκη άρθρου 287Γ στον ν. 4442/2016

Στο Κεφάλαιο ΛΘ' του ν. 4442/2016 (Α' 230), προστίθεται άρθρο 287Γ ως εξής:

«Άρθρο 287Γ

Μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις

1. Τα άρθρα 287Α, 287Β και 287Γ ισχύουν από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Μέχρι την έκδοση των αποφάσεων των παρ. 9 και 10 του άρθρου 287Α, ως προς την αίτηση χωροθέτησης, υποβάλλονται τα δικαιολογητικά της παρ. 2 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993 (Α' 118). Μέχρι την έκδοση της απόφασης της παρ. 9 του άρθρου 287Α, τα δικαιολογητικά, που υποβάλλονται σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993, ορίζονται με την υπ' αριθμ. 11214/2012 απόφαση του Υπουργού Τουρισμού (Β' 2339/2012).

2. Για τον σκοπό της υποβολής της αίτησης χωροθέτησης και εγκατάστασης τουριστικού λιμένα, το Ο.Π.Σ. Α.Δ.Ε. διαλείτουμε με το Ηλεκτρονικό Μητρώο πληροφοριών Τουριστικών Λιμένων (Η.Μ.Τ.Λ.) της παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 2160/1993.

3. Οι τουριστικοί λιμένες που έχουν ήδη προβεί σε σύναψη σύμβασης παραχώρησης ή σύμπραξης εξακολουθούν να διέπονται, ως προς την εγκατάστασή τους, από τις διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες συνήφθη η σύμβαση.

4. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων της παρ. 4 του άρθρου 16, κατά το σκέλος που αφορά στο Κεφάλαιο ΛΘ', η αίτηση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα, τροποποίησης και επικαιροποίησής της υποβάλλεται με φυσικό φάκελο στην αρμόδια Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού, κατά τα άρθρα 29, 30, 31 και 34 του ν. 2160/1993 και απαλλάσσεται της καταβολής παβόλου.

5. Μέχρι τη θέση σε πλήρη λειτουργία του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Άσκησης Δραστηριοτήτων και Ελέγχων (Ο.Π.Σ. - Α.Δ.Ε.) του άρθρου 14, σύμφωνα με την παρ. 4 του παρόντος, κάθε προβλεπόμενη καταχώριση της σύμβασης παραχώρησης ή των συνοδευτικών αυτής εγγράφων, προς τον σκοπό της έγκρισης εγκατάστασης τουριστικού λιμένα, τηρείται σε φυσικό φάκελο στην αρμόδια Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού.

Άρθρο 58

Αδειοδοτούσα αρχή για την έγκριση λειτουργίας της δραστηριότητας των τουριστικών λιμένων - Τροποποίηση άρθρου 288 ν. 4442/2016

Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 288 του ν. 4442/2016 (Α' 230) τροποποιείται με τον προσδιορισμό της αδειοδοτούσας αρχής και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Οι τουριστικοί λιμένες υπόκεινται για τη λειτουργία της δραστηριότητάς τους στο καθεστώς έγκρισης λειτουργίας του παρόντος. Αδειοδοτούσα αρχή για την εφαρμογή του παρόντος Κεφαλαίου είναι η Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Τουρισμού. Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Κεφαλαίου εμπίπτει η δραστηριότητα των τουριστικών λιμένων με Κωδικό Αριθμό Δραστηριότητας (Κ.Α.Δ.) 52.22.11.05 «Υπηρεσίες Τουριστικών Λιμανιών (μαρίνες)», ή αυτών που υπάγονται στην τάξη NACE με κωδικό 93.29 «άλλες δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας», που προβλέπονται ως εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής στην περ. γγ' της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4276/2014 (Α' 155).»

Άρθρο 59

Προθεσμία έκδοσης απόφασης Ο.Τ.Α. α' βαθμού για την αξιοποίηση του ιαματικού φυσικού πόρου - Τροποποίηση περ. β' παρ. 3 άρθρου 17 ν. 4875/2021

Το δεύτερο εδάφιο της περ. β' της παρ. 3 του άρθρου 17 του ν. 4875/2021 (Α' 250) τροποποιείται ως προς την προθεσμία εντός της οποίας ο οικείος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' βαθμού δύναται να εκδώσει απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου για την αξιοποίηση του ιαματικού φυσικού πόρου και των εγκαταστάσεων που συνέχονται με αυτόν, και η περ. β' της παρ. 3 διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«β) Αν ο προς ανάθεση της διαχείρισης και εκμετάλλευσης ιαματικού φυσικού πόρου και οι εγκαταστάσεις που συνέχονται με αυτόν έχουν λάβει ειδικό σήμα λειτουργίας, για την έκδοση της απόφασης της παρ. 1 του άρθρου 25 απαιτείται σύμφωνη γνώμη του οικείου Ο.Τ.Α. α' βαθμού, στα διοικητικά όρια του οποίου βρίσκονται τα παραπάνω περιουσιακά στοιχεία. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο οικείος Ο.Τ.Α. α' βαθμού δύναται, μέσα σε προθεσμία δέκα (10) μηνών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, να εκδώσει απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου περί της αξιοποίησης του ιαματικού φυσικού πόρου και των εγκαταστάσεων που συνέχονται με αυτόν. Αν παρέλθει άπρακτη η ως άνω προθεσμία ή εκδοθεί αρνητική απόφαση επί της αξιοποίησης, τεκμαίρεται σύμφωνη γνώμη του Ο.Τ.Α. α' βαθμού για την έκδοση της απόφασης. Αν εκδοθεί απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου περί αξιοποίησης, ο οικείος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή η αναπτυξιακή εταιρεία αυτού υποβάλει στην Ι.Π.Ε., εντός τεσσάρων (4) ετών από την έκδοση της απόφασης αυτής, οικονομοτεχνική μελέτη επενδυτικού σχεδίου του ιαματικού φυσικού πόρου, στην οποία περιγράφεται αναλυτικά το πρόγραμμα της επένδυσης, δίνονται στοιχεία για την τουριστική κίνηση της περιοχής και παρατίθενται οι προοπτικές βιωσιμότητας της επένδυσης. Τα έργα αξιοποίησης ολοκληρώνονται μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ετών από την έκδοση της ως άνω αναφερόμενης απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου περί αξιοποίησης. Αν παρέλθουν άπρακτες οι ως άνω προθεσμίες, η απόφαση του πρώτου εδαφίου εκδίδεται χωρίς να προηγηθεί σύμφωνη γνώμη του οικείου Ο.Τ.Α. α' βαθμού, στα διοικητικά όρια του οποίου βρίσκονται τα παραπάνω περιουσιακά στοιχεία.»

Άρθρο 60

Μέτρα προστασίας Ναυαγίου Ζακύνθου - Τροποποίηση άρθρου 68 ν. 4875/2021 - Έναρξη ισχύος παρ. 2 έως 6 άρθρου 68 ν. 4875/2021

1. Στο άρθρο 68 του ν. 4875/2021 (Α' 250) α) η παρ. 5 αντικαθίσταται, β) η παρ. 6 τροποποιείται με την αντικατάσταση των λέξεων «έργων και μελετών συντήρησης» από τις λέξεις «των συμβάσεων» και οι παρ. 5 και 6 διαμορφώνονται ως εξής:

«5. Στο πλαίσιο διενέργειας των πράξεων διοίκησης και διαχείρισης της παρ. 2, η Επιτροπή Πρότυπης Τουριστικής Αξιοποίησης και Προστασίας του Ναυαγίου Ζακύνθου δύναται, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης της εθνικής νομοθεσίας, να λειτουργεί ως αναθέτουσα αρχή για την ανάθεση μελετών, έργων και υπηρεσιών. Οι εργασίες της Επιτροπής, ιδίως κατά τη διενέργεια των αναθέσεων έργων, μελετών και υπηρεσιών, υποστηρίζονται από υπαλλήλους του Υπουργείου Τουρισμού που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Υποστήριξη στην Επιτροπή δύναται να παρέχεται και από υπαλλήλους της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων και του Δήμου Ζακύνθου, που ορίζονται από το αρμόδιο όργανο της Περιφέρειας και του Δήμου αντίστοιχα, καθώς και από μηχανικούς από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.). Η χρηματοδότηση των μελετών, έργων και υπηρεσιών που ανατίθενται από την Επιτροπή καλύπτεται από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Τουρισμού με ειδική πίστωση που του μεταβιβάζεται για τον σκοπό αυτό από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Οι συμβάσεις ανάθεσης έργων, μελετών και υπηρεσιών που συνάπτονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου υπογράφονται από τον Υπουργό Τουρισμού. Οι δαπάνες που προκύπτουν από την ανάθεση των συμβάσεων του παρόντος άρθρου τιμολογούνται επ' ονόματι του Υπουργείου Τουρισμού, και η εκκαθάριση και πληρωμή τους γίνεται από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού. Για το χρονικό διάστημα μέχρι την 31η.12.2022 και προς τον σκοπό της διενέργειας των αναγκαίων εργασιών συντήρησης και αποφυγής του κινδύνου κατάρρευσης του Ναυαγίου, διαμόρφωσης ασφαλούς πρόσβασης, φύλαξης και προστασίας των επισκεπτών, η Επιτροπή προβαίνει στις αναθέσεις της παρ. 4 κατά την περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 32 του ν. 4412/2016 (Α' 147) κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης της εθνικής νομοθεσίας.

6. Ως κατεπείγουσα ανάγκη που πληροί τους όρους εφαρμογής της περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 32 του ν. 4412/2016 για την ανάθεση των συμβάσεων της παρ. 5 νοείται η διακινδύνευση της ασφάλειας και της υγείας των επισκεπτών του ναυαγίου, η απειλή ουσιαστικού καταστροφής ή υποβάθμισης του γεωμορφολογικού περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα την απώλεια βασικών χαρακτηριστικών του συγκεκριμένου τουριστικού προορισμού και ο άμεσος κίνδυνος διάλυσης ή σημαντικής καταστροφής των σωζόμενων κινητών πραγμάτων σε αυτό.»

2. Η ισχύς των παρ. 2 έως 6 του άρθρου 68 του ν. 4875/2021 άρχεται από την έναρξη ισχύος του ιδίου νόμου.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ' ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 61 Τελικές διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη που είναι αντίθετη ή ρυθμίζει διαφορετικά τα ρυθμιζόμενα με τις διατάξεις του θέματος.

Άρθρο 62 Έναρξη ισχύος

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου τίθενται σε ισχύ από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις του.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

Αθήνα,

2022

1. Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

3. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

4. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

5. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

6. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

7. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

8. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

9. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

10. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

11. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

12. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

13. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

14. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

15. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

16. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

19. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): 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 (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 20.04' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 29 Σεπτεμβρίου 2022 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος, νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υγείας: «Σύσταση και οργάνωση νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «ΕΝΩΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΩΝ ΑΚΤΙΝΟΛΟΓΙΑΣ – ΑΚΤΙΝΟΘΕΡΑΠΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ» (Ε.Τ.Α.Α.Ε.), ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 και την προστασία της δημόσιας υγείας και λοιπές διατάξεις», σύμφωνα με τη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.