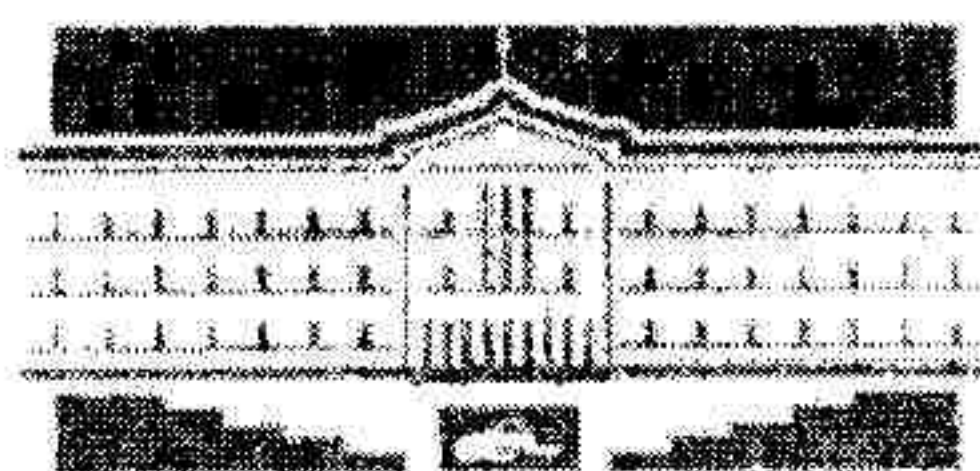




ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ
ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ – ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΑΘΗΝΑΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΣΕΣΣΙΟΝ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	1970
Ημερομηνία καταθέσεως	22.4.15

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ : ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΘΕΜΑ : “Κίνδυνοι από την ενδεχόμενη ματαίωση της αποκρατικοποίησης
ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ (Rosco)”**

Η αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ-Rosco), η οποία βρίσκεται στο στάδιο υποβολής δεσμευτικών προσφορών με εκδήλωση και στις δύο περιπτώσεις επενδυτικού ενδιαφέροντος, έχει μια ιδιαίτερη διάσταση, η οποία υπερβαίνει τη συζήτηση περί χρησιμότητας ή μη των αποκρατικοποιήσεων.

Ως γνωστόν στον παλαιό όμιλο ΟΣΕ είχε εγερθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέμα κρατικών ενισχύσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέχτηκε να μη συνεχίσει να εγείρει θέμα επιστροφής κρατικών ενισχύσεων εφόσον προχωρήσουν οι δυο αποκρατικοποιήσεις. Σε περίπτωση που οι αποκρατικοποιήσεις δεν προχωρήσουν, τότε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κινδυνεύει να επιστρέψει κρατικές ενισχύσεις ύψους τουλάχιστον 600 εκατ. ευρώ. Μάλιστα, καθώς το θέμα συνδέεται και με την αναδιάρθρωση της εταιρίας ΟΣΕ, στην οποία η Κομισιόν εντοπίζει άλλα 2,5 δισ. ευρώ κρατικών ενισχύσεων, οποιαδήποτε μονομερής ενέργεια θα οδηγούσε τις Βρυξέλλες στην απόφαση για ανάκτηση αθροιστικών επιδοτήσεων ύψους ως 3,1 δισ. ευρώ. Προεκλογικά ο ΣΥΡΙΖΑ είχε εκδηλώσει την αντίθεση του στην πρόθεση της Κυβέρνησης Σαμαρά για αποκρατικοποίηση των ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Rosco. Μάλιστα, το τμήμα Οικονομίας του ΣΥΡΙΖΑ (Ομάδα ΔΕΚΟ) έκανε λόγο για «απόκρουση των άμεσα προωθούμενων αποκρατικοποιήσεων και ανάλογα με τις κεφαλαιουχικές δυνατότητες η επανάκτηση του δημοσίου ελέγχου των στρατηγικής σημασίας Δημοσίων Επιχειρήσεων (ΔΕΗ, ΔΕΣΦΑ, ΔΕΠΑ, ΕΛΠΕ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ, ΟΣΕ κλπ)».

Μετεκλογικά, και ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ ανέλαβε την διακυβέρνηση της χώρας, υπουργοί της κυβέρνησης προχωρούσαν σε αντιφατικές δηλώσεις που περιέπλεκαν παρά ξεκαθάριζαν τις προθέσεις της Κυβέρνησης. Συγκεκριμένα, στις 2 Μαρτίου, ο Υπουργός Οικονομικών Γ. Βαρουφάκης, σε τηλεοπτική εκπομπή και σε ερώτηση του δημοσιογράφου για τις αποκρατικοποιήσεις, δηλώνει πως η πώληση του ΟΣΕ (εννοώντας την αποκρατικοποίηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ) σε ιδιώτες συνιστά «μονόδρομο» για τη χώρα. Είπε χαρακτηριστικά: «δεν είμαστε δογματικοί. Η είσοδος ιδιωτών στον ΟΣΕ είναι απαραίτητη, για να μπορέσει η Ελλάδα να πάει από τον 19^ο στον 21^ο αιώνα».

Σε πλήρη αντίθεση με τις δηλώσεις του Υπουργού Οικονομικών, ο Υπουργός Παραγωγικής Ανασυγκρότησης Παναγιώτης Λαφαζάνης σε συνέντευξη του στην Εφημερίδα ΕΠΕΝΔΥΣΗ, στις 21 Μαρτίου 2015, δηλώνει κατηγορηματικά: «Ό,τι λέγαμε προεκλογικά ως αντιπολίτευση ισχύουν απολύτως και τώρα που είμαστε Κυβέρνηση. Ο ΟΣΕ δεν πωλείται. Αντίθετα θέλουμε να ανασυγκροτήσουμε τον ελληνικό σιδηρόδρομο».

Αντιθέτως, ο αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρ. Σπίρτζης, σε δήλωση του στις 16 Απριλίου 2015, δήλωσε πως «για όσους διαγωνισμούς δεν έχουν ολοκληρωθεί, θα υπάρξει διαπραγμάτευση των όρων που περιλαμβάνουν προκειμένου να βελτιωθούν προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος». Ειδικότερα για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ROSCO ανέφερε πως «θα ξαναδούμε εξ αρχής το μοντέλο ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Επιπλέον, κατά το τελευταίο ταξίδι του Πρωθυπουργού κ. Αλέξη Τσίπρα μαζί με κλιμάκιο της Κυβέρνησης (παρόντος του κ. Λαφαζάνη) στη Μόσχα για επίσημες επαφές με την ρωσική Κυβέρνηση, φέρεται να υπήρξαν συζητήσεις σε ανώτατο διακρατικό επίπεδο σχετικά με τους διαγωνισμούς που βρίσκονται σε εξέλιξη και στις οποίες έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον οι ρωσικοί σιδηρόδρομοι.

Ως αποτέλεσμα όλων των παραπάνω εξελίξεων, ενώ ο διαγωνισμός για την πώληση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου των δύο εταιρειών είναι στην τελική του φάση, έχει προκληθεί σύγχυση σε σχέση με τις πραγματικές προθέσεις της κυβέρνησης για δύο αποκρατικοποιήσεις, οι οποίες θα έχουν θετική επίδραση στον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας. Παράλληλα, όμως, εγείρονται σοβαρά ερωτηματικά σε σχέση με τις συνέπειες για το μέλλον των εταιρειών σε περίπτωση που ανατραπεί η συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως προς τις κρατικές ενισχύσεις, καθώς η ματαίωση της αποκρατικοποίησης θα επαναφέρει την απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για καταβολή από τις εν λόγω εταιρείες στο Δημόσιο των κρατικών ενισχύσεων και, επομένως, θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε αναστολή της λειτουργίας των επιχειρήσεων αυτών.

Εξαιτίας της εντεινόμενης σύγχυσης σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για το μέλλον της αποκρατικοποίησης των εταιριών ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Rosco, ερωτώνται οι Υπουργοί:

- 1) Η Κυβέρνηση επιμένει στις προεκλογικές της θέσεις περί **ενός ενιαίου δημόσιου σιδηροδρομικού Οργανισμού** ;
- 2) Η Κυβέρνηση σκοπεύει να συνεχίσει τον διαγωνισμό που βρίσκεται σε εξέλιξη και προβλέπει την πώληση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Rosco; Και αν ναι, αυτό θα συμβεί με αλλαγές στους όρους του διαγωνισμού; Σε αυτή την περίπτωση ποιες θα είναι αυτές οι αλλαγές ;
- 3) Ποιες εξελίξεις έχουν σημειωθεί σε σχέση με την αποκρατικοποίηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Rosco τόσο στις συζητήσεις της ελληνικής κυβέρνησης με τη ρωσική πλευρά, όσο και άλλες συζητήσεις που ενδεχομένως έχουν λάβει χώρα ;
- 4) Σε περίπτωση που σταματήσει η διαδικασία αποκρατικοποίησης, τότε ποια πολιτική σκοπεύει να ακολουθήσει η Κυβέρνηση για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας ;

- 5) Τι προτίθεται να πράξει η Κυβέρνηση στην περίπτωση που οι αποκρατικοποιήσεις σταματήσουν και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απαιτήσει την επιστροφή των κρατικών ενισχύσεων ;

Ημερομηνία

Ο ΕΡΩΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ