

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Θέμα: «Οι γκρίζες ζώνες της ολοκλήρωσης των έργων στους αυτοκινητοδρόμους»

1) Στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου προηγούμενων Κοινοβουλευτικών Συνόδων, είχαμε καταθέσει σειρά Ερωτήσεων & Α.Κ.Ε. για την Αναθεώρηση των Αρχικών Σ.Π. των τεσσάρων (4) Οδικών Αξόνων, καταγγέλλοντας σωρεία παρανομιών και αντισυμβατικών συμπεριφορών, τις οποίες η κυβερνητική πλειοψηφία, χρησιμοποιώντας τη Βουλή σαν πλυντήριο σκανδάλων, «νομιμοποίησε» με την ψήφιση τον Δεκέμβριο του 2013 του Ν. 4219/2013-ΦΕΚ Α' 269/2013, μέσω του οποίου, δόθηκαν σκανδαλωδώς στους κρατικοδίαιτους και διαπλεκόμενους επιχειρηματίες, που κατασκευάζουν τα σχετικά έργα, επί πλέον δισεκατομμύρια ευρώ, την ώρα που περικόπτονταν άγρια οι μισθοί και οι συντάξεις, την ώρα που οι επιχειρήσεις στέναζαν από έλλειψη ρευστότητας, την ώρα που οι απλοί Έλληνες γονάτιζαν από την υπερφορολόγηση και κάθε είδους χαράτσια και την ώρα που κατεδαφιζόταν το κοινωνικό κράτος.

2) Μετά την ψήφιση του παραπάνω νόμου, δεν είχα άλλη επιλογή από το να κάνω στις 27/1/2014 σχετική «Καταγγελία» στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς και Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού) για παραβίαση από την Ελληνική Δημοκρατία σειράς άρθρων των Ευρωπαϊκών Συνθηκών. Επίσης, στις 4/6/2014 κατέθεσα «ΥΠΟΜΝΗΜΑ» στην 26η ΠΤΑΙΣΜΑΤΟΔΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ, που με κάλεσε να καταθέσω για το μεγάλο αυτό σκάνδαλο, με συνημμένες όλες τις Κοινοβουλευτικές μου παρεμβάσεις.

3) Μετά τις δηλώσεις του τότε Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Σπίρτζη για νέα αναθεώρηση των παραπάνω Σ.Π., κατέθεσα προς τους αρμόδιους υπουργούς της πρώτης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ τις ιδίου περιεχομένου Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. με αρ. πρωτ. 2870/207/25-5-2015, 2871/208/25-5-2015, 2869/206/25-5-2015, 2872/209/25-5-2015 και 2868/205/25-5-2015, στις οποίες παρέθετα από τα Πρακτικά της Βουλής εκτεταμένα αποσπάσματα των αγορεύσεων στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ κατά τη διάρκεια της συζήτησης στη Βουλή για την ψήφιση του παραπάνω νόμου, που σε καμιά περίπτωση δεν συνείδαν με τις κατευθύνσεις της νέας αναθεώρησης των εν λόγω Σ.Π., στην οποία εμφανιζόταν ότι θα προχωρούσε και η νέα κυβερνητική πλειοψηφία.

Ανέφερα τότε χαρακτηριστικά στις παραπάνω Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. :

«Οι παραπάνω εκτεταμένες αναφορές μας στις θέσεις και τις απόψεις, που είχαν εκφράσει ενώπιον της Βουλής σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές για τις Νέες Συμβάσεις Παραχώρησης των μεγάλων Οδικών Αξόνων, μπορεί να ήταν κουραστική, αλλά ήταν επιβεβλημένη, γιατί είμαστε πάλι θεατές στο ίδιο έργο(!!!)

-Πάλι οι εργολάβοι, όπως αναφέρουν επανειλημμένα δημοσιεύματα, απειλούν να σταματήσουν τα έργα(!!!), παρά το γεγονός ότι η Κυβέρνηση, όπως αποδεικνύουν αποφάσεις του αρμόδιου Υπουργού, δημοσιευμένες στη «Διαύγεια», αλλά και «Εντολές Πληρωμής» που τις ακολούθησαν, δημοσιευμένες επίσης στη «Διαύγεια», την ώρα που «ξύνει τον πάτο του βαρελιού» και δεσμεύει αποθεματικά διαφόρων Φορέων, για να πληρώσει τους Δανειστές μας, είναι απόλυτα συνεπής στις πληρωμές της προς τους μεγαλοεργολάβους των Συμβάσεων Παραχώρησης, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στις οφειλές του Δημοσίου προς τους μικρούς εργολάβους, προμηθευτές, επιχειρήσεις κ.λ.π., πληρώνοντας τους δυο (2) προηγούμενους μήνες σ' αυτή την προνομιούχα τάξη πάνω από εκατό πενήντα (150) εκατομμύρια ευρώ για δόσεις της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου,

της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, αλλά και για διάφορες άλλες Αποζημιώσεις (!!!)

-Πάλι τα έργα δεν πρόκειται να τελειώσουν εντός των χρονοδιαγραμμάτων και απαιτούνται νέες παρατάσεις...

-Πάλι θα δοθούν στους εργολάβους νέες αποζημιώσεις για τις καθυστερήσεις που σημειώνονται...

-Πάλι η Κυβέρνηση, όπως ανέφερε σε επανειλημμένες δηλώσεις του ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Χρήστος Σπίρτζης, συνομιλεί με τους εργολάβους για νέα αναθεώρηση των Συμβάσεων, που, με το πρόσχημα της μείωσης των τιμών των διοδίων, θα πάμε σε επέκταση του χρόνου παραχώρησης «στα 40 με 45 χρόνια», όπως δήλωσε ο κ. Σπίρτζης, χωρίς να αναθεωρηθούν όλες εκείνες οι σκανδαλώδεις πτυχές των Συμβάσεων, που προώθησε η προηγούμενη Κυβέρνηση και κατήγγελλαν οι σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές.»

4) Από τους ερωτώμενους με τις παραπάνω Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. υπουργούς, μόνο ο υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων απάντησε επί της ουσίας στα ερωτήματα που τον αφορούσαν. Από τους υπόλοιπους τέσσερις(4), οι τρεις(3) από τους ερωτώμενους υπουργούς δήλωσαν αναρμόδιοι και μας παρέπεμψαν για τα ερωτήματα που τους αφορούσαν στους άλλους δυο(2) ερωτώμενους υπουργούς, ενώ ο κατ' εξοχή αρμόδιος τότε υπερ-υπουργός **Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού, κ. Γεώργιος Σταθάκης** δεν απάντησε επί της ουσίας στα καυτά ερωτήματά μας, αλλά κρύφτηκε πίσω από απαντητικά έγγραφα των υπηρεσιών του, αν και πολλά από τα ερωτήματά μας τον αφορούσαν και προσωπικά, δεδομένου ότι οι κατευθύνσεις της νέας αναθεώρησης, όπως τις εξέφρασε ο Αναπληρωτής του Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Χρήστος Σπίρτζης, **έρχονταν σε ευθεία αντίθεση με τα όσα είχε υποστηρίξει στο απόσπασμα της αγόρευσής του ενώπιον της Βουλής, που παραθέσαμε στην Ερώτηση & Α.Κ.Ε., που του απευθύναμε. Ήταν προφανές, ότι οι ερωτώμενοι υπουργοί δεν μπορούσαν με κανένα τρόπο να δικαιολογήσουν την ανακολουθία λόγων και πράξεων και κρύφτηκαν οι μεν τρεις(3) πίσω από τον τέταρτο, ο δε τέταρτος πίσω από τις υπηρεσίες τους...**

Είναι χαρακτηριστικό, ότι μεταξύ των τριών υπουργών που δήλωσαν αναρμόδιοι ήταν ο **υπουργός Οικονομικών**, ο οποίος έπρεπε να είχε επιδείξει, στη δύσκολή οικονομική συγκυρία που διαχειριζόταν την εποχή εκείνη, ιδιαίτερη ευαισθησία για τις επιπτώσεις μιας νέας αναθεώρησης των Σ.Π. στο δημόσιο χρέος και στο έλλειμμα της κεντρικής κυβέρνησης, αφού, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. που παρουσιάστηκαν στις 7/5/2016 από το «business stories», **από το 2013 έως και το 2015 η επιβάρυνση αθροιστικά των αυτοκινητόδρομων, λόγω της αναθεώρησης των αρχικών Σ.Π. με τον παραπάνω νόμο, ήταν 3,7 δισ. ευρώ στο δημόσιο χρέος και πάνω από 1,6 δισ. ευρώ στο έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης (!!!).**

5) Δυστυχώς, όλες οι προβλέψεις που κάναμε με την προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. και αναφέρουμε παραπάνω στην παράγραφο 3, επαληθεύτηκαν πλήρως, αφού **πάλι τα έργα δεν τέλειωσαν μέχρι 31-12-2015**, που προέβλεπαν οι αναθεωρημένες Σ.Π. του 2013, **πάλι δόθηκαν στους εργολάβους νέες αποζημιώσεις για τις καθυστερήσεις που σημειώθηκαν και πάλι η Κυβέρνηση, δια του υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Σπίρτζη, υπέκυψε στους εκβιασμούς των μεγαλοεργολάβων, υπογράφοντας μαζί τους «Πλαίσια Συναντίληψης» και μυστικές «Συμφωνίες Επανεκκίνησης», που περιλαμβάνουν τον τρόπο καθορισμού νέων αποζημιώσεων και ενός πριμ για την επιτάχυνση των εργασιών(!!!), το νέο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων, την εξασφάλιση των απαραίτητων πόρων από το Δημόσιο, άμεση ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων, επίσπευση των αρχαιολογικών εργασιών (το ΥΠΠΟ θα αναλάβει την απευθείας επίβλεψη των ανασκαφών στα επίμαχα έργα, «πάνω» από τις κατά τόπους εφορείες αρχαιοτήτων), κλείσιμο εκκρεμοτήτων (λ.χ., στην Ολυμπία Οδό η σύμπτωση του δρόμου με τη γραμμή του ΟΣΕ) κ.λπ. , προκειμένου να καταστεί εφικτός ο στόχος της ολοκλήρωσης των έργων έως τον Μάρτιο του 2017, οπότε και κλείνει και τυπικά το ΕΣΠΑ 2007-2013, από το οποίο συγχρηματοδοτούνται τα έργα, μετά την αναθεώρηση των αρχικών Σ.Π. το 2013.**

Και όλα αυτά, χωρίς τη νέα αναθεώρηση των Συμβάσεων που έλεγε δημοσίως ο κ. Σπίρτζης και χωρίς να αναθεωρηθούν όλες εκείνες οι σκανδαλώδεις πτυχές των Συμβάσεων, που προώθησε η

προηγούμενη Κυβέρνηση και κατήγγελλαν στη Βουλή οι σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές, αλλά εφαρμόζοντας(!!!) τις αναθεωρημένες Σ.Π. **μόνο στα σημεία που συνέφεραν τους Παραχωρησιούχους**, οι οποίοι για μια ακόμη φορά επέβαλαν εκβιαστικά τις απαιτήσεις τους, **αν και ήταν και πάλι ανακόλουθοι όσο αφορά τις συμβατικές τους υποχρεώσεις**, για την αθέτηση των οποίων **βρήκαν ξανά κάλυψη** από τις καθυστερήσεις των υποχρεώσεων του Δημοσίου, **που εξακολουθούν να ελέγχουν πλήρως**, όσο αφορά τις εναπομένουσες απαλλοτριώσεις και αρχαιολογικές εργασίες ...

Είμαστε, όμως, περίεργοι ποιο άρθρο των αρχικών ή των αναθεωρημένων Σ.Π. εφαρμόστηκε, προκειμένου να δοθεί και **«πριμ για την επιτάχυνση των εργασιών»** στους αδηφάγους Παραχωρησιούχους, όταν αυτοί δεν τήρησαν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις και τα χρονοδιαγράμματα ολοκλήρωσης των εργασιών εκτροχιάστηκαν εντελώς, δεδομένου ότι από τις **31-12-2015**, που όφειλαν συμβατικά να ολοκληρώσουν τα έργα, γίνεται αγώνας δρόμου να ολοκληρωθούν μέχρι τις **31-3-2017**, που αποτελεί την **καταληκτική ημερομηνία** για την ολοκλήρωση των έργων που συγχρηματοδοτούνται από το **ΕΣΠΑ 2007-2013**, προκειμένου να αποφευχθεί η **επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής** στη χρηματοδότηση των έργων.

6) Όσο αφορά τον κίνδυνο να συμβεί το παραπάνω οδυνηρό ενδεχόμενο της επιστροφής της κοινοτικής συνδρομής στη χρηματοδότηση των έργων, όπως αναφέρεται σε σχετικό δημοσίευμα (<http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/264252-%C2%ABagonas%C2%BB-dromou-gia-na-teleiosoun-oi-aitokinitodromoi-martio-tou-2017>) του έγκυρου και έγκριτου οικονομικού site <http://www.newmoney.gr/> στις 21-12-2015, ο κ. Σπίρτζης ανέφερε χαρακτηριστικά στο «business stories», ότι **«Δεν μπορούμε να ρισκάρουμε ότι δεν θα τελειώσουν τα έργα εκείνη την περίοδο γιατί διαφορετικά οι Βρυξέλλες θα ζητήσουν πίσω τα λεφτά. Το Μάρτιο του 2017, είναι ο χρόνος ολοκλήρωσης των έργων του ΕΣΠΑ»**.

Όπως αναφέρεται στο ίδιο δημοσίευμα, **«Ο υπουργός Υποδομών κ. Χρίστος Σπίρτζης έχει ξεκαθαρίσει ότι στόχος του υπουργείου είναι να ολοκληρωθούν τα έργα την άνοιξη του 2017 κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, προκειμένου να αποφύγουμε την μεταφορά τους ως έργα - γέφυρα στο νέο ΕΣΠΑ. Κάτι τέτοιο, ομολογούν κυβερνητικά στελέχη θα ήταν καταστροφικό καθώς θα δέσμευε σημαντικούς πόρους που θα στερούσε από νέα έργα»**.

Αλλά είναι βέβαιο, ότι στις **31-3-2017** θα υπάρχουν εκκρεμότητες, αφού τμήματα των έργων, σύμφωνα με όσα έχουν γίνει γνωστά από τις μυστικές **«Συμφωνίες Επανεκκίνησης»**, θα παραδοθούν αργότερα, άλλα μέχρι τον **Αύγουστο του 2017** και άλλα (όπως π.χ. ο κόμβος του Ρίου) πολύ αργότερα. Αναρωτιόμαστε, λοιπόν, πως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αποδεχθεί αυτή την παρέκκλιση από τους κανόνες διαχείρισης του ΕΣΠΑ, όπως διατείνεται ο κ. Σπίρτζης στο ίδιο δημοσίευμα, λέγοντας ότι **«Ξέρουμε όμως ότι αν ολοκληρώσουμε λειτουργικά τμήματα των έργων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα δεχτεί να κλείσουν λίγους μήνες αργότερα τα υπόλοιπα κομμάτια και αυτό μας δίνει κάποιες ανάσες»**.

Πως είναι τόσο σίγουρος, ότι η ΕΕ θα το δεχτεί, αφού για να γίνει αυτό, σύμφωνα με τους κανόνες διαχείρισης των ΕΣΠΑ, πρέπει, όπως έγινε σε άλλα έργα που δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρωθούν εντός του Προγράμματος που ήταν ενταγμένα, τα έργα να χαρακτηριστούν **Ημιτελή** και να μεταφερθούν ως έργα - γέφυρα στο νέο ΕΣΠΑ;

Και πως υπέγραψε μυστικές **«Συμφωνίες Επανεκκίνησης»**, που προβλέπουν ολοκλήρωση τμημάτων των έργων μετά τις 31-3-2017, διακινδυνεύοντας το ενδεχόμενο να μη γίνει αυτό δεκτό από την ΕΕ ή να γίνει αναγκαστικά η μεταφορά των έργων ως έργων - γέφυρα στο νέο ΕΣΠΑ, που ήθελε όμως να αποφύγει και κυβερνητικά στελέχη το θεωρούν καταστροφικό, σύμφωνα με το παραπάνω δημοσίευμα;

7) Πέρα, όμως, από τον κίνδυνο της επιστροφής της κοινοτικής συνδρομής, στην περίπτωση που τα έργα, όπως είναι βέβαιο, δεν ολοκληρωθούν μέχρι τις 31-7-2017, οι δαπάνες που καταβλήθηκαν μετά τις **31-12-2015**, δεν είναι επιλέξιμες και τα έργα από την ημερομηνία αυτή και μετά χρηματοδοτήθηκαν και χρηματοδοτούνται μόνο από εθνικούς πόρους, όπως προκύπτει από απάντηση των Υπουργείων Υποδομών και Οικονομίας σε σχετική ερώτηση 9 βουλευτών του ΚΚΕ, σύμφωνα με δημοσίευμα στις **08/02/2016** του έγκριτου site <http://www.ypodomes.com/>. Επομένως και ανεξάρτητα από το εάν οι νέες αποζημιώσεις και τα **«πριμ για την επιτάχυνση των εργασιών»** που δόθηκαν στους Παραχωρησιούχους είναι συμβατά με τις αρχικές ή τις Αναθεωρημένες Σ.Π., η επιβάρυνση των έργων των αυτοκινητόδρομων στο δημόσιο χρέος και

στο έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης γίνεται ακόμη μεγαλύτερη από εκείνη των προηγούμενων ετών 2013-2015, που αναφέρουμε προηγουμένως στην παράγραφο 4.

Όλα, όμως, τα παραπάνω αποτελούν τις «Γκρίζες ζώνες» της ολοκλήρωσης των έργων στους αυτοκινητοδρόμους, που οφείλει ο κ. Σπίρτζης, αλλά και οι άλλοι ερωτώμενοι υπουργοί να δώσουν τις δέουσες σαφείς απαντήσεις.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Πότε προβλέπεται να ολοκληρωθούν οι εργασίες, σύμφωνα με τις μυστικές «Συμφωνίες Επανεκκίνησης», για κάθε μια ξεχωριστά Σύμβαση Παραχώρησης;

- Να κατατεθούν όλα τα «Πλαίσια Συναντίληψης» και όλες οι μυστικές «Συμφωνίες Επανεκκίνησης», που υπογράφηκαν με τους Παραχωρησιούχους.

2) Οι νέες αποζημιώσεις και τα «πριμ για την επιτάχυνση των εργασιών» που δόθηκαν στους Παραχωρησιούχους είναι συμβατά με τις αρχικές ή τις Αναθεωρημένες Σ.Π., ή συνιστούν ουσιώδεις τροποποιήσεις των Σ.Π. , που έπρεπε να εγκριθούν από τη Βουλή; Η τροποποίηση των χρονοδιαγραμμάτων και οι αποζημιώσεις που συμφωνήθηκαν να δοθούν το 2013 στους Παραχωρησιούχους, γιατί έπρεπε να εγκριθούν από τη Βουλή, αφού μπορούσαν να γίνουν και χωρίς αυτό;

- Να κατατεθούν όλες οι αποφάσεις αποζημιώσεων και των «πριμ για την επιτάχυνση των εργασιών» που δόθηκαν στους Παραχωρησιούχους, σε εφαρμογή των «Συμφωνιών Επανεκκίνησης», που υπογράφηκαν με τους Παραχωρησιούχους.

3) Ειδικότερα, όσο αφορά τα «πριμ για την επιτάχυνση των εργασιών», βάσει ποιων άρθρων των αρχικών ή των αναθεωρημένων Σ.Π. δόθηκαν;

4) Υπάρχει ή όχι ο κίνδυνος της επιστροφής της κοινοτικής συνδρομής, στην περίπτωση που τα έργα, όπως είναι βέβαιο, δεν ολοκληρωθούν μέχρι τις 31-7-2017;

5) Έχει εξασφαλισθεί η συναίνεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αποπεράτωση τμημάτων των έργων μετά τις 31-7-2017, όπως διατείνεται ο υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, χωρίς να ζητηθεί η επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής;

- Να κατατεθεί η τυχόν υπάρχουσα σχετική αλληλογραφία και η έγγραφη συναίνεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αποπεράτωση τμημάτων των έργων μετά τις 31-7-2017.

6) Εξετάζεται το ενδεχόμενο τα έργα Παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων να χαρακτηριστούν ως έργα Ημιτελή και να μεταφερθούν ως έργα - γέφυρες στο νέο ΕΣΠΑ, προκειμένου να μην υπάρξει κίνδυνος επιστροφής της κοινοτικής συνδρομής, αλλά και για να εξασφαλιστεί η συγχρηματοδότηση της αποπεράτωσης τους από το νέο ΕΣΠΑ ; Στην περίπτωση αυτή, πως συμβιβάζεται αυτό με την άποψη που έχει εκφράσει ο υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ότι ήθελε να αποφύγει το ενδεχόμενο αυτό, καθώς και με την άποψη κυβερνητικών στελεχών, ότι θεωρούν αυτό καταστροφικό, σύμφωνα με το παραπάνω δημοσίευμα;

7) Οι δαπάνες που καταβλήθηκαν μετά τις 31-12-2015 δεν είναι επιλέξιμες και τα έργα από την ημερομηνία αυτή και μετά χρηματοδοτήθηκαν και χρηματοδοτούνται μόνο από εθνικούς πόρους, όπως προκύπτει από απάντηση των Υπουργείων Υποδομών και Οικονομίας σε σχετική ερώτηση 9 βουλευτών του ΚΚΕ, σύμφωνα με δημοσίευμα στις 08/02/2016 του έγκριτου site <http://www.ypodomes.com/> ;

- Να κατατεθεί πίνακας δαπανών ανά Σ.Π., που καταβλήθηκαν μετά τις 31-12-2015.

8) Πόση ήταν η επιβάρυνση των έργων των αυτοκινητόδρομων στο δημόσιο χρέος και στο έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης για το 2016, λόγω της αναθεώρησης των αρχικών Σ.Π. με τον παραπάνω νόμο, αλλά και λόγω των νέων αποζημιώσεων και των «πριμ για την επιτάχυνση των εργασιών» που δόθηκαν στους Παραχωρησιούχους, βάσει των «Συμφωνιών Επανεκκίνησης»; Επιβεβαιώνετε, ότι, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. που παρουσιάστηκαν στις 7/5/2016 από το «business stories», από το 2013 έως και το 2015 η επιβάρυνση αθροιστικά των αυτοκινητόδρομων, λόγω της αναθεώρησης των αρχικών Σ.Π. με τον παραπάνω νόμο, ήταν 3,7 δισ. ευρώ στο δημόσιο χρέος και πάνω από 1,6 δισ. ευρώ στο έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης;

- Να κατατεθούν τα υπάρχοντα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για την επιβάρυνση των έργων των αυτοκινητόδρομων στο δημόσιο χρέος και στο έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης, τόσο αθροιστικά από το 2013 έως και το 2016, όσο και ανά έτος από το 2013 και μετά.

9) Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης σχετικά με το περιεχόμενο της προηγούμενης για το θέμα των Σ.Π. των αυτοκινητοδρόμων Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε., που σύμφωνα με το 13039/5-6-2015 έγγραφό του έχει παραγγείλει το Γραφείο Εισαγγελέα Οικονομικού Εγκλήματος, όπως μας πληροφόρησε ο υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων με την υπ' αρ. πρωτ.:194/18-6-2015 απάντησή του στην εν λόγω Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., με αρ. πρωτ. 2868/205/25-5-2015;

10) Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η με ΑΒΜ Ε 2013/14802 ποινική δικογραφία, η οποία, όπως μας πληροφόρησε ο υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων με την παραπάνω απάντησή του, διαβιβάστηκε στον Προϊστάμενο ΣΔΟΕ Αττικής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης;

11) Έχει υλοποιηθεί η νομοθετική μεταρρύθμιση, που σύμφωνα με την παραπάνω απάντησή του επεξεργαζόταν το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για να τιμωρούνται με ελαφρότερη ποινή φυλάκισης οι αξιόποινες πράξεις των άρθρων 290, 291 και 292 του Ποινικού Κώδικα, στην περίπτωση που η συγκοινωνιακή διατάραξη δεν θα συνεπάγεται κινδύνους για την ασφάλεια προσώπων;

12) Έχει γνωμοδοτήσει το Ελεγκτικό Συνέδριο επί του σχεδίου της Αναθεωρημένης Σύμβασης της Σ.Π. του Μωρέα, που όπως μας πληροφόρησε ο υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων με την παραπάνω απάντησή του αναμενόταν η συζήτηση της υπόθεσης στο Ε.Σ. εντός του Ιουνίου 2015;

- Να κατατεθεί η παραπάνω Γνωμοδότηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου

13) Όσον αφορά την Αναθεωρημένη Σύμβαση Παραχώρησης του «Μωρέα», , που εστάλη στο Ελεγκτικό Συνέδριο για Γνωμοδότηση από τον πρώην υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρυσόχοϊδη, συνάδει η πρόωθσή της για ψήφιση στη Βουλή και η υπογραφή της με τις θέσεις και απόψεις, που είχαν εκφράσει ενώπιον της Βουλής σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές κατά τη διάρκεια της συζήτησης στη Βουλή για την ψήφιση του παραπάνω νόμου, με τον οποίο εγκρίθηκαν οι Αναθεωρημένες Σ.Π. των άλλων τεσσάρων Σ.Π.;

- Να κατατεθεί η υπογραφείσα Αναθεωρημένη Σύμβαση Παραχώρησης του «Μωρέα»

14) Εκκρεμεί ακόμη στον Ανακριτή του Ν. 4022/2011, όπως μας πληροφόρησε ο υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων με την παραπάνω απάντησή του, η

με στοιχεία Α.Β.Μ. Ω209/2012 ποινική δικογραφία σχετικά με τη λεγόμενη υπόθεση «ΜΑΝ»; Γιατί μια υπόθεση, στην οποία εμπλέκονται πρώην υπουργοί, αλλά και ανώτατοι δικαστικοί, όπως ο πρώην Πρόεδρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, κ. Ιωάννης Καραβοκύρης, ο οποίος, μετά τη συνταξιοδότησή του, τοποθετήθηκε από την κυβέρνηση Σαμαρά-Βενιζέλου το Δεκέμβριο του 2014 στη θέση του Προέδρου του ΑΣΕΠ, καθυστερεί τόσο πολύ η διερεύνησή της από τη Δικαιοσύνη; Η εν λόγω τοποθέτηση του κ. Καραβοκύρη στην ευαίσθητη θέση του Προέδρου του ΑΣΕΠ ήταν δεοντολογικά η πρόπουσα, ενώ, καλώς ή κακώς, ο κ. Καραβοκύρης έχει αυτή τη δικαστική εκκρεμότητα;

15) Όσο αφορά το καρτέλ των εργολάβων, που εμπλέκεται, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της 27^{ης} Μαΐου 2016 της Επιτροπής Ανταγωνισμού, και στα έργα των Παραχώρησης των Οδικών Αξόνων, αληθεύει το δημοσίευμα του έγκυρου και έγκριτου οικονομικού site www.sofokleousin.gr στις 14/12/2016, ότι «η Ελλάδα πρέπει να επιστρέψει 375 εκατ. ευρώ στην ΕΕ για έργα που ανατέθηκαν με σικέ δημοπρασίες» και ότι «το ποσό που πρέπει να επιστραφεί στην ΕΕ, θα παρακρατηθεί από τα κονδύλια του ΕΣΠΑ 2007-2013»;

- Να κατατεθεί το Πόρισμα που εκδόθηκε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για το καρτέλ των εργολάβων, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της 27^{ης} Μαΐου 2016.

16) Αληθεύουν επίσης τα αναφερόμενα στο παραπάνω δημοσίευμα, ότι «το κυβερνητικό οικονομικό επιτελείο και η Γενική Γραμματεία ΕΣΠΑ επιδιώκουν να μειωθεί το επιστρεφόμενο ποσό στο 10% του προϋπολογισμού των «αμαρτωλών» συμβάσεων, ώστε να περιορισθούν οι απώλειες» και ότι «στις διαβουλεύσεις με τους αρμόδιους αξιωματούχους της Κομισιόν, η ελληνική πλευρά έχει προτείνει επίσης να μην παρακρατηθούν αντίστοιχα ποσά από τις πιστώσεις ΕΣΠΑ, αλλά να χρησιμοποιηθούν κονδύλια από την υπερδέσμευση πόρων (overbooking) που είχε γίνει για το Πρόγραμμα «Προσπελασιμότητα» του ΕΣΠΑ 2007-2013, μέσω του οποίου είχαν χρηματοδοτηθεί τα επίμαχα οδικά έργα που ανατέθηκαν σε εταιρείες του καρτέλ των κατασκευαστών;

Κοινοποίηση: Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, Οικονομικούς Εισαγγελείς, Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς, Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, Επιτροπή Ανταγωνισμού και ΣΔΟΕ.

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος