**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 21 Ιουλίου 2016, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.20΄, στηνΑίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κων. Τσαλδάρη» (223) **του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Χρήστος Σπίρτζης, η Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κυρία Μαρίνα Χρυσοβελώνη, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Καστόριος Αστέριος, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαρακιώτης Γιάννης, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Κυρίτσης Γιώργος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Ανδριανός Ιωάννης, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Κατσώτης Χρήστος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Βαρδαλής Αθανάσιος, Μάρκου Αικατερίνη, Λαζαρίδης Γεώργιος, Μεγαλομύστακας Αναστάσιος και Θεοχάρης Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Το θέμα ημερήσιας διάταξης είναι η επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις».

 Το σχέδιο νόμου έχει χαρακτηριστεί από την κυβέρνηση ως κατεπείγον και η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει αν αποδέχεται τον χαρακτηρισμό.

 Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 109 και την παρ. 4 του άρθρου 89 τουΚ.τ.Β., ο Πρόεδρος της Βουλής έχει ορίσει προθεσμία υποβολής Έκθεσης της Επιτροπής μέχρι σήμερα το βράδυ στις 20:00΄, γιατί αύριο θα συνεδριάσει η Ολομέλεια της Βουλής. Θα δώσω κατ’ αρχάς, το λόγο στον Υπουργό κ. Χρήστο Σπίρτζη να αιτιολογήσει το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ. Θέλω να ενημερώσω ποια είναι η πορεία, το χρονικό, της ενσωμάτωσης της Οδηγίας.

Η Οδηγία βγήκε το 2012, έπρεπε να έχει εναρμονιστεί η χώρα το 2014, το Μάρτιο του 2015 έγινε η αποστολή του πρώτου σχεδίου νόμου από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα για την υποβολή παρατηρήσεων.

 Στις 16 Ιουνίου 2015 έχουμε την προθεσμία εναρμόνισης του Εθνικού Δικαίου, όπως προβλέπεται από την Οδηγία και τις διευκρινίσεις που είχαν δοθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Τον Ιούλιο του 2015, στάλθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προειδοποιητική επιστολή για τη μη ανακοίνωση- κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό Δίκαιο.

Στις 25 Φεβρουαρίου 2016 έγινε αποστολή αιτιολογημένης γνώμης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για πολλές χώρες, δεν ήμασταν η μοναδική χώρα, γιατί υπήρχαν κι αλλού προβλήματα μεταξύ αυτών η Γερμανία, το Λουξεμβούργο, η Τσεχία, η Ρουμανία, η Βουλγαρία, η Λετονία και άλλες.

Στις 11 Μαΐου 2016 υπήρξε επιστολή απάντησης δική μας στην αιτιολογημένη γνώμη, στις 30 Ιουνίου 2016 έγινε η συνεδρίαση της ΚΕΝΕ για την επεξεργασία του σχεδίου νόμου και τον Ιούλιο του 2016 έχουμε την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων της ΚΕΝΕ και την οριστικοποίηση του σχεδίου νόμου.

Θέλω να επισημάνω ότι οι κρίσιμοι φορείς για τη διατύπωση της γνώμης επί του νομοσχεδίου που τους είχε αποσταλεί, όπως σας είπα, πολύ νωρίς, εγκαίρως, όπως είναι ο ΟΣΕ, δεν διατύπωσαν καμία γνώμη μέχρι που άλλαξαν οι διοικήσεις αυτών των Οργανισμών. Ο ΟΣΕ διατύπωσε γνώμη, αφού ανέλαβε η νέα διοίκηση που γρήγορα και στοιχειοθετημένα και έχουν περιληφθεί.

Η διαδικασία που αιτηθήκαμε, κυρία Πρόεδρε, είναι του κατεπείγοντος, ώστε επειδή θα κλείσει η Βουλή, δεν είχαμε κανέναν άλλο λόγο, ούτε είναι κάποιο σχέδιο νόμου που έχει σημεία μεγάλης τριβής και αντίθεσης. Είναι η ενσωμάτωση της Οδηγίας, χωρίς τροπολογίες, όπως αποφάσισε ομόφωνα η Διάσκεψη των Προέδρων και είναι αυτό το κείμενο για να προλάβουμε τον Αύγουστο και τις υποχρεώσεις που έχει η χώρα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κάτσης για να τοποθετηθεί σχετικά με το κατεπείγον.

ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Το σημερινό σχέδιο νόμου είναι μια «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου», η οποία οφείλει να κυρωθεί, γιατί το προηγούμενο διάστημα δεν υπήρξε η διαδικασία από τους φορείς και τις απαντήσεις των φορέων για διάφορους λόγους, προκειμένου να τεκμηριώσουν με σχόλια πάνω στην εναρμόνιση αυτής της νομοθεσίας και γι' αυτό ακριβώς το λόγο, επειδή η εναρμόνιση μιας διαδικασίας εμπίπτει σε διατάξεις, οι οποίες οφείλουν να μπουν λεπτομερώς στην εθνική νομοθεσία, πέρασε αυτό το διάστημα και οι υποχρεώσεις της χώρας μας φέρνουν προ τετελεσμένου γεγονότος, προκειμένου να κυρωθεί και να μην έχουμε περαιτέρω προβλήματα.

Αποδεχόμαστε τη διαδικασία του κατεπείγοντος και προχωράμε με αυτήν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ο κ. Υπουργός είπε ότι η επιστολή έχει έρθει από τον Φεβρουάριο του 2016 και εμείς δεν θα μπούμε τώρα σε μια μικροκομματική αντιπαράθεση γι' αυτό. Συμφωνούμε και εμείς με τη διαδικασία του κατεπείγοντος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ ( Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Για μια ακόμα φορά καταδεικνύεται ότι υπάρχει απόλυτη προχειρότητα και στα πεπραγμένα αυτής της Κυβέρνησης, όπως και της προηγούμενης και της προπροηγούμενης.

Βλέπουμε ότι ενώ η εναρμόνιση της νομοθεσίας θα μπορούσε να είχε γίνει ομαλά με σωστές διαδικασίες και επειδή δεν έγινε τίποτα απολύτως επί της ουσίας, φέρνουμε τελευταία στιγμή να συζητήσουμε ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Εμείς διαφωνούμε, αλλά όχι ότι αυτό θα αλλάξει με τη διαδικασία και όχι ότι θα αλλάξει κάτι.

Επίσης, βλέπουμε ότι η Κυβέρνηση και Αξιωματική Αντιπολίτευση συμφωνούν και στη διαδικασία του κατεπείγοντος, αλλά και κατά τη διάρκεια της συζήτησης, θα δούμε ότι συμφωνούν και σε αυτό το ξεπούλημα του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ ( Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, εμείς θέλουμε να καταθέσουμε την έντονη ενόχλησή μας για το γεγονός, ότι η ενσωμάτωση μιας Οδηγίας, η οποία αναφέρεται στην ενιαιοποίηση της σιδηροδρομικής αγοράς και μπορεί υπό όρους και προϋποθέσεις να συμβάλει στην ανάπτυξη του ελληνικού σιδηρόδρομου έρχεται με τη διαδικασία του κατεπείγοντος που από τη μια σημαίνει ότι δεν μπορούν τα κόμματα με άνεση να καταθέσουν τις απόψεις τους και από την άλλη, στην πραγματικότητα, η αγορά, η οποία σχετίζεται με τον σιδηρόδρομο, οι φορείς, δηλαδή, οι κοινωνικοί εταίροι, δυστυχώς, δεν θα μπορέσουν να μας πουν, πως θα αντιμετωπίσουν τις συγκεκριμένες παρεμβάσεις.

Το γεγονός ότι ο Υπουργός αναγνώρισε, πως το πρώτο κείμενο τον Μάρτιο του 2015, ήταν έτοιμο, δείχνει ότι θα μπορούσε να έχει προηγηθεί μια πολύ καλύτερη διαδικασία, έτσι ώστε να μην φτάσουμε σε αυτό το σημείο.

Εν τοιαύτη περιπτώσει, επειδή, ακριβώς, πρόκειται για την ενσωμάτωση μιας Οδηγίας, προφανώς δεν μπορεί κανείς να αρνηθεί τη συζήτηση, όμως πραγματικά, θεωρούμε ότι όφειλε το Υπουργείο να είχε κάνει νωρίτερα όλη την απαραίτητη προετοιμασία, ώστε να μην χρησιμοποιούμε, ως δικαιολογία το γεγονός ότι θα κλείσει η Βουλή των Ελλήνων και δεν θα έχουμε χρόνο.

Κατά τη τοποθέτησή μου - αν θέλει ο Υπουργός μπορεί να απαντήσει από τώρα - θέλω να θέσω δύο μόνο συγκεκριμένα ερωτήματα πέραν των άλλων.

Το πρώτο ερώτημα είναι ότι το εσπευσμένο της διαδικασίας σχετίζεται με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ναι ή όχι;

Το δεύτερο ερώτημα είναι, εάν το, επίσης, εσπευσμένο σχετίζεται με τις πιθανολογούμενες εξέλιξη στο διαγωνισμό για το Θριάσιο;

Αν έχει την καλοσύνη, ο κ. Υπουργός, μπορεί να απαντήσει, όταν θα πάρει το λόγο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Κυρία Πρόεδρε, εμείς διαφωνούμε στην ουσία της ίδιας της Οδηγίας της Ε.Ε., με την εναρμόνιση, δηλαδή, με την ελληνική νομοθεσία, σαφώς και με τη διαδικασία, που έχει να κάνει με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς, επίσης και με τις ανάγκες άλλων επιχειρηματικών ομίλων για να επενδύσουν πιο γρήγορα και πιο εύκολα συνολικά στο σιδηρόδρομο.

Θα τα πούμε αργότερα, εμείς διαφωνούμε συνολικά, άρα δεν θα δώσουμε τη σύμφωνη γνώμη μας και σε αυτή την έκκληση για συμφωνία στο κατεπείγον.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μάρκου.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε, θέλω να πω, πως δεν δικαιολογείται το κατεπείγον, επειδή η κυβέρνηση καθυστέρησε. Κάποια στιγμή πρέπει να σταματήσουν οι αιφνιδιασμοί. Αλλά δυστυχώς, μαθαίνω ότι μέχρι να κλείσει η Βουλή θα έχουμε άλλα 4 ή 5 νομοσχέδια, τα οποία είναι στο κατεπείγον. Μήπως αυτό πρέπει να σταματήσει; Φυσικά και διαφωνούμε αλλά επειδή είναι Ευρωπαϊκή Οδηγία δεν μπορούμε να κάνουμε και διαφορετικά. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ): Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, και εμείς οι ΑΝΕΛ συμφωνούμε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Άλλωστε, με το παρόν νομοσχέδιο εναρμονίζεται στις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, οπότε δεν έχουμε καμία αντίρρηση και συμφωνούμε. Ευχαριστούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ.Μεγαλομύστακας.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΕΓΑΛΟΜΥΣΤΑΚΑΣ: Είμαστε αναγκασμένοι να συμφωνήσουμε με το κατεπείγον. Ωστόσο, δεν είναι αυτός ο τρόπος που πρέπει να ακολουθείται. Είναι κύρωση γι’ αυτό συμφωνούμε να έρθει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Θεοχάρης.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ(ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να τοποθετηθώ σε σχέση με το κατεπείγον. Δεν μπορεί να γίνει πιστευτό ότι 4 χρόνια μετά από μια Οδηγία του 2012, ερχόμαστε να πούμε ότι μια εβδομάδα ή μερικές ημέρες παραπάνω, θα κάνουν τη διαφορά και είναι σημαντικό να γίνει αυτό με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Δεν μπορεί να γίνει πιστευτό κύριε Υπουργέ. Θα μπορούσε να είχαν κερδηθεί αυτές οι δύο, τρείς ημέρες και να μην χάνονται από την ουσιαστική συζήτηση στο ελληνικό κοινοβούλιο. Δεν μπορεί να συνεχίζεται αυτό, ως εκ τούτου δεν μπορώ και να συμφωνήσω και με αυτή τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Ιδιαίτερα, εάν έχετε να φέρετε και καμία τροπολογία. Ελπίζω να μη γίνει και αυτό και να μην είναι απλώς χρήση μιας διαδικασίας, ώστε να έρθει και κάποια τροπολογία και να μην έχει το χρόνο να συζητηθεί. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Απλά ήθελα να πω ότι στη Διάσκεψη των Πρόεδρων χθες, ομόφωνα είπαμε ότι δεν θα υπάρξουν τροπολογίες επειδή θέσατε ένα θέμα. Ερωτάται η Επιτροπή, εάν γίνεται δεκτή η διαδικασία του κατεπείγοντος; Κατά πλειοψηφία η διαδικασία έγινε δεκτή. Ως προς την οργάνωση της συζήτησης η παρ. 7 του άρθρου 109 του Κανονισμού της Βουλής προβλέπει ότι η ομιλία των εισηγητών και των ομιλητών στη κατ’ αρχήν και κατ’ άρθρων συζήτηση περιορίζεται στο 1/2 του χρόνου που προβλέπεται από τα άρθρα 97 και 103. Προτείνω να μιλήσουν οι εισηγητές 12 λεπτά και οι Ειδικοί Αγορητές, καθώς και οι ομιλητές από 5 λεπτά επί της αρχής και επί των άρθρων. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θέλω να απαντήσω στα ερωτήματα. Για τη διαδικασία του κατεπείγοντος και σε αυτό το νομοσχέδιο και στα υπόλοιπα, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά το ασφυκτικό χρονοδιάγραμμα και τις δεσμεύσεις που έχουμε και με την εναρμόνιση στη συγκεκριμένη περίπτωση και στα υπόλοιπα νομοσχέδια, για συγκεκριμένο χρόνο να έχουν ψηφιστεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Το συγκεκριμένο είναι δέσμευση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είναι μόνο για εμάς, είναι πάρα πολλές χώρες που αντιμετώπιζαν τα ίδια προβλήματα. Έκανε ο κύριος Μανιάτης δύο ερωτήσεις και κάποιος άλλος για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΟΣΕ. Δεν έχει να κάνει αυτό το νομοσχέδιο με την ΤΡΑΙΝΟΟΣΕ και το λέω γιατί υπάρχει μια παραφιλολογία και στον Τύπο ότι αυτό το σχέδιο νόμου είναι η κύρωση της πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καμία σχέση.

Ίσα ίσα, πιστεύω ότι αν αυτό το σχέδιο νόμου με τις προβλέψεις που έχει περνούσε πριν αρκετά χρόνια δεν θα αποκλειόταν ο ΟΣΕ και θα πήγαιναν από τη μετοχική σύνθεση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και θα πηγαίναμε σε άλλου τύπου διαγωνισμό από αυτόν που έχει προβλεφθεί για την πλήρη ιδιωτικοποίηση του.

Δηλαδή, η εναρμόνιση σε αυτή την Οδηγία και τα περιθώρια που έχει και αυτή η Οδηγία και οι προηγούμενες που καταργούνταν, με τη σωστή διατύπωση που γίνεται σήμερα, επιτρέπει στον ΟΣΕ, ως δημόσια υπηρεσία να μετέχει σε εταιρείες σαν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κάτι που αποκλειόταν από την προηγούμενη νομοθεσία που είχαμε και προφανώς, δεν έχει καμία σχέση και με το διαγωνισμό στο Θριάσιο. Το Θριάσιο είναι ένα εμπορευματικό κέντρο. Το ότι ασχολείται η ΕΡΓΟΣΕ και ο ΟΣΕ για να γίνει, είναι προφανές, λόγω του αντικειμένου των σιδηροδρομικών υποδομών και πώς δίνουμε υπεραξία και στη χώρα και στις υποδομές της, αλλά δεν έχει καμία σχέση με αυτό το σχέδιο νόμου.

 Αυτό που κάνει η Οδηγία και επιχειρούμε και εμείς με το περιθώριο που μας δίνει η Οδηγία σε σχέση με την εθνική νομοθεσία είναι να γίνουν ξεκάθαρες σχέσεις επί της ουσίας μεταξύ των διαφόρων εταιρειών του σιδηροδρόμου, να υπάρχουν διαδικασίες ξεκάθαρες και να μπορούμε να έχουμε ένα ενιαίο σύστημα, όσο είναι εφικτό, οι ευρωπαϊκές χώρες, ώστε ο σιδηρόδρομος να προχωρήσει και να λειτουργήσει ανταγωνιστικά σε σχέση με τις οδικές μεταφορές και με άλλες μεταφορές που έχει προχωρήσει στις μέρες μας.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Κάτσης.

 ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

 Το Δεκέμβριο του 2012 δημοσιεύτηκε στην επίσημη εφημερίδα της Ε.Ε. η Οδηγία 2012/34/ΕΕ (ΕΕ L 343/32 της 14.12.2012) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση). Η Οδηγία 34/2012 κυρίως καταργεί τις προηγούμενες Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως ισχύουν της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, αναδιατυπώνοντας τις διατάξεις τους.

Σημειώνεται ότι οι ως άνω οδηγίες τροποποιήθηκαν ουσιωδώς το 2004 και το 2007. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη νέων τροποποιήσεων και με δεδομένη την αμοιβαία συσχέτιση, το εν λόγω νομικών πράξεων κρίθηκε σκόπιμη για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη. Ο κεντρικός στόχος του εγχειρήματος της συγχώνευσης των κειμένων των οδηγιών συνίσταται στην απλοποίηση, αποσαφήνιση και εκσυγχρονισμό του κανονιστικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη.

Η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα, τα οποία σχετίζονται με ανεπαρκή χρηματοδότηση και χρέωση για την υποδομή, διαρκείς φραγμούς τον ανταγωνισμό και έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας. Ως εκ των άνω, οι σιδηροδρομικές μεταφορές, στις χώρες της Ε.Ε. δεν έχουν εξελιχθεί στον επιθυμητό βαθμό εκτός των εθνικών συνόρων, με το ανάλογα δυσμενή αντίκτυπο σε όρους ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου. Η αναδιατύπωση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, όπως αποτυπώνεται στην Οδηγία επικεντρώνεται στη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση των ως άνω προβλημάτων.

Σε εθνικό επίπεδο, προκειμένου αφενός να διευθετήσουν καταλλήλως καίρια ζητήματα της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς και αφετέρου να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα και να αναβαθμιστεί η ποιότητα των υπηρεσιών του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα, διατηρώντας ως αναγκαίο υπόβαθρο όσα ήδη έχουν επιτευχθεί, πρέπει αρχικώς να ληφθούν και ακολούθως θα υλοποιηθούν εύστοχα τα μέτρα της οδηγίας 2012/34/ΕΕ προσαρμοσμένα, όμως, στις ιδιαιτερότητες του εθνικού τομέα και ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής, τη διαμόρφωση μιας σιδηροδρομικής αγοράς που θα εδραιώνει τον υγιή ανταγωνισμό, καθιερώνοντας όρους διαφανούς πρόσβασης και αμερόληπτης λειτουργίας των δομών, την άρση διοικητικών και τεχνικών φραγμών και την εξασφάλιση όρων ισότιμης μεταχείρισης έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Συνοψίζοντας τους στόχους έχουμε, αναφορικά με τη νομοθεσία: α) εκσυγχρονισμό μέσω της αποσαφήνισης ορισμένων διατάξεων και της κατάργησης άλλων που είναι παρωχημένες, β) απλοποίηση της νομοθεσίας, υ) εξάλειψη των υφιστάμενων αλληλοεπικαλύψεων.

Δεύτερον, όσον αφορά τους πιο εξειδικευμένους στόχους έχουμε: α) εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής, β) προαγωγή της διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά για να διασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός και να αποφευχθούν στρεβλώσεις και γ) ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας.

Ο απώτερος στόχος είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών.

Για το σκοπό της πλήρους εναρμόνισης του εθνικού δικαίου με την οδηγία 34/2012 έχει συνταχθεί το παρόν σχέδιο νόμου, το οποίο ενσωματώνει αξιολογημένες θέσεις των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα κατόπιν διενέργειας σχετικές διαβουλεύσεις, ενώ, επιπλέον σημειώνεται ότι στο ίδιο πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε και ανοικτή διαβούλευση η οποία διήρκεσε από τις 27/4/16 έως τις 1/5 /16. Στο πλαίσιο της σύνταξης του νόμου, ο νομοτεχνικός χειρισμός που έχει επιλεγεί συνίσταται στην κατάργηση των διατάξεων του Προεδρικού Διατάγματος 41/05 καθώς και μεταγενέστερων Προεδρικών Διαταγμάτων που το έχουν τροποποιήσει ή και συμπληρώσει, όπως το 158/06, 145/08, 149/09, οι οποίες αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου.

Οι βασικές θεματικές ενότητες του νόμου έχουν ως εξής: γενικές διατάξεις, ανάπτυξη των σιδηροδρόμων της Ένωσης, αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και τελικές διατάξεις.

Αναφέρω επιγραμματικά κάποια από τα άρθρα, τα οποία τροποποιούνται και τις κυριότερες τροποποιήσεις που επιφέρει η οδηγία που συζητούμε σήμερα.

Με το άρθρο 6, λογιστικός διαχωρισμός, καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση χωριστών καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης ισολογισμών αφενός για τις δραστηριότητες που αφορούν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, πιο συγκεκριμένα αφενός των επιβατικών και αφετέρου των εμπορευματικών. Επίσης, προβλέπεται η διακριτή λογιστική απεικόνιση των κρατικών κονδυλίων για την αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και η απαγόρευση μεταφοράς των δημοκρατικών κονδυλίων σε δραστηριότητες άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή άλλες δραστηριότητες.

Επιπλέον, ορίζεται ότι οι λογαριασμοί που αφορούν τους ως άνω τομείς δραστηριότητας τηρούνται κατά τρόπο που επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγόρευσης της μεταφοράς δημοσίων κονδυλίων από ένα τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον και την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων απόλυτες εμπορικές δραστηριότητες.

Με το άρθρο 7, ανεξαρτησία άσκησης βασικών καθηκόντων, καταργείται η δυνατότητα εκχώρησης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της είσπραξης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής. Το μέτρο θα ενισχύσει τον αθέμιτο ανταγωνισμό εμποδίζοντας ορισμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να αποκτήσουν προσβάσεις εμπορικά δράστες πληροφορίες.

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

Στο άρθρο 13, υπηρεσίες που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και όροι πρόσβασης, οι αλλαγές που επιφέρει η νέα Οδηγία αφορούν τη διάρθρωση της σιδηροδρομικής αγοράς και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Εισάγονται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία δύο θεμελιώδεις έννοιες: α) της «εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών», δηλαδή της εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μιας ή περισσοτέρων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας και β) του «φορέα εκμετάλλευσης εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών», ο οποίος ορίζεται ως οιοσδήποτε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, υπεύθυνος για την διαχείριση μιας ή περισσοτέρων «εγκαταστάσεων και την παροχή υπηρεσιών». Σύμφωνα με το προηγούμενο πλαίσιο της καταβληθείσας οδηγίας 14/2001 οι λόγω υπηρεσίες παρέχονταν από το διαχειριστή υποδομής.

Επιπρόσθετα, θεσπίζονται διατάξεις σχετικά με απαιτήσεις ανεξαρτησίας, δηλαδή ανεξαρτησία σε επίπεδο νομικό, οργανωτικό και λήψης αποφάσεων, μεταξύ αφενός της διαχείρισης των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών και αφετέρου της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, προκειμένου να εξαλειφθούν οι συγκρούσεις συμφερόντων. Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην εξασφάλιση πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών και στις παρεχόμενες από τις υπηρεσίες.

Τέλος, σημειώνεται ότι στο άρθρο 13 εισάγονται διατάξεις για περίπτωση μη χρήσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών. Σε περίπτωση μη χρήσης, ο ιδιοκτήτης πρέπει να τις διαθέσει με απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση σε άλλο ενδιαφερόμενο υπό προϋποθέσεις. Με το μέτρο αυτό αυξάνεται η διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων στην αγορά με την αποφυγή προβλημάτων τεχνητού κορεσμού.

Με το άρθρο 14, διασυνοριακές συμφωνίες, αποσαφηνίζονται οι γενικές αρχές που εφαρμόζονται στις διασυνοριακές συμφωνίες, ώστε να μην προκύπτουν διακρίσεις για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Καθιερώνονται, επίσης, διαδικασίες κοινοποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή των νέων ή αναθεωρημένων συμφωνιών πριν τη σύναψη τους, αλλά ακόμη και της πρόθεσης έναρξης σχετικών διαπραγματεύσεων, ώστε να διασφαλίζονται ότι συμφωνίες συνάδουν με το δίκτυο της Ε.Ε..

Με το άρθρο 15, την παρακολούθηση της αγοράς, το πεδίο παρακολούθησης της σιδηροδρομικής αγοράς στα κράτη μέλη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διευρύνεται καλύπτοντας ζητήματα, όπως επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή, εξέλιξης των τιμών και της ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και εξέλιξη απασχόλησης και σχετικών πυρηνικών συνθηκών στο σιδηροδρομικό τομέα. Κατά συνέπεια, τα συναφή δεδομένα πρέπει να διατίθενται από τα κράτη μέλη. Το μέτρο αυτό αναμένεται να συμβάλλει στον εντοπισμό των σημείων συμφόρησης στην αγορά παροχής υπηρεσιών.

Με το άρθρο 27, δημοσίευση δήλωσης δικτύου, αποσαφηνίζονται οι κατάλληλοι τρόποι και τα μέσα δημοσίευσης των δηλώσεων δικτύου από τους διαχειριστές υποδομής. Ορίζεται ότι η δήλωση δικτύου υποχρεωτικά δημοσιεύεται σε δύο επίσημες γλώσσες της Ε.Ε. στον στο τόπο του διαχειριστή υποδομής.

Με το άρθρο 29, η υποχρέωση δημοσίευσης των πλαισίων χρέωσης των κρατών μελών στις δηλώσεις δικτύου, ενισχύει τη διαφάνεια αναφορικά με το σύστημα χρέωσης.

Με το άρθρο 30, συμβάσεις μεταξύ αρμόδιων αρχών και διαχειριστών υποδομής, καθίσταται υποχρεωτική η σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του δημόσιου και του διαχειριστή υποδομής, η οποία ρυθμίζει τους κανόνες που διέπουν τις σχέσεις τους και η διάρκεια ισχύος της οποίας ταυτίζεται με τη διάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου.

Με το άρθρο 31, αρχές χρέωσης, εισάγεται πρόβλεψη για διαφοροποίηση των χρεώσεων πρόσβασης, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εκπομπή θορύβου του τροχαίου υλικού της αμαξοστοιχίας, με σκοπό να παρασχεθεί κίνητρο για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών οχημάτων.

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

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

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

Με το άρθρο 55, ενισχύονται οι διατάξεις περί της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων με τη ρητή αναφορά ότι πρέπει να είναι ανεξάρτητοι από οιανδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική αρχή και δεν υφίσταται η δυνατότητα, πλέον οι σχετικές αρμοδιότητες να υπάγονται στο αρμόδιο Υπουργείο. Ως εκ τούτου, η εξασφάλιση της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων, ιδίως από τη δημόσια αρχή που ασκεί τα δικαιώματα κυριότητας επί της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης θα μειώσει τις δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων και, κατά συνέπεια, θα ενισχύσει την ικανότητα εποπτείας και την αξιοπιστία τους.

Διευκρινίζεται ότι ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να συμπράττει οργανωτικά με την Εθνική Αρχή Ασφάλειας, την εθνική Αρχή Ανταγωνισμού, το φορέα χορήγησης αδειών.

Επιπρόσθετα, θεσπίζονται ρυθμίσεις που αφορούν κριτήρια διαφάνειας για την επιλογή των μελών του διοικητικού συμβουλίου του ρυθμιστικού φορέα, το διορισμό τους, αλλά και πρόσθετες διατάξεις αναφορικά με ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις των μελών διοικητικού συμβουλίου κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και μετά τη λήξη αυτής.

Με το άρθρο 56, αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα, επεκτείνονται οι αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων. Πιο συγκεκριμένα:

1) Εμπίπτουν ρητά στην αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα οι προσφυγές έναντι αποφάσεων που σχετίζονται με την πρόσβαση και τη χρέωση σχετικά με τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών, πρόβλεψη καίριας σημασίας για να επιτραπεί η είσοδος στην αγορά και να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός 2) Εκχωρείται δικαίωμα διενέργειας ελέγχων για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις περί λογιστικού διαχωρισμού. Επίσης, οι ρυθμιστικοί φορείς μπορούν να ζητούν από τους φορείς της σιδηροδρομικής αγοράς την υποβολή συγκεκριμένων οικονομικών στοιχείων για το σκοπό αυτό.

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

Με το άρθρο 61, στην παρ. 1 του άρθρου επιχειρείται αντικατάσταση διατάξεων στα άρθρα 22 (παρ. 2) και 24 (παρ. 1) του ν. 3891/10, ώστε να επέλθει προσαρμογή σε επιμέρους διατάξεις του ν. 3891/10 σε σχέση με την ανάθεση των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στη Ρ.Α.Σ., σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4199/13. Ειδικότερα, στις ως άνω διατάξεις οριζόταν ότι η ΡΑΣ ενεργεί ανεξάρτητα από την Αρχή Ασφάλειας και ότι τα μέλη της δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση στην Αρχή Ασφάλειας. Στην παρ. 2 του άρθρου 55 της Οδηγίας ρητά ορίζεται ότι ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να συμπράξει οργανωτικά με την αρχή ασφάλειας.

Ως εκ τούτου και δεδομένης της ανάθεσης των αρμοδιοτήτων της αρχής ασφάλειας στη ΡΑΣ με το ν. 4199/13, διορθώνεται η διατύπωση των ως άνω παραγράφων με αντικατάσταση διατάξεων, ώστε να αντανακλάται η ένταξη των αρμοδιοτήτων της αρχής ασφάλειας στη ΡΑΣ τόσο στις διατάξεις περί ανεξαρτησίας της ΡΑΣ, όσο και στα ασυμβίβαστα που διέπουν τα μέλη της ΡΑΣ.

Επιπροσθέτως, η δρομολογούμενη προσαρμογή/εναρμόνιση στο εθνικό δίκαιο, όπως υλοποιείται με την αντικατάσταση του ΠΔ 41/05 (60 Α) από τον παρόντα νόμο, συνεπάγεται την ανάγκη για προσαρμογές στο ν. 3891/10 (Α 188), ειδικότερα αναφορικά με τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (άρθρο 28), οι οποίες τροποποιούνται και συμπληρώνονται, κυρίως από τις διατάξεις του άρθρου 56 του παρόντος νόμου, ώστε να εκπονηθεί στην εθνική νομοθεσία ένα αδιαίρετο, εμπεριστατωμένο και σαφές σύνολο διατάξεων με ισχυρή συνοχή και υψηλό βαθμό πληρότητας.

Ιδιαιτέρως, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, για την εξυπηρέτηση της χρηστής νομοτεχνικής πρακτικής, παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση ΠΔ, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. και πρότασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που θα κωδικοποιεί, τροποποιεί και συμπληρώνει τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 3891/10 για τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ, με βάση τις τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που απορρέουν από τον παρόντα νόμο, κυρίως από το άρθρο 56.

Επιπροσθέτως, αντικαθίστανται διατάξεις του ν. 3911/11 (Α 12). Με το ν. 3911/2011 (Α’ 12) ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο η Οδηγία 2007/59/ΕΚ (EE L 315/51 της 3.12.2007) 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. Πιο συγκεκριμένα:

Α) Στο άρθρο 23 του ν. 3911/11 καθορίζονται τα θέματα εκπαίδευσης των μηχανοδηγών. Η εκπαίδευση των μηχανοδηγών πραγματοποιείται σε εκπαιδευτικά κέντρα αναγνωρισμένα από τον ΕΟΠΠΕΠ. Τα προγράμματα εκπαίδευσης (οδηγός σπουδών και προγράμματα κατάρτισης) θα υποβάλλονται προς έγκριση στον ΕΟΠΠΕΠ. Εντούτοις σύμφωνα με την παρ. Θ3 εδάφιο 16 του ν. 4093/2012 (Α’ 222), όπως ισχύει αλλά και την υπ' αριθμ. 10131 /ΙΑ (Β" 3057/2012) απόφαση του Υπουργού Παιδείας για τη διαδικασία υποβολής των προγραμμάτων σπουδών Κέντρων Δια Βίου Μάθησης Επιπέδου Δύο, καθορίζονται τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται για τα προγράμματα σπουδών χωρίς να προβλέπεται πλέον διαδικασία έγκρισης.

Δεδομένου ότι στο εκπαιδευτικό κέντρο θα εκπαιδεύονται υποψήφιοι μηχανοδηγοί στους οποίους, μετά από επιτυχή εξέταση, θα χορηγείται άδεια, η οποία θα ισχύει σε όλο το έδαφος της ΕΕ, πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα προγράμματα εκπαίδευσης είναι υψηλού επιπέδου και καλύπτουν τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Για να επιτευχθεί αυτό, τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να τυγχάνουν έγκρισης από εξειδικευμένο, στα σιδηροδρομικά θέματα, φορέα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία έχει και την αρμοδιότητα έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13 του π.δ. 160/2007 (Α΄ 201), μπορεί να επιτελέσει το έργο της έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης των μηχανοδηγών, δεδομένης της θεσμικής αδυναμίας του ΕΟΠΠΕΠ να επιτελέσει το υπόψη έργο.

Β) Στις 24 Ιουνίου 2014, δημοσιεύτηκε η Οδηγία 2014/82/ΕΕ με την οποία τροποποιείται η Οδηγία 2007/59/ΕΚ και ειδικότερα τα παραρτήματα της II, IV και VI (αντίστοιχα παραρτήματα I, III και V του άρθρου 31 του νόμου), τα οποία αφορούν στις ιατρικές απαιτήσεις για την όραση των μηχανοδηγών, στο περιεχόμενο της εκπαίδευσης όσον αφορά στις γενικές επαγγελματικές γνώσεις της άδειας του μηχανοδηγού καθώς και στο επίπεδο της γλωσσικής ικανότητας των μηχανοδηγών που απαιτείται στο πλαίσιο της απόκτησης πιστοποιητικού μηχανοδηγού.

Στο άρθρο 12 του ν. 3911/11 έχει περιληφθεί μέρος του Παραρτήματος V του νόμου και ειδικότερα η απαίτηση για τον ομογενή ή αλλογενή υποψήφιο μηχανοδηγό να είναι κάτοχος πιστοποιητικού ελληνομάθειας επιπέδου Β2. Προκειμένου να εναρμονισθεί πλήρως και το σώμα του νόμου 3911/2011 με τις απαιτήσεις της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ, όπως αυτή ισχύει, απαιτείται να αντικατασταθεί το άρθρο 12 του ν.3911/2011 στο οποίο γίνεται αναφορά στο επίπεδο των γλωσσικών γνώσεων του μηχανοδηγού.

Κλείνοντας, με βάση το σχέδιο νόμου είναι μία ενσωμάτωση ευρωπαϊκής Οδηγίας, η οποία θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και του ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου και θα βοηθήσει σημαντικά στην αναβάθμιση, όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα της χρήσης αυτού του μέσου έναντι άλλων μέσων μεταφοράς. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Η συζήτηση σε ευρωπαϊκό πρότυπο για τη θεσμοθέτηση ενός σιδηροδρομικού ευρωπαϊκού χώρου, όπως όλοι γνωρίζουμε, δεν είναι καινούργια. Από πολύ νωρίς, ήδη από τη δεκαετία του ’90 η Ε.Ε. και άλλες χώρες της Δύσης εγκαίρως αντιληφθήκαμε τη συνεχώς αυξανόμενη πτωτική πορεία των σιδηροδρομικών μεταφορών. Στην προσπάθειά της, λοιπόν, η Ευρώπη να αντιδράσει εγκαίρως και να ανακάμψει την εν λόγω κάμψη, εγκαινίασε μία ευρύτερη στρατηγική μεταρρυθμίσεων που στόχο στην ουσία έχουν την ανασυγκρότηση της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, λοιπόν, η Κομισιόν έχει μέχρι σήμερα εκδώσει τρία σιδηροδρομικά πακέτα νομοθετημάτων. Το τρίτο διέπετε ουσιαστικά από την υπό συζήτηση Οδηγία του 34/2012 της Ε.Ε. με την οποία είμαστε υποχρεωμένοι ως χώρα και εμείς να εναρμονιστούμε.

Βέβαια, θα πρέπει να τονιστεί εδώ ότι η εν λόγω εναρμόνιση θα έπρεπε να είχε πραγματοποιηθεί μέχρι τις 16 Ιουλίου του 2015, δεδομένου ότι ήμαστε ένα βήμα πίσω και αυτό διότι από φέτος τον Απρίλιο έχει εγκριθεί το τέταρτο πακέτο, η τέταρτη ευρωπαϊκή δέσμη μέτρων που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει το άνοιγμα των εθνικών επιβατικών μεταφορών με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.

Το κείμενο του παρόντος νομοσχεδίου αποτελεί μια πιστή μεταφορά της Οδηγίας, χωρίς καμία προσπάθεια εκχώρησης άλλων άσχετων προς το θέμα διατάξεων και ευελπιστούμε ότι υπό αυτή τη μορφή και χωρίς αλλοιώσεις θα έρθει και προς ψήφιση αύριο στην Ολομέλεια. Η Οδηγία άλλωστε αποτελεί τον καρπό μιας λεπτομερούς μελέτης που έχει ανατεθεί στη PricewaterhouseCoopers, αλλά και μιας ευρύτερης διαβούλευσης που έχει εγκαινιάσει στο παρελθόν η Κομισιόν και στην οποία συμμετείχαν 380 σιδηροδρομικοί οργανισμοί και 25 από τα τότε 27 κράτη μέλη της Ευρώπης με την εξαίρεση της Κύπρου και της Μάλτας που ως γνωστόν δεν διαθέτουν σιδηρόδρομους.

Όπως σημειώσαμε και πριν, η Οδηγία επικεντρώνεται στη δημιουργία μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς που κρίνεται ως βασικός παράγοντας για την ανασυγκρότηση του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, εμπορευμάτων και επιβατών.

Οι στόχοι, τους οποίους προσπαθεί να επιτύχει είναι τόσο οριζόντιοι, όπως για παράδειγμα, η απλοποίηση της νομοθεσίας και η αποσαφήνιση και ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων του ισχύοντος ευρωπαϊκού δικαίου, όσο και ειδικοί. Στην τελευταία αυτή κατηγορία μπορούμε να εντάξουμε τις προβλέψεις του κειμένου για την εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης και αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, λόγω κρατικών ενισχύσεων για εμπορικές δραστηριότητες.

Τα προβλήματα, που επηρεάζουν τον τομέα των σιδηροδρόμων εμπεριέχουν διεθνείς πτυχές και απαιτούν, όπως γνωρίζουμε όλοι, ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ε.Ε.. Η έλλειψη, άλλωστε, του συντονισμού στις σχέσεις μεταξύ των κρατών - μελών και άλλων φορέων, διαχρονικά έχει μειώσει την αποτελεσματικότητα των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η αποσαφήνιση, λοιπόν, αυτού του πλαισίου για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών βοηθάει και τον ανταγωνισμό και την ανάπτυξη των μεταφορών, αλλά, βασικότερο όλων, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Θα μου επιτρέψετε, να σταθώ σε δύο σημεία του νομοσχεδίου, τα οποία θεωρώ ότι έχουν ιδιαίτερη αξία.

Το πρώτο αφορά το άρθρο 9, το οποίο, για να είμαστε ειλικρινείς, αποτελεί πρακτικά το λόγο, για τον οποίο το παρόν νομοσχέδιο έρχεται με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Με την εν λόγω διάταξη διαγράφονται τόσο τα χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όσο και του ΟΣΕ, μια κίνηση, που όλοι γνωρίζουμε ότι είναι απαραίτητη για να προχωρήσει η διαδικασία της πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική FERROVIE. Οπότε, το επιχείρημά σας, ότι δεν έχει καμία σχέση με την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην ουσία διαψεύδεται.

Το ενδιαφέρον στοιχείο εδώ είναι ότι όπως αναφέρει τόσο η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, όσο και Ειδική Έκθεση, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μέχρι στιγμής δεν έχει στείλει στοιχεία, αναφορικά με το ύψος της απώλειας εσόδων, συνεπεία της πρόβλεψης του άρθρου 9.

Αντιλαμβανόμαστε, ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, ότι η διαγραφή χρεών αποτελεί μια κίνηση που στόχο έχει να συμβάλει στην υγιή αναδιάρθρωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά καλό θα ήταν, κύριε Υπουργέ, να μας ενημερώσετε για το ακριβές ύψος του χρέους που διαγράφεται. Νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε πως αυτό αποτελεί μια απαραίτητη πληροφορία, προκειμένου να συνεκτιμήσουμε τελικά, αν το ποσό της πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν αυτό που έπρεπε να είναι.

Ένα δεύτερο ενδιαφέρον σημείο, στο οποίο θα ήθελα να σταθώ είναι αυτό του άρθρου 55, περί της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μια διάταξη που θα πρέπει να αποτελεί σχετική υπόμνηση προς την Κυβέρνηση για το ρόλο των Ανεξάρτητων και Ρυθμιστικών αρχών. Αποτελεί θετικό σημείο πως μια ευρωπαϊκή Οδηγία έρχεται και στην ουσία πιέζει την Κυβέρνηση, πρακτικά, να αναγράψει στο νομοσχέδιο, ότι οι ρυθμιστικές αρχές, η ΡΑΣ στη συγκεκριμένη περίπτωση, αποτελούν και αυτοτελείς και ανεξάρτητες αρχές, μια αναφορά σαφής, που ξεκαθαρίζει πλήρως το τοπίο και δεν επιτρέπει την επανάληψη νομικών ακροβασιών του παρελθόντος, περί διακρίσεων μεταξύ ανεξάρτητων και ρυθμιστικών αρχών.

Αναμφίβολα, η εξασφάλιση της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων θα μειώσει τις δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων, μεταξύ δημοσίου και ιδιωτών επενδυτών, κατά συνέπεια ενισχύει την ικανότητα εποπτείας και αξιοπιστίας τους. Αυτό, είναι κάτι, το οποίο εμείς πιστεύουμε ότι αποτελεί κατάκτηση του δυτικού νομικού συστήματος, όπως άλλωστε διαπιστώσαμε και τις τελευταίες ημέρες, με θλιβερό θα έλεγα τρόπο, αυτή την κατάκτηση, η Κομισιόν δεν λησμονεί να την επαναλαμβάνει στην Κυβέρνηση και να τη θεωρεί απαραίτητη προϋπόθεση.

Κύριε Πρόεδρε, δεν θα ήθελα να κουράσω, άλλωστε, όταν έρθει στη Βουλή η σύμβαση παραχώρησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα έχουμε νομίζω όλο το χρόνο να αναλύσουμε λεπτομερώς όλες τις πτυχές του ζητήματος.

Κλείνοντας, θα επιθυμούσα να απευθυνθώ στον Υπουργό και να υπογραμμίσω το γεγονός, ότι η παράταξή μας, σ' αυτή τη φάση θα επιφυλαχθεί για το νομοσχέδιο, για να δούμε τι γίνεται με το άρθρο 9. Δεν συντασσόμαστε, με αυτό τον τρόπο, εναντίον της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως ξέρετε, συμφωνούμε με το γενικότερο πλαίσιο της Οδηγίας, αλλά έχουμε την εντύπωση ότι πρέπει να πάρουμε μερικές πολύ συγκεκριμένες απαντήσεις, για τη διαγραφή των χρεών, για το ύψος τους και για το πώς θα γίνει αυτή η διαδικασία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Καμία έκπληξη δεν προκαλεί η σπουδή της Κυβέρνησης να φέρει προς ψήφιση, μάλιστα με πολύ γοργούς ρυθμούς, όπως καταδεικνύει και το κατεπείγον του νομοσχεδίου, την τελευταία στιγμή, μια ευρωπαϊκή Οδηγία του 2012 και «σιδηροδρομική ενοποίηση», λίγες μόλις μέρες μετά το απίστευτο ξεπούλημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους Ιταλούς, έναντι πινακίου φακής, 45 εκατομμυρίων ευρώ, δηλαδή λιγότερο από όσο κοστίζει μια αμαξοστοιχία του ΟΣΕ ή ένα ελαφρώς μεταχειρισμένο σκάφος από αυτά, τα οποία συνηθίζουν πολλά στελέχη της Κυβερνήσεως σας ή και άλλων κυβερνήσεων, να κάνουν κρουαζιέρες στο Αιγαίο.

Η απαξίωση και τελικά η πώληση της εταιρίας έρχεται μετά από ένα, μάλλον καλοστημένο σχέδιο απαξίωσης, όχι τωρινό, αλλά πολλών ετών, της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, το οποίο ξεκίνησε λίγο μετά την ανάληψη της εξουσίας. Αυτή η απαξίωση και η ανεπανόρθωτη ζημιά, κυρίως στις εμπορευματικές μεταφορές, με τις συνεχιζόμενες κινητοποιήσεις των διαφόρων εργατοπατέρων, πολλές από τις οποίες δεν είδαν άδολες, αλλά και με τα όσα συνέβησαν για μήνες στην Ειδομένη, όπου εκεί απαξιώθηκε πλήρως ο ΟΣΕ και οι μεταφορές εμπορευμάτων από τη μοναδική πύλη εξόδου της χώρας προς την υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά και όσα είχαν συμβεί τα προηγούμενα χρόνια.

Να υπενθυμίσουμε το δίκτυο Πελοποννήσου, το οποίο είχε αναβαθμιστεί, κόστισε πολλά λεφτά στον ελληνικό λαό και μόλις αναβαθμίστηκε, έκλεισε και σταμάτησε να λειτουργεί. Να υπενθυμίσουμε, επίσης, την κατασκευή του δικτύου στην Αιτωλοακαρνανία, που χρυσοπληρώθηκε από τον ελληνικό λαό, αγοράστηκαν συρμοί, οι οποίοι δεν ταίριαζαν με το δίκτυο. Οι συρμοί βρίσκονται σε αποθήκευση και όλα αυτά τα χρόνια ο ελληνικός λαός, και ειδικότερα οι κάτοικοι του νομού Αιτωλοακαρνανίας, δεν έχουν σιδηροδρομικό δίκτυο και ταυτόχρονα πληρώνουν σταθμάρχες και άλλους υπαλλήλους, για ένα δίκτυο, το οποίο δε λειτουργεί.

Ενδεικτικό της κατάστασης που δημιουργήθηκε και επέφερε τελικά ισχυρό πλήγμα στην ελληνική εταιρία ήταν η πρόθεση της COSCO, μιας εταιρείας που αγόρασε πάλι έναντι πινακίου φακής το λιμάνι του Πειραιά, να προχωρήσει σε απευθείας συμφωνία με την εθνική εταιρεία σιδηροδρόμων των Σκοπίων, παρακάμπτοντας την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με αποτέλεσμα την απώλεια ενός ετήσιου κύκλου εργασιών, που υπερβαίνει τα 5 εκατομμύρια ευρώ.

Ακόμη και αυτοί οι επενδυτές, που τους φέρατε εδώ, πάλι σε ένα διαγωνισμό, που υπήρχε μόνο ένας υποψήφιος αγοραστής, βλέπουν ότι η επένδυσή τους, ακόμη και αν την πήραν κοψοχρονιά, δεν μπορεί να ευδοκιμήσει στο ζήτημα της μεταφοράς εμπορευμάτων.

Όπως, μάλιστα, αναφέρθηκε σε επιστολή του Γραφείου Οικονομικών Εμπορικών Υποθέσεων της Ελληνικής Πρεσβείας στα Σκόπια, προς το Υπουργείο Εξωτερικών, επίκειται απευθείας συμφωνία της εθνικής εταιρίας σιδηροδρόμων των Σκοπίων με την κινεζική COSCO για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων, δια μέσου της χώρας, προς ευρωπαϊκούς προορισμούς. Τα εμπορευματοκιβώτια θα μεταφέρονται οδικώς από το λιμάνι του Πειραιά στα σύνορα με τα Σκόπια, όπου θα φορτώνονται στα βαγόνια της εταιρίας. Παράλληλα, αναφέρεται ότι θα υπάρξουν ανακοινώσεις για την εγκατάσταση από την κινεζική εταιρία κέντρου logistics στη χώρα.

Προφανώς, είστε γνώστες για τα έντονα διαβήματα, που έχουν γίνει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στο ΤΑΙΠΕΔ από μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες, που ενώ παλιότερα τις στηλιτεύατε, τώρα τις δέχεστε μετά βαΐων και κλάδων, που όπως υποστηρίζουν καταστρέφεται η κυκλοφορία φορτίου πάνω σε ράγες από και προς την Ελλάδα, καθώς επίσης και όλα τα ελληνικά κυβερνητικά σχέδια για μια περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνο-κινεζικών εμπορικών συμφωνιών, τις οποίες υπογράφετε, αλλά πολλά στελέχη σας λένε ότι δεν τις πιστεύουν. Αυτό είναι και το τραγικότερο όλων, γιατί απαξιώνεται εντελώς περιουσία του ελληνικού λαού.

Επιπλέον, η εμπιστοσύνη της αγοράς προς τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πλήττεται βαριά με τα αποτελέσματα να γίνονται εμφανή κατά τη διάρκεια των ερχόμενων μηνών. Και θα μπορούσαν όπως εκτιμούν, επίσης, σοβαρά να βλάψουν ακόμα και αυτή τη συμφωνία που προκάλεσε η Κυβέρνηση μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και της Ferrovie Dello Stato Italiane, την συμφωνία των 45 εκατομμυρίων ευρώ που γελάνε όλοι.

Ήδη, προκειμένου να διασφαλίσει την ομαλή συνέχιση των δραστηριοτήτων της εξαιτίας των απεργιακών κινητοποιήσεων στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θυγατρική της COSCO, ενεργοποίησε το σχέδιο έκτακτης ανάγκης που παρακάμπτει το σιδηροδρομικό άξονα της Ελλάδος.

Το σχέδιο της θυγατρικής της COSCO, «Business Continuity Planning» που δοκιμάστηκε με επιτυχία κατά τη διάρκεια του πολυήμερου αποκλεισμού της Ειδομένης και ήδη υλοποιείται, προβλέπει τη διαθαλάσσια μεταφορά του 50% των εμπορευματοκιβωτίων που προέρχονται από την Ασία με προορισμό την κεντρική Ευρώπη στο λιμάνι της Σλοβενίας και από την εκεί προώθηση τους στους τελικούς αποδέκτες.

Το άλλο 50% των φορτίων αυτών μεταφέρεται με φορτηγά στο συνοριακό σταθμό της Ειδομένης από όπου και παραλαμβάνουν τους σιδηροδρόμους των Σκοπίων για να προωθηθούν, επίσης, προς την κεντρική Ευρώπη.

Η υλοποίηση αυτού του σχεδίου εκτός από τα έσοδα που στερεί από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ καταδεικνύει τις συνθήκες απαξίωσης, τις οποίες έχει περιέλθει η σιδηροδρομική εταιρεία. Απαξίωση, που παρά το γεγονός ότι η πατρίδα μας είναι σε ένα πολύ κομβικό σημείο εξού και το απίστευτο ενδιαφέρον των Κινέζων για το λιμάνι του Πειραιά, συνέβαλε τόσο πολύ με τη διακοπή της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ελλάδος με την Ευρώπη, λόγω των λαθρομεταναστών που είχαν αποκλείσει τη διέλευση στην Ειδομένη όσο και των όσων συμβαίνουν με τις διάφορες κωλυσιεργίες.

 Σε αμφότερες περιπτώσεις, η Κυβέρνηση όχι μόνο μεθόδευσε και ενορχήστρωσε, αλλά συμμετείχε ενεργά στην απαξίωση, προκειμένου να καταφέρει να ξεπουλήσει την εταιρεία με συναλλαγές που σίγουρα όταν μαθευτούν λεπτομέρειες θα χαρακτηριστεί ένα ακόμα σκάνδαλο, όπως στα υπόλοιπα που έχουν δει το φως της δημοσιότητας, αλλά που φυσικά δεν γίνεται τίποτα από την ομερτά που υπάρχει όλων όσων κυβέρνησαν αυτόν τον τόπο.

Και πάλι παρατηρούμε το φαινόμενο της μοναδικής προσφοράς. Μειοδοτικός να ήταν ο διαγωνισμός τόσα λίγα χρήματα δεν θα έδινε κάποιος μειοδότης. Οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι απέκτησαν λοιπόν έναντι 45 εκατομμυρίων ευρώ το 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με προίκα 250 εκατομμυρίων ευρώ μέχρι το 2020 για τις άγονες γραμμές.

 Η δε συμφωνία από όλες τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνοδεύεται και από τη διαγραφή χρεών ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ που βάρυναν τον ισολογισμό της εταιρείας, περίπου είναι τόσο, δεν είναι συγκεκριμένο το ποσό. Και αυτό το οποίο δεν λέτε με καθαρά λόγια στον ελληνικό λαό είναι ότι αυτά τα 750 εκατ. δεν διαγράφονται και δεν θα τα πληρώσει ο ελληνικός λαός, λέτε ότι οι διάφοροι προϋπολογισμοί του κράτους θα αναπληρώσουν αυτή την απώλεια από άλλες πηγές εσόδων.

Με λίγα λόγια, ο ελληνικός λαός θα πληρώσει για μια ακόμη φορά το «μάρμαρο», τα οποία μάλιστα, το αρμόδιο Υπουργείο αποκρύπτει δημοκρατικά από τη Βουλή, αφού στην ειδική έκθεση που ακολουθεί το νομοσχέδιο αναφέρεται προκλητικά ότι η απώλεια εσόδων από τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ κατά εφαρμογή του άρθρου 9 για το ύψος των οποίων δεν εστάλησαν στοιχεία από το επισπεύδων υπουργείο.

 Έτσι την θεωρεί τη δημοκρατία και τη διαφάνεια η Κυβέρνηση; Έτσι χρεώνει τον ελληνικό λαό με άλλες μαύρες τρύπες, αφού στη συνέχεια, αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι η ανωτέρω απώλεια, όπως σας είπαμε θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, όταν όλοι γνωρίζουμε ότι πλέον δεν υπάρχει τίποτα από το οποίο μπορεί η Κυβέρνηση να αποκομίσει επιπλέον έσοδα.

 Διότι, τις ίδιες υποσχέσεις έδωσε και ο κ. Καμμένος για να βρεθούν τα ισοδύναμα για διάφορους κωδικούς για πληρωμές για τους αξιωματικούς των ενόπλων δυνάμεων, το ίδιο γίνεται και σε άλλα Υπουργεία. Να σημειωθεί για όσους δεν το γνωρίζουν ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ο μοναδικός πάροχος υπηρεσιών έλξης για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα και απασχολεί 750 εργαζομένους.

Το 2015 παρουσίασε κέρδη 2,65 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 1,71 εκατομμύρια ευρώ το 2014, σημειώνοντας μια αύξηση 55,17%, ενώ χρειάστηκαν λίγοι μήνες με την παράσταση που παιζόταν με τη συμμετοχή της Κυβέρνησης και με τη βοήθεια των κομπάρσων λαθρομεταναστών, ώστε τα κέρδη αυτά όχι μόνο να εξανεμιστούν, αλλά και να μετατραπούν σε υπερδιπλάσιες απώλειες, ώστε τελικά να πουληθεί η εταιρεία κοψοχρονιά έναντι πινακίου φακής.

Χαρακτηριστικό στοιχείο του κόστους, λοιπόν, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που προκύπτει από τα στοιχεία που δίνει η ίδια η Κυβέρνηση από την έκθεση του άρθρου 75, παρ. 3, του Συντάγματος είναι ότι η δαπάνη από τη χορήγηση κρατικής χρηματοδότησης και παροχής κινήτρων στο διαχειριστή της υποδομής, δηλαδή των ΟΣΕ σε εφαρμογή των άρθρων 8 και 30 του νομοσχεδίου, ανέρχεται στο ετήσιο ποσό των 45 εκατομμυρίων ευρώ που καλύπτεται εξολοκλήρου από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού ή κάθε χρόνο ο διαχειριστής θα παίρνει μια ΤΡΑΙΝΟΣΕ δώρο υπό μορφή επιδοτήσεων και ενισχύσεων. Και συγχρόνως, έχουμε και τις επιδοτήσεις των 50 εκατομμυρίων ευρώ προς τις άγονες γραμμές.

Το παρόν νομοσχέδιο, όχι ανεξάρτητα, αλλά σε συνδυασμό με τα ανωτέρω αποτελεί συνεπεία των πιέσεων για άνοιγμα, τώρα το πώς εννοούν το άνοιγμα αυτό όταν όλες αυτές οι συμφωνίες είναι μονοπωλιακού χαρακτήρα της αγοράς των ελληνικών σιδηροδρόμων και της έγκρισης της τέταρτης δέσμης μέτρων της Ε.Ε. για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, επί της οποίας συμφώνησαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο των Υπουργών της Ε.Ε..

Με την τέταρτη αυτή δέσμη όλες οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να παρέχουν μεταφορές σε ολόκληρη την Ε.Ε..

Όσον αφορά τις εμπορικές μεταφορές οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις θα μπορέσουν να λειτουργήσουν από το 2020. Από το 2023 οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να αναθέτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών με ανταγωνιστικές προσκλήσεις για υποβολή προσφορών ανοικτών σε όλες τις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πλην ορισμένων ειδικών περιπτώσεων.

Στην πράξη αυτό σημαίνει πως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εφόσον έχει ιδιωτικοποιηθεί και διατηρηθεί σε βιώσιμη τροχιά θα χρειαστεί να συμμετάσχει σε διαγωνισμό για την εξασφάλιση των επιδοτήσεων αυτών για τις άγονες.

Υπενθυμίζεται πως έχουν ήδη συζητηθεί σύμφωνα με πληροφορίες από τη ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων δύο άδειες από ιδιωτικές επιχειρήσεις την Europe Asia Rail Logistics και την Rail Cargo Logistics Goldair. Μάλιστα, η Rail Cargo Logistics Goldair, κοινοπραξία των Αυστριακών σιδηροδρόμων με την ελληνική Goldair έχει ήδη λάβει την σιδηροδρομική άδεια και προχωρεί πλέον τις διαδικασίες για την πιστοποίηση τροχαίου υλικού και μηχανοδηγών.

Η εταιρεία κινείται για την προμήθεια τροχαίου υλικού, το οποίο περιλαμβάνει δύο ηλεκτράμαξες και δύο ντιζελάμαξες, οι οποίες θα είναι σε θέση να εξυπηρετούν όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο από το Ικόνιο ως τον Πειραιά ως τα βόρεια σύνορα της χώρας. Ανάλογα αναμένεται να κινηθεί και η Europe Asia Rail Logistics. Kαι εδώ θα θέλαμε να δούμε αν περιουσιακά στοιχεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα βρεθούν ως δια μαγείας σε κάποιους άλλους ιδιώτες.

Έτσι η Κυβέρνηση φέρνοντας αυτό το νομοσχέδιο όχι μόνο αποδέχεται χωρίς καμία αντίρρηση τη συμμετοχή της Ελλάδος στα κελεύσματα της ευρωπαϊκής ενώσεως σε σχέση με τη δημιουργία του ενιαίου χώρου, αλλά προχωρά και ένα βήμα παραπάνω.

Δηλαδή απαξιώνει την περιουσία του ΟΣΕ προκειμένου να μπορέσει να ενταχθεί ευχερέστερα στους σχεδιασμούς αυτούς και μάλιστα αποδεικνύοντας την πλήρη ανικανότητα της όχι μόνο ξεπουλά την εταιρεία αλλά την ξεπουλά σε μια κρατική εταιρεία, αποδεχόμενη ότι το ιταλικό δημόσιο είναι σε θέση να αξιοποιήσει καλύτερα από την ίδια την ελληνική περιουσία.

Τώρα, τις ικανότητες της ιταλικής εταιρείας τις είδαμε προσφάτως στο σιδηροδρομικό ατύχημα, το πολύνεκρο, το οποίο συνέβη στην Ιταλία.

Ενώ, λοιπόν, φαίνεται ότι σκοπός του νομοσχεδίου άρθρου 1 είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της οδηγίας του ευρωπαϊκό κώδικα, στο άρθρο 2 εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής του νόμου την ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων, παραπέμποντας ευθέως τις ιδιωτικοποιήσεις που ήδη είχε εξασφαλίσει έτσι ώστε οι μεταφορές αυτές να εξαιρούνται από τα συστήματα διαμετακόμισης προς όφελος μόνον των ιδιωτών που τις εκμεταλλεύονται και όχι ασφαλώς του δημοσίου, όπως μας είπατε και εσείς ότι θα διασφαλιστεί και δημόσιος χαρακτήρας.

 Με το άρθρο 4 γίνεται σαφές ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αποκτούν ανεξάρτητο καθεστώς. Ισολογισμούς, λογαριασμούς, οργάνωση, βιβλία, ενεργητικό, προμήθειες, προσωπικό από τον διαχειριστή της υποδομής των ΟΣΕ, ο οποίος μόνο, στο άρθρο 7, παρ. 2, ασκεί τα καθήκοντά του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, μέριμνα για τη συντήρηση και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων στο πλαίσιο της δήθεν εθνικής πολιτικής για το σιδηροδρόμους.

 Επομένως, δεν εμπλέκεται, όπως ρητά αναφέρεται σε καμία παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας μεταφοράς.

Στο περίφημο άρθρο 9 συνοψίζει σε μία μόνο παράγραφο το αίσχος της παρούσας κυβέρνησης που διαγράφει τα χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ, με σκοπό να μην παρακωλύεται η υγιής οικονομική διαχείριση, καθώς και η εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους. Και μάλιστα, κατά εφαρμογή διατάξεων που ψηφίστηκαν τόσο επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. 3899 του 2010 όσο και του ΣΥΡΙΖΑ- ΑΝ.ΕΛ. 43 37 του 2015. Διακομματική συνευθύνη για την άλωση της δημόσιας περιουσίας πέρα από τα μόνιμα παραμύθια των διαφόρων ηγεσιών και των εργατοπατέρων του συστήματος.

 Και εδώ μια μικρή παρένθεση, αφού με μέγα πολύ μεγάλη ευκολία διαγράφετε τα χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλων, γιατί δεν κάνατε μια κίνηση για να ανακουφίσετε τον ελληνικό λαό, να διαγράψετε και τα χρέη του προς τις τράπεζες και άλλους που ούτως ή άλλως ο ίδιος ο ελληνικός λαός δανείζεται για να δίνει στις πολλάκις χρεωκοπημένες τράπεζες να χρεοκοπημένες και την ίδια ώρα να παίρνουν τα σπίτια των Ελλήνων πολιτών.

Στο άρθρο 10, παρ. 1, παρέχεται το δικαίωμα πρόσβασης στις Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, στην οποία περιλαμβάνει και πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για να «δέσει» το γλυκό της COSCO, για την οποία ακόμα πρέπει να «κλαίνε» τα στελέχη της κυβέρνησης. Πλην όμως, παραχωρήθηκε κανονικά και θα ενταχθεί στο πρόγραμμα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπως φαίνεται από το νομοσχέδιο.

Πολύ ενδιαφέρον κ.τ.λ. παρουσιάζει η παρ. 6, του άρθρου 13, σύμφωνα με την οποία μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2, του παραρτήματος 2, του άρθρου 62, δε έχει χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συναπτά έτη και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσης της. Ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση διατίθεται για απλή μίσθωση χρονομίσθωση.

 Αν ανατρέξει κανείς στο εν λόγω άρθρο, θα διαπιστώσει ότι σε αυτό περιλαμβάνεται το σύνολο των καταστάσεων του ΟΣΕ, δηλαδή όλη η περιουσία του που καταγράφεται αόριστα μεν αλλά ενδεικτικά, είτε εκτάσεις γης, κτίρια, στέγαση των υπηρεσιών, γέφυρες, διαβάσεις, σήραγγες, σιδηροτροχιές, εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτεί τηλεπικοινωνίες, εγκαταστάσεις φωτισμού, γραμμές παροχής ρεύματος ακόμα και τα φυτά που βρίσκονται εντός των τερματικών σταθμών.

Δηλαδή, όλα τα «ασημικά» και όχι μόνο του ΟΣΕ, που έχουν κοστίσει κατά καιρούς εκατοντάδες εκατομμύρια στον ελληνικό λαό από τον Προϋπολογισμό του Κράτους. Αυτό που αναλύεται από τις διατάξεις αυτές, αναφέρει με άλλες λέξεις ότι παρέχει τη δυνατότητα επιβολής με κυβερνητικής απόφασης εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών, για την εκμετάλλευση συνθέσεων που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών της ελληνικής επικράτειας, με σκοπό την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Στη συνέχεια, προβλέπεται η υποχρέωση ενημέρωσης της Ε.Ε. σε ετήσια βάση σχετικά με τη σύναψη διεθνών συμφωνιών.

Τα άρθρα 16 ως 25 αναφέρονται στις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που ισχύουν για το σύνολο της Ε.Ε. και συνάπτονται με το διαχειριστή της υποδομής ΟΣΕ. Τα επόμενα ανούσια άρθρα 32 έως 36 ορίζουν τα τέλη που επιβάλλει ο διαχειριστής και προχωράμε με διαφορά άλλα άρθρα ανούσια. Είναι προφανές ότι τόσο η φιλοσοφία, όσο και η επιδίωξη του εν λόγω νομοσχεδίου βρίσκονται σε πλήρη αντίθεση με τις πεποιθήσεις και την ιδεολογία του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή για ένα εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο που θα ανήκει στο Δημόσιο και θα ανταγωνίζεται με τρόπο λειτουργικό τις οδικές μεταφορές που έχουν πλήρως παραδοθεί στους εργολάβους και όχι μόνο, αλλά και επιχειρηματίες της εκάστοτε Κυβέρνησης.

Ο σιδηρόδρομος θα μπορούσε να αποτελέσει τόσο για το κοινό που το χρησιμοποιεί ως επιβάτης, όσο και για τις μεταφορές των εμπορευμάτων, κύριο ανταγωνιστή με όπλο την ταχύτητα, τις χαμηλές τιμές, την περιβαλλοντική ευαισθησία, τις απαλλαγμένες από διόδια μεταφορές και την ευελιξία του σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

Αντίθετα με όλα αυτά, οι κυβερνήσεις συστηματικά και με σχεδιασμό, αφού απαξίωσαν μεθοδικά το σιδηρόδρομο και το έργο του, τον παρέδωσαν ετοιμοθάνατο και καταχρεωμένο με αγαστή συνεργασία των εργατοπατέρων τους στο ιταλικό δημόσιο και στους ιδιώτες χαρίζοντας ένα τεράστιο κεφάλαιο δημόσιας περιουσίας. Η αντίθεσή μας είναι κάθετη και τη δηλώνουμε με τον πιο απερίφραστο τρόπο. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Με συγχωρείται που διακόπτω τις τοποθετήσεις, απλά θα δίνω διευκρινίσεις για να μη δημιουργούνται λάθος εντυπώσεις και για να κερδίσουμε το λίγο χρόνο που έχουμε γιατί είμαστε στη διαδικασία του κατεπείγοντος και να μην επαναλαμβάνονται μερικά σχόλια που δεν ισχύουν και να δίνονται οι απαραίτητες διευκρινίσεις.

Διαβάζω το άρθρο 9, για τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ, με σκοπό να μην παρακωλύετε η υγιής οικονομική διαχείριση, καθώς και εξυγίανση της οικονομικής κατάστασης, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 13, ρυθμίσεις χρεών του ν.3891/2010, όπως αυτό έχει αντικατασταθεί με την παρ. 3, του άρθρου 17, του ν.4337. Τι θέλω να πω;

Η Οδηγία, το ξαναλέω, δεν σχετίζεται με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ούτε το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου. Η επιλογή της ιδιωτικοποίησης της συγκεκριμένης και του συγκεκριμένου τρόπου ιδιωτικοποίησης ήταν επιλογή των προηγούμενων κυβερνήσεων και συγκεκριμένα σχετίζεται με την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα που θεσπίστηκε με το ν. 3891/2010 και με την επιβολή των αντίστοιχων φακέλων για τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων το 2011. Εδώ έχουμε μια επανάληψη αυτής της διάταξης γιατί έχουμε και δέσμευση της χώρας μας από το 2011 για τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων.

Η διαγραφή χρεών, κυρία Πρόεδρε, ήταν δέσμευση των προηγούμενων κυβερνήσεων με στόχο την έγκριση, των κρατικών ενισχύσεων στους φορείς αυτούς, το ύψος και η διάρθρωση των αντίστοιχων χρεών του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή από το 2011 και οι κυβερνήσεις από τότε μέχρι σήμερα κάνουν συνέχεια διαπραγματεύσεις και συνεννοήσεις για αυτό το θέμα. Και τι περιλάμβανε για να μη δημιουργούνται άλλες εντυπώσεις από αυτές που ισχύουν. Επειδή ο ΟΣΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οι υπόλοιποι τέσσερις φορείς που υπάρχουν ήταν ενιαίοι, είχαν χρεωθεί αρκετά δισεκατομμύρια στον ΟΣΕ και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τις υποδομές και για την κατασκευή τους.

Για το τροχαίο υλικό, για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, για την ανάταξη του τροχαίου υλικού για τις πληρωμές που έπρεπε να δίνονται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ που τότε ήταν μέσα στον ΟΣΕ σε σχέση με τις επιβατικές μεταφορές, τα γνωστά ΕΔΗΣ δηλαδή και για μια σειρά άλλων προβλέψεων που από ένα σημείο και πέρα οι προηγούμενες κυβερνήσεις με αυτά που είχαν συμφωνήσει, έχουν δύο φακέλους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ελεγχόμαστε ως χώρα για κρατικές ενισχύσεις. Θέλω πολύ καλοπροαίρετα να πω το εξής, από τη στιγμή που οι προηγούμενες κυβερνήσεις έχουν δεσμευθεί σε αυτό, οποιαδήποτε δική μας αλλαγή σημαίνει την καταδίκη της χώρας για αρκετά δισεκατομμύρια, εάν δεν τηρηθούν οι δεσμεύσεις που έχει χρεωθεί η χώρα.

Μη μας φορτώνεται όμως και μια πολιτική που κατά τη γνώμη μου σε πάρα πολλά σημεία ήταν λάθος. Ένα από αυτά τα σημεία ήταν η κατάτμηση σε πέντε εταιρείες και σε δύο τρεις ρυθμιστικές αρχές, είναι οι υποχρεώσεις της χώρας, όπως μην μας χρεώνεται και το χειρισμό αυτού του θέματος. Δεν μπορούσαμε, πραγματικά, να αλλάξουμε αυτό το πράγμα, όταν υπήρχαν από το 2011 οι δεσμεύσεις της χώρας και ελέγχθηκε η χώρα για κρατικές ενισχύσεις. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε. Δίνω το λόγο στον κ. Μανιάτη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Τώρα εγώ ήθελα να αγιάσω σήμερα, αλλά δεν με αφήνει ο κ. Σπίρτζης. Θα ξεκινούσα, λέγοντας ότι επειδή ακριβώς η Οδηγία υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών του 2012 είναι προφανές ότι εμείς είχαμε τότε την ευθύνη διοίκησης της χώρας, συμφωνούμε επί της ουσίας με την Οδηγία και κατά συνέπεια, κανείς είναι θετικός στην ενσωμάτωση.

Όμως εδώ αρχίζει ξανά ένας κυβερνητικός σουρεαλισμός. Ο Υπουργός μας λέει ότι είναι υποχρεωμένος να προχωρήσει στη διαδικασία πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Πρέπει να ξεκαθαρίσουμε μεταξύ μας ότι όταν ο λαός εκλέγει μια Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση αυτή είναι υποχρεωμένη να διορθώνει τα λάθη των προηγούμενων.

Εδώ και ενάμιση χρόνο λοιπόν ήταν σε εξέλιξη χωρίς καταληκτικές προσφορές και οριστικοποιήσεις ο διαγωνισμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο διαγωνισμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέλαβε προσφορές πριν λίγες εβδομάδες, επί ενάμιση χρόνο λοιπόν η Κυβέρνηση είτε ο αρμόδιος Υπουργός είτε το ΤΑΙΠΕΔ, είτε ο κ. Πρωθυπουργός, εάν δεν τους άρεσε ο διαγωνισμός, θα μπορούσαν να έχουν τροποποιήσει τις προδιαγραφές ή να τον έχουν ακυρώσει ή να κάνουν οτιδήποτε. Το να ερχόμαστε τώρα με μια διαδικασία, όπου απολύτως έχει αποδεχθεί η Κυβέρνηση, απολύτως έχει αποδειχθεί ο Πρωθυπουργός κ. Τσίπρας στο μνημόνιο που υπέγραψε, πολύ περισσότερο όταν με τον τελευταίο νόμο έχουν ενσωματώσει στο υπερταμείο αποκρατικοποιήσεων και τον ΟΣΕ που δεν ήταν σε προηγούμενο στάδιο, αυτό πια ξεπερνά τη λογική ενός ανθρώπου που θέλει να αντιμετωπίσει μια Κυβέρνηση, ορθά λειτουργούσα.

Εδώ όμως για το θέμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπάρχει το ζήτημα της ίδιας της ζωής, της ίδιας της ιστορίας που εκδικείται τη δημαγωγία και το λαϊκισμό. Το 2013, ο σημερινός Υπουργός Ανάπτυξης κ. Σταθάκης, μας είπε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα ξεπουλιόταν, εάν γινόταν αποδεκτή μια προσφορά των 300 εκατομμυρίων ευρώ. Σήμερα, ο ίδιος Υπουργός και η ίδια κυβέρνηση, η Κυβέρνηση, αποδέχεται διθυραμβικά μια προσφορά των Ιταλών, της Ferrovie, των 45 εκατομμυρίων ευρώ. Απαιτείται να υπάρξει μια πολιτική εξήγηση πολύ καθαρή. Τα 300 εκατ. ήταν ξεπούλημα, αν ήταν ξεπούλημα, τα 45 εκατ. τι είναι; Εδώ όμως τίθενται και άλλα ερωτήματα, κύριε Υπουργέ. Είναι αληθές ότι στην Τράπεζα της Ελλάδος είναι δεσμευμένα 40 εκατ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

Ναι ή όχι; Είναι κατατεθειμένα και δεσμευμένα, όπως έχουν κάνει όλοι οι Οργανισμοί. Έχουν κατατεθειμένα 40 εκατ. η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και επιπλέον είναι αληθές ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει στο ταμείο της μη δαπανηθέντα 25 εκατομμύρια ευρώ από τις Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ), από τις οποίες δεν ξέρουμε πώς θα αξιοποιήσει; Εάν είναι αληθή, αυτά τα οποία καταθέτω ως πληροφορίες, αυτό σημαίνει ότι αυτή τη στιγμή, μια εταιρεία που φαίνεται ότι γίνεται αποδεκτή η προσφορά των Ιταλών για 45 εκατομμύρια ευρώ, ταυτόχρονα έχει στη διάθεσή της 40 και 25, δηλαδή 65 εκατ. και εδώ είναι προφανές ότι πρέπει να υπάρχει μια εξήγηση.

Αντιλαμβάνομαι ότι τα 25 εκατ., εάν είναι αυτός ο προγραμματισμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να δαπανηθούν για Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος, ερώτημα, είναι αυτός ο σχεδιασμός; Ή θα παραμείνουν πάλι στο ταμείο; Για τα δε 40 εκατ., τα δεσμευμένα στην Τράπεζα της Ελλάδος, απαιτείται μια εξήγηση.

Επί των αρχών, εμείς θέλουμε να καταθέσουμε μια ξεκάθαρη πολιτική και ιδεολογική άποψη. Συμφωνούμε απολύτως με την ενίσχυση των ανεξάρτητων Αρχών, σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση –περιλαμβανομένης, ασφαλώς και της χώρας μας- και συμφωνούμε απολύτως οι αγορές να μην ρυθμίζονται κατά τη βούληση του εκάστοτε Υπουργού, αλλά με διαφάνεια και κανόνες ανταγωνισμού, να ρυθμίζονται από ανεξάρτητες Αρχές. Αυτό, λοιπόν, θα πρέπει να γίνεται σεβαστό, όχι μόνον στη ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία φαίνεται ότι λειτουργεί με μια ευπρέπεια και χωρίς παρεμβάσεις κομματικές, αλλά να συμβαίνει και σε όλες τις άλλες αγορές.

Έρχομαι τώρα σε επιμέρους σημεία του νομοσχεδίου. Σε πάρα πολλά σημεία της Οδηγίας, υπάρχουν οι όροι –όταν αναφέρεται στην παροχή Υπηρεσιών- «επιχειρήσεις» και «φορείς». Εγώ αντιλαμβάνομαι με τον όρο «φορείς» της Οδηγίας ότι μπορεί να είναι και μια Περιφέρεια –και θα αναφερθώ στη συνέχεια σε ένα παράδειγμα της Περιφέρειας Πελοποννήσου. Από τους όρους αυτούς, ο όρος «φορείς» έχει εξαφανιστεί από όλο το νομοσχέδιο που έχουμε στη διάθεσή μας και παραμένει μόνον ο όρος «επιχειρήσεις». Αυτό γιατί συνέβη; Γιατί αφαιρέθηκε και ο όρος «φορείς», που όπως συμβαίνει και σε άλλες χώρες, μπορεί να έχει τη συμμετοχή της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης ή και άλλων φορέων τοπικών κοινωνιών που μπορούν να συνεισφέρουν σε ζητήματα παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών;

Στο άρθρο 7 παρ. 1 υπάρχει ο γνωστός όρος –η αγγλική λέξη- “contribution”. Έχει μεταφραστεί στην Οδηγία, στα Ελληνικά, ως «συμμετοχή». Η διαφορά της «συμμετοχής» από τη «συνεισφορά» είναι σημαντική στα οικονομικά δρώμενα. Θα αναφέρω το παράδειγμα, όπου πρόσφατα, ζήτησε η Δ.Ε.Η. σε λιγνιτωρυχείο στην Πτολεμαΐδα, να μετακινηθεί η σιδηροδρομική γραμμή του Ο.Σ.Ε. και μετά από συμφωνία που έκανε με τον Ο.Σ.Ε., πλήρωσε μελέτες και εκτέλεση έργων και με ευθύνη του Ο.Σ.Ε. έγινε αυτή η μεταφορά. Αυτή είναι μια «συνεισφορά» οικονομική του αιτούντος ιδιώτη. Δεν είμαι καθόλου σίγουρος, αν αύριο δεν ερμηνευθεί –εάν παραμείνει, ως έχει, η συγκεκριμένη διατύπωση- από μια εταιρεία -η οποία θα θέλει να βελτιώσει, για δικό της όφελος, ένα μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής και θα έχει μια συνεισφορά- ως δυνατότητα αίτησης συμμετοχής στη διαχείριση της υποδομής, η οποία υποδομή, ασφαλώς, ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο και γίνεται από τον Ο.Σ.Ε. Πρέπει, λοιπόν, να είναι απολύτως σαφές στην Οδηγία, αν εννοούμε ότι η «συμμετοχή» των ιδιωτών σημαίνει και συμμετοχή στη διαχείριση της υποδομής ή όχι, γεγονός με το οποίο εμείς, προφανώς, διαφωνούμε.

Στις καταργούμενες διατάξεις του άρθρου 3, §3 και §4 -θέλω να ελπίζω εκ παραδρομής- έχει συμπεριληφθεί και η κατάργηση της δυνατότητας του Ο.Σ.Ε. να παρέχει εκπαίδευση στο προσωπικό του και έχει περιληφθεί και η διάταξη να έχει τη δυνατότητα να δημιουργεί θυγατρικές εταιρείες. Φαντάζομαι ότι σας ξέφυγε, γιατί δεν θέλω να πιστεύω ότι το κάνατε εσκεμμένα.

Σχετικά με το άρθρο 9 για τη διαγραφή χρεών, χαίρομαι που η σημερινή Κυβέρνηση, όταν καταδίκαζε τον ν.3891/10 και καταψήφιζε τον συγκεκριμένο νόμο, έρχεται τώρα και υιοθετεί το συγκεκριμένο άρθρο 13 του ν.3891/10 και με το άρθρο 9 του συγκεκριμένου νομοσχεδίου προχωρά σε μια διαφανή διαγραφή χρεών. Κάποιος, όμως, κάποια στιγμή πρέπει να κοιτάξει και τον τρόπο της πολιτικής του συμπεριφοράς στο παρελθόν και να αναγνωρίσει τα λάθη που έκανε.

Έρχομαι, τώρα, στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, λέει ότι θα διατίθενται κάθε χρόνο 45 εκ. ευρώ για τον Ο.Σ.Ε. Οι 1200 εργαζόμενοι του Ο.Σ.Ε. που υπάρχουν τώρα με τους μισθούς και τις διάφορες παροχές, σχεδόν εξαντλούν τα διατιθέμενα 45 εκ. Το ερώτημα, λοιπόν, είναι, για τη συντήρηση της υποδομής του σιδηροδρόμου, πόσα χρήματα διαθέτει η Κυβέρνηση; Πόσα χρήματα θα διατεθούν το έτος 2016, το έτος 2017 για την συντήρηση, από τη στιγμή που αυτά που διατίθενται, σύμφωνα με την Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, φτάνουν μόνον για την ικανοποίηση των μισθών των εργαζομένων. Θα ήταν, για παράδειγμα, μια λύση, να αξιοποιηθούν τα 25 εκ. των ταμειακών διαθεσίμων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και να εκχωρηθούν στον Ο.Σ.Ε., ώστε να συντηρηθεί η υποδομή ή –και το τονίζω αυτό- τα 80 εκ. ευρώ που έχει δεσμευμένα στην Τράπεζα της Ελλάδος ο ίδιος ο Ο.Σ.Ε.; Σε αυτές τις ερωτήσεις θα ήθελα να έχω πάρα πολύ συγκεκριμένες παρατηρήσεις, γιατί σχετίζονται με την ποιότητα και την αποφυγή κινδύνων στα σιδηροδρομικά δρομολόγια και σχετίζονται, επίσης, και με κάτι άλλο.

Μέχρι πριν δυο χρόνια –το λέω ως παράδειγμα- το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη γινόταν σε πέντε ώρες. Σήμερα, με τις καινούργιες βραδυπορίες που έχουν υπάρξει τα τελευταία δύο χρόνια, το δρομολόγιο είναι επτά ώρες. Ακριβώς, επειδή έχει πάει πολύ πίσω η συντήρηση του υφιστάμενου δικτύου. Δεν θα ήταν χρήσιμο να διατεθούν χρήματα προκειμένου οι πέντε ώρες –που ήταν ένα επίτευγμα μέχρι το 2014- να επανέλθουν τώρα το 2016;

Προτελευταία παρατήρηση, στο άρθρο 13 § 3 προβλέπεται η δυνατότητα του Υπουργού, με Υπουργική Απόφαση και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του Ο.Σ.Ε. ή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ -κυρίως του Ο.Σ.Ε. με ενδιαφέρει- να εκχωρείται μέρος της σιδηροδρομικής, της απαραίτητης για τη σιδηροδρομική ή της μη απαραίτητης για τη σιδηροδρομική λειτουργία, εκτάσεως. Θεωρώ ότι θα ήταν πιο σώφρον και χρήσιμο, για το δημόσιο συμφέρον, ο Υπουργός να υπογράφει, αφού πρώτα έχει και τη σύμφωνη γνώμη του Ο.Σ.Ε., ο οποίος ξέρει πολύ καλύτερα από τον κάθε Υπουργό και την κάθε Υπηρεσία που εισηγείται στον Υπουργό, κατά πόσον ένα μέρος της έκτασης μπορεί να του είναι απαραίτητο για τη λειτουργία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Τελειώνω, με μια παρατήρηση για το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου –ένα θέμα για το οποίο έχω και μια προσωπική ευαισθησία. Με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ολοκληρώθηκε το έτος 2010 η αναβάθμιση του μετρικού δικτύου στην Περιφέρεια Πελοποννήσου και από το φθινόπωρο του έτους 2010 μέχρι και τον Δεκέμβριου του έτους 2010 εκτελούνταν προαστιακά δρομολόγια με ανταπόκριση στην Κόρινθο –προαστιακά δρομολόγια Κόρινθος- Άργος –Ναύπλιο. Ήταν μια πολύ καλή υπηρεσία, η οποία στηρίχτηκε, αλλά εξαιτίας ενός ατυχούς συμβάντος, ενός ατυχήματος που συνέβη, κόπηκε η γραμμή, ακυρώθηκε η λειτουργία όλου του μετρικού δικτύου της Πελοποννήσου και έτσι ένα δίκτυο το οποίο επιτρέπει να αναπτύσσονται ταχύτητες μέχρι 120 χλμ. την ώρα –μια καλή υποδομή, μια υποδομή η οποία έκανε απολύτως συγκρίσιμη τη χρονοαπόσταση για παράδειγμα Άργους-Αθήνα με το λεωφορείο, διότι ήταν δύο ώρες παρά δέκα λεπτά- έπαψε να προσφέρεται στους Έλληνες πολίτες και στους επιβάτες.

Τον Νοέμβριο του έτους 2014 έγινε μια προσπάθεια να επανέλθει, μέσω της ένταξης των συγκεκριμένων δρομολογίων στις Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ), τα λεγόμενα «άγονα δρομολόγια», όπως γίνεται και σε άλλες περιοχές. Έτσι, υπήρξε μια κινητοποίηση της τότε Διοίκησης του Ο.Σ.Ε., της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της Περιφέρειας Πελοποννήσου και των Δήμων Άργους και Ναυπλίου, ώστε να επανεκκινήσει η διαδικασία αυτών των δρομολογίων, που πράγματι προσφέρουν ή μπορούν να προσφέρουν υψηλές υπηρεσίες, και να βρεθεί ένας τρόπος, είτε να λειτουργήσουν Σαββατοκύριακα -που έχει και ένα νόημα οικονομικό και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ- είτε να λειτουργήσουν ως τουριστικές γραμμές -κάτι που επίσης ενδιαφέρει την Περιφέρεια Πελοποννήσου. Είχε γίνει μάλιστα και πλήρης προ-εκτίμηση του κόστους και είχε υπάρξει και συμφωνία της τότε Διοίκησης του Ο.Σ.Ε, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την Περιφέρεια Πελοποννήσου και τους Δήμους Άργους και Ναυπλίου.

Θέλω, λοιπόν, να μας ενημερώσει ο Υπουργός για τη συγκεκριμένη περίπτωση, ποιες είναι οι προθέσεις της Κυβέρνησης και πώς προτίθεται να το αντιμετωπίσει. Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Καστόριος Αστέριος, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σαρακιώτης Γιάννης, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Κυρίτσης Γιώργος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Κατσώτης Χρήστος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Βαρδαλής Αθανάσιος, Αμυράς Γεώργιος, Μάρκου Αικατερίνη, Λαζαρίδης Γεώργιος, Μεγαλομύστακας Αναστάσιος και Θεοχάρης Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, κ. Κατσώτης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Η βασική στόχευση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για τους σιδηροδρόμους είναι αυτή της πλήρους απελευθέρωσης, μέσα από τη σωρεία των Οδηγιών, για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία, βέβαια, να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με το σχέδιο νόμου ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία η Οδηγία που αναδιατύπωσε το έτος 2012 η Ευρωπαϊκή Ένωση, για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, το λεγόμενο «Τρίτο Πακέτο, Τρίτη Δέσμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους Σιδηροδρόμους».

Ακολουθεί, βέβαια και το τέταρτο πακέτο, για το οποίο έχει ήδη επέλθει συμφωνία και αφορά την ολοκλήρωση της απελευθέρωσης της αγοράς και από τεχνική άποψη, με την εναρμόνιση της διασύνδεσης των σιδηροδρομικών υποδομών. Αυτό το τέταρτο πακέτο αφαιρεί και τα τελευταία εμπόδια που μέχρι σήμερα δυσκολεύουν τους ομίλους για τη λειτουργική διασύνδεση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου σε όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε.. Εναρμονίζει στα διαφορετικά πλαίσια κάθε χώρας υπό την «ομπρέλα» του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ε.Ε. που θα εκδίδει και ευρωενωσιακά πιστοποιητικά ασφαλείας, παραμερίζοντας αυτά των κρατών-μελών.

Στην Ελλάδα η εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις οδηγίες της Ε.Ε. για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών ξεκίνησε από το 1997 από τις κυβερνήσεις της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Έτσι προχώρησε η σταδιακή αναδιάρθρωση του ΟΣΕ, η οποία οδήγησε στο διαχωρισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την εταιρία εκμετάλλευσης του δικτύου, από τις υπόλοιπες εταιρίες του ΟΣΕ. Υλοποιήθηκε η κατάργηση μεγάλου αριθμού δρομολογίων, η αύξηση της τιμής των εισιτηρίων και η μείωση του προσωπικού του ΟΣΕ. Πολλά ακριβοπληρωμένα έργα σιδηροδρομικής υποδομής έμειναν ημιτελή, όπως η γραμμή Κιάτου - Ρίου - Πάτρας και άλλα δεν χρησιμοποιήθηκαν καθόλου, όπως ο σιδηρόδρομος του Αγρινίου, με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Η ανάπτυξη σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου δεν αποτέλεσε προτεραιότητα της ελληνικής πολιτικής. Στη συγκεκριμένη επιλογή επέδρασαν, μεταξύ άλλων, οι δυσκολίες διασυνδέσεις με άλλα κράτη-μέλη, το μικρό μέγεθος της ελληνικής μεταποιητικής βιομηχανίας και ο προσανατολισμός της άρχουσας τάξης σε έργα οδικών μεταφορών. Η συγκεκριμένη οδηγία, που ενσωματώνεται αυτούσια στην εθνική νομοθεσία, ολοκλήρωσε όλες εκείνες τις ουσιαστικές προϋποθέσεις για την απελευθέρωση της σιδηροδρομικής αγοράς της Ε.Ε., δηλαδή για την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων και την παραχώρηση των κρατικών σιδηροδρομικών υποδομών σε επιχειρηματικούς ομίλους.

Όσο αφορά το ερώτημα του κ. Μανιάτη, αν δείτε το άρθρο 8, λέει καθαρά ότι υπάρχουν και ιδιωτικές πηγές χρηματοδότησης στις υποδομές, τα ΣΔΙΤ, όπως είναι τα διόδια. Είναι πολύ ευχαριστημένος ο λαός με τα διόδια που πληρώνει στους δρόμους. Έτσι θα είναι και στις υποδομές των σιδηροδρόμων. Από την αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου φαίνεται ότι ενστερνίζεστε και υιοθετείτε μέχρι κεραίας όλο το περιεχόμενο της οδηγίας και, πάνω από όλα, την επιδίωξη της για την απελευθέρωση και την παράδοση των σιδηροδρόμων στους ομίλους.

Βέβαια, ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. στο Ευρωκοινοβούλιο το 2012 καταψήφισε αυτή την οδηγία και έλεγε άλλα τότε. Στα πρακτικά του Ευρωκοινοβουλίου υπάρχει η θέση ότι έχει βαρύτατες συνέπειες αυτή η οδηγία για το δημόσιο συμφέρον, για την ασφάλεια των μεταφορών, αλλά και τα δικαιώματα των επιβατών, ότι συντάσσεται με τις κυρίαρχες νεοφιλελεύθερες λογικές, ότι βάζει ως προτεραιότητα το κέρδος, ξεχνώντας ότι τα κράτη είναι αυτά που έχουν χρηματοδοτήσει όλες τις υπάρχουσες υποδομές, ότι προωθείται περαιτέρω η σχεδόν υποχρεωτική πλέον για όλα τα κράτη απελευθέρωση του τομέα των σιδηροδρόμων και ο διαχωρισμός των υπηρεσιών στις λειτουργίες και της συντήρησης, ότι κατακερματίζεται η έννοια ενός ολοκληρωμένου και ασφαλούς συστήματος μεταφορών και ενισχύει τη λογική και τις πρακτικές της υπεργολαβίας, με αποτέλεσμα να υπονομεύονται τα δικαιώματα των εργαζομένων, των επιβατών, αλλά και τα υπάρχοντα ευρωπαϊκά μέτρα ασφαλείας κ.λπ..

Επίσης, για να δούμε τι άλλο έλεγε, για να δούμε την κοροϊδία συνολικά του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Υπέγραψαν τροπολογία καταδίκης της ιδιωτικοποίησης των σιδηροδρόμων, ενώ στην Ελλάδα προωθούν την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ. Υπήρχαν δύο τροπολογίες. Η μία ήταν αυτή που την ψήφισαν και η άλλη είναι η τροπολογία που κατέθεσαν άλλοι για να καταδικάσουν τα κράτη-μέλη που διαφωνούν με την ιδιωτικοποίηση και αυτή αρνήθηκαν να την ψηφίσουν. Οι κοροϊδίες αυτές, λοιπόν, πρέπει να σταματήσουν.

Βέβαια, σε κανέναν πια δεν προκαλεί έκπληξη ότι σήμερα στην αιτιολογική έκθεση λέτε ακριβώς τα αντίθετα. Εκθειάζετε την οδηγία και λέτε ότι, προκειμένου να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα, πρέπει αρχικώς να ληφθούν και ακολούθως να ενοποιηθούν εύστοχα τα μέτρα της οδηγίας 2012, προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες του εθνικού τομέα και ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη διαμόρφωση μιας σιδηροδρομικής αγοράς που θα εδραιώνει τον υγιή ανταγωνισμό.

Παρακάτω μας λέτε ότι η στοχευόμενη αποτελεσματική προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας, καθώς και η συνακόλουθη αποτελεσματική εφαρμογή και υλοποίηση των διατάξεων, αναμένεται να επιδράσουν θετικά, ενθαρρύνοντας την είσοδο νέων επιχειρήσεων, κυρίως στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών. Διότι, ακριβώς, με όλες σας τις δυνάμεις και με την πολιτική σας, υπηρετείται το στόχο της ανάκαμψης της καπιταλιστικής κερδοφορίας και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρηματικών ομίλων, που προωθείτε πάνω στα ερείπια των εργατικών λαϊκών δικαιωμάτων και αναγκών.

Το νομοσχέδιό σας και η οδηγία έχει ένα βασικό στόχο που υπηρετείτε, την ιδιωτικοποίηση των δημόσιων σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα – βέβαια, αυτό γίνεται και στα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ε.Ε. – και την παράδοσή τους στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, ανοίγοντάς τους ένα ακόμα χρυσοφόρο πεδίο κερδοφορίας.

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

Για να μη μένει και η παραμικρή αμφιβολία, με το άρθρο 5 ορίζετε ότι και ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων είναι υποχρεωμένος να λειτουργεί με τους νόμους της καπιταλιστικής αγοράς, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς, δηλαδή αν ανήκει κατά πλειοψηφία στο Δημόσιο ή σε ιδιώτες. Αυτό το κάνει σαφές το ίδιο άρθρο, που είναι ότι πρέπει να προσαρμόζεται τους κανόνες της αγοράς, δηλαδή όχι με κριτήριο την εξυπηρέτηση των λαϊκών αναγκών, όπως η φθηνή και ασφαλής μεταφορά των επιβατών, δουλειά με πλήρη δικαιώματα, ικανοποιητικούς μισθούς και όρους που να εξασφαλίζουν την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων στον κλάδο, αλλά με κριτήριο το τι αποδίδει κέρδη στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Επιβεβαιώνεται έτσι ότι στο καπιταλιστικό σύστημα και ο κρατικός τομέας της οικονομίας λειτουργεί προς όφελος των μονοπωλίων και όχι του λαού. Άλλωστε, με κρατική ιδιοκτησία ήταν που τσακίστηκαν μισθοί και δικαιώματα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους, είχαμε μεγάλες αυξήσεις στα εισιτήρια, αλλά και η συνολική λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν στόχευε στις λαϊκές ανάγκες. Ανοίγει διάπλατα ο δρόμος για την παράδοση στους ομίλους του σιδηροδρομικού έργου.

Με το άρθρο 10, ο διαχειριστής υποδομής είναι υποχρεωμένος να παρέχει ελεύθερη και ανεμπόδιστη πρόσβαση όλων των υποδομών και υπηρεσιών μεταφοράς σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων και διεθνών μεταφορών επιβατών. Εξαιρείται μόνο η μεταφορά επιβατών αποκλειστικά στο εσωτερικό. Δηλαδή, οι επιχειρηματικοί όμιλοι του μεταφορικού σιδηροδρομικού έργου θα χρησιμοποιούν όλη την τεράστια δημόσια σιδηροδρομική υποδομή, που κατασκευάστηκε με την φορολεηλασία των λαϊκών νοικοκυριών, χωρίς να ξοδεύουν ούτε ένα σεντ και όχι μόνο αυτό.

Με το άρθρο 8, το Κράτος υποχρεώνεται, τουλάχιστον για μία πενταετία, να χρηματοδοτεί με κρατικό χρήμα πάλι τον διαχειριστή υποδομής για να συντηρεί και να επεκτείνει με νέες επενδύσεις το δίκτυο των υποδομών. Να πώς λειτουργεί το Κράτος στη διακρατική ένωση των μονοπωλίων, «μπουκώνοντας» με δωρεάν χρήμα το κεφάλαιο και με τη διαφανή διαγραφή χρεών από το Δημόσιο, στο άρθρο 9, ο λαός θα ξαναπληρώσει τα χρέη του ΟΣΕ και τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ώστε ο νέος ιδιοκτήτης να τα πάρει όλα καθαρά, έτοιμος να κερδίζει από το πρώτο λεπτό της λειτουργίας του.

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

Όλες οι διατάξεις της Οδηγίας είναι «κομμένες και ραμμένες» στα μέτρα των συμφερόντων των μονοπωλιακών ομίλων του κλάδου.

Άδειες που θα ισχύουν σε όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., σε όποιο κράτος και αν έχουν εκδοθεί και με όρους και προϋποθέσεις, επιεικώς απαράδεκτες, αφού δεν υπάρχει καμία διασφάλιση της ασφάλειας των μεταφορών, της ζωής και της υγείας επιβατών και εργαζομένων.

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

Πενταετή επιχειρηματικά σχέδια δημοσίου διαχειριστών υποδομής που θα βάζουν όλο το πλαίσιο και που θα εξασφαλίζουν τη λειτουργία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων δεν θα συναντά εμπόδια και θα είναι κερδοφόρα. Με δύο λέξεις, τα πάντα για το κεφάλαιο.

Το νομοσχέδιο που φέρατε, η Οδηγία της Ε.Ε., που υιοθετείτε πλήρως, στα πάντα δηλαδή, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της καπιταλιστικής ανάπτυξης που επιδιώκετε, η συγκυβέρνηση και οι εταίροι σας, η Ε.Ε. και τα μονοπώλια. Παράδοση υποδομών, λαϊκής περιουσίας, που έχει χρυσοπληρώσει ο εργαζόμενος λαός και θα εξακολουθήσει να την πληρώνει ακριβά, να συντηρεί και να την επεκτείνει για δωρεάν χρήση των επιχειρήσεων του κλάδου. Η χρήση της στο κόστος. Η δημιουργία όλων των προϋποθέσεων για εγγυημένη κερδοφορία των επιχειρήσεων.

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

Η πολιτική αυτή εφαρμόστηκε, ήδη, από τις προηγούμενες κυβερνήσεις Ν.Δ. και ΠΑ.ΣΟ.Κ. και εφαρμόζεται, με ακόμη μεγαλύτερη συνέπεια, πίστη και προσήλωση στο σκοπό της καπιταλιστικής ανάπτυξης, από τη σημερινή Κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – ΑΝ.ΕΛΛ.. Οι εργαζόμενοι της χώρας μας έχουν ανάγκη από σύγχρονες, ποιοτικές, φτηνές και ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Η πολιτική, όμως, της Κυβέρνησης, τις θυσιάζει στο βωμό της κερδοφορίας των μονοπωλίων.

Ψηφίζουμε κατά του σχεδίου νόμου. Καλούμε όλους σε εργαζόμενους και όλον το λαό να βγάλει τα συμπεράσματά του και από αυτό το σχέδιο νόμου, να συμβάλει στη δημιουργία ισχυρού εργατικού - λαϊκού κινήματος που θα οργανώνει την πάλη του λαού σε γραμμή ρήξης και ανατροπής αυτής πολιτικής, σε συμπόρευση με το Κ.Κ.Ε., στον αγώνα για τη δική του εξουσία που θα σχεδιάσει και τις μεταφορές, ώστε στα πλαίσια της λαϊκής οικονομίας, να ικανοποιούν τις λαϊκές ανάγκες.

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

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

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η κυρία Μάρκου έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (ειδική Αγορήτρια του Ποταμιού): H χώρα έφτασε, με ευθύνη του πολιτικού συστήματος, στο σημείο να μην υπάρχουν σήμερα, εγχώριοι επιχειρηματίες για να αναλάβουν τον εκσυγχρονισμό των ημιδημόσιων αγαθών και υποδομών, όπως είναι τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η Ελλάδα, σήμερα, πληρώνει το κακό της εαυτό. Δεν υπάρχουν ούτε αποδιοπομπαίοι τράγοι, ούτε «αθώες περιστερές», ούτε φταίει το παλιό, τώρα που ήρθε το καινούργιο. Οι ευθύνες είναι διαχρονικές. Όπως έχω πει ξανά, το παρελθόν είναι το παρόν.

Ο ΟΣΕ με τα σκάνδαλα που έχουν γίνει δημοσίως γνωστά, τα «μαύρα» βαγόνια που πήγαιναν και ερχόταν χωρίς φορτωτικές, τις πλασματικές υπερωρίες, τις απευθείας αναθέσεις, τα ανείσπρακτα μισθώματα, οδηγήθηκε σε τραγικά οικονομικά αποτελέσματα, εξαιρετικά δυσμενή και για τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η μία μαύρη τρύπα στους ισολογισμούς ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, από τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις, ξεπερνά τα 700 εκατομμύρια ευρώ, σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, γιατί το Υπουργείο αποφεύγει επιμελώς να αναφερθεί στο συγκεκριμένο ποσό, όπως επισημαίνει και η Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Για να μιλάμε καθαρά, εδώ δεν πρόκειται για κάποια ευρωπαϊκό πρόστιμο, πρόκειται για χρήματα των φορολογουμένων που έδωσαν οι κυβερνήσεις παρανόμως, σε ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ και που τώρα διαγράφονται σαν να μην υπήρξαν. Για να ξέρουμε και τι λέμε.

Πρόκειται για μια δημοφιλή στην Κυβέρνησή σας μέθοδο. Κάπως έτσι εξυγιάνθηκε και ο ΕΟΠΥΥ με διαγραφή χρέους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, προς τα νοσοκομεία και έγινε πλεονασματικός, εν μια νυκτί.

Σε αυτά να προσθέσουμε και τα 4 δισεκατομμύρια € που είναι τα δάνεια του ΟΣΕ, με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, σύμφωνα με το τελευταίο δελτίο του ΟΔΔΗΧ.

Δυστυχώς, κανείς δεν διείδε από την αρχή ότι οι δημόσιες επενδύσεις έπρεπε να ενσωματώσουν τον ΟΣΕ και ποια την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στις συνδυασμένες μεταφορές. Μιλάω για ένα δίκτυο, αλλά και μια εταιρεία που κανονικά θα έπρεπε, κατά 90%, να μεταφέρει εμπορεύματα και να εξυπηρετεί τις εξαγωγές, υπηρετώντας το παραγωγικό δυναμικό της χώρας. Ακόμα και σήμερα, τα προβλήματα αυτά υπάρχουν.

Το χαμηλό αντίτυπο της ιδιωτικοποίησης είναι κατά τι λιγότερο από την ετήσια τακτική επιχορήγηση των 50 εκατομμυρίων ευρώ που θα λαμβάνει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μέχρι το 2020, για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, στις λεγόμενες άγονες γραμμές. Είναι πολύ λιγότερο και από τα 300 εκατομμύρια ευρώ που, βέβαια, ως εκτιμήσεις υπήρχαν μόνο πριν από ενάμιση χρόνο, αλλά είχαν χαρακτηρισθεί από τον τότε τομεάρχη ανάπτυξης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και νυν Υπουργό, ως «προκλητικά χαμηλή τιμή».

Περιμένω μια δήλωση μετάνοιας από τον Υπουργό.

Προφανώς, το χαμηλό αυτό αντίτιμο, αντικατοπτρίζει και την απαξίωση σιδηροδρομικής υποδομής και το ρίσκο του ενδιαφερόμενου επενδυτή από τις αβελτηρίες της Κυβέρνησης, όπως εκδηλώθηκαν, για παράδειγμα, στο θέμα της Ειδομένης, που ο αποκλεισμός στοίχισε 2,2 εκατομμύρια ευρώ, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όσο το κράτος παρακολουθούσε με σταυρωμένα τα χέρια την κατάληψη του σιδηροδρομικού δικτύου. Όπως, ακριβώς, παρακολουθεί σήμερα την κατάληψη του πάρκου του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.

Πιστεύετε ότι αυτό δεν επηρέασε τη διαδικασία δημοπράτησης;

Άλλο 1,5 εκατομμύριο ευρώ ζημειώθηκε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την καθίζηση στο Πρόχωμα, που διέκοψε τις μεταφορές ένα μήνα.

Η απαξίωση γίνεται εμφανής και από την έλλειψη της πενταετούς στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής και του επιχειρησιακού σχεδίου του ΟΣΕ, που έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το Δεκέμβριο του 2014 και ακόμη τα περιμένουμε.

Πάντως, πρέπει να δώσω συγχαρητήρια στην Κυβέρνηση που, έστω και με πόνο ψυχής, φέρνει άμεσα, με σπουδή και ταχύτητα, τα νομοσχέδια για τη διευκόλυνση των αποκρατικοποιήσεων. Νομοσχέδια που υπαγορεύονται από τους εταίρους καθώς και ευρωπαϊκές οδηγίες, όταν το πρώτο εξάμηνο της διακυβέρνησης, είχε φέρει μόλις 13 νομοσχέδια.

Έχω μιλήσει και παλαιότερα για την αφύσικη αυτή στροφή της Κυβέρνησης, όμως, ας μην είμαστε μικροπρεπείς. Καλύτερα να παρακολουθούμε στο κανάλι της ΥΕΝΕΔ, τα κυβερνητικά ταξίδια στην Κίνα και τις «σέλφι» του Πρωθυπουργού με τους δεκαεπτάρηδες που θα ψηφίζουν. Επανέρχομαι στο θέμα.

Το νομοσχέδιο, βέβαια, δεν έχει να κάνει σε πρώτη ανάγνωση, με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αφορά στην ενσωμάτωση της οδηγίας 34/ 2012, που, ουσιαστικά, κωδικοποιεί και αποσαφηνίζει τις οδηγίες που ανήκαν στην πρώτη δέσμη μέτρων για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο.

Πρόκειται για μια οδηγία που προωθεί την ενοποίηση του καθεστώτος διαχείρισης και λειτουργίας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και το άνοιγμα της σχετικής αγοράς, εναρμονίζοντας τους κανόνες των κρατών μελών.

Ορίζει τους κανόνες για τη διαχείριση των υποδομών και των σιδηροδρομικών μεταφορών, τα κριτήρια για την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και τις αρχές και διαδικασίες καθορισμού και είσπραξης των τελών υποδομής και για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, καθώς και τη ρυθμιστική εποπτεία.

Ταυτόχρονα, συστηματοποιεί τις υποχρεώσεις του διαχειριστή του δικτύου και προετοιμάζει το έδαφος για την τέταρτη δέσμη μέτρων, που αναμένεται μέχρι τέλος του έτους.

Η εφαρμογή της οδηγίας και η εμβάθυνση και ανάπτυξη του Ενιαίου Χώρου, κρύβει προοπτικές ανάπτυξης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδίως τις εμπορευματικές, διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο το σύνολο της παραγωγικής οικονομίας.

 Γι' αυτό, άλλωστε, θα υπερψηφίσουμε το νομοσχέδιο της αρχής, αν και εφόσον, δεν μας φέρει κάτι διαφορετικό μέχρι αύριο.

Φυσικά, η οδηγία έπρεπε να έχει ενσωματωθεί μέχρι τις 16 Ιουνίου 2015. Εκείνη τη μέρα, όμως, είχαμε πιο σημαντικά πράγματα να κάνουμε, όπως το να παρακολουθούμε την ομιλία του Πρωθυπουργού στην Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., όπου διαβεβαίωνε ότι η διαπραγμάτευση τώρα αρχίζει, με τα γνωστά αποτελέσματα και τον Υπουργό Οικονομικών, κ. Βαρουφάκη, να κάθεται οκλαδόν στο πάτωμα της γερουσίας με μια κόκα κόλα στο χέρι.

Δεδομένου ότι έχει περάσει ένας και πλέον χρόνος από την προθεσμία ενσωμάτωσης, δεν μπορούμε να μην προβληματιζόμαστε για τη βιασύνη με την οποία έρχεται σήμερα και μάλιστα με τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Δεν θα επεκταθώ στο θέμα του κατεπείγοντος. Τα έχουμε ξαναπεί ότι πλέον έχει ευτελιστεί κάθε κοινοβουλευτική διαδικασία, κάθε δυνατότητα διαλόγου και συναίνεσης.

Εκτός από την εσπευσμένη συζήτηση έχουν περάσει και κάποιοι μήνες από τότε που τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση η Οδηγία για 15 μέρες όπου, από τα 63 άρθρα, μόνο το ένα ήταν ανοιχτό σε σχόλια.

Αναπόφευκτα, λοιπόν, γίνεται η σύνδεση με την πρόσφατη ολοκλήρωση της διαδικασίας αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Εν πάσει περιπτώσει, η ενσωμάτωση είναι κατά κύριο λόγο πιστή, αν και σε αρκετά άρθρα έχετε προσθέσει πινελιές δική σας εμπνεύσεως.

Αναφέρομαι, για παράδειγμα, στο άρθρο 7 όπου θα ανατίθεται, λέτε, σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η ευθύνη συμμετοχής στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής με υπουργική απόφαση.

Δηλαδή, εννοείται ότι πέραν των τελών και της χρηματοδότησης, οι εταιρίες θα συμμετέχουν και με άλλους τρόπους; Λέει κάτι τέτοιο οδηγία;

Ή στο άρθρο 9 που αφορά στη διαγραφή των χρεών του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Έχουν δοθεί κάποιες διευκρινίσεις πριν από λίγο από τον Υπουργό, αλλά τίποτα δεν προκύπτει από το νομοσχέδιο, μια «διαφανής διαγραφή χρεών». Αυτή δεν είναι μια «διαφανής διαγραφή χρεών» όπως τιτλοφορείται το άρθρο. Πάντως, ο νέος ιδιοκτήτης θα πάρει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ «καθαρή» από χρέη και με «προίκα» 250 εκατομμυρίων ευρώ.

Δυστυχώς, η ιστορία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι η ναυαρχίδα της αποτυχίας αλλά και των παθογενειών της χώρας. Και αυτό γιατί οι καθυστερήσεις, οι παλινωδίες, η απροθυμία στην προώθηση των αποκρατικοποιήσεων, αλλά και το γενικότερο κλίμα ανασφάλειας και έλλειψη σταθερότητας έχουν οδηγήσει στην πλήρη απαξίωση της δημόσιας περιουσίας. Η αξιοποίηση ή ξεπούλημα, για να θυμίσω τη δική σας αντιπολιτευτική ρητορική, γίνεται πια με τρόπο, σε χρόνο και υπό συνθήκες όπου ούτε οι στόχοι επιτυγχάνονται, ούτε η τρύπα του χρέους κλείνει. Και, όπως είπα και νωρίτερα, οι ευθύνες είναι διάχυτες στο πολιτικό σύστημα και ανήκουν και σε εσάς. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επειδή ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων κ. Γεωργιάδης, δεν μπορεί να παραστεί, θα δώσω το λόγο στον κ. Μεγαλομύστακα, εκ μέρους της Ένωσης Κεντρώων, να τοποθετηθεί σχετικά με τις θέσεις του κόμματος, όσον αφορά το εν λόγω σχέδιο νόμου.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΕΓΑΛΟΜΥΣΤΑΚΑΣ: Εμείς επιφυλάσσομαι επί της αρχής, και θα τοποθετεί ο δικός μας εισηγητής στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Μεγαλομύστακα. Κλείνουμε με τον Ειδικό Αγορητή των Ανεξάρτητων Ελλήνων τον κ. Λαζαρίδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό εξέταση σχεδίων νόμου προβλέπει τη δημιουργία «ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου» με απελευθέρωση της αγοράς, εποποιία από μια ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή και αυστηρό διαχωρισμό ανάμεσα σε εκείνους που κατέχουν το σιδηροδρομικό δίκτυο και εκείνους που παρέχουν υπηρεσίες ή μεταφορικό έργο μέσω του δικτύου, δημιουργώντας ένα ανεξάρτητο καθεστώς για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, σύμφωνα με το οποίο θα τηρούν στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, χωριστούς από εκείνους του κράτους.

Η περαιτέρω απελευθέρωση της εγχώριας σιδηροδρομικής αγοράς, η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζονταν από σοβαρά προβλήματα, τα οποία σχετίζονται με ένα:

-ανεπάρκειες πλαίσιο χρηματοδότησης και χρέωσης για την υποδομή,

-διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και

-έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας.

Ανοίγουν, λοιπόν, σε αυτή τη φάση και στη χώρα μας, οι εμπορευματικές μεταφορές και οι διασυνοριακές επιβατικές μεταφορές, κάτι που αναμένεται να καταστήσει πιο αποτελεσματικό τον διασυνοριακό κλάδο της μεταφοράς εμπορευμάτων, όπως επιτάσσει και η ευρωπαϊκή Οδηγία που ενσωματώνεται στο Εθνικό μας Δίκαιο.

Ρυθμιστικός φορέας θα είναι η ΡΑΣ ( Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων). Η σύσταση της ΡΑΣ στην Ελλάδα ικανοποιεί πλέον τις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών Οδηγιών για μια ανεξάρτητη αρχή στον τομέα της σιδηροδρομικής αγοράς με πλήρη διοικητική και λειτουργική ανεξαρτησία και αυτοτέλεια, η οποία θα χορηγεί τις άδειες σιδηροδρομικής επιχείρησης, καθώς και οι διαδικασίες χορήγησης των αδειών.

Προβλέπεται, για παράδειγμα, πως «δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες, ενώ επιπροσθέτως σημειώνεται ότι η άδεια δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς απαιτείται προς προσθέτως η χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας». Ακόμα, προβλέπεται προθεσμία τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την απόφαση της αρχής αδειοδότησης επί της αίτησης χορήγησης,

Ενώ, διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής είναι ο ΟΣΕ που θα πρέπει να μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκταση της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηροδρόμους.

Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε πως ο ΟΣΕ δεν θα μπορεί πλέον να ασκεί δραστηριότητες μεταφοράς επιβατών και φορτίου ενώ αποκλείει ακόμα και συνδεδεμένες με τον ΟΣΕ εταιρείες να το ασκήσουν κλείνοντας οριστικά αυτό το κεφάλαιο στην ιστορία του οργανισμού.

Το σχέδιο νόμου προβλέπει πως ο ΟΣΕ, που είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής είναι υποχρεωμένος να καταρτίζει «ανανεώσιμη πενταετή στρατηγική ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, και δημοσιεύεται στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου», ενώ ορίζεται υποχρέωση του ΟΣΕ για την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου, που θα περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα και επί του οποίου οι αιτούντες θα έχουν τη δυνατότητα να εκφράζουν άποψη, όσον αφορά τη χρήση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής.

Η γενική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής ανήκει πλέον στο Υπουργείο Υποδομών όπου θα εγκρίνονται οι δράσεις κατασκευής - συντήρησης - ανανέωσης, με τον ΟΣΕ να συνεχίζει να λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση για την κάλυψη του λειτουργίας, αλλά κυρίως κάλυψη νέων επενδύσεων και σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση, η χάραξη πενταετούς στρατηγικής θα συμβάλει καθοριστικά στη βελτίωση του αναπτυξιακού σχεδιασμού, καθώς το κράτος είναι υποχρεωμένο να διασφαλίζει ότι για εύλογο χρονικό διάστημα (μέγιστο πέντε ετών) τα έσοδα του διαχειριστή υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης, θα ισοσκελίζουν τις δαπάνες υποδομής.

Σημειώνεται ότι « στα έσοδα του διαχειριστή υποδομής δύναται να περιλαμβάνεται όχι μόνο άμεση κρατική χρηματοδότηση, αλλά και χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα, για παράδειγμα μέσω της σύμπραξης δημόσιου - ιδιωτικού τομέα».

Μεταξύ άλλων, η ελευθερία της προσβασιμότητας στο σιδηροδρομικό δίκτυο θα δημιουργήσει νέες εμπορικές και οικονομικές συνέργειες με θετικές επιπτώσεις για τη χώρα και δεν θα περιοριστούμε μόνο στις χρεώσεις τελών χρήσης του δικτύου και στη δυνατότητα που δίδεται στο Υπουργείο Υποδομών βάσει απόφασης να επιβάλει εισφορά για εθνικές ή διεθνείς μεταφορές επιβατών.

Αναφορικά με την εγχώρια επιβατική μεταφορά, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2, από το πεδίο εφαρμογής εξαιρούνται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνο αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές μεταφορές σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών σε σιδηροδρομικές υποδομές ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών.

Επιπρόσθετα, όπως ρητά αναφέρει το άρθρο 10, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών και εμπορευμάτων. Σε αυτή περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ενώ επίσης, θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών.

Να σημειωθεί ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα κατά την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιοδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλο, συμπεριλαμβανομένων σταθμών που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας.

Ο σκοπός της εναρμόνισης της Οδηγίας αυτής με το Εθνικό μας Δίκαιο είναι η βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών με την απομάκρυνση των εναπομεινάντων νομικών, θεσμικών και τεχνικών εμποδίων και την ενίσχυση της απόδοσης και ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να αναπτυχθεί περαιτέρω ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος.

Στηρίζουμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, δίνοντας ένα επιπλέον στοιχείο, πως οι χώρες εκείνες που «άνοιξαν» το σιδηροδρομικό τους δίκτυο κατέγραψαν μεγάλη αύξηση στις μεταφορές εμπορευμάτων, συν 60% στη Βρετανία, συν 40% στην Ολλανδία, συν 30% στην Πολωνία, συν 25% στη Γερμανία. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρία Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο για την εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, νομίζω ότι μας δίνει μια μεγάλη ευκαιρία να δούμε ότι ο στόχος αυτού του νομοσχεδίου είναι να μπορέσουμε οι σιδηροδρομικές μεταφορές να εναρμονιστούν και με το ευρωπαϊκό δίκαιο, αλλά επάνω από όλα να δούμε ποιο είναι εκείνο το μερίδιο αγοράς το οποίο έχουν σε σχέση και με τις άλλες μεταφορές. Αυτό το λέω, διότι σε αυτή τη χώρα όσοι κυβέρνησαν δεν πρέπει να ξεχνούν ότι το μερίδιο αγοράς αυτή τη στιγμή, όσον αφορά στη μεταφορά των επιβατών και των εμπορευμάτων δεν πρέπει να ξεπερνά το 3% αντίστοιχα, στα εμπορεύματα νομίζω ότι δεν έχει ξεπεράσει ούτε το 2%. Αυτό πρέπει να μας προβληματίσει, για τι τρόπο μεταφορών είχαν σχεδιαστεί όλα τα προηγούμενα χρόνια και αυτή η εναρμόνιση έρχεται να αντιμετωπίσει προβλήματα, τα οποία αυτή τη στιγμή στη δική μας χώρα, πρέπει να είμαστε η μοναδική ευρωπαϊκή χώρα που δεν έχει σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, δηλαδή, πηγαίνοντας με ηλεκτροδότηση. Με όλα αυτά κάποιοι πρέπει να κατανοήσουν ότι υπάρχουν τεράστιες ευθύνες, ότι επιλέξαμε τότε τις μεταφορές με τα λεωφορεία και μετά με τα φορτηγά για να μπορέσουν να ικανοποιήσουν συγκεκριμένα συμφέροντα.

Νομίζω ότι έχει έρθει η ώρα, ώστε να εκσυγχρονιστεί ο ελληνικός σιδηρόδρομος – επιτέλους, ο σιδηρόδρομος είναι το μοναδικό οικολογικό μεταφορικό μέσο - να μπορέσει να αντιμετωπίσει η χώρα μας όλα εκείνα τα προβλήματα και τις στρεβλώσεις οι οποίες υπήρχαν όλα τα προηγούμενα χρόνια. Η εκτίμηση η δική μου είναι ότι μαζί με τις συνδυασμένες μεταφορές που επιτέλους κάποια στιγμή πρέπει να συζητήσουμε, δηλαδή η σιδηροδρομική γραμμή να μπορεί να εξυπηρετήσει ακόμη και με τις μεταφορές τις θαλάσσιες, αλλά και τις μεταφορές όσον αφορά με τις αεροπορικές και κάνοντας και σε συγκεκριμένες περιοχές logistics, νομίζω ότι έχουμε σοβαρότατη υποχρέωση να προχωρήσουμε άμεσα στον εκσυγχρονισμό αυτής της χώρας, ιδιαίτερα τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Επιπλέον, ήθελα να πω, ότι προσπαθούν να ρίξουν τις ευθύνες, διότι ενώ έπρεπε αυτή η Οδηγία 34/2012/ΕΕ, να έχει υλοποιηθεί και να έχει ψηφισθεί στις 6.12.2014, και τότε ξέρουμε ποιος ήταν κυβέρνηση, άρα, φέρουν τεράστια ευθύνη ότι δεν εφαρμόστηκε και δεν εντάχθηκε τότε η Οδηγία αυτή στο Ελληνικό Δίκαιο, ως εκ τούτου, λοιπόν, νομίζω ότι θα έπρεπε να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο γίνεται αυτή τη στιγμή η κριτική. Θα πω και κάτι άλλο, θα θυμάστε ότι παλαιότερα επειδή τη δημόσια διοίκηση την είχαμε «κουρέλι», όταν θέλαμε να κάνουμε ένα συγκεκριμένο έργο προχωρούσαμε και είχαμε μια υπηρεσία τον ΟΣΕ, μετά τι κάναμε; Κάναμε την ΕΡΓΟΣΕ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ κ.λπ., τη διάσπαση για να μπορέσουν επειδή δεν ήθελαν να λειτουργήσουν μια δημόσια διοίκηση, η οποία να είναι σωστή και λειτουργική, έκαναν παράλληλες υπηρεσίες όπως την Εγνατία Α.Ε., την ΠΑΘΕ Α.Ε., κ.λπ. Για αυτό, λοιπόν, νομίζω ότι ήρθε η ώρα κύριε Υπουργέ, μέσα από το συγκεκριμένο Υπουργείο, να γίνουν όλες εκείνες οι παρεμβάσεις οι οποίες θα δώσουν μια προοπτική σε αυτή τη χώρα. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω καταρχήν για την πολύ εποικοδομητική συνεδρίαση. Θα ήθελα να απαντήσω και να παρουσιάσω και μερικά θέματα σε σχέση με τα Κεφάλαια του σχεδίου νόμου, όπου μέσα από αυτά θα δοθούν και οι απαραίτητες απαντήσεις, ώστε να κάνει και η κυρία Υφυπουργός μια ανάλυση κατ’ άρθρον για τον ίδιο λόγο.

Θεωρώ ότι η Οδηγία 34/2012/ΕΕ, η οποία ενσωματώνεται στην ελληνική νομοθεσία, μια σειρά από διατάξεις και ρυθμίσεις που σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προωθούν την ενίσχυση του ευρωπαϊκού σιδηροδρόμου με όρους και σε πλαίσιο ενιαίας αγοράς - εν μέρει είχε ενσωματωθεί από προηγούμενες Οδηγίες - σήμερα έρχεται ως ένα ενιαίο νομοθετικό κείμενο με την εναρμόνιση με τη νέα Οδηγία. Η νέα Οδηγία μας δίνει και άλλες δυνατότητες ή το σχέδιο νόμου που φέρνουμε, μας δίνει την ευχέρεια να διορθώσουμε, αν θέλετε, κακές διατυπώσεις ή άλλες πολιτικές που είχαν εφαρμοστεί από τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν επιδίωξαν την έγκαιρη ενσωμάτωση της Οδηγίας για τους ίδιους λόγους που διέσπασαν τον ενιαίο ΟΣΕ σε τέσσερις διαφορετικές εταιρείες και μαζί με την ΕΡΓΟΣΕ σε πέντε. Οι λόγοι σχετίζονται με την αποδυνάμωση ή με μια άλλη αντίληψη του δημόσιου συστήματος μέσω του κατακερματισμού και την επακόλουθη ιδιωτικοποίησή του.

Οι παλαιότερες Κοινοτικές Οδηγίες που προέβλεπαν το διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση δεν απαιτούσαν τη δημιουργία ξεχωριστών εταιρειών για τις αποκαλούμενες εμπορικές δραστηριότητες. Δηλαδή, την εκτέλεση του μεταφορικού έργου, συμπλήρωση τροχαίου υλικού, την αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας, οι οποίες μάλιστα, σταδιακά αποσχίστηκαν από τον όμιλο ΟΣΕ και μπορούσαν να περιοριστούν στον λογιστικό διαχωρισμό μέσα στον ΟΣΕ και όχι στη διάσπαση σε άλλες εταιρείες. Οπότε, καλό θα ήταν και δίνω απάντηση στον κ. Μανιάτη, βεβαίως, όταν εκλέγεται μια κυβέρνηση είναι υπεύθυνη για να διορθώσει λάθος επιλογές των προηγουμένων κυβερνήσεων, αλλά συμφωνείτε, φαντάζομαι, ότι όταν οι επιλογές των προηγούμενων κυβερνήσεων έχουν δεσμεύσει τη χώρα είτε μέσω των δεσμεύσεων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή είτε μέσω των δανειακών συμβάσεων που πρέπει να εφαρμόσουμε, η όποια ανατροπή σε αυτή τη λογική, μάλλον, θα φέρει κακές συνέπειες για τη χώρα και μια από αυτές είναι η πληρωμή και η μη αντιμετώπιση, για να το πω πιο κομψά, του θέματος των κρατικών ενισχύσεων στον Όμιλο ΟΣΕ ή στον παλιό ΟΣΕ, όπως θέλετε πείτε το. Εκτός και αν μας προτρέπετε σε επαναστατικές…

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Τον εαυτό σας να ξαναβρείτε, να τα διαγράψετε όλα μονοκονδυλιά. Ένα άρθρο και έναν νόμο Κύριε Υπουργέ θα ήταν εκπληκτικό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όταν η χώρα βγει από αυτό που την βάλατε, θα το κάνουμε και αυτό, αλλά δεν είναι η στιγμή. Όταν ολοκληρωθεί το πρόγραμμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Πάντως, φροντίσατε να την βάλετε ακόμα πιο βαθιά με τρίτο μνημόνιό σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Επίσης, θέλω να πω, μου κάνατε αρκετές ερωτήσεις σε σχέση με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά δεν είναι το θέμα της σημερινής συζήτησης, όποτε θέλετε, εδώ είμαι να το συζητήσουμε. Αν και για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι άλλοι και ο αρμόδιος Υπουργός, και οι αρμόδιοι φορείς.

Θέλω να πω επίσης, δύο σημαντικά θέματα που απαντούν και σε ζητήματα που θέσατε. Το πρώτο, είναι στο κεφάλαιο 2, του σχεδίου νόμου. «Δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνο αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών σιδηροδρομική υποδομή ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών ή προαστιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών».

Αυτό τι σημαίνει με δύο λόγια, ότι τα τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατηγών μεταφορών στην σιδηροδρομική υποδομή, τα οποία έχουν πλάτος γραμμής διαφορετικού του κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου, είναι μετρικό, δηλαδή, όπως της Πελοποννήσου, και προορίζονται για αποκλειστικά τουριστική λειτουργία ή έχουν ιστορική αξία ή έχουν επιβατικές μεταφορές, μπορούν μετά τη ψήφιση αυτού του σχεδίου νόμου, να τις επανενεργοποιήσουμε, κάτι που δεν το επέτρεπε ο ν.3891/2010. Είχαν τεθεί εκτός, κ. Μανιάτη. Οι διατάξεις, είχαν τεθεί εκτός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Μα λειτουργούσε, κ. Υπουργέ. Λειτούργησε το μετρικό δίκτυο μέχρι και το 2010. Δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα. Οι ΥΓΟΣ μπορούν να δοθούν και τώρα, πριν ακόμη νομοθετήσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα σας πω, για την ΥΓΟΣ.. Με το ν.3891/2010 δεν εξαιρούνταν οι γραμμές που ήταν με το μετρικό σύστημα και ήταν αποκλειστικά για τουριστική λειτουργία ή είχαν ιστορική αξία, με αποτέλεσμα, υποχρεωτικά να σταματήσουμε και τα δρομολόγια σ’ αυτές της γραμμής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Με συγχωρείτε, αλλά επαναλάβετε, επειδή αύριο έχουμε Ολομέλεια, ζητήστε να επαναβεβαιώσουν οι σύμβουλοί σας αυτό που λέτε γιατί είναι λάθος. Δεν υπήρχε πρόβλημα, το πρόβλημα ήταν η έλλειψη χρηματοδότησης από τις ΥΓΟΣ, όπως κάνουμε στη Φλώρινα π.χ. στη Φλώρινα δίνουμε ΥΓΟΣ. Αντίστοιχα, θα μπορούσε να γίνει και γινόταν, μέχρι το ατύχημα που έγινε στην Πελοπόννησο, γινόταν και στην Πελοπόννησο, μπορεί και τώρα να γίνει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Πάντως, με το σχέδιο νόμου επιτρέπεται ρητά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Επαναλαμβάνω, όμως, να ξέρετε ότι το πρόβλημα είναι η χρηματοδότηση, με ένα κόστος της τάξης των 2 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, γιατί έχει υπάρξει η αντίστοιχη προετοιμασία, αν από την πλευρά του Υπουργείου υπάρχει διαθεσιμότητα, σας βεβαιώνω έρθει και η Περιφέρεια Πελοποννήσου και οι δήμοι Άργους και Ναυπλίου, αλλά και οι τοπικοί φορείς είναι διατεθειμένοι να συμβάλουν οικονομικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το γνωρίζω, το γνωρίζω. Φαντάζομαι, γνωρίζετε κι εσείς ότι ήδη ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος κοιτάει ένα σχέδιο επαναφοράς τέτοιων γραμμών, για να υπολογίσουμε και την επιβατική κίνηση και πόσο είναι βιώσιμη ή πόση επιδότηση χρειάζεται, προκειμένου να μπουν κάποιες γραμμές ξανά σε λειτουργία. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

Θα ήθελα να θίξω ακόμη κάποια θέματα, που πιστεύω ότι είναι πολύ σημαντικά και έγιναν και οι αντίστοιχες ερωτήσεις, ώστε να μη μείνει κανένα κενό σε σχέση με τη συνεδρίαση της Επιτροπής.

Προβλέπεται, αυτό που θίξατε, για την χρηματοδότηση από ιδιώτες της ανάπτυξης υποδομής. Ναι, επιτρέπεται. Αυτό, όμως, δεν έχει να κάνει με την διαχείριση. Δεν είναι κύριε Κατσώτη, στην λογική των αυτοκινητοδρόμων της παραχώρησης. Δηλαδή, κατασκευάζεται το έργο και διατίθεται μετά και η διαχείριση του δικτύου σ' αυτό που συμμετέχει. Ο διαχειριστής του δικτύου είναι ο ΟΣΕ, είναι κρατικός φορέας, όταν όμως έχει πρόβλημα χρηματοδότησης για να αναπτύξει νέα δίκτυα- θα σας φέρω ένα παράδειγμα που αυτό που σχεδιάζουμε- η σιδηροδρομική Εγνατία που είναι πραγματικά ένα κρίσιμο και πολύ μεγάλο έργο και γεωπολιτικής αξίας για τη χώρα και πρέπει να γίνει, φαντάζομαι, συμφωνούμε όλοι σ’ αυτό, έχει ένα πολύ μεγάλο κόστος. Αν δεν μπορέσουμε εκεί να βρούμε τρόπο να μπουν και ιδιωτικά κεφάλαια για την χρηματοδότηση της κατασκευής της υποδομής, πραγματικά και λογικά, θα γίνει πολλά χρόνια μετά. Δεν είμαστε σε αυτή τη λογική, αλλά είναι άλλο το ποιος μετέχει στη χρηματοδότηση και κατασκευή του έργου και άλλος ποιος ορίζει τη διαχείριση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Νομικά, δεν είναι σαφές, κύριε Υπουργέ. Εγώ σας προτείνω μία φράση και ας το ακούσουν οι νομικοί σας. Στο άρθρο 7 παρ. 2 να προσθέσετε την εξής διατύπωση: «Συμπεριλαμβανομένων και αυτών που προέρχονται από τη συνεισφορά/συμμετοχή σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων φορέων σύμφωνα με την παράγραφο 1(β) του παρόντος άρθρου». Ώστε, να είναι απολύτως διασφαλισμένο ότι το κόμματι αυτό στο οποίο θα συμμετέχουν ιδιώτες, ως διαχείριση θα ανήκει στην αρμοδιότητα του ΟΣΕ και όχι σε όποιον θέλει να το ερμηνεύσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Μανιάτη, δεν έχω πρόβλημα να δουν οι νομικοί αυτή τη διατύπωση, γιατί αυτό που βλέπω στο άρθρο 7 λέει: «Με απόφαση του υπουργού … δύναται να ανατεθεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα η ευθύνη συμμετοχής στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής». Είναι μονοσήμαντη. Δεν είναι στη διαχείριση. Να το δούμε όμως, να το δούμε, κι αν είναι αύριο να κατατεθεί νομοτεχνική βελτίωση.

Επίσης, αν συμφωνείτε κι εσείς που το προτείνατε, να κατατεθεί νομοτεχνική βελτίωση από εμάς, γι' αυτό που επισημάνατε ότι μπορεί προφανώς ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος να αναλαμβάνει την εκπαίδευση του προσωπικού του. Είπατε και κάτι ακόμη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Και να δημιουργεί και θυγατρικές. Μην αφαιρέσετε αυτό το δικαίωμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτό, δεν απαγορεύεται με αυτό που κάνουμε. Προβλέπεται στον ΟΣΕ, δεν έχουμε κανένα πρόβλημα με νομοτεχνική βελτίωση να προστεθεί. Απολύτως κανένα.

Επίσης, αυτό που είπατε για τη Γνώμη του ΟΣΕ, προβλέπεται. Εισήγησή του ΟΣΕ και Γνώμη και της ΓΕΟΣΕ που είναι ο διαχειριστής. Δεν κάνει ο υπουργός ό,τι θέλει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Κύριε υπουργέ, με συγχωρείτε, εγώ λέω «σύμφωνη γνώμη». Όχι να αποφασίζει ό,τι θέλει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κατάλαβα τι λέτε, αλλά εάν δεν κάνει Εισήγηση ο ΟΣΕ, που σημαίνει ότι έχει ληφθεί υπ' όψιν όλη αυτή διαδικασία …

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Αν σας εισηγηθεί αρνητικά και εσείς αποφασίσετε θετικά; Αυτό δεν έρχεται σε αντίφαση με το ότι...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είναι δυνατόν, να εισηγηθεί αρνητικά...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ- ΔΗΜΑΡ): Δεν αφορά εσάς, κύριε Υπουργέ. Αφορά τον όποιον άνθρωπο είναι στη θέση σας μετά από εσάς. Θεωρώ, ότι από τη στιγμή που έχουμε εκχωρήσει έναν φορέα τα ζητήματα αυτά της διαχείρισης ας τον εμπιστευτούμε ακόμη και σε τέτοια θέματα, που προφανώς, είναι ελάσσονος σημασίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να το δούμε, κύριε Μανιάτη.

Ένα τελευταίο θέμα που τέθηκε, είναι για τα χρέη, από τον κ. Καραμανλή.

ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Στο άρθρο 9, υπάρχει μια φράση που λέει «να διαγραφούν τα χρέη».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το απάντησα και πριν. Το άρθρο 9, είναι επανάληψη, το λέει μέσα και το σχέδιο νόμου, του νόμου του 2010. Δεν πρέπει να το αλλάξουμε, θα θέλαμε, ειλικρινά μιλάω, είναι δέσμευση της χώρας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Υπάρχει, όμως και κάτι το οποίο, θα πρέπει, τουλάχιστον, να το πούμε στο Κοινοβούλιο και στις Επιτροπές για να το ακούσει και ο ελληνικός λαός, γιατί μερικά πράγματα είναι, πραγματικά, έξω από την κοινή λογική.

Ας υποθέσουμε, λοιπόν, ότι δεν τα διαγράφει τα χρέη από αυτές τις εταιρείες και έρχεται αύριο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και λέει «δίνατε κρατικές ενισχύσεις», βέβαια, δεν πιστεύω, ότι ήταν κρατικές ενισχύσεις, γιατί το είπα και πριν, ήταν θέματα που χρηματοδοτούσαν υποδομές και πολλές άλλες λειτουργίες, γιατί είχαμε έναν οργανισμό.

Αυτό είναι ένα μέσο πίεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και στη δική μας χώρα και σε άλλες χώρες, το θέμα των κρατικών ενισχύσεων και δεν έχει και καθαρούς κανόνες, κατά τη γνώμη μου, είναι αξιολογική κρίση.

Αν, λοιπόν, δεν πάμε σε αυτή τη λογική και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν ακούσει τη χώρα και αποφασίσει κάτι αντίθετο, πάλι αυτά τα χρέη το ελληνικό δημόσιο δεν θα κληθεί, κ. Καραμανλή, να τα πληρώσει;

Εσείς χειριστήκατε το θέμα. Πιστεύω ότι δεν χειρίστηκαν ορθά το θέμα, τουλάχιστον, για τον ΟΣΕ, οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Όσον αφορά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπαίνουν διάφορα θέματα που είναι νομικά θέματα, αλλά δεν παύει όλα αυτά που έχουν δεσμευτεί οι προηγούμενες δεσμεύσεις να είναι δεσμεύσεις της χώρας μας απέναντι στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Είτε αρέσει στη σημερινή Κυβέρνηση είτε δεν αρέσει.

Άρα, κινούμαστε μέσα σε ένα συγκεκριμένο δεσμευτικό πλαίσιο που έχει χαραχθεί στο παρελθόν. Είναι επανάληψη το άρθρο 9 του νόμου του 2010 και το χειρισμό που έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Τώρα για τις ανεξάρτητες αρχές στο άρθρο 55, αν έκανε τον κόπο και το διαβάσετε, θα δείτε ότι δεν είναι Ανεξάρτητη Αρχή η ΡΑΣ, είναι Ρυθμιστική Αρχή. Πρέπει να τα διαχωρίσουμε αυτά τα δύο. Είναι άλλο οι ανεξάρτητες αρχές, που είναι συνταγματικά κατοχυρωμένες, είναι άλλος ο τρόπος επιλογής των μελών τους, είναι άλλη η λειτουργία τους και είναι άλλους ο ρόλος των ρυθμιστικών αρχών. Όντως, οι ρυθμιστικές αρχές και αυτό δεν αμφισβητείται πουθενά, όπου θεσπίζονται πρέπει να έχουν και διοικητική αυτοτέλεια και τα μέλη τους πρέπει να έχουμε ανεξάρτητη λειτουργία. Σε αυτό εμείς είμαστε οι πρώτοι, που ερχόμαστε να το θεραπεύσουμε, γιατί και στο παρελθόν δεν γινόταν αυτό.

Έχω καταθέσει και στη Βουλή πρακτικό της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων που αναφέρει ότι «μετά την επιστολή του - τότε - Γενικού Γραμματέα και τη θέληση της πολιτείας, αλλάζουμε την απόφαση που είχαμε και αντί για τον ελάχιστο αριθμό των δύο παροχών δικτύων για την τηλεόραση, επιτρέπουμε να γίνει και ένας» και έτσι άνοιξε το δρόμο η Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων να έχουμε ένα πάροχο δικτύου σε όλη την Ελλάδα, με τα γνωστά αποτελέσματα, η μισή Ελλάδα να μην έχει και καν τηλεόραση.

Επομένως, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να έχουν τελείως ανεξάρτητη λειτουργία, πρέπει να έχουν διοικητική αυτοτέλεια, αλλά είναι άλλο αυτό και θα πρέπει να τους βοηθήσουμε να ανταπεξέλθουν στο ρυθμιστικό ρόλο, που θα πρέπει να έχουν και είναι άλλο να έχουμε ως άλλοθι, ότι όλες τις αρμοδιότητες του δημόσιου τις δίνουμε στις ρυθμιστικές αρχές, καπελώνοντας τις ρυθμιστικές αρχές ή βάζοντας μέλη, που ακούν πάνω ή κάτω από το τραπέζι κάθε φορά την εκάστοτε κυβέρνηση, για να υπάρχει άλλοθι στην εκάστοτε κυβέρνηση και στο δημόσιο. Είναι άλλο το ένα, άλλο το άλλο και θα πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί σε αυτό, γιατί έτσι θα αποδημήσουμε πολύ μεγάλους χώρους και κλάδους της χώρας μας.

Επίσης, πιστεύω, ότι το θέμα των ρυθμιστικών αρχών, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί συνολικά και πρέπει να γίνει μια συζήτηση.

Κύρια Καφαντάρη, να πάρετε σαν Επιτροπή μια πρωτοβουλία για να συζητήσουμε και για τις ρυθμιστικές αρχές, που εμπίπτουν στα πεδία του Υπουργείου, είναι πάρα πολλές και δεν μπορεί να φανταστείτε πόσες ρυθμιστικές αρχές βρήκαμε, για να δούμε και τη λειτουργία τους. Δηλαδή, δεν μπορεί το Κοινοβούλιο μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας να ελέγξει με τις δομές που υπάρχουν τη λειτουργία αυτών των αρχών.

Πρέπει, λοιπόν, να βρούμε και για αυτές τις αρχές, πως σε αυτές τις αρχές καταπολεμούμε πιθανά η αδιαφάνεια, η διαφθορά και όλα τα άλλα, που ταλάνισαν και τις δημόσιες υπηρεσίες και ταλανίζουν για πάρα πολλά χρόνια.

Γιατί, βαπτίζουμε μέσω μιας Ρυθμιστικής Αρχής, ότι όλα τα υπόλοιπα κακά φαινόμενα, που έχουμε σε πολλές πτυχές της οικονομικής ζωής και της δημόσιας ζωής, δεν υπάρχουν στις ρυθμιστικές αρχές;

Πρέπει, λοιπόν και εκεί να βρούμε τρόπους, που διασφαλίζεται η λειτουργία τους, που υπάρχει διαφάνεια, που υπάρχει έλεγχος και δεν λέω από την Κυβέρνηση. Δεν μπορεί μια Ρυθμιστική Αρχή τις δαπάνες να μην τις περνάει από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Δεν το πιστεύετε και εσείς αυτό; Τα προφανή, λέω.

Δεν μπορεί να κάνει ένα διαγωνισμό κατ' εξαίρεση και να μην περνάει από την νέα ΔΕΣΥ, που είναι μια άλλη Ρυθμιστική Αρχή, αλλά εδώ αντιμετωπίζουμε τέτοιου είδους στρεβλώσεις.

Επίσης, δεν μπορεί να μην έχουμε μια συνεργασία και κοινούς κανόνες, όταν υπάρχουν κοινά πεδία αντιμετώπισης.

Δεν μπορεί άλλες αρχές για τον ανταγωνισμό να έχει η Εθνική Επιτροπή Ανταγωνισμού και άλλα για τον ανταγωνισμό να έχει η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, που ελέγχει τον ανταγωνισμό στις τηλεπικοινωνίες και άλλα η είναι ΡΑΣ, που συζητάμε σήμερα για τον ανταγωνισμό στο σιδηροδρομικό χώρο.

Άρα, αυτά είναι θέματα, που πρέπει να βελτιώσουμε και τη νομοθεσία μας και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς για να βοηθηθεί και το Κοινοβούλιο και οι επιτροπές τους, ώστε να κάνουν πολύ πιο αξιόπιστα τον έλεγχο που πρέπει να κάνουν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, την πρόταση που κάνετε μπορούμε να τη δούμε λίγο πολύ από τον Σεπτέμβριο. Εσείς ως Υπουργείο να πάρετε την πρωτοβουλία και να στείλτε το αντίστοιχο αίτημα εδώ, ώστε να ενημερωθεί η Επιτροπή και να γίνει η συγκεκριμένη συζήτηση. Το λόγο έχει η κυρία Χρυσοβελώνη.

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μετά τη τοποθέτηση, του κ. Υπουργού, θα αναφερθώ συνοπτικά στο περιεχόμενο του σχεδίου νόμου, τονίζοντας ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία αυτού με την επισήμανση, ότι, όπως, όλοι καταλαβαίνετε δεν υπάρχουν δυνατότητες για πολλές παρεμβάσεις ή μάλλον οι παρεμβάσεις πρέπει να γίνονται με πάρα πολύ προσεκτικό, βεβαίως, όσες παρατηρήσεις έχουν γίνει, θα αξιολογηθούν και θα ληφθούν υπόψη και για όσες απαντήσεις δεν λάβετε, ενδεχομένως, μέχρι το πέρας της δικής μου τοποθέτησης, θα φροντίσουμε να το πράξουμε αύριο στην Ολομέλεια.

Τώρα το Κεφάλαιο 1, που είναι οι γενικές διατάξεις, το παρόν σχέδιο νόμου εφαρμόζονται για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες, αντίστοιχα καθιερώνονται εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα της φύσης και των χαρακτηριστικών συγκεκριμένων δικτύων τύπων σιδηροδρομικής μεταφοράς.

Σε αυτές τις εξαιρέσεις αναφέρθηκε προηγουμένως ο κ. Υπουργός, επομένως δεν συντρέχει κανένας λόγος να τις επαναλάβω.

Με τις εξαιρέσεις, όμως, αυτές και τις διαφοροποιήσεις διαφυλάσσεται ο δημόσιο και ευαίσθητος κοινωνικά χαρακτήρας των αναφερθεισών κατηγοριών του σιδηροδρομικού δικτύου και μέσων μεταφοράς της χώρας προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος.

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

Επίσης, σημειώνεται, ότι μεταξύ άλλων εισάγονται στην εθνική νομοθεσία δύο νέες θεμελιώδεις έννοιες για το σιδηροδρομικό τομέα και ιδιαιτέρως για τη διάρθρωση της σιδηροδρομικής αγοράς. Δηλαδή, πρώτον, η έννοια της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών και δεύτερον του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών.

Στο Κεφάλαιο 2 «ανάπτυξη των σιδηροδρόμων», το Κεφάλαιο εστιάζει στην ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών έναντι του δημοσίου, προάγοντας τη διαφάνεια και τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της σιδηροδρομικής αγοράς.

Το γεγονός, μάλιστα, ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να λαμβάνουν κρίσιμες αποφάσεις επί της οργάνωσης και της δραστηριότητάς τους, θεωρώ ότι αποτελεί ένα πρόσθετο εχέγγυο για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας της λειτουργίας τους.

Η διασφάλιση της άσκησης, αφενός της διαχείρισης της υποδομής και αφετέρου της μεταφορικής δραστηριότητας από ξεχωριστούς φορείς, ενισχύει τη διαφάνεια και την αποκρυστάλλωση των δομών με αποσαφηνισμένο τρόπο, ώστε να μπορέσουν να παρακαμφθούν αποτελεσματικά τα εμπόδια, που μπορούν να υπεισέλθουν στη μελλοντική ανάπτυξη και την εκμετάλλευση του δικτύου.

Η άσκηση των βασικών καθηκόντων από τον ανεξάρτητο διαχειριστή υποδομής εγγυάται, πλέον, τη δίκαια και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή.

Καθιερώνεται επίσης, με το παρόν σχέδιο νόμου κατάρτιση ανανεώσιμης 5ετους στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής από το διαχειριστή υποδομής. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει την περίοδο των 5 ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη της υποδομής συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης. Η εν λόγω χρηματοοικονομική ισορροπία θα αντικατοπτρίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής. Ειδική μνεία γίνεται στο ολοκληρωμένο πλαίσιο οικονομικής εξυγίανσης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παραπέμποντας συγκεκριμένα στις διατάξεις του άρθρου 13 του ν.3891/2010 στο οποίο και αναφέρθηκε ο Υπουργός προηγουμένως.

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

Στο κεφάλαιο 3. Αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ορίζεται ότι η αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που είναι η ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων ΡΑΣ λειτουργεί υπό συγκεκριμένους περιορισμούς. Ποιο συγκεκριμένα δεν παρέχει η ίδια υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τα τέτοια επιχειρήσεις ή χωρίς. Επιπλέον, καθορίζονται πλέον οι γενικές απαιτήσεις αναφορικά με τους όρους αδειοδότησης, καθιστώντας ως απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή, τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας από την αρχή ασφάλειας.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή αξιόπιστων και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, κάθε επιχείρηση που θα υποβάλει την αίτηση για την χορήγηση άδειας, πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην αρχή αδειοδότησης την πλήρωση απαιτήσεων αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης. Ειδικότερα θα ήθελα να επισημάνω ότι η κάλυψη αστικής ευθύνης, περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως από ζημιές, που προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή και ελεγκτικών μηχανών και πλέον, γίνεται όχι μόνο μέσω ασφαλιστηρίου συμβολαίου αλλά και μέσω εγγυητικής επιστολής.

Στο κεφάλαιο 4. Χρέωση για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, προωθείται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας από τον διαχειριστή υποδομής, προωθώντας την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση, σε όλες τις επιχειρήσεις και την όσο το δυνατόν ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών και τύπων μετακίνησης, με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο.

Επιπλέον, εξειδικεύονται λεπτομερώς η διάρθρωση και το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου, συμβάλλοντας καθοριστικά στην καθιέρωση όρων απόλυτης διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά. Αντίστοιχα, τίθενται οι βάσεις για τη δημιουργία ενός διαφανούς ολοκληρωμένου πλαισίου σχετικά με τη θέσπιση, τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών χρήσης υποδομής. Επιπλέον, ορίζεται η υποχρέωση σύναψης συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του δημοσίου-αναφέρομαι στους Υπουργούς Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων-και του διαχειριστή υποδομής, η οποία θα ρυθμίζει ενδελεχώς τους κανόνες που διέπουν τη σχέση τους και θα δημοσιεύεται εντός συγκεκριμένης προθεσμίας.

Τα τέλη χρήσης της συνδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για τη παροχή υπηρεσιών, θα καταβάλλονται στον διαχειριστή της υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και θα χρησιμοποιούνται για την χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους. Προκειμένου να επισπευστεί η εγκατάσταση του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου αμαξοστοιχιών, ETCS, στα οχήματα κίνησης οι διαχειριστές της υποδομής υποχρεούνται να τροποποιήσουν το σύστημα χρέωσης με διαφοροποίηση για τους συρμούς που είναι εξοπλισμένοι με ETCS. Η εν λόγω διαφοροποίηση θα πρέπει να προσφέρει τα κατάλληλα κίνητρα για των εξοπλισμό των συρμών με το συγκεκριμένο σύστημα.

Θεσπίζεται η δυνατότητα εφαρμογής συστήματος αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς. Δημιουργείται σύστημα επιδόσεων εντός του συστήματος χρέωσης υποδομής με σκοπό την ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η διαταραχή και να βελτιωθεί η επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου, μειώνοντας σημαντικά τις καθυστερήσεις στην κυκλοφορία. Συγκροτείται ένα περιεκτικό σύνολο διατάξεων που αποβλέπουν στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ρύθμιση των δικαιωμάτων χωρητικότητας, ώστε να γίνονται πλήρως σεβαστά με διαφανή τρόπο τα δικαιώματα του συνόλου των αιτούντων και να εφαρμόζονται με ακρίβεια. Οι αιτούντες πλέον μπορούν να υποβάλουν αίτηση στο διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους.

Ο χαρακτηρισμός τμήματος της υποδομής ως κορεσμένου από τον διαχειριστή υποδομής λαμβάνει χώρα όταν μετά τον συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρόμων και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για τη χωρητικότητα υποδομής. Σε αυτή την περίπτωση, ο διαχειριστής υποδομής εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη την κοινωνική σημασία της υπηρεσίας και ιδιαίτερα αυτές που καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευτεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής. Εξαιτίας της μονοπωλιακής του θέσης και φύσης, ο διαχειριστής υποδομής υποχρεούται να εξετάσει τη διαθέσιμη χωρητικότητα της υποδομής και τις μεθόδους βελτίωσης όταν δεν είναι εφικτή η ικανοποίηση των αιτημάτων των χρηστών.

Θεσπίζονται, επίσης, διατάξεις για το ρυθμιστικό φορέα του σιδηροδρομικού τομέα, οι οποίες συμπληρώνουν αυτές κυρίως των άρθρων 22, 23 και 24 του ν.3891/2010, που περιλαμβάνει διατάξεις για την ίδρυση της ρυθμιστικής αρχής σιδηροδρόμων και τις αρμοδιότητες της. Οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα ενισχύονται ακόμη περισσότερο, τροποποιώντας και συμπληρώνοντας τις διατάξεις του άρθρου 28 του νόμου 3891 /2010 και προωθώντας τη διασυνοριακή συνεργασία και τη βελτίωση των συνθηκών εισόδου στην αγορά.

Τέλος, στο κεφάλαιο 5, τελικές διατάξεις, άλλες διατάξεις και παραρτήματα, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και δικτύων υποχρεούται να κοινοποιήσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον παρόντα νόμο, καθώς και τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που εκδίδονται κατ’ εξουσιοδότηση αυτού αμέσως μετά την έκδοσή του, όπως προβλέπει σχετικά το ενωσιακό δίκιο. Επιπροσθέτως, αντικαθίστανται διατάξεις του ν.3911/2011, με τον οποίο ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκιο η οδηγία 2007/59 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 28/10/2007, σχετικά με την πιστοποίηση προσωπικού οδήγησης μετοχών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της κοινότητας, για θέματα τα οποία αφορούν στις ιατρικές απαιτήσεις, για την όραση των μηχανοδηγών, στο περιεχόμενο της εκπαίδευσης, όσον αφορά στις γενικές επαγγελματικές γνώσεις τις άδειες του μηχανοδηγού καθώς και στο επίπεδο της γλωσσικής ικανότητας των μηχανοδηγών που απαιτείται στο πλαίσιο της απόκτησης πιστοποιητικού μηχανοδηγού.

Κλείνοντας, όσον αφορά στην αναφορά που έκανε ο κ. Μανιάτης, θα διαπιστώσετε αν διαβάσετε ίσως πιο προσεκτικά το σχέδιο νόμου, ότι η εκπαίδευση των μηχανοδηγών εξακολουθεί να δίδεται από το πιστοποιημένο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ. Απλώς, αυτό το οποίο αλλάζει είναι ότι η έγκριση του προγράμματος σπουδών θα γίνεται πλέον από τη ρυθμιστική αρχή. Αυτό για το συγκεκριμένο κομμάτι. Για τα υπόλοιπα τα οποία επισημάνατε και όσοι από τους κύριους Βουλευτές, θα έχετε περισσότερες απαντήσεις αύριο στην Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ολοκληρώθηκε η συζήτηση. Περνάμε στην ψηφοφορία. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις». Ερωτάται η Επιτροπή, εάν γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου επί της αρχής. Έχουν τοποθετηθεί δύο αγορητές κομμάτων που δεν είναι παρόντες αυτή τη στιγμή, οπότε κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή, εάν γίνονται δεκτά τα άρθρα 1 έως 62 ως έχουν. Δεκτά κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή, εάν γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο; Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό επί των άρθρων κατά πλειοψηφία. Γίνεται δεκτό και στο σύνολο του;

Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατ’ αρχήν, κατ’ άρθρο και στο σύνολο του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Δημαράς Γιώργος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Παναγιώταρος Ηλίας, Μανιάτης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μωραΐτης Νικόλαος, Αμυράς Γεώργιος, Μάρκου Αικατερίνη και Λαζαρίδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 12.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**