**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 24 Φεβρουαρίου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:15΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του  Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Ο 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. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Κεφαλίδου Χαρά, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλό μεσημέρι σε όλες και όλους.

Σήμερα ξεκινάμε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Πριν περάσουμε στις εισηγήσεις των ομιλητών, να πούμε τα διαδικαστικά. Η δική μας πρόταση είναι, σήμερα, να έχουμε τη συζήτηση, επί της αρχής, και να μην βάλουμε αύριο Παρασκευή συνεδριάσεις, ούτως ώστε οι συνάδελφοι που θέλουν να αξιοποιήσουν το τριήμερο για τις εκλογικές τους περιφέρειες, να μπορούν να κινηθούν.

Ως προς τον προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων, προτείνω να ορίσουμε την ακρόαση των φορέων, τη Δευτέρα στις 11.00΄και την επόμενη συνεδρίαση, επί των άρθρων, στη 13.00΄ της ίδιας ημέρας. Η β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου θα πραγματοποιηθεί την Τρίτη, 1η Μαρτίου στις 10.00΄, για να εισαχθεί προς ψήφιση στην Ολομέλεια την Τετάρτη.

Αφού συμφωνήσαμε στα διαδικαστικά των συνεδριάσεων, θέλω να σας παρακαλέσω, όσοι συνάδελφοι δεν έχουν προτείνει φορείς, να το κάνουν, ούτως ώστε, εγκαίρως, να αποφασίσουμε για τους φορείς και ακόμη πιο έγκαιρα να τους ειδοποιήσουμε.

Νομίζω ότι δεν υπάρχει κάποια απορία σε όλα αυτά, οπότε ξεκινάμε το ουσιαστικό μέρος της συζήτησής μας.

Θα δώσω τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον καλό συνάδελφο, κ. Θέμη Χειμάρα, τον οποίο καλούμε στο βήμα.

Κύριε Χειμάρα, έχετε τον λόγο.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου μία μικρή αναφορά στην Ουκρανία, η οποία ζει εφιαλτικές στιγμές. Σήμερα, νωρίς το πρωί, σημειώθηκαν εκρήξεις και εχθροπραξίες σε αρκετές περιοχές της χώρας. Η απόφαση της Ρωσίας να δηλώσει μονομερή ανακήρυξη ανεξαρτησίας από τις αυτοπροσδιοριζόμενες δημοκρατίες του Ντονέτσκ και του Λουχάνσκ και να αποστείλει στρατεύματα σε ουκρανικά εδάφη, είναι κινήσεις που παραβιάζουν απόλυτα το Διεθνές Δίκαιο, τις Συμφωνίες του Μινσκ και την εδαφική κυριαρχία και ακεραιότητα της Ουκρανίας. Είναι εκφάνσεις αναθεωρητισμού που βάζουν σε κίνδυνο την παγκόσμια ασφάλεια και σταθερότητα.

Απαιτείται μία συντονισμένη ολιστική και διασυνοριακή συνεργασία, μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και του ΝΑΤΟ, έναντι του μείζονος αυτού ζητήματος παγκόσμιου κινδύνου. Αναμφίβολα, έχουμε παραβίαση διεθνών συνθηκών και συνόρων, θέτοντας σοβαρές προκλήσεις σε ζητήματα διεθνούς ασφάλειας. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι προφανής η ανάγκη για ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία για την αντιμετώπιση του ενεργειακού κόστους που «μαστίζει» την οικονομία μας και, βεβαίως, τον κάθε Έλληνα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο. Εισάγουμε σήμερα προς ψήφιση στη Βουλή ένα ακόμη σημαντικό νομοσχέδιο, το οποίο αφορά στον θεσμό των πρότυπων προτάσεων για έργα υποδομής, στη ρύθμιση διαφόρων θεμάτων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, καθώς και των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Αντικείμενο του προτεινόμενου νομοσχεδίου είναι η θέσπιση ενός πλαισίου υποβολής, αξιολόγησης και έγκρισης προτάσεων καινοτομίας με πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα, σχετικά με μεγάλα έργα υποδομών. Τα έργα αυτά υπερβαίνουν το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ, πλέον, του ΦΠΑ, παρουσιάζουν χαρακτηριστικά καινοτομίας και βεβαίως, πολυπλοκότητας, προάγουν την περιφερειακή ανάπτυξη και συμβάλλουν στην εθνική οικονομία. Πρόκειται να υλοποιηθούν, μέσω συμβάσεων έργων, συμβάσεων παραχώρησης και συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Στο πλαίσιο του προτεινόμενου νομοσχεδίου, ρυθμίζονται, ιδίως, το ελάχιστο περιεχόμενο μιας πρότασης καινοτομίας, το ελάχιστο επίπεδο ωρίμανσης, κίνητρα για την υποβολή προτάσεων, καθώς και ρυθμίσεις που αποσκοπούν στην τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης των διαγωνιζομένων, κατά το στάδιο της δημοπράτησης των έργων.

Το προτεινόμενο νομοσχέδιο αποσκοπεί, αφενός στην αξιοποίηση της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα στη σύλληψη καινοτόμων ιδεών που αφορούν στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής, αφετέρου στην επιτάχυνση των διαδικασιών ωρίμανσης τέτοιων έργων, μέσω της αξιοποίησης των πόρων, αλλά και της ευελιξίας του ιδιωτικού τομέα.

Επιδιώκεται, με λίγα λόγια, να αντιμετωπιστεί η απουσία επαρκούς ωρίμανσης μεγάλων έργων υποδομής, κατά την τελευταία δεκαετία, κυρίως λόγω της κρίσης χρέους, αλλά, βεβαίως, και των γνωστών γραφειοκρατικών αγκυλώσεων του δημοσίου.

Η ανάγκη αντιμετώπισης του εν λόγω προβλήματος καθίσταται, ιδιαίτερα, πιεστική, κατά το παρόν χρονικό σημείο για δύο λόγους. Πρώτον, λόγω της πανδημίας του κορονοϊού και των δυσμενών συνεπειών της στην εθνική οικονομία. Δεύτερον, δεδομένης της διαχρονικής αδυναμίας απορρόφησης πόρων της χώρας μας καθίσταται απαραίτητη η ταχεία αξιοποίηση των κονδυλίων, που θα διατεθούν στη χώρα, μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, εντός των αυστηρών χρονικών πλαισίων που έχουν τεθεί.

Στις πρότυπες προτάσεις η ιδιωτική πρωτοβουλία αναλάβει την εφαρμογή όλων των απαιτούμενων διαδικασιών και σταδίων, σε συνάρτηση, βέβαια, με τις παραμέτρους που έχουν τεθεί από τον δημόσιο Τομέα. Πρόκειται για σειρά νομοθετικών παρεμβάσεων, με στόχους τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου για τις διαδικασίες υποβολής, αξιολόγησης και έγκρισης προτάσεων για έργα άνω των 200 εκατομμυρίων € και τη βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων απ’ όλες τις χρηματοδοτικές πηγές, την υλοποίηση συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και τη δημιουργία συνεργιών μεγάλης κλίμακας συμπληρωματικότητας και ανταλλαγής, βεβαίως, βέλτιστων πρακτικών.

Επίσης, την τήρηση των αρχών διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης, πάντα με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και τις αρχές της διαφάνειας. Την εμβάθυνση της συνεργασίας ιδιωτών και Δημόσιας Διοίκησης για την αξιοποίηση της ευελιξίας και της εμπειρίας του ιδιωτικού τομέα, καθώς, και τη μεταφορά τεχνογνωσίας προς το στελεχιακό δυναμικό του δημόσιου τομέα. Την προσθήκη, αλλά και την τροποποίηση διατάξεων που παρουσίασαν δυσχέρειες, κατά την εφαρμογή του ν.4412/2016 και του ν.4782/2021 και αφορούν στις δημόσιες συμβάσεις.

Η θέσπιση του ρυθμιστικού πλαισίου αφορά στην αξιολόγηση της σκοπιμότητας, της αναγκαιότητας και της ωριμότητας του προτεινόμενου σχεδίου, καθώς και του κόστους της επένδυσης και του τρόπου χρηματοδότησης. Τα προτεινόμενα έργα δύναται να αφορούν σε νέα έργα υποδομών ή σε αναδιαμόρφωση υφιστάμενων έργων, με την προϋπόθεση να φέρνουν χαρακτηριστικά καινοτομίας ή και πολυπλοκότητας. Είναι ξεκάθαρο, ότι η τελική απόφαση για την αποδοχή ή την απόρριψη των επενδυτικών προτάσεων ανήκει πάντα στις αρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου.

Στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, εισάγεται ο θεσμός των πρότυπων προτάσεων για τη σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου Τομέα στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής. Θεσπίζονται οι αρχές, το πλαίσιο και οι διαδικασίες υποβολής, αξιολόγησης και ανάθεσης των προτάσεων με ιδιωτική πρωτοβουλία. Επίσης, καθορίζονται οι κανόνες που θα διέπουν τη διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων μετά την αποδοχή της πρότυπης πρότασης. Θεσπίζονται κανόνες για τη διαδικασία αξιολόγησης και προβλέπεται, ότι για την υλοποίηση ή μη των πρότυπων προτάσεων η απόφαση ανήκει πάντα στα διοικητικά όργανα και τις αρμόδιες Υπηρεσίες.

Ειδικά για τα έργα ΣΔΙΤ, με στόχο την εξοικονόμηση χρόνου, προβλέπει τη συγκρότηση διυπουργικής επιτροπής. Προσδιορίζονται οι δυνητικοί δικαιούχοι και καθορίζεται η διαδικασία υποβολής και το περιεχόμενο της πρότασης. Προβλέπεται η σύσταση και συγκρότηση ειδικής επιτροπής για την αξιολόγηση των προτάσεων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις συνεδριάσεών της και η δυνατότητα αξιοποίησης εξειδικευμένων συμβούλων. Περιγράφεται η διαδικασία λήψης απόφασης από την Κυβερνητική Επιτροπή, καθώς και τα αποτελέσματα της έγκρισης ή της απόρριψης της πρότυπης πρότασης, ενώ καθορίζεται και το ελάχιστο επίπεδο δημοσιότητας της έγκρισης της πρότυπης πρότασης.

Για την ανάθεση των συμβάσεων που αποτέλεσαν αντικείμενο της πρότασης, εφαρμόζεται η νομοθεσία περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης, ενώ καθορίζονται ειδικοί κανόνες που εφαρμόζονται υποχρεωτικά μετά την αποδοχή της πρότυπης πρότασης. Προβλέπεται υποχρέωση υποβολής βελτιωμένων προσφορών, σε περίπτωση που ο προτείνων δεν έχει καταταγεί πρώτος στον πίνακα κατάταξης, καθώς και υποχρέωση καταβολής από τον οριστικό ανάδοχο της σύμβασης στον προτείνοντα των εξόδων προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης. Επιπλέον, ρυθμίζονται λοιπά διαδικαστικά ζητήματα, όπως η υποβολή των σχετικών εγγυήσεων.

Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, εμπεριέχονται διατάξεις που αφορούν σε ρυθμίσεις θεμάτων του Υπουργείου και των εποπτευόμενων φορέων του για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και την κάλυψη των αναγκών τους.

Επίσης, με τις υπόλοιπες διατάξεις επιλύονται ζητήματα, που άπτονται της αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και εισάγονται ρυθμίσεις αρμοδιότητας της Γενικής Γραμματείας Υποδομών. Εγκρίνεται κανονισμός που διέπει τις διαδικασίες για την επιθεώρηση και τη συντήρηση των γεφυρών της χώρας και συστήνεται Διοικητική Αρχή Γεφυρών στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Αυξάνονται οι ημέρες μετακίνησης των εκτός έδρας των υπαλλήλων της Γενικής Διεύθυνσης Αντιμετώπισης Φυσικών Καταστροφών. Βελτιώνονται οι προβλέψεις των δικαιούχων ενιαίας κάρτας με στόχο τη διευκόλυνση της διέλευσης ατόμων με αναπηρία στους αυτοκινητόδρομους.

Ρυθμίζεται η ανάθεση συμβάσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας με την πρόβλεψη εξαιρέσεων από τις διατάξεις του ν.4412/2016, όπως προέκυψαν από την εφαρμογή του νόμου, μετά την πρόσφατη τροποποίηση με τον πρόσφατο ν.4782/2021. Εισάγονται διατάξεις για τις δημόσιες συμβάσεις που ωριμάζει ή αναθέτει το ΤΑΙΠΕΔ και καθορίζονται τα προσόντα διαπιστευμένων ελεγκτών μηχανικών, διατάξεις ρυθμίσεων των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών, με στόχο την ενίσχυση του Δημόσιου Φορέα Εταιρεία Παγίων ΕΥΔΑΠ, λόγω του αναβαθμισμένου, πλέον, ρόλου του στη λειτουργία του συστήματος υδροδότησης της Αττικής και, βεβαίως, ρυθμίσεις κατανομής της κρατικής επιχορήγησης, μεταξύ των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., αντιμετώπισης των φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης στις περιοχές αναχωρήσεων και αφίξεων στα αεροδρόμια, κυρίως, στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και κάλυψης αναγκών προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από διαγωνισμό του ΑΣΕΠ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εκτέλεση των δημόσιων έργων στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από αναποτελεσματικότητα και μεγάλες καθυστερήσεις, εξαιτίας των γραφειοκρατικών διαδικασιών και των μακροχρόνιων δικαστικών προσφυγών. Με το σημερινό σχέδιο νόμου, επιδιώκεται η αντιμετώπιση των παθογενειών του συστήματος δημόσιων συμβάσεων για τα μεγάλα έργα υποδομής, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών ανάθεσης και υλοποίησης, καθώς και η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η Κυβέρνησή μας αναλαμβάνει πρωτοβουλίες και προωθεί λύσεις. Η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου είναι θεμελιώδης για την επίτευξη των συνεργιών, μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα και θα δημιουργήσει νέες προοπτικές στον τομέα των μεγάλων έργων υποδομής. Ο τομέας των υποδομών και των τεχνικών έργων είναι στρατηγικής σημασίας για τη χώρα μας. Θα συμβάλει σημαντικά στην αξιοποίηση των πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και στην προσπάθεια για οικονομική ανάταξη και, βεβαίως, ανθεκτικότητα.

Πρόκειται για μία ακόμη μεταρρυθμιστική παρέμβαση της Κυβέρνησής μας, στην κατεύθυνση της ενίσχυσης των επενδύσεων, με στόχο την αξιοποίηση των συγκριτικών μας πλεονεκτημάτων και τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας. Μία μεταρρυθμιστική παρέμβαση, την οποία σας καλώ, να υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέχρι να καλέσουμε τον επόμενο ομιλητή, θα ήθελα να ανακοινώσω τους φορείς.

Θα καλέσουμε, λοιπόν, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Εθνικό Συμβούλιο Βιομηχανίας, Υποδομών και Κατασκευών, τον Σύνδεσμο Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών, τον Σύνδεσμο Ελληνικών Εταιρειών Γραφείων Μελετών, τον ΣΕΒ, την ΕΣΑμεΑ, την Πανελλήνια Ένωση Συνδέσμων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων, τον Σύνδεσμο Παραγωγών Ενέργειας, την ΠΕΔΜΕΔΕ, την ΠΟΕΜΔΥΔΑΣ, την ΚΕΔΕ, την ΕΝΠΕ, την Πανελλήνια Ένωση Διπλωματούχων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων, την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων και την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Στο σύνολο οι φορείς είναι δεκαπέντε. Ελπίζω να ανταποκριθούν όλοι τη Δευτέρα στις 11:00, με επόμενη συνεδρίαση στη 13:00΄, ούτως ώστε μέχρι τις 16:00΄ να έχουμε ολοκληρώσει τη συζήτηση για τη συγκεκριμένη ημέρα.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, ο συνάδελφος Χρήστος Γιαννούλης έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι λογικό το μυαλό και η σκέψη όλων μας να βρίσκεται σε αυτό που συμβαίνει, σήμερα, στην ευρύτερη γειτονιά μας, στην Ουκρανία και στη Ρωσία και ας ελπίσουμε όλοι, κυρίως, με «όχημα» την Ευρωπαϊκή Ένωση, να σταματήσει και, αν είναι δυνατόν, να «επουλωθεί» και η «πληγή» που άνοιξε σήμερα.

Έχει στρατιωτικό χαρακτήρα ο προσδιορισμός, ο όρος, που συνοδεύει τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Είναι μία ακόμη εποποιία. Είναι μία ακόμη εποποιία, που συμβάλλει στην απροκάλυπτη, πλέον, πολιτική αξία σε συνέχεια των απευθείας αναθέσεων και της καταστρατήγησης των όσων προβλέπονται στις δημόσιες συμβάσεις. Αν θα χρειαζόταν, πέρα από τον προσδιορισμό «εποποιία», να προσθέσουμε και έναν τίτλο θα ήταν, ότι «ανατίθεται σε πολιτικούς φίλους, ίσως, και πολιτικούς χορηγούς ο σχεδιασμός και η εκτέλεση μεγάλων έργων υποδομής». Βέβαια, στην εποποιία αυτή που γράφεται με ανεξίτηλο τρόπο από το καλοκαίρι του 2019, ήδη, έχουν δημιουργηθεί συνθήκες ολιγοπωλίου, αλλά αυτό είναι μία άλλη συζήτηση που, ίσως, θα την κάνουμε και στη διάρκεια της Επιτροπής.

Οι πρότυπες προτάσεις, όπως αναφέρεται στο σχέδιο νόμου που κατατίθεται σήμερα στην Επιτροπή, και σε λίγες μέρες στην Ολομέλεια προς ψήφιση, θέλω να βοηθήσω όλους, όσοι μας παρακολουθούν, να καταλάβουμε, σχηματικά, τι πρόκειται να συμβεί. Οι επιμέρους λεπτομέρειες καλό θα ήταν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον των Ελλήνων πολιτών, αλλά και των ανθρώπων που συμμετέχουν στην αλυσίδα των δημοσίων συμβάσεων, των έργων δημόσιου χαρακτήρα, των μεγάλων έργων, τον κατασκευαστικό κλάδο, γιατί τους ενδιαφέρει άμεσα και αλλάζει τη ζωή τους.

Πριν περιγράψω τη διαδρομή με απλότητα, αλλά όχι με απλοϊκότητα, θέλω για αρχή, να καταθέσω μία σημερινή αντίδραση, η οποία δεν έχει πολιτικό πρόσημο. Θέλω να καταθέσω ένα δελτίο τύπου, πολύ πρόσφατο, ωρών, της Πανελλήνιας Ένωσης Συνδέσμου Εργοληπτών Δημοσίων Έργων, όπου με λίγα λόγια, περιγράφουν, ότι το περιεχόμενο αυτού του νομοσχεδίου, καταργώντας την αρχή της ισότιμης αντιμετώπισης, της διαφάνειας και της αναλογικότητας, αλλά και της ελευθερίας του ανταγωνισμού, βάζει στο περιθώριο το μεγαλύτερο μέρος των μικρών και μεσαίων εργοληπτικών εταιρειών. Εξίσου χιλιάδες εργαζόμενοι, όπως και στις μεγάλες εταιρείες ή στις κοινοπραξίες που έχουν τον προσδιορισμό, που ανέφερα νωρίτερα, του ολιγοπωλίου.

Ας περάσουμε, όμως, στη σχηματική αποτύπωση. Ένας φορέας του ιδιωτικού τομέα, ένας ιδιώτης, σκέφτεται με βάση τις πρότυπες προτάσεις, κατά την εκτίμησή του, μία καινοτόμο ιδέα, ύψους άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ απαραίτητη προϋπόθεση. Άρα, σε απλά ελληνικά, μιλάμε για μεγάλο «ψάρι». Καταθέτει, λοιπόν, αυτή την πρόταση, ωριμάζει μελετητικά, συνοδεύεται από τις απαραίτητες περιβαλλοντικές μελέτες και κατατίθεται προς κρίση, αρχικά, σε ένα όργανο που προΐσταται ο Υπουργός, κυρίως, Υποδομών και Μεταφορών. Ακόμη και αν συστήσει Επιτροπή Επεξεργασίας, πάλι ο ίδιος ο Υπουργός, ως επικεφαλής όποιου οργάνου συγκροτηθεί, θα αποφασίσει γνωμοδοτικά, για να πάμε στο επόμενο βήμα.

Ξαναλέω σύντομα, ότι έρχεται η πρόταση, ωριμάζει μελετητικά και στο επίπεδο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, το προσδοκώμενο ύψος, μικρού ή μεγάλου βεληνεκούς, ή μικρής ή μεγάλης ωφέλειας, σε σχέση με το κόστος, πρέπει να είναι πάνω από 200 εκατομμύρια. Πηγαίνει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με αυτή την «αυτοκρατορική», πλέον, αντίληψη για τη δημόσια διοίκηση και την άσκηση της εκτελεστικής εξουσίας, με πολιτικό οδηγό, πιθανά, τους πολιτικούς φίλους και πολιτικούς χορηγούς της παράταξής μας και στη συνέχεια, ποιος εγκρίνει; Ποιος εγκρίνει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι;

Στο πλαίσιο των συμβάσεων στρατηγικής σημασίας το εγκρίνει η Κυβερνητική Επιτροπή, κυρίως, με επικεφαλής τον Πρωθυπουργό και τον Υπουργό Επικρατείας. Για την ιστορία και τα Πρακτικά, Πρωθυπουργός αυτής της δύσμοιρης χώρας είναι ο Κυριάκος Μητσοτάκης και Υπουργός Επικρατείας είναι ο γνωστός σε όλους μας, Γιώργος Γεραπετρίτης, γνωστός για πολλές πτυχές της πολυσχιδούς δράσης του. Μία από αυτές μπορεί να καταλάβει ο καθένας σε τι συναντιέται και με τον κόσμο και τον χώρο των κατασκευών.

Πάντως, το μοντέλο των πρότυπων καινοτόμων προτάσεων, που στηρίζεται και σε ευρωπαϊκή και σε διεθνή εμπειρία, εδώ στη χώρα μας, με βάση τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία, μετατρέπεται σε αυτή την εξέλιξη που περιέγραψα. Διακόσια εκατομμύρια το ύψος των προκρινόμενων έργων. Φορείς που με πολλές εκπτώσεις στις ελεγκτικές διαδικασίες, φθάνουν στο πρώτο σημείο κρίσης, που είναι ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Ενέργειας σε πρώτη εκτίμηση και καταλήγουν για την τελική έγκριση στην Κυβερνητική Επιτροπή, στο Μέγαρο Μαξίμου, με επικεφαλής, τον Πρωθυπουργό και τον Υπουργό Επικρατείας, τον κ. Γεραπετρίτη. Αυτή είναι μία βάση. Εάν κάνω λάθος, να το συζητήσουμε. Εάν είναι, όμως, έτσι, πρόκειται για έναν ακόμη πολιτικό «εκφυλισμό», που ρίχνει νερό στο «μύλο της αδιαφάνειας», την οποία εκτρέφετε συστηματικά από τον Ιούλιο του 2019.

Θέλω να κάνω και μία ερώτηση. Ας αφήσουμε τον νόμο του 2016, που είναι νόμος ΣΥΡΙΖΑ. Όμως, γιατί ανατρέπετε τις περισσότερες από τις προϋποθέσεις του ν.4782 που ψηφίστηκε στις 9/3/2021; Θέλετε να θυμηθούμε ποιος κυβερνούσε στις 9/3/2021; Η Νέα Δημοκρατία. Η Νέα Δημοκρατία, όχι της παράδοσης του Κωνσταντίνου Καραμανλή, που η αδιαφάνεια ήταν ένας άμεσος στόχος και εχθρός, αλλά η Νέα Δημοκρατία της ακροδεξιάς σύμπλευσης του κ. Μητσοτάκη, όπου η αδιαφάνεια είναι η δεύτερη φύση. Η Νέα Δημοκρατία, του κ. Μητσοτάκη, η οποία έχει προσφέρει επιβεβαίωση και επιβράβευση σε μία σειρά από εποποιίες, όπως στην εποποιία Δούκα, το 2007, στην Ηλεία, στην εποποιία Γεωργαντά, όπου εισάγεται στη δημόσια ζωή, επισήμως, η εξαργύρωση των κομματικών «ρουσφετιών» και ο πολιτικός άνδρας, αντί να βλέπει την πόρτα της εξόδου, αναβαθμίζεται, σε λίγες ώρες, σε Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης.

 Κι αυτό στο πλαίσιο της πλήρους αποδοχής, ότι, ναι, η εξαργύρωση κομματικών «ρουσφετιών» είναι κάτι που διαπερνάει τον νέο αξιακό κώδικα της νέας Νέας Δημοκρατίας, του Κυριάκου Μητσοτάκη, σε συνέχεια της πολιτικής κληρονομιάς, του κ. Αντώνη Σαμαρά, και όλα είναι καλά. Ε, δεν είναι όλα καλά, γιατί με την αναθεώρηση των άρθρων του νόμου, που εσείς ψηφίσατε, «ανοίγετε κερκόπορτες» σε αυτό που περιγράφουμε, δηλαδή, τα χρήματα να μοιράζονται σε λίγους και εκλεκτούς, κυρίως, σε μεγάλους, και το ζήτημα κόστος- ωφέλεια, αναγκαιότητα, ένα συνολικό εθνικό πλαίσιο και σχέδιο ανάπτυξης υποδομών, είτε στην ενέργεια, είτε στις μεταφορές και στις υποδομές, μπαίνει σε δεύτερη μοίρα.

Αυτή τη δεύτερη μοίρα δεν μπορούμε να την κάνουμε αποδεκτή. Και αυτή η δεύτερη μοίρα, που είναι δυστυχής μοίρα για τους πολίτες, για τους εργαζόμενους, για τον χώρο του κατασκευαστικού κλάδου, θα επιχειρήσουμε να την ανατρέψουμε με το ένα «όπλο», το πιο σημαντικό που έχει η Δημοκρατία. Να επιμείνουμε για μία εκλογική αναμέτρηση, που θα επιφέρει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την «κάθαρση» πλέον. Δεν συζητάμε μόνο για την τεχνική διαδικασία και διάσταση αυτών των νομοσχεδίων. Μπαίνει, πλέον, ως επίκαιρο πολιτικό ζήτημα, απέναντι στη Νέα Δημοκρατία της αδιαφάνειας. Το αποδεικνύει με αυτό το νομοσχέδιο το αίτημα των εκλογών, το αίτημα της «κάθαρσης».

Επιφυλασσόμαστε για τα υπόλοιπα θέμα και για τις λεπτομέρειες στις επόμενες συνεδριάσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, κ. Χρήστος Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν ξεκινήσω την ομιλία μου, θέλω να τονίσω, ότι η έναρξη επιθετικών ενεργειών από την πλευρά της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας, που αποτελεί συνέχεια της αναγνώρισης από τη Ρωσία, ως ανεξαρτήτων κρατών των Ντονέτσκ και Λουχάνσκ της Ουκρανίας, είναι ενέργειες που καταδικάζουμε, ενέργειες που παραβιάζουν τον χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, το διεθνές δίκαιο και τις συμφωνίες του Μινσκ.

Οι ενέργειες αυτές παραβιάζουν την εδαφική ακεραιότητα και την ανεξαρτησία μιας χώρας, ενός κράτους και πάνω απ’ όλα, βάζουν σε μεγάλες περιπέτειες τον ουκρανικό λαό, στον οποίο οφείλουμε να εκφράσουμε τη συμπαράστασή μας. Είναι κίνηση, με σκοπό την αναθεώρηση συνθηκών που ισχύουν για την Ευρώπη. Επομένως, απαιτούνται ενέργειες για την αποκλιμάκωση αυτής της κρίσης με ειρηνικά μέσα. Ιδιαίτερα, απαιτούνται ουσιαστικές πρωτοβουλίες από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

 Σχετικά με το νομοσχέδιο που συζητάμε, με τον τίτλο «πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις», αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, είναι ένα νομοσχέδιο, με το οποίο επιχειρείται στο πρώτο μέρος του, η εισαγωγή του θεσμού των πρότυπων προτάσεων για έργα υποδομής. Είναι μία νέα διαδικασία για την υλοποίηση έργων υποδομής με την υποβολή, αξιολόγηση και έγκριση, όπως αναφέρεται στο νομοσχέδιο, προτάσεων καινοτομίας για την εκπόνηση έργων με πρωτοβουλία και συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, τόσο στη σύλληψη της ιδέας ενός έργου, όσο και στην ωρίμανση του έργου. Δηλαδή, όχι μόνο στη μελέτη, πέρα από την κατασκευή, όπως μέχρι τώρα γνωρίζουμε, αλλά συμμετοχή ενός ιδιωτικού φορέα και στον σχεδιασμό.

Εδώ προκύπτουν μία σειρά από ερωτήματα, σε ότι αφορά στο θεσμικό πλαίσιο που δημιουργείται. Κατ’ αρχήν, σε ποια αρχή, σε ποια οδηγία βασίζεται και πώς συνδέεται ή εξασφαλίζεται η σύνδεσή του, παραδείγματος χάρη, με τον κεντρικό ή περιφερειακό σχεδιασμό για την ανάπτυξη έργων υποδομής; Αν δεν διασφαλίζεται, πως και ποιος αναλαμβάνει το ρίσκο της προετοιμασίας και της υποβολής μιας πρότυπης πρότασης και για ποιον λόγο; Μήπως όλη αυτή η διαδικασία είναι τελικά προσχηματική;

Ειδικότερα στο πρώτο μέρος, στα άρθρα 1 μέχρι 14, ρυθμίζεται το θεσμικό πλαίσιο της νέας αυτής διαδικασίας, με τη δυνατότητα υποβολής προτάσεων από ιδιωτικούς φορείς, για έργα με χαρακτηριστικά καινοτομίας και πολυπλοκότητας, έργα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και του Υπουργείου Περιβάλλοντος ή και νομικών προσώπων που εποπτεύονται από αυτά. Βέβαια, η συνέχεια για την κατασκευή να γίνεται, είτε μέσω σύναψης δημόσιας σύμβασης έργου, όπως προβλέπεται από τον ν.4412/16, είτε μέσω σύμβασης παραχώρησης έργου, επίσης, με τον ίδιο νόμο, είτε με σύμβαση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όπως προβλέπεται στον ν.3389/2005. Δηλαδή, ήδη, γνωστές διαδικασίες κατασκευής ενός δημόσιου έργου. Προβλέπεται, επίσης, η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου που θεσπίστηκε με τον ν.4412/2016, κατ’ εφαρμογή της Οδηγίας 24/2014, το άρθρο 30. Αυτή, όμως, η διαδικασία τουλάχιστον, αφορά σε έργα και επιλογές του αναθέτοντα φορέα, δηλαδή, έργα που αφορούν και είναι ενταγμένα σε έναν συγκεκριμένο προγραμματισμό.

Σε ότι αφορά στις προϋποθέσεις γι’ αυτές τις πρότυπες προτάσεις έργων υποδομής. Κατ’ αρχήν, η προϋπολογιζόμενη αξία του έργου να υπερβαίνει το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ, το έργο να μην έχει ενταχθεί στον σχεδιασμό της αναθέτουσας αρχής ή του αναθέτοντα φορέα, με αποτέλεσμα να αρχίζουν πολλοί προβληματισμοί.

Ορίζονται ως πρότυπα έργα, δηλαδή, με χαρακτηριστικά καινοτομίας και πολυπλοκότητας, μόνο έργα με προϋπολογισμό, πάνω από 200 εκατ. ευρώ. Με ποια λογική, δεν μπορεί και ένα μικρότερο έργο, μικρότερου προϋπολογισμού να είναι έργο με χαρακτηριστικά καινοτομίας και πολυπλοκότητας; Πώς προσδιορίζονται αυτά τα χαρακτηριστικά, με ποια κριτήρια, ποιες είναι οι προδιαγραφές, ποιος τα ορίζει και με βάση ποια αφετηρία προγραμματίζονται;

Εύκολα, όπως καταλαβαίνουμε, αφού τα κριτήρια είναι ασαφή, μπορεί να υπάρξουν θετικές αξιολογήσεις με υποκειμενικά κριτήρια, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Μάλιστα, τα πρότυπα έργα προτείνονται ως τέτοια, όχι από κάποια αρχή, δηλαδή, να οριστούν από κάποια δημόσια υπηρεσία, από κάποιον δημόσιο φορέα, από το Υπουργείο, ο οποίος φορέας, ταυτόχρονα επιθυμεί και σχεδιάζει να κατασκευάσει ένα τέτοιο έργο, αλλά επιλέγονται ή προγραμματίζονται ή σχεδιάζονται από έναν ιδιωτικό φορέα, από έναν ιδιώτη. Επομένως, όλη αυτή η διαδικασία δημιουργεί εύλογα προβληματισμούς και θα χρειαστεί να γίνει μία πολύ μεγάλη συζήτηση στις επόμενες συνεδριάσεις, για να δούμε πού οδηγούμαστε με αυτό που πάει να θεσπιστεί.

Επίσης, το ύψος του προϋπολογισμού και οι προϋποθέσεις για τη συγκρότηση μιας πρότασης, είναι έρευνα, μελέτες, μέχρι την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, μετά από εκπόνηση περιβαλλοντικής μελέτης. Επίσης, η πλεονεκτική θέση του προτείνοντα για να αναλάβει την εκτέλεση του έργου. Είναι και αυτό ένα θέμα. Όποιος έχει γνώση πλήρη των στοιχείων της πρότασης, πλεονεκτεί εύκολα στην επόμενη διαδικασία. Όλα αυτά είναι σε βάρος του ανταγωνισμού. Δημιουργούνται προϋποθέσεις για ενδεχόμενα αυξημένο κόστος κατασκευής του έργου που, προφανώς, θα επιβαρύνει στη συνέχεια τους χρήστες του έργου, τους πολίτες.

Έτσι, λοιπόν, φαίνεται ότι είναι μία θεσμοθέτηση πολύ προβληματική, αλλά ακόμη και για την ίδια και για κάποιον που θα ήθελε να υιοθετήσει αυτή τη λογική, είναι και πρόχειρη. Αποτελεί, επίσης, παρέμβαση στον περιφερειακό προγραμματισμό, στα ΠΕΠ, στον προγραμματισμό των Δήμων. Δηλαδή, ένας ιδιωτικός φορέας προτείνει κάτι που δεν εντάσσεται στο πλαίσιο του δημοκρατικού προγραμματισμού και του Υπουργείου. Η επιτροπή αξιολόγησης, η τετραμελής με επικεφαλής τον Υπουργό, μπορεί να εντάξει έργα, που μπορεί να μην αποτελούν προτεραιότητα για μία τοπική κοινωνία, για μία Περιφέρεια ή για έναν δήμο. Έτσι, το ερώτημα είναι, πώς και ποιοι τελικά, αν όχι οι τοπικοί και περιφερειακοί φορείς, κρίνουν ποιος είναι αυτός που κρίνει, ότι μία πρότυπη προτεινόμενη επένδυση, ένα τέτοιο έργο προάγει, πραγματικά, την περιφερειακή ανάπτυξη και συμβάλλει στην τοπική οικονομία.

Τελικά, αυτό δεν μπορεί να ενταχθεί σε κάθε επίπεδο προγραμματισμού και να βρούμε, στη συνέχεια, αντικειμενικούς τρόπους για τις διαδικασίες ωρίμανσης και κατασκευής. Ποιο είναι αυτό και για ποιον λόγο και πρέπει να πάμε σε αυτή τη διαδικασία; Να γίνει ο προγραμματισμός, να βρούμε αντικειμενικούς τρόπους, για να δρομολογηθούν αυτές οι διαδικασίες και στη συνέχεια, να πάμε στους ιδιώτες. Άλλωστε, ο ιδιωτικός φορέας συμμετέχει σε όλο τον κύκλο μελέτης και κατασκευής των δημοσίων έργων και όλο αυτό να γίνει με ανοιχτές και ισότιμες διαδικασίες για όλους, για να λειτουργεί, πραγματικά, ο ανταγωνισμός.

Βέβαια, προβλέπεται και η δυνατότητα της κατ’ εξαίρεση έγκρισης, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ή του Υπουργού Περιβάλλοντος και προτάσεων που αφορούν σε έργα που έχουν, ήδη, ενταχθεί στον σχεδιασμό της αναθέτουσας αρχής ή στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και παρουσιάζουν χαμηλό επίπεδο ωρίμανσης και η επιτάχυνση της υλοποίησης εκτιμάται, ότι θα συμβάλει σημαντικά στην εθνική περιφερειακή ανάπτυξη ή και έργα αρμοδιότητας αναθέτουσας αρχής ή αναθέτοντα φορέα πέραν των προβλεπόμενων.

Επίσης, υπάρχει εξαίρεση στις περιπτώσεις που δεν πληρούν τις προηγούμενες προϋποθέσεις, αλλά θα συμβάλουν στην αντιμετώπιση δυσμενών οικονομικών συνεπειών της πανδημίας -πάλι μπροστά μας η επίκληση της πανδημίας- για χρονικό διάστημα οκτώ μηνών, από την έναρξη ισχύος του νόμου.

Επίσης, με ποια λογική η θεσμοθέτηση αυτή θα αφορά έργα μόνο δύο Υπουργείων και πως εξαιρεί έργα άλλων Υπουργείων για τη συγκεκριμένη διαδικασία; Και στα οποία έργα, εφόσον τα εξαιρεί, μέσα από τις εξαιρέσεις, μετά μεταφέρονται έργα άλλων Υπουργείων στα δύο Υπουργεία που έχουν τη δυνατότητα να δρομολογούν αυτή τη διαδικασία.

Ακόμη, προβλέπεται η ένταξη έργων ενταγμένων με χαμηλό βαθμό ωρίμανσης. Αυτό έχει μία λογική και πρέπει να αντιμετωπιστεί. Όμως, γιατί να μην αποτελεί αυτό διαδικασία, με πρωτοβουλία του ίδιου του φορέα υλοποίησης του έργου; Δηλαδή, θα πρέπει να το σκεφτεί κάποιος ιδιώτης; Δεν μπορεί να το σκεφτεί ο φορέας; Δεν μπορούν να υπάρχουν διαδικασίες να προγραμματιστεί και να αντιμετωπιστεί ένα τέτοιο πρόβλημα;

Το ίδιο και για την προβλεπόμενη εκτέλεση ή αναδιαμόρφωση ή τροποποίηση υφιστάμενων υποδομών ή παροχή υπηρεσιών. Γιατί αυτό, επίσης, πρέπει να είναι επιλογή, μετά από πρωτοβουλία του οποιουδήποτε φορέα; Δεν είναι κάτι προφανές, που μπορεί να αξιολογηθεί από έναν φορέα που υλοποιεί αυτό το έργο;

Επανέρχομαι στο «παράθυρο» της επίκλησης της πανδημίας που παρακάμπτει όλες τις προϋποθέσεις, τα χαρακτηριστικά της καινοτομίας και πολυπλοκότητας. Παραδείγματος χάριν, εφαρμόζεται η διαδικασία των πρότυπων προτάσεων ως συνέχεια μιας σειράς αναθέσεων που, ήδη, προχωρούν, χωρίς διαφάνεια και χωρίς προστασία του δημόσιου συμφέροντος, στο όνομα της πανδημίας, εδώ και αρκετό διάστημα.

Θέλω να πω ακόμη, ότι σε ότι αφορά στα διαδικαστικά και τον τρόπο λειτουργίας όλης αυτής της διαδικασίας, όπως η τετραμελής επιτροπή αξιολόγησης και η πενταμελής για έργα ΣΔΙΤ και άλλα θέματα που αφορούν στις προθεσμίες, στο δικαίωμα διεκδίκησης, όταν προτείνουν την πρότυπη πρόταση και δεν είναι πρώτος στην κατάταξη, είναι σημαντικά θέματα και θα πρέπει να τοποθετηθούμε, όπως και για τα επιμέρους θέματα του δεύτερου μέρους του νομοσχεδίου. Πρόκειται για ζητήματα που δεν υπήρχαν τα περισσότερα από αυτά και στη διαβούλευση.

Όμως, αυτό που θέλω να τονίσω, είναι ότι έχουμε τρεις τρόπους κατασκευής δημοσίων έργων: τη σύμβαση έργου, τα ΣΔΙΤ, τη σύμβαση παραχώρησης. Η σύμβαση έργου προβλέπει μελέτη, μελέτη κατασκευής και κατασκευή. Έχουμε πει τα προβλήματα του συστήματος μελέτης κατασκευής.

Στα ΣΔΙΤ δεν είμαστε κατά. Όμως, αυτά πρέπει να γίνονται εκεί που είναι αναγκαία, όπου υπάρχει ανταποδοτικότητα, όπου ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να εισφέρει τεχνογνωσία, να αντιμετωπίσει ειδικές συνθήκες και να συμπληρωθούν κεφάλαια. Αλλά, εάν αυτό γίνει κανόνας, τότε αυτό είναι σε βάρος και του ανταγωνισμού, καθώς αυξάνει το κόστος των έργων και επιβαρύνει τους χρήστες. Είναι ευκολότερο, να έχουμε περισσότερες συμπράξεις, δηλαδή, αύξηση τελικά του κόστους, ενώ αυτό, μέσα από αυτές τις διαδικασίες, εφόσον προχωρήσει και το συγκεκριμένο, θα δημιουργήσει και άλλα προβλήματα. Συγκεκριμένα, θα αφήσει εκτός ένα μεγάλο τμήμα των κατασκευαστών δημοσίων έργων, οι οποίοι δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν σε όλες αυτές τις συνθήκες, οι οποίες συσσωρεύονται στον τομέα κατασκευής των δημοσίων έργων.

Για τα υπόλοιπα, θα συνεχίσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις και ιδιαίτερα μετά την ακρόαση φορέων

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου από το Κομμουνιστικό Κόμμα.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Θα ήθελα και εγώ να ξεκινήσω από τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και να θυμίσω, τριάντα χρόνια μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης και της ανατροπής του σοσιαλισμού, για την οποία πανηγύρισαν πολλοί, επειδή υποτίθεται θα έκανε τον κόσμο πιο ειρηνικό και ασφαλή, ένας ακόμη ιμπεριαλιστικός πόλεμος ξεσπά σε ευρωπαϊκό έδαφος, μετά τον πόλεμο στη Γιουγκοσλαβία και αλλού.

Αυτός ο πόλεμος αποτελεί τη συνέχιση της ίδιας πολιτικής με άλλα «βίαια» μέσα. Είναι η απόδειξη, ότι ο ιμπεριαλιστικός πόλεμος, ο θάνατος και η καταστροφή που προκαλεί, ξεπηδά αναπόφευκτα μέσα από τον καπιταλιστικό ανταγωνισμό. Θύματα, για μία ακόμη φορά, είναι οι λαοί των εμπλεκόμενων χωρών και όχι μόνο, αφού οι οικονομικές και γεωπολιτικές προεκτάσεις αυτής της σύγκρουσης επηρεάζουν τους λαούς όλου του κόσμου.

Η απάντηση υπέρ των συμφερόντων των λαών και του λαού μας δεν βρίσκεται στο να συστρατευτούμε, ως λαός, ως χώρα, με τον έναν ή τον άλλον ιμπεριαλιστικό πόλο. Η απάντηση μπορεί να είναι μόνο μία: όχι στον ιμπεριαλιστικό πόλεμο. Να σταματήσει αμέσως η συμμετοχή και η εμπλοκή της Ελλάδας. Να κλείσουν οι αμερικανικές νατοϊκές στρατιωτικές βάσεις στη χώρα μας και να δυναμώσει η αποδέσμευση από τις ιμπεριαλιστικές ενώσεις με τον λαό νοικοκύρη στον τόπο του.

Και έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Είναι γνωστό και από επανειλημμένες συνεντεύξεις της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ότι, από τότε που είχε αναγγελθεί το παρόν νομοσχέδιο «πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής», ουσιαστικά, για εμάς είναι προτάσεις επιχειρηματικών ομίλων προς το δημόσιο, το περιγράφετε ως τον επιταχυντή για νέα έργα υποδομών. Αυτή είναι η φιλοσοφία σας.

Επίσης, είναι γνωστό, ότι ετοιμάζονται από το Υπουργείο Μεταφορών έργα, ύψους 5 ή 6 δισεκατομμυρίων ευρώ, για το επόμενο διάστημα, που αφορούν οδικούς άξονες, επεκτάσεις της Αττικής Οδού, σιδηροδρομικά έργα και πιθανώς άλλα, όπως ΑΠΕ, κ.λπ., που, όμως, έχουν ένα χαρακτηριστικό. Κυρίως, ικανοποιούν οικονομικά, πολιτικά και στρατιωτικά συμφέροντα. Το λέω, γιατί και εσείς και η προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ μετατρέψατε τη χώρα σε μία στρατιωτική βάση. Αυτές, λοιπόν, οι στρατιωτικές «εγκληματικές» βάσεις θέλουν και υποδομές -και οδικές και σιδηροδρομικές, κυρίως, προς την Αλεξανδρούπολη. Αυτά, προφανώς, τα ικανοποιείτε από τα λεφτά του λαού.

Ωστόσο, όπως αναφέρεται καθαρά στο νομοσχέδιο, το κάθε έργο έχει ένα πλαφόν, που είναι πάνω από τα 200 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό από μόνο του σημαίνει, ότι αφορά μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους, εγχώριους μέσω συμπράξεων ή ξένους, ευνοώντας τη συγκέντρωση του κατασκευαστικού κεφαλαίου. Εξάλλου, στους όρους του Ταμείου Ανάκαμψης για την έγκριση ένταξης έργων επιβάλλεται να είναι, μέσω ΣΔΙΤ, που ευνοεί και εξασφαλίζει την κερδοφορία των μεγάλων ομίλων. Αυτό είναι το κύριο έργο και για τη σημερινή και την προηγούμενη Κυβέρνηση, με πιο χαρακτηριστικό το παράδειγμα κατασκευής των φοιτητικών εστιών. Να μην το αναλύσω. Το παραλάβατε και το συνεχίζετε.

Συνεπώς, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η ιεράρχηση αυτών των έργων δεν γίνονται, με βάση τις ανάγκες του λαού που πνίγεται το χειμώνα και καίγεται το καλοκαίρι, αλλά είναι έργα υποδομών που συνδέονται με τους στόχους του κεφαλαίου. Είναι, δηλαδή, έργα πνοής για το κεφάλαιο και την κερδοφορία του και «ασφυξίας» για τους εργαζόμενους και τον λαό, αφού έτσι γίνονται, όχι μόνο πανάκριβα τα διάφορα έργα, για να εξασφαλίσουν μεγάλα κέρδη οι επιχειρηματικοί όμιλοι, αλλά ενισχύονται και από το μειωμένο εργασιακό κόστος, που έχει εξασφαλίσει το αντεργατικό νομοθετικό «έκτρωμα» του νόμου Χατζηδάκη, ικανοποιώντας τις αξιώσεις των επιχειρηματικών ομίλων για ένταση της εκμετάλλευσης της εργασίας. Δηλαδή, δουλειά χωρίς δικαιώματα, κατάργηση του σταθερού ημερήσιου χρόνου εργασίας, μεροκάματα πείνας και ούτω καθεξής.

Έτσι λοιπόν δεν ιεραρχούνται έργα υποδομών για τη βελτίωση της ζωής του λαού και για την προστασία της υγείας του, αλλά έργα υποδομών που ιεραρχούν οι επιχειρηματικοί όμιλοι. Κι αυτό γίνεται δεκαετίες τώρα από όλες τις κυβερνήσεις. Απλώς, με αυτό το νομοσχέδιο προωθείται σε μεγαλύτερο βαθμό.

Αυτό φάνηκε και στον τελευταίο χιονιά, που ο λαός βρέθηκε στο έλεος της κακοκαιρίας, εξαιτίας των ακραίων ελλείψεων σε υποδομές και σχέδια που αφορούν τις λαϊκές ανάγκες. Όσο, λοιπόν, περισσότερο αποκαλύπτονται οι τεράστιες ελλείψεις του κρατικού σχεδιασμού και των υποδομών για τον λαό, τόσο περισσότερο τα καιρικά φαινόμενα, όπως οι φυσιολογικές χιονοπτώσεις τον χειμώνα θα «βαφτίζονται» ως ακραία και πρωτόγνωρα φαινόμενα. Όμως, και τόσο περισσότερο, θα ακούγονται ανέξοδες συστάσεις και επικλήσεις στην ατομική ευθύνη. Παραδείγματα, υπάρχουν πολλά και συνολικά αφορούν στις ανάγκες του λαού.

Μήπως και στα σχολεία σοφάδες δεν πέφτουν, σκεπές δεν καταρρέουν, σχολεία δεν «κρέμονται» στο κενό, φέρνοντας ξανά στο προσκήνιο, με δραματικό τρόπο, τα κρίσιμα ζητήματα κτιριακών και υλικοτεχνικών υποδομών;

Θα μπορούσα να συνεχίσω με άλλα παραδείγματα, όπου λόγω έλλειψης αντιπλημμυρικών έργων, λαϊκές περιουσίες καταστρέφονται μέσα σε λίγες ώρες. Τα περιγράφω, γιατί τα περισσότερα είναι πρόσφατα και επίκαιρα, για να καταλήξω, ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν είναι για τις λαϊκές ανάγκες, αλλά για το «ξεκοκάλισμα» των δισεκατομμυρίων ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης των επιχειρηματικών ομίλων άμεσα και γρήγορα.

Την ίδια ώρα, αρνείστε να ικανοποιήσετε τα αιτήματα της αγροτιάς, που δεν ξεπερνούν το ένα δισεκατομμύριο και είναι αιτήματα επιβίωσης και γι’ αυτό αναγνωρίζονται ευρύτερα και είναι δίκαια. Γι’ αυτό είναι ταξική η πολιτική σας και «βάρβαρη». Επικαλείστε τους δημοσιονομικούς στόχους και τις αντοχές της οικονομίας, για να συνεχίσετε τη «ληστρική» πολιτική σας για τον λαό. Όμως, αυτά δεν ισχύουν, όταν είναι να «μπουκώσετε» με δισεκατομμύρια ευρώ τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Εξάλλου, πολύ καθαρά, στο νομοσχέδιο, αναφέρεται, ότι «σκοπός είναι η επιτάχυνση της ωρίμανσης δημοπράτησης και υλοποίησης έργων υποδομών με τη συμβολή του ιδιωτικού φορέα». Από το πρώτο άρθρο το αναφέρετε. Ναι, το χαρακτηριστικό και το καινούργιο, και ταυτόχρονα απαράδεκτο του νομοσχέδιου, είναι η εμβάθυνση, η περαιτέρω ιδιωτικοποίηση, που φτάνει, όπως εσείς λέτε, μέχρι τη μεταρρύθμιση των δημοσίων έργων.

Έτσι επιδιώκετε την ωρίμανση έργων, που δεν ήταν, ίσως, σε προτεραιότητα και δεν είχαν προχωρήσει. Τώρα με αυτή τη μεγαλύτερη εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα για ωρίμανση και νέων έργων υποδομών, θα γίνονται με μοντέλο των πρότυπων προτάσεων, που θα αφορά έργα ΣΔΙΤ ή παραχωρήσεων, που επιχειρηματικοί όμιλοι αναλαμβάνουν να προτείνουν και να ωριμάσουν για λογαριασμό του δημοσίου. Φυσικά, όχι με το αζημίωτο, αφού θα εξασφαλίζουν πολλά και υψηλά κέρδη. Ίσως αυτό να σημαίνει, ότι θέλετε να αλλάξετε την ιεράρχηση, τις προτεραιότητες που υπήρχαν μέχρι τώρα. Δεν θα είναι έργα, που θα ικανοποιούν τις ανάγκες του λαού, αλλά για να δώσετε τα κίνητρα και τα προνόμια κερδοφορίας στο κεφάλαιο .

 Μάλιστα, θεσπίζεται διαδικασία υποβολής, αξιολόγησης και έγκρισης αυτών των προτάσεων για έργα υποδομής, με πεδίο εφαρμογής αυτά που θα υποβάλλονται από τους οικονομικούς φορείς. Δηλαδή, τους ομίλους που θα έχουν την πρωτοβουλία και το αντικείμενο στη μελέτη και κατασκευή αυτών των έργων υποδομών. Θα αφορούν νέα έργα ή επέκταση ή αναδιαμόρφωση ή τροποποίηση υφιστάμενων έργων υποδομών, εφόσον, βεβαίως, πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές απευθύνονται στις μεγάλες καπιταλιστικές επιχειρήσεις, αφού η προϋπολογιζόμενη αξία του έργου, της κάθε πρότασης, πρέπει να υπερβαίνει το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς ΦΠΑ. Μάλιστα, υπάρχουν και οι κατ’ εξαίρεση, που μπορούν να εγκριθούν με υπουργική απόφαση, από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

«Μυρίζει» προκλητική «ρουσφετολογία». Φυσικά, η διαδικασία ανάθεσης θα είναι με δημόσια σύμβαση του έργου ή σύμβαση παραχώρησης ή σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, δηλαδή, ΣΔΙΤ. Αυτό που κάνατε και εσείς και οι προηγούμενοι μια ζωή.

Επίσης, θα υπάρχει επιτροπή αξιολόγησης πρότυπων προτάσεων με τέσσερα μέλη, πλήρως, ελεγχόμενα από την κάθε Κυβέρνηση, αφού τα τέσσερα μέλη είναι ο Υπουργός, ο Γενικός Διευθυντής, ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης του αρμόδιου Υπουργείου, εμπειρογνώμονας που θα ορίζεται από τον αρμόδιο Υπουργό Μεταφορών ή Περιβάλλοντος.

 Το νομοσχέδιο, λοιπόν, είναι στα μέτρα περαιτέρω ενίσχυσης του κεφαλαίου και των προνομίων του, γι’ αυτό εμείς, επί της αρχής, το καταψηφίζουμε για τρεις λόγους. Πρώτον, προωθεί περαιτέρω ιδιωτικοποίηση σκανδαλωδώς, για να εξασφαλίσει κέρδη και προνόμια στους επιχειρηματικούς ομίλους.

 Δεύτερον, εντείνει τη συγκεντροποίηση του κατασκευαστικού τομέα και των έργων και τρίτον, ιεραρχεί την κατασκευή έργων υποδομών, με βάση τις προτεραιότητες του κεφαλαίου και όχι τις ανάγκες του λαού που «βασανίζεται», όχι μόνο από την ακρίβεια, τον πληθωρισμό, το ενεργειακό, τους μισθούς και τις συντάξεις φτώχειας, αλλά και από καταστροφές, πλημμύρες, σεισμούς, δηλαδή, έλλειψη υποδομών.

Ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Κεφαλίδου Χαρά, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ξεκινήσουμε, επαναλαμβάνοντας πώς είναι αδιανόητος ο τρόπος που επιχειρεί να νομοθετήσει αυτή η Κυβέρνηση, αφού είναι, εντελώς, απαράδεκτο να καταθέτει συνεχώς σχέδια νόμου την Τρίτη το βράδυ, όπως για παράδειγμα το σημερινό, για να συζητηθούν την Πέμπτη. Το γεγονός αυτό τεκμηριώνει πώς το εκάστοτε Υπουργείο είναι ανοργάνωτο, αφού, ασφαλώς, δεν πιστεύουμε πως το κάνει εσκεμμένα, για να μην δώσει το χρόνο στην Αντιπολίτευση να προετοιμαστεί σωστά. Με ανοργάνωτα, όμως, Υπουργεία, πώς είναι δυνατόν να δρομολογηθούν ορθολογικά νομοσχέδια; Πόσο μάλλον να κυβερνηθεί σωστά η Ελλάδα, που βαδίζει από το κακό στο χειρότερο, τουλάχιστον, σε ότι αφορά στην οικονομία της;

Από την άλλη πλευρά, σε μία χρονική περίοδο που η χώρα μας αντιμετωπίζει τόσα πολλά προβλήματα, όπως από τα τεράστια λάθη στην ενεργειακή μας πολιτική, που έχουν επιδεινωθεί από τις διεθνείς συγκυρίες, από τα ανοδικά επιτόκια, από τον πληθωρισμό, από τη διαφαινόμενη υποχρεωτική επιστροφή σε πλεονάσματα, μετά την απίστευτη σπατάλη 43 δισεκατομμυρίων των τελευταίων δύο ετών και ούτω καθεξής, τι νόημα έχει η κατάθεση ενός τόσο ανούσιου νομοσχεδίου, όπως το σημερινό; Απολύτως κανένα.

Το πόσο ανούσιο είναι αυτό το νομοσχέδιο, φαίνεται καθαρά και από την αδιαφορία των πολιτών, σε ότι αφορά στη δημόσια διαβούλευση. Εύλογα, βέβαια, αφού αποτελεί μία ακόμη πρόταση για την προώθηση έργων, που θα ωφελήσουν τους μεγαλοεργολάβους, οι οποίοι έχουν προετοιμαστεί μεθοδικά για την «απομύζηση» των ευρωπαϊκών προγραμμάτων, ακόμη και με την αγορά μέσων μαζικής ενημέρωσης, όπως συνήθιζαν, ανέκαθεν, με τα ΕΣΠΑ. Αυτό που χρειάζεται, όμως, η Ελλάδα και το οποίο φαίνεται πώς αδυνατεί να δρομολογήσει η Κυβέρνηση, είναι ο σχεδιασμός μιας εθνικής πολιτικής ανάπτυξης, λαμβάνοντας υπόψιν την ενεργειακή παράμετρο, το διεθνές γεωπολιτικό περιβάλλον, τα ανταγωνιστικά μας πλεονεκτήματα και τους κινδύνους, βέβαια, που αντιμετωπίζουμε ως έθνος.

Πριν από κάθε τι άλλο, πρέπει να σταματήσει το «ξεπούλημα» της δημόσιας περιουσίας μας από το Υπερταμείο, που δεν ελέγχουμε εμείς, σύμφωνα και με την πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ, όπως το παράδειγμα της ΛΑΡΚΟ, που δρομολογείται διαγωνισμός με έναν διαγωνιζόμενο, προτού καν εξυγιανθεί, όταν η τιμή του νικελίου, ειδικά μετά τις τελευταίες εξελίξεις στη Ρωσία, έχει απογειωθεί. Αλήθεια, αν είχε κάποιος ένα σπίτι σε κακή κατάσταση, θα το πουλούσε, όπως είναι, με αποτέλεσμα να εισπράξει ένα πολύ χαμηλό τίμημα ή μήπως θα το περιποιόταν προηγουμένως, για να το πουλήσει σε μία σωστή τιμή; Έχει χάσει την επαφή της η Κυβέρνηση με τα αυτονόητα;

Για να μην παρεξηγηθούμε, εμείς δεν είμαστε εναντίον των ιδιωτικοποιήσεων, με εξαίρεση, βέβαια, τις κοινωφελείς και τις στρατηγικές επιχειρήσεις, ούτε φυσικά αντίθετοι με τα ΣΔΙΤ. Αρκεί, όμως, να εισπράττονται οι σωστές τιμές, αφού προηγηθεί η εκτίμηση της αξίας τους, η εξυγίανσή τους και ο σωστός προγραμματισμός. Πρέπει, φυσικά, να σταματήσει και η επιδότηση του Υπερταμείου, όπως το παράδειγμα της Διώρυγας της Κορίνθου ή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, καθώς, επίσης, οι άλλες επιδοτήσεις των αποτυχημένων αποκρατικοποιήσεων, όπως της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά και οι επιδοτήσεις κερδών, όπως της FRAPORT, με, σχεδόν, 180 εκατομμύρια και με δικαιολογία την πανδημία.

Συνεχίζοντας, διαπιστώσαμε πώς το σημερινό νομοσχέδιο έχει ως έμπνευσή του τη μελέτη του ΙΟΒΕ, σε συνεργασία με τον ΣΕΒ, στον οποίο, βέβαια, συμμετέχουν και μεγαλοεργολάβοι. Η μελέτη αυτή, της οποίας τα περιεχόμενα θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, έχει τον τίτλο «Οι αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα». Δημοσιεύθηκε δε, πριν από τις εκλογές το 2019, όταν η Ν.Δ. ετοιμαζόταν να αναλάβει την εξουσία της χώρας, δηλώνοντας, μέσω του Προέδρου της, πως θέλει να απογειώσει τις κατασκευές. Υποσχέθηκε τότε έργα αξίας, 10 έως 12 δισεκατομμυρίων ευρώ, εντός μιας τετραετίας, καθώς, επίσης, 240.000 νέες θέσεις εργασίας.

Όπως ήταν αναμενόμενο, λοιπόν, δρομολογούνται αυτά τα έργα, με μεγάλο ωφελημένο, κυρίως, την ΤΕΡΝΑ, όπως ο Ε-65, η παραχώρηση της Εγνατίας, το Αεροδρόμιο στο Καστέλι, που, ουσιαστικά, προωθεί τη μερική ιδιωτικοποίηση του Αεροδρομίου του Ηρακλείου, το Πάτρα-Πύργος με την «εγκληματική», κατά την άποψή μας, επαναδιαπραγμάτευση που οδήγησε στην απώλεια πόρων ΕΣΠΑ και στην επιβάρυνση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και ούτω καθεξής.

Το, πλέον, εντυπωσιακό, είναι, το ότι μέσα σε έναν μήνα και σε δύο, μόλις, ημέρες, δημοπρατήθηκαν οκτώ έργα. Αν είναι δυνατόν. Συγκεκριμένα, στις 21/1/2022 δημοπρατήθηκαν έξι εργολαβίες, αξίας 3,6 δισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ στις 22/2/2022 άλλες τρεις εργολαβίες, αξίας 614 εκατομμυρίων ευρώ. Εν προκειμένω, θα καταθέσουμε στα Πρακτικά το άρθρο που αναφέρονται, με τον τίτλο «Η χορογραφία του καρτέλ των κατασκευών. Πώς στήνεται το παιχνίδι στους διαγωνισμούς και οι συμπτώσεις με την ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ». Το λέει, ακριβώς, ο τίτλος αυτού που θα καταθέσουμε στο τέλος στα Πρακτικά. Δεν είναι δικό μας.

Με δεδομένο, ότι ο κλάδος έχει τιμωρηθεί, ήδη, από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για μεθοδεύσεις «καρτέλ», όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, ενώ ερευνάται ξανά, έχουμε την άποψη πως θα έπρεπε να είναι προτεραιότητα του Υπουργείου αυτές οι εξελίξεις και όχι νομοσχέδια, όπως το σημερινό. Επιτρέψτε μας, πάντως, να αμφιβάλλουμε, σε σχέση με την είσπραξη των ποσών για την κατασκευή των παραπάνω έργων, τουλάχιστον, για το χρονικό διάστημα έως τις εκλογές. Κριτήριο το ότι δεν έχει δρομολογηθεί κάτι σπουδαίο στο Ελληνικό, το ξέρουμε όλοι, ενώ πολλά έργα «σέρνονται» ή προωθούνται με συμπληρωματικές συμβάσεις, όπως το Μετρό της Θεσσαλονίκης και ούτω καθεξής.

Περαιτέρω, στους ορισμούς του νομοσχεδίου, πρότυπα έργα είναι, σε γενικές γραμμές, τα εξής. Νέα και μεγάλα έργα με καινοτομία και πολυπλοκότητα, όπως περιγράφονται στο άρθρο 3 και στην παρ. 1, τα οποία δεν έχουν ενταχθεί σε άλλα προγράμματα, ενώ ο προϋπολογισμός τους υπερβαίνει το ποσό των 200 εκατομμυρίων, χωρίς αιτία.

Στη μελέτη του ΙΟΒΕ, που αναφέραμε προηγουμένως ως πηγή έμπνευσης του νομοσχεδίου, οι πρότυπες προτάσεις έργων αποκαλούνται «αυτόκλητες», ενώ υποθέτουμε πως χρησιμοποιήθηκε η λέξη «πρότυπες» για επικοινωνιακούς λόγους, αλλιώς, θα παρέμενε «αυτόκλητες». Όπως αναφέρει η μελέτη του ΙΟΒΕ, η διαδικασία των αυτόκλητων προτάσεων αποτελεί ένα καινοτόμο εργαλείο ανάπτυξης κατασκευαστικών έργων μέσω ΣΔΙΤ, με τον ιδιωτικό τομέα να αναλαμβάνει ρόλο οδηγού στον σχεδιασμό και στον τρόπο χρηματοδότησης ενός τεχνικού έργου. Ενώ, παραδοσιακά, ο δημόσιος τομέας σχεδιάζει και αναθέτει μέσω διαγωνισμού σε ιδιώτες την υλοποίηση των τεχνικών έργων υποδομής, με το USP’s, ουσιαστικά, αντιστρέφεται η λογική των κλασικών έργων ΣΔΙΤ, επειδή μία ιδιωτική εταιρεία αποστέλλει με δική της πρωτοβουλία στο δημόσιο μελέτη για την πραγματοποίηση ενός έργου, χωρίς να υπάρχει, εκ των προτέρων, σχετική πρόσκληση από το δημόσιο. Όλα αυτά στη μελέτη που αναφέραμε, προηγουμένως, ήδη, από το 2019. Δεν υπάρχει καμία διαφορά με το σημερινό.

Όπως αναφέρεται από την αγορά και θα καταθέσουμε στα Πρακτικά τα έργα παραχώρησης, αυτή τη στιγμή, χρειάζονται επτά έως οκτώ χρόνια, για να αναδειχθεί ανάδοχος, ενώ οι προτάσεις καινοτομίας, μεταξύ άλλων, μειώνουν τη διαδικασία σε έναν με ενάμιση χρόνο από την κατάθεση της πρότασης. Τα έργα ΣΔΙΤ, βέβαια, αποτελούν μία εύκολη λύση για τη χρηματοδότηση του δημοσίου τομέα, ενώ έχουν επικριθεί, σε πολλές περιπτώσεις, με τα αποτελέσματά τους να είναι αμφιλεγόμενα.

Αναλογικά, πάντως, υπάρχουν πολλά ΣΔΙΤ τα τελευταία χρόνια, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, ενώ το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο έχει επικρίνει το μεγάλο και αυξανόμενο κόστος, όχι εμείς, καθώς, επίσης, τις ατέλειες των έργων ΣΔΙΤ, όπως, επίσης, θα καταθέσουμε. Για παράδειγμα, τον αυτοκινητόδρομο Ε-65 της ΤΕΡΝΑ, του Μορέα της ΑΚΤΩΡ, την Ολυμπία Οδό που συμμετέχουν οι δύο παραπάνω, μαζί, βέβαια, με τη γαλλική Vinci και τη γερμανική Hochtief και ούτω καθεξής, καταθέτοντας, επίσης, ανάλογο άρθρο στα Πρακτικά. Ως εκ τούτου, δεν θεωρούμε λογική τη συνέχιση και την πριμοδότησή τους, όχι, τουλάχιστον, με τον τρόπο που δρομολογούνται σήμερα.

Συνεχίζοντας με την αιτιολογική έκθεση, αναφέρει γενικότητες, περί καινοτόμων έργων, χωρίς να επεξηγεί τι, ακριβώς, εννοεί. Επίσης, την επιτάχυνση των διαδικασιών ωρίμανσης των έργων, τη διαφάνεια, την αξιοποίηση πόρων και, φυσικά, το Ταμείο Ανάκαμψης που βιάζεται να σπαταλήσει η Κυβέρνηση, όσο μπορεί πριν από τις εκλογές.

Στην ουσία, λοιπόν, πρόκειται για «κενά» λόγια, που έχουμε ακούσει δεκάδες φορές στο παρελθόν, χωρίς κανένα όφελος για την πλειοψηφία των πολιτών, όπως καινοτομία, μεταρρύθμιση, αξιοποίηση, εκσυγχρονισμός, ανάπτυξη και ούτω καθεξής.

Κλείνοντας με τα περιεχόμενα του νομοσχεδίου, τα 14 από τα 30 άρθρα, τα μισά, δηλαδή, αναφέρονται στις πρότυπες προτάσεις, ενώ τα υπόλοιπα είναι, στην ουσία, τροπολογίες που ενδιαφέρουν κάποιους, όπως για τα έργα που αναλαμβάνει το ΤΑΙΔΕΠ και για τον ΟΣΕ.

Στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου που αφορά τις πρότυπες προτάσεις, δίνονται οι ορισμοί των πρότυπων έργων και περιγράφεται ποιοι έχουν δικαίωμα υποβολής πρότυπης πρότασης, η διαδικασία υποβολής και το περιεχόμενο της πρότυπης πρότασης. Αναφέρεται, επιπλέον, η επιτροπή αξιολόγησης πρότυπων προτάσεων, που θα συσταθεί, καθώς, επίσης, η διαδικασία αξιολόγησης της πρότυπης πρότασης και της ανάθεσης των συμβάσεων, κατόπιν έγκρισής της. Εκτός αυτού, αναφέρεται το κόστος του παράβολου για την υποβολή της πρότυπης πρότασης, το οποίο είναι ίσο με το ένα τοις χιλίοις, επί της προϋπολογισμένης αξίας του έργου. Ο υποβάλλων δε, έχει προνομιακή μεταχείριση στον διαγωνισμό, εκτός εάν κάποιος άλλος προσφέρει πολύ μεγαλύτερη έκπτωση.

Στο δεύτερο μέρος, υπάρχουν διάφορες τροπολογίες, στις οποίες θα αναφερθούμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, και αφορούν σε ρυθμίσεις για ανάθεση συμβάσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας, καθώς, επίσης, έργα που ωριμάζει και αναθέτει το ΤΑΙΠΕΔ. Εδώ πρόκειται για την περίφημη μονάδα Project Preparation Facilities ή PPF που, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, περιλαμβάνει 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ, κάτι που μας προξένησε πραγματικά πολύ μεγάλη εντύπωση.

Τέλος εμπερικλείει θέματα του Υπουργείου, στα οποία θα αναφερθούμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, επιφυλασσόμενοι για την ψήφισή του στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜεΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, πραγματικά, με αυτό το νομοσχέδιο «πέφτουν οι μάσκες» οριστικά. Ξέραμε όλοι, ότι τα δημόσια έργα αποφασίζονταν από τις κατασκευαστικές, αλλά τώρα το κάνατε και νόμο. Αναβαθμίζετε τους πλουτοκράτες από εισοδηματίες, ανθρώπους που πήραν «τζάμπα» τα δημόσια μονοπώλια και εισπράττουν τα ασφαλή υπερκέρδη των μονοπωλίων και μάλιστα, όταν έχουν και κακή χρόνια, τους αποζημιώνετε και επιπλέον. Από εισοδηματίες τους μετατρέπετε, πλέον, σε κατόχους του κράτους, τους αναβαθμίζετε. Δεν τους φθάνουν, δηλαδή, τα εγγυημένα τους κέρδη, αφού είναι άπληστοι και εσείς «διψάτε» να τους προσφέρετε κι άλλα.

Απευθύνομαι στους πολίτες που μας ακούνε, για να πω ότι αυτό το νομοσχέδιο κάνει ένα πράγμα. Δεν θα σχεδιάζει, πλέον, η Κυβέρνηση που εκλέγεται τα δημόσια έργα, αλλά θα είναι οι εταιρείες που θα φέρνουν τις προτάσεις, θα τις μελετάνε και η Κυβέρνηση θα τις εγκρίνει ή θα τις απορρίπτει. Μπορούμε όλοι να καταλάβουμε, πόσες από αυτές θα εγκρίνονται. Όλες, καθώς θα υπάρχει και η προσυνεννόηση στην πράξη.

Σε τι αφορά; Δρόμους, λιμάνια, αεροδρόμια, αποχέτευση, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρισμό, ύδρευση, άρδευση, αστικός σχεδιασμός, δηλαδή, πλατείες, πεζοδρομήσεις, κ.λπ.. Ας μην γελιόμαστε, δεν είναι για όλες τις κατασκευαστικές, για όλους τους εργολάβους. Τα έργα έχουν «πάτωμα». Το ελάχιστο ποσό μπορεί να είναι 200 εκατομμύρια ευρώ. Απευθύνεται μόνο στους τρεις με πέντε μεγαλοεργολάβους.

Επιπλέον, με το άρθρο 18, αυτά τα έργα εξαιρούνται από τις διατάξεις του ν.4412/2016. Με λίγα λόγια, έχουν περιβαλλοντική, εργοδοτική και αρχαιολογική ασυλία. Καταλύεται το Σύνταγμα, στην ουσία του, με αυτό εδώ το νομοσχέδιο, τόσο γι’ αυτά που προβλέπει, όσο και γι’ αυτά στα οποία «κλείνει το μάτι» και τελικά θα εφαρμοστούν. Εκεί που οι πολίτες εκλέγουν κυβερνήσεις, για να τους κυβερνούν, θα εκλέγουν, με βάση αυτό που έχουμε στα χέρια μας, τους ανθρώπους που θα έχουν την εντολή, την υποχρέωση, να μεταφέρουν τους δημόσιους πόρους στα ταμεία των τριών, τεσσάρων, πέντε μεγαλοεργολάβων. Οι κυβερνήσεις θα είναι « ντελιβεράδες» των δημοσίων πόρων, κατ’ εντολή, των πέντε εργολάβων στα ιδιωτικά τους ταμεία.

Δεν χρειάζεται να πούμε κάτι παραπάνω, αν και στις επόμενες συζητήσεις θα αναφέρουμε πώς όλα αυτά καταδεικνύονται άρθρο-άρθρο.

Το ΜέΡΑ25 είναι, ολόψυχα, ενάντια σε αυτόν το νόμο, ο οποίος, πραγματικά, μετατρέπει τις κυβερνήσεις από κυβερνώντες σε «ντελιβεράδες» συμφερόντων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Νομίζω ότι απαιτείται η σχετική σας ανοχή στον χρόνο, γιατί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο σηματοδοτεί άρρηκτα αυτό, το οποίο, ούτως η άλλως, με μεθοδικότητα η παρούσα Κυβέρνηση, από την πρώτη μέρα της θητείας της, από το περίφημο νομοσχέδιο περί Επιτελικού Κράτους -άλλο ένα εύηχο νομοσχέδιο- συντεταγμένα προχωράει σε αυτό το σίκουελ νομοθετημάτων που έναν και μόνο στόχο έχει: την «πυροδότηση» των ανισοτήτων, με ότι αυτό συνεπάγεται και φυσικά, την ενίσχυση συγκεκριμένων συμφερόντων. Αναφέρθηκαν, προηγουμένως, συνάδελφοι περί λίγων εταιρειών, που συνεχίζουν να λυμαίνονται τον δημόσιο πλούτο, όχι μόνο, δημοσιονομικά, μέσω των εργολαβιών που όλο αυτό το διάστημα προχωρούν, εκτελούν και διεκδικούν, αλλά πλέον και τη δημόσια περιουσία. Ο κ. Καραμανλής, ο κ. Υπουργός, από την αρχή της θητείας του, σε Κοινοβουλευτικές Ερωτήσεις ανέφερε, ότι προτίθεται να εισάγει στην ελληνική έννομη τάξη το «εργαλείο» των USP’s, δηλαδή, των αυτόκλητων προτάσεων. Δεν τις ανέφερε με τον εύηχο τίτλο των καινοτόμων και ρηξικέλευθων προτάσεων, αλλά ότι είναι αυτόκλητες οι προτάσεις. Βασικό παράδειγμα έργου υποδομών, που θα υλοποιηθεί μέσα από αυτό το νέο καθεστώς, αποτελούσε για τον ίδιο τον κ. Καραμανλή η εκμετάλλευση της έκτασης του νυν Αεροδρομίου «Καζαντζάκης» στο Ηράκλειο της Κρήτης. Ειρήσθω εν παρόδω, να πούμε ότι είναι μία επιφάνεια 3.000 στρεμμάτων, ενός εκ των μεγαλύτερων και σημαντικότερων ακινήτων της χώρας. Ο Υπουργός, μάλιστα, κατά ειρωνικό τρόπο, συστηματικά έλεγε, ότι «το νέο Αεροδρόμιο «Καζαντζάκη» θα πρέπει να γίνει το νέο Ελληνικό της χώρας μας και να μην μείνει ανεκμετάλλευτο».

Σήμερα, λοιπόν, που η επένδυση του Ελληνικού καταρρέει και που είναι σαφές, πλέον, ότι το μοντέλο ανάπτυξης που το Ελληνικό εξέφρασε, όλα τα προηγούμενα χρόνια, όλη την προηγούμενη δεκαετία, στη χώρα είναι «καταδικασμένο» σε αποτυχία, σήμερα, η Κυβέρνηση φέρνει ένα νόμο, προσπαθώντας να γενικεύσει την εμπειρία του Ελληνικού, ως μοντέλου διαχείρισης, τόσο της δημόσιας περιουσίας, όσο και των δημόσιων οικονομικών. Το νομοσχέδιο για τις προτάσεις καινοτομίας, πρότυπες προτάσεις, αυτόκλητες προτάσεις, όπως θέλετε μπορείτε να τις πείτε, εισάγει στην ελληνική έννομη τάξη την εξής αδιανόητη, την εξής εξωφρενική ιδέα: η δημόσια περιουσία και τα δημόσια οικονομικά στο μέλλον θα ορίζονται, θα δρομολογούνται, από τις ιδέες και την πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα. Στην πραγματικότητα, αυτό που κάνει ο σημερινός νόμος, είναι να δίνει τη δυνατότητα σε οποιονδήποτε φορέα του ιδιωτικού τομέα ενδιαφέρεται, για οποιοδήποτε τμήμα της δημόσιας περιουσίας, να καταθέτει μία πρόταση και η Κυβέρνηση, χωρίς κανένα, απολύτως, κριτήριο, κάτι που είναι ρητά διατυπωμένο στον νόμο, να εντάσσει αυτή την πρότασή της στον σχεδιασμό της, να δεσμεύει πόρους και να δημοπρατεί, είτε ως ΣΔΙΤ, σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου τομέα, είτε ως δημόσιο έργο. Αναφέρεται ρητά στο άρθρο 3, παρ.3 του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου.

Το σημερινό, λοιπόν, νομοσχέδιο παραβιάζει, απολύτως, τόσο ως προς το πνεύμα, όσο και ως προς το γράμμα του, τις οδηγίες, σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις, αλλά και τις συμβάσεις παραχώρησης και εξηγούμαι. Ως προς το γράμμα, γιατί ο νόμος σήμερα τροποποιεί και το θεσμικό πλαίσιο για τις δημόσιες συμβάσεις και η σχετική Οδηγία 24/2014 της Κομισιόν, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεν έχει ανάλογα περιθώρια «ελαστικότητας». Και μόνο γι’ αυτό, κάθε έργο, που θα γίνει με το σημερινό θεσμικό πλαίσιο, είναι, νομοτελειακά, βέβαιον, ότι θα «καταπέσει» στο ΣτΕ με την πρώτη προσφυγή εναντίον διοικητικής πράξης που θα εκπορεύεται από τον σημερινό νόμο.

Ως προς το πνεύμα, όμως, γιατί ναι μεν η οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης προβλέπει έναν βαθμό ευελιξίας, αλλά το κάνει αυτό, υπό την προϋπόθεση, ότι η εθνική νομοθεσία θα σέβεται τις αρχές της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας.

Ο σημερινός νόμος και στο ζήτημα των συμβάσεων παραχώρησης δεν δημιουργεί, κύριοι συνάδελφοι, τις προϋποθέσεις ίσης μεταχείρισης των συμμετεχόντων, διότι ο νόμος δεν σέβεται την αρχή της ίσης μεταχείρισης, ούτε έμμεσα, αλλά ούτε και άμεσα. Έμμεσα, διότι είναι προφανές, ότι ο ιδιώτης, ο επισπεύδων που θα καταθέσει μία πρόταση για ένα πρότζεκτ, άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ, έχει την προτεραιότητα, έχει το priority, έχει τη δυνατότητα και την έγκαιρη ενημέρωση για οτιδήποτε άλλο. Άρα, ουσιαστικά, έχει τεράστιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, σε σχέση και έναντι οποιουδήποτε άλλου ανταγωνιστή.

Όμως, και άμεσα, γιατί ο ίδιος νόμος δίνει δικαίωμα αποζημίωσης, εάν είναι δυνατόν, στον ιδιώτη που έχει κινήσει την εν λόγω πρόταση. Ο νόμος, δηλαδή, κατοχυρώνει το γεγονός, ότι εάν το έργο δεν το συμβασιοποιήσει αυτός που το πρότεινε εξαρχής, θα πρέπει να το πληρώσουμε και από πάνω.

Συμπερασματικά, λοιπόν, ο σημερινός νόμος -και το λέω με μεγάλη επιείκεια- είναι ένα «τερατούργημα πολυτελείας», διότι έχουμε φύγει από την εποχή του 2007 με τις «σακούλες» και το χρήμα και πάμε σε ένα εκλεπτυσμένο νομοθετικό μοντέλο, το οποίο συμβασιοποιεί τις συγκεκριμένες διαδικασίες. Είναι ένα νομοσχέδιο-«όχημα» ειδικού σκοπού με έναν και μόνο στόχο: την άντληση των πόρων και των δανείων από το Ταμείο Ανάκαμψης σε συγκεκριμένα συμφέροντα.

Όμως, δεν πλήττει μόνο αυτό, πλήττει και τη δημόσια περιουσία. Όσα assets αξίας του ελληνικού δημοσίου έχουν απομείνει, έχουν, ήδη, μπει στο «μικροσκόπιο» συγκεκριμένων, γνωστών σε όλους μας, συμφερόντων. Αυτό είναι ζήτημα και δεν «θωρακίζεται». Τουναντίον, με το συγκεκριμένο νομοθέτημα ανοίγει διάπλατα η «κερκόπορτα» να «αλωθεί» ό,τι έχει απομείνει, να απεμπολήσει το ελληνικό δημόσιο σοβαρά ακίνητα δικής του περιουσίας.

Γιατί, όμως, χαρακτηρίζω, με επιείκεια, Ως «τερατούργημα» το συγκεκριμένο νομοσχέδιο; Πρώτον, το δημόσιο απεμπολεί τη μέριμνα για τον δημόσιο σχεδιασμό. Δεν είναι μόνο το ιδιοκτησιακό, δεν είναι μόνο το υποκείμενο, είναι και το υπερκείμενο. Μία βαθύτατη κατάκτηση της ελληνικής έννομης τάξης, εδώ και χρόνια, ήταν το δικαίωμά της να επικυριαρχεί, επί του σχεδιασμού, κύριοι συνάδελφοι, στον δημόσιο χώρο, στο δημόσιο πεδίο και, φυσικά, να σχεδιάζει τα μεγάλα δημόσια έργα. Εδώ να αναφέρουμε, ότι στην πρόταση, άνω των 200 εκατ. Ευρώ, που θα επιταχυνθεί από τον ιδιώτη, ποιος δημιουργεί, ποιος εκπονεί τον προϋπολογισμό, τον όποιο προϋπολογισμό; Ο ίδιος ο ιδιώτης. Πώς ελέγχεται αυτό; Ποιες είναι οι νόρμες που υπάρχουν στο εν λόγω νομοσχέδιο, για να ελεγχθεί; Ποιο είναι το πλαφόν και ποια είναι και η δημοσιονομική επίπτωση και δέσμευση της χώρας για τα επόμενα τριάντα χρόνια σε περίπτωση ΣΔΙΤ;

Δεύτερον, είναι οι δημοσιονομικοί κίνδυνοι, που ανέφερα, μόλις, προηγουμένως, οι οποίοι είναι πάρα πολύ σοβαροί. Άρα, τι ποσά θα επιβαρύνουν τον δημόσιο τομέα τα επόμενα χρόνια που έρχονται; Γνωρίζουμε; Υπάρχει, αυτή τη στιγμή, μία αποκρυσταλλωμένη εικόνα του αθροίσματος του εν λόγω προϋπολογισμού, για να γνωρίζουμε και τις επιπτώσεις; Αυτή η δημιουργική ασάφεια, δυστυχώς, όπως καταλαβαίνετε, εμφιλοχωρεί τεράστιους κινδύνους για τα δημόσια οικονομικά.

Τρίτον, γιατί η Κυβέρνηση σκοπεύει να χρησιμοποιήσει αυτό το «εργαλείο», για να «κλέψει», ουσιαστικά, από τις τοπικές κοινωνίες και από τους φορείς του ευρύτερου δημοσίου τομέα τμήματα της ακίνητης περιουσίας του για να ικανοποιήσει τις «ορέξεις» του οποιουδήποτε ιδιώτη.

Θα συμφωνήσω, όμως, με τον κ. Καραμανλή, εν προκειμένω, για κάτι που είχε αναφέρει σε προηγούμενες συνεδριάσεις και σε άλλα νομοσχέδια. Πράγματι, η έκταση του Αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης» δεν πρέπει να γίνει νέο Ελληνικό. Για την ακρίβεια, την έκταση του Αεροδρομίου «Καζαντζάκης» δεν θα σας αφήσουμε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, να την κάνετε νέο Ελληνικό!

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Καραγιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ξεκινώντας θα μου επιτρέψετε μία σύντομη αναφορά για τα σημερινά λυπηρά γεγονότα, που συγκλονίζουν, πραγματικά, τη διεθνή κοινότητα, αυτά που συμβαίνουν σήμερα στην Ουκρανία.

Οφείλω να πω από αυτό το βήμα, ότι η χώρα μας σέβεται διαχρονικά την ανεξαρτησία και την εδαφική ακεραιότητα κάθε κράτους, ενώ ως μέλος του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βρισκόμαστε σε απόλυτη συνεργασία με τους εταίρους μας, ώστε να δώσουμε ένα ξεκάθαρο μήνυμα αποφασιστικότητας και τήρησης των κανόνων του διεθνούς δικαίου. Σίγουρα, αυτές τις ώρες, οι σκέψεις μας πρέπει να είναι και στους Έλληνες που ζουν σε εκείνα τα μέρη και ας ελπίσουμε πολύ σύντομα όλες αυτές οι εχθροπραξίες να λάβουν τέλος.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το νομοσχέδιο που σας παρουσιάζουμε σήμερα, θεωρούμε πώς αποτελεί ένα σημαντικό επιταχυντή εξελίξεων για τα μεγάλα έργα υποδομής που έχει ανάγκη η χώρα μας. Αποτελεί μία ακόμη προεκλογική μας δέσμευση που γίνεται πράξη και αποτελεί και μία μεταρρυθμιστική πρωτοβουλία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Κώστα Καραμανλή, που θα μείνει ως παρακαταθήκη στη χώρα και ως ένας εναλλακτικός τρόπος σύλληψης, ωρίμανσης και υλοποίησης μεγάλων έργων υποδομής.

Ξεκινήσαμε και συμπληρώνουμε, ουσιαστικά, μία ευρεία θεσμική παρέμβαση που ξεκινήσαμε με τον ν.4782, συνεχίστηκε με το ν.4799 και με το σημερινό νομοσχέδιο για τις πρότυπες προτάσεις, απόλυτα πιστοί στις ιδεολογικές μας καταβολές, τολμάμε να υιοθετήσουμε νεωτεριστικές πρακτικές και μεθόδους και ερχόμαστε σήμερα εδώ, στο ελληνικό Κοινοβούλιο και στην Επιτροπή, να προτείνουμε την υιοθέτηση μιας διαδικασίας περαιτέρω, πραγματικά, «μόχλευσης» των δυνάμεων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία παραγωγής έργων υποδομής στη χώρα μας, τα οποία, ουσιαστικά, θα αποτελέσουν όφελος προς την ίδια την κοινωνία, όχι μόνο στους τομείς της απασχόλησης και της οικονομικής ανάπτυξης, αλλά, στην πραγματικότητα, της μεταμόρφωσης της καθημερινότητας του πολίτη.

Κυρίες και κύριοι, η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη και στο Υπουργείο Υποδομών έχουμε αποδείξει με έργα, πλέον, ότι τα μεγάλα έργα υποδομής προχωρούν. Έχουμε προσωρινό ανάδοχο στο δημόσιο έργο του ΒΟΑΚ, σε λίγες ημέρες θα ανακοινώσουμε τον προσωρινό ανάδοχο στη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, πάλι, στο κομμάτι του ΒΟΑΚ, έχουμε τον ανάδοχο στο Fly Over, προχωράει o E-65 και στο βόρειο και στο νότιο κομμάτι του, ενώ τις επόμενες ημέρες ξεκινούν πολύ μεγάλα έργα υποδομής, όπως ο αυτοκινητόδρομος Πάτρας-Πύργου, ο οδικός άξονας Καλαμάτα-Ριζόμυλος, η ανέγερση σχολικών και δικαστικών μεγάρων, είναι μόνο λίγα από τα έργα που αυτή τη στιγμή, με πρωτόγνωρους ρυθμούς, προχωρούν.

Είμαστε περήφανοι γι’ αυτό, γιατί άκουσα από κάποιον Βουλευτή να αναφέρεται, ότι γίνονται πολλοί διαγωνισμοί και ότι έχουμε πάρα πολλά έργα. Πρώτη φορά, θεωρώ, ότι υπάρχει κριτική σε μία Κυβέρνηση, ότι προχωρούν οι διαγωνισμοί, ότι προχωρούν οι συμβάσεις, ότι έχουμε αναδόχους. Σε λίγο, θα μας κατηγορήσετε, ότι βρίσκει ο κόσμος δουλειά. Ε, αυτή είναι η δουλειά μας και είμαστε πολύ περήφανοι και την κάνουμε πάρα πολύ καλά. Αυτό δεν είναι μία προεκλογική δέσμευση που γίνεται πράξη, αλλά είναι η όψη μιας άλλης πολιτικής κουλτούρας, χωρίς εμμονές και ιδεοληψίες.

Το νομοσχέδιο που έχουμε καταθέσει, θεσπίζει ένα πλαίσιο υποβολής αξιολόγησης και έγκρισης πρότυπων προτάσεων για νέα μεγάλα έργα αξίας, άνω των 200 εκατ. Ευρώ, με χαρακτηριστικά καινοτομίας και πολυπλοκότητας. Ταυτόχρονα, όμως, αποτελούν έργα που προάγουν την περιφερειακή ανάπτυξη, συμβάλλουν στην εθνική οικονομία και υλοποιούνται και μέσω κλασικών δημοσίων έργων και με συμβάσεις παραχώρησης και με συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Με την υιοθέτησή τους αποσκοπούν, ουσιαστικά, σε τέσσερα βασικά ζητήματα. Πρώτον, στην ανάδειξη νέων καινοτόμων ιδεών και την προετοιμασία των έργων σε τομείς προτεραιότητας του ελληνικού δημοσίου, παράλληλα, και το τονίζω σε αυτό το σημείο, με τις υπάρχουσες διαδικασίες του ελληνικού δημοσίου.

Δεύτερον, στην επιτάχυνση της ωρίμανσης των έργων, μέσω του αποκαλούμενου διπλασιασμού, ουσιαστικά. Δηλαδή, πρακτικά, της δυναμικότητας του υφιστάμενου συστήματος σχεδιασμού έργων υποδομής, αφού η ωρίμανση πλέον, ένα κομμάτι θα μπορεί να γίνεται και από τον ιδιωτικό τομέα, κάτι που, μεταξύ άλλων, θέλω να τονίσω σε αυτό το σημείο, θα απελευθερώσει και ανθρώπινους πόρους. Ουσιαστικά, θα δώσουμε τη δυνατότητα στους δημοσίους υπαλλήλους να εκπληρώσουν και άλλες υποχρεώσεις τους και να «τρέξουν» ταχύτερα ανοιχτά ζητήματα που έχουν.

Τρίτον, στην αξιοποίηση τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα και σε επίπεδο σχεδιασμού έργων, αλλά και στην απόδοσή τους ως μνήμη στο δημόσιο τομέα, προκειμένου να αποφευχθούν λάθη που σταθερά γίνονταν, όταν σχεδιάζονταν και δημοπρατούνταν μεγάλα δημόσια έργα υποδομής.

Τέταρτον, αποσκοπούμε στην αξιοποίηση της ευελιξίας του ιδιωτικού τομέα και στην επιτάχυνση της διαδικασίας ωρίμανσης έργων, αφού, όπως όλοι νομίζω γνωρίζετε σε αυτή την Αίθουσα, δεν είναι λίγες οι φορές, που στην προσπάθεια να διαφυλαχθεί το δημόσιο συμφέρον, καταλήγουν οι διαδικασίες να διαρκούν περισσότερο από τα ίδια τα έργα.

Επιτρέψτε μου, όμως, σε αυτό το σημείο να επισημάνω και κάποια ζητήματα που έχουν μία ξεχωριστή σημασία. Καταρχάς, θέλω να σημειώσω, ότι το προτεινόμενο νομοσχέδιο δεν τροποποιεί το πλαίσιο ανάθεσης δημοσίων έργων, συμβάσεων παραχώρησης ή και των έργων ΣΔΙΤ, αλλά το συμπληρώνει και αυτό το επιτυγχάνει, καθώς ρυθμίζει το πλαίσιο σύλληψης και ωρίμανσης ενός έργου από τον ιδιωτικό τομέα, το οποίο, μετά την έγκρισή του, δημοπρατείται, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία που ισχύει.

Επίσης, διευκρινίζω, ότι οι πρότυπες προτάσεις, αφορούν, κατά κανόνα, μεγάλα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, του περιβάλλοντος και της ενέργειας, καθώς εκεί φαίνεται, ότι εντοπίζονται οι μεγαλύτερες ανάγκες επιτάχυνσης στη σύλληψη και ωρίμανση πολύπλοκων ή καινοτόμων έργων. Παρ’ όλα αυτά, έχουμε προβλέψει, κατ’ εξαίρεση, δυνατότητα υπαγωγής έργων και από άλλους τομείς της οικονομίας, εφόσον, βέβαια, αυτό κριθεί σκόπιμο.

Έχει ληφθεί μέριμνα, επίσης, ούτως ώστε οι δυνάμενοι που υποβάλλουν πρότυπες προτάσεις, να διαθέτουν και την αναγκαία εμπειρία, ενώ έχει προβλεφθεί η διαδικασία υποβολής και αξιολόγησης των προτάσεων να πραγματοποιείται, μέσω ειδικής ηλεκτρονικής πλατφόρμας, η οποία θα παρέχει τα αναγκαία εχέγγυα διαφάνειας, όπου απαιτούνται από τη διαδικασία.

Τέλος, ειδικά, ως προς τα προβλεπόμενα κίνητρα υποβολής πρότυπων προτάσεων, θα ήθελα να σημειώσω, ότι στο προτεινόμενο νομοσχέδιο επιδιώκεται, ακολουθώντας και τη διεθνή εμπειρία, μία ισορροπία, μεταξύ των χορηγούμενων κινήτρων στους προτείνοντες, αλλά και στους περιορισμούς των αντικινήτρων στους λοιπούς ενδιαφερόμενους. Αυτό επιτυγχάνεται, μέσω της παροχής του δικαιώματος διεκδίκησης του έργου, ενώ έχει καταβληθεί στους προτείνοντες το κόστος των μελετών και επίσης, μέσω της διάχυσης της πληροφόρησης και τον επαρκή χρόνο προετοιμασίας, προκειμένου να διαφυλαχθεί και το κύρος, αλλά, κυρίως, το αδιάβλητο των διαδικασιών.

 Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω τη σημασία της αξιοποίησης οποιουδήποτε αναπτυξιακού «εργαλείου» μπορεί να υπάρξει, προκειμένου να καταφέρουμε -και αυτό θα πρέπει να είναι κοινός γνώμονας- όλων όσων είναι σε αυτή την Αίθουσα- την ανάκαμψη της χώρας μας μετά το τέλος της πανδημίας.

Το νομοσχέδιο που καταθέτουμε ρυθμίζει και άλλα ζητήματα, εξαιρετικά, τα οποία, πραγματικά, θα λύσουν προβλήματα που για χρόνια η χώρα μας δεν είχε αντιμετωπίσει ποτέ.

Ενδεικτικά μόνο αναφέρω, γιατί στην Ολομέλεια θα μας δοθεί ο χρόνος, ώστε να αναφερθούμε εκτεταμένα σε όλα αυτά, για τη διοικητική αρχή «γεφυρών». Αυτή είναι, ουσιαστικά, η διάρθρωση του νομοσχεδίου, που σας παρουσιάζουμε. Είναι, ουσιαστικά, ένα νομοσχέδιο μεγάλης σημασίας για το Υπουργείο μας, αφού θα ρυθμίσει ανοιχτά ζητήματα και θα προωθήσει, ουσιαστικά, μεγάλες αλλαγές στην κατεύθυνση της απλούστευσης των διαδικασιών και της επιτάχυνσης των μεγάλων έργων υποδομής της χώρας μας.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης, θα λύσουμε οποιαδήποτε απορία. Θα μου επιτρέψετε, όμως, σε αυτό το σημείο, να κάνω δύο τρεις μόνο παρατηρήσεις για κάποια από αυτά που έχουν ακουστεί. Πραγματικά, μου προκαλεί πολύ μεγάλη εντύπωση, για πρώτη φορά, ένας Υπουργός, να εκχωρεί κομμάτι των αρμοδιοτήτων του σε μία επιτροπή, που μετέχουν υψηλόβαθμοι γενικοί διευθυντές, υψηλόβαθμοι υπάλληλοι του δημοσίου τομέα και θα αποφασίζουν, από κοινού, για τον προγραμματισμό και θα τον αξιολογούν μέσα από τη Δημόσια Διοίκηση, ουσιαστικά, η Δημόσια Διοίκηση θα μετέχει στη λήψη αποφάσεων, και γι’ αυτό να εγκαλούμαστε.

Επίσης άκουσα κάτι, περί αντισυνταγματικότητας νόμων. Ο καθένας, ας κοιτάξει τους νόμους που έχει κάνει και θα δει ποιοι νόμοι ήταν αντισυνταγματικοί.

Αυτό που θα πρέπει να κοιτάξουμε σε αυτό το σημείο, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι, ότι η ανάγκη της χώρας μας, τα επόμενα χρόνια, είναι να προχωρήσουμε γρήγορα. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αυτό το κάνουμε, τηρώντας, πάνω και πρώτα απ’ όλα, τα εχέγγυα της διαφάνειας. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Γιώργο Καραγιάννη, με την ομιλία του οποίου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η σημερινή μας συνεδρίαση, που ως θέμα είχε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Η επόμενη συνεδρίασή μας είναι τη Δευτέρα, στις 11.00΄, με την ακρόαση φορέων.

Καλή συνέχεια σε όλους. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές, κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Κεφαλίδου Χαρά, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 14.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**