**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, 1η Μαρτίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 09.05΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασίλειου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης, τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, 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, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι καλημέρα και καλό μήνα.

Ξεκινάμε με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών Και Μεταφορών. Είναι η 4η συνεδρίαση και η β΄ ανάγνωση του σχεδίου νόμου.

Τον λόγο έχει ο κ. Χειμάρας.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα και καλό μήνα σε όλους.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά τις συνεδριάσεις που προηγήθηκαν, είχα την ευκαιρία να τοποθετηθώ αναλυτικά, τόσο σε σχέση με τα αναπτυξιακά ζητήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η Κυβέρνηση, όσο και σε σχέση με τις διαδικασίες που υιοθετούνται και αποτυπώνονται, με επάρκεια και σαφήνεια, στα άρθρα του σημερινού νομοθετήματος.

Όλοι γνωρίζουμε πώς υπάρχουν έργα, τα οποία για χρόνια φθάνουν σε επίπεδο ωρίμανσης στην καλύτερη των περιπτώσεων στο επίπεδο της προμελέτης ή της προσωρινής μελέτης ή της μελέτης που δεν χρηματοδοτήθηκε ποτέ. Την ίδια στιγμή, αυτή η προμελέτη ή η μελέτη που δεν χρηματοδοτήθηκε ποτέ, για να είμαστε ειλικρινείς σε αυτή την Αίθουσα, παραμένει «αραχνιασμένη» στα συρτάρια κάποιας υπηρεσίας, ενώ ευρωπαϊκοί πόροι αναζητούν, επί δεκαετίες, ώριμα προς χρηματοδότηση έργα.

Διαχειριστικές Αρχές Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, Περιφερειακών ή και Τομεακών, εφαρμόζουν τεχνάσματα και παρουσιάζουν έργα που έχουν χρηματοδοτηθεί από διαφορετικές πηγές και από εθνικούς πόρους, ως έργα που μπορούν να «παρουσιαστούν» ως ευρωπαϊκά. Επί χρόνια, σε όλες τις προγραμματικές περιόδους, την περίοδο του κλεισίματος των προγραμμάτων, γίνονται ασκήσεις επί χάρτου. Προστίθενται και προστίθενται ξανά έργα, για να επιτευχθεί ο απόλυτος στόχος των διαχειριστικών αρχών και του Υπουργείου Ανάπτυξης, να μην απωλέσει ευρωπαϊκούς πόρους η χώρα μας, να μην επιστρέψουμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πόρους που δεν καταφέραμε να απορροφήσουμε.

Την ίδια στιγμή, βεβαίως, ο ελληνικός λαός περιμένει, επί δεκαετίες, την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του τόπου, τη δημιουργία οικονομίας εκεί που δεν υπάρχει, τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας.

Ας μην κρυβόμαστε, λοιπόν, δύο είναι οι επιλογές που έχει μία πολιτική ηγεσία. Η πρώτη είναι να παραμένει στον ασφαλή δρόμο της ευημερίας των αριθμών, των πλασματικών στοιχείων απορροφήσεως των ευρωπαϊκών πόρων. Η δεύτερη είναι να αναλάβει δράση και να δημιουργήσει το νομοθετικό πλαίσιο που θα ενισχύσει τις προσπάθειες ουσιαστικής ανάπτυξης, τις πρωτοβουλίες που θα επιταχύνουν και θα «ξεκολλήσουν» το «όχημα» της ανάπτυξης από τη «λάσπη» της απάθειας.

Και η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη αυτό, ακριβώς, επιχειρεί από το 2019. Άλλωστε, τα νομοθετήματα και οι πολιτικές ενίσχυσης της επενδυτικής δραστηριότητας που εφαρμόζονται στη χώρα μας, αποτελούν μέρος των προεκλογικών μας δεσμεύσεων, στη βάση των οποίων μας εξέλεξε αυτοδύναμους ο ελληνικός λαός.

Σε αυτό, ακριβώς, το πλαίσιο πολιτικών εντάσσεται και το σημερινό σχέδιο νόμου. Εισάγεται ο θεσμός των πρότυπων προτάσεων, με αντικείμενο τη θέσπιση ενός πλαισίου υποβολής, αξιολόγησης και έγκρισης προτάσεων καινοτομίας, με πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα, σχετικά με μεγάλα έργα υποδομών. Τα έργα αυτά προάγουν την περιφερειακή ανάπτυξη και συμβάλλουν στην εθνική οικονομία. Επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η απουσία επαρκούς ωρίμανσης μεγάλων έργων υποδομής, κατά την τελευταία δεκαετία, κυρίως, λόγω της κρίσης χρέους, αλλά και των γραφειοκρατικών «αγκυλώσεων» του δημοσίου.

Στις πρότυπες προτάσεις η ιδιωτική πρωτοβουλία αναλαμβάνει την εφαρμογή όλων των διαδικασιών και σταδίων, σε συνάρτηση με τις παραμέτρους που έχουν τεθεί από τον δημόσιο τομέα. Τα προτεινόμενα έργα δύναται να αφορούν σε νέα έργα υποδομών ή σε αναδιαμόρφωση υφιστάμενων έργων, με την προϋπόθεση να φέρουν χαρακτηριστικά καινοτομίας ή και πολυπλοκότητας.

Και για να απαντήσω σε ένα μέρος των απόψεων που ακούστηκαν στη συνεδρίαση της ακρόασης των φορέων, αλλά και σε αιτιάσεις συναδέλφων της Αντιπολίτευσης, είναι ξεκάθαρο, ότι η τελική απόφαση για την αποδοχή ή την απόρριψη των επενδυτικών προτάσεων ανήκει στις αρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου. Προβλέπεται η σύσταση και η συγκρότηση ειδικής επιτροπής για την αξιολόγηση των προτάσεων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις συνεδριάσεών τους και η δυνατότητα αξιοποίησης εξειδικευμένων συμβούλων. Περιγράφεται η διαδικασία λήψης της απόφασης από την Κυβερνητική Επιτροπή, καθώς και τα αποτελέσματα της έγκρισης ή της απόρριψης της πρότυπης πρότασης. Για την ανάθεση των συμβάσεων που αποτελούν αντικείμενο της πρότυπης πρότασης, εφαρμόζεται η νομοθεσία περί ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης, ενώ καθορίζονται ειδικοί κανόνες που εφαρμόζονται υποχρεωτικά μετά την αποδοχή της πρότυπης πρότασης.

Αρκετές τοποθετήσεις δεν λάμβαναν υπόψη τους εσκεμμένα -επιτρέψτε μου τον όρο- την πρόβλεψη διαγωνιστικής διαδικασίας. Το γεγονός, ότι ο ιδιώτης καταθέτει την πρότυπη πρόταση, δεν σημαίνει ότι αυτή η πρόταση γίνεται δεκτή και εκεί κλείνει το ζήτημα της δρομολόγησης της υλοποίησής της. Το Υπουργείο διενεργεί διαγωνισμό, στη βάση του εθνικού και του ενωσιακού δικαίου. Όπως ανέφερε και ο κ. Υπουργός, θα ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις της ΕΑΑΔΗΣΥ και της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αλλά και οι απόψεις εκπροσώπων των φορέων που έθεσαν κάποια ζητήματα και θα υιοθετηθούν τροποποιήσεις που προτάθηκαν και ενισχύουν το σημερινό μας νομοθέτημα.

Κλείνοντας, 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 δημοσίων συμβάσεων για μεγάλα έργα υποδομής, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών ανάθεσης και υλοποίησης.

Η Κυβέρνηση αναλαμβάνει πρωτοβουλίες και προωθεί λύσεις. 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 ανάπτυξη και ουσιαστική ανθεκτικότητα.

Θέλω να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το σημερινό νομοσχέδιο. Να τους συγχαρώ, όμως, περισσότερο για τη συνολική δουλειά που έχει γίνει τα τελευταία δυόμισι χρόνια και, κυρίως, για τη μεθοδολογία και τη νέα πολιτική θεώρηση των δημόσιων πραγμάτων που υιοθετεί και εφαρμόζει η συγκεκριμένη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου στο σύνολό της.

Λίγα λόγια, πολλή δουλειά, απτά και μετρήσιμα αποτελέσματα.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θα μου επιτρέψετε, να εκφράσω με τη σειρά μου, τα θερμά μου συλλυπητήρια για την απώλεια της συναδέλφου, της Μαριέττας Γιαννάκου.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, σε συνέχεια της χθεσινής συνεδρίασης πρέπει να παρατηρήσω, ότι συνέβη και πάλι κάτι πρωτοφανές, απροσδόκητο ή ασυνήθιστο. Σύσσωμη η Αντιπολίτευση προέταξε και ανέδειξε σημεία, παραλείψεις, δεδομένα του νομοσχεδίου, κυρίως, στην προσπάθεια, εφόσον δε γίνεται δεκτό το αίτημα της απόσυρσης, να υπάρξει μία στοιχειώδης βελτίωση.

Ξαφνικά, στο τέλος της συνεδρίασης, δεχτήκαμε μία στερεοτυπικά επαναλαμβανόμενη χρηστομάθεια, διδαχή, με διδασκαλικό ύφος για το πώς πρέπει να λειτουργούν οι Κοινοβουλευτικές Επιτροπές και κατηγορηθήκαμε, ότι όλοι ήρθαμε με φασόν, προετοιμασμένες διατυπώσεις και θέσεις και, ω του θαύματος, ο υποστηρικτής αυτής της χρηστομάθειας, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών χρησιμοποίησε τη μανιέρα, τη στερεοτυπία «πρώτα κατηγορώ την Αντιπολίτευση, ανεξαρτήτως πραγματικών συνθηκών», δεύτερον, «αναπαράγω ένα κομμάτι μιας ιδεοληπτικής αντίληψης, ότι «για τα πάντα φταίει η Αριστερά στη χώρα» και ότι «αυτή η χώρα δημιουργήθηκε το 2015, δεν είχε ιστορία, ούτε το 2007, ούτε το 2009, ούτε το 2012»».

Δεν θα επιχειρήσω να γυρίσω σελίδες και να «ξύσω» μνήμες της ιστορίας αυτής της χώρας, για το τι συνέβη στις ημερομηνίες που ανέφερα, ούτε θα «ξύσω» τις μνήμες της χρεοκοπημένης χώρας και ποια παράταξη έχει την απόλυτη ευθύνη για την υπογραφή της πιο σκληρής χρεοκοπίας και της πιο επώδυνης περιόδου, μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο για τη χώρα μας. Μένουμε στο νομοσχέδιο. Εκεί, όπου διατυπώθηκε η προσδοκία και απαίτηση από την πολιτική ηγεσία, να μην αναπαράγουμε εμείς τα αντιπολιτευτικά μας στερεότυπα και να μπούμε στην ουσία, κάτι που δεν έκανε ο ίδιος ο Υπουργός, απαριθμώντας για δωδέκατη φορά, ακριβώς, το ίδιο κείμενο περί του κυβερνητικού απολογισμού και του απολογισμού του Υπουργείου, που περιλαμβάνει μία «εμπνευσμένη ηγεσία», που αμέσως μετά το 2019, πιστώνεται την αναβίωση όλων των μεγάλων έργων και «όλα είναι ιδανικά».

Στα ερωτήματα, σε ό,τι τέθηκε για το νομοσχέδιο, ακούσαμε ελάχιστα και θεωρητικά. Θα επαναλάβω, ότι αυτή η χώρα έχει ιστορία, που δεν ξεκινά από το 2015 και ολοκληρώνεται τον Ιούλιο του 2019. Δυστυχώς, για εμάς συνεχίζεται μετά τον Ιούλιο του 2019 με συγκεκριμένα αποτελέσματα αδράνειας, αναποτελεσματικότητας και αδιαφάνειας.

Το δεύτερο σημαντικό που συνέβη είναι το εξής. Συζητάμε για τις πρότυπες συμβάσεις και συζητάμε για τις εξαιρέσεις των εξαιρέσεων για τις στρατηγικές συμβάσεις δημοσίου χαρακτήρα. Στο πρώτο σκέλος, το δεύτερο απροσδόκητο και ιδιαίτερα πρωτότυπο που συνέβη χθες, είναι ότι όλοι οι υπόλοιποι εμείς, σύσσωμη η Αντιπολίτευση, όπως εκφράστηκε δια των Εισηγητών, των ερωτήσεων και των τοποθετήσεων, ακούσαμε από τους φορείς συγκεκριμένα πράγματα. Το Υπουργείο Υποδομών και των Μεταφορών ή δεν κατάλαβε ή με σπουδή και προσχηματικό τρόπο εμφάνισε, ότι άκουσε κάτι διαφορετικό, ήσσονος σημασίας, «θεραπεύσιμο», «ιάσιμο», κάτι που θα συμβεί και είναι αποκλειστικά στην πρόθεση της πολιτικής ηγεσίας και ίσως «θεραπευθεί».

Όταν, όμως, πάρει κάποιος τα Πρακτικά της χθεσινής συνεδρίασης, διαβάζει συγκεκριμένα πράγματα και θα επιμείνω επιστρέφοντας στο νομοσχέδιο. Αυτά, πριν οδηγηθούμε στην Ολομέλεια, θα πρέπει με κάποιον τρόπο, να απαντηθούν. Αυτό που καταλάβαμε εμείς είναι να διαπιστώσω με χαρά, ότι δεν είμαστε τόσο ευφυείς, όσο η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ότι δεν έχουμε την ίδια τεχνογνωσία, γιατί μέσα στη μανιέρα και τα στερεότυπα της αντιπολιτευτικής, καμιά φορά, υστερίας, επαναλαμβάνετε και το επιχείρημα «δεν διαβάζετε, δεν ξέρετε να διαβάζετε, δεν μπορείτε να προσαρμοστείτε στις απαιτήσεις των καιρών και της καινοτομίας, της προόδου και της ανάπτυξης». Όλα αυτά κουραστήκαμε να τα ακούμε. Εκείνο που δεν αντιστοιχίζεται είναι οι πράξεις και τα έργα με τα λόγια.

Τι ακούσαμε, λοιπόν, και αναγκάζομαι να τα μεταφέρω για δεύτερη φορά, σε σχέση με τρία ζητήματα. Πρώτο και κύριο, σε ότι αφορά στη διαφάνεια σε όλες τις δράσεις που εισάγει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, είναι, κυρίως, η έλλειψη κανόνων και αδιαφάνειας, εάν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς. Επίσης, εισάγει την προσχηματική περιγραφή διαγωνιστικών διαδικασιών που, στην ουσία, αναιρούνται. Τη διαχείριση των δημοσίων πόρων και τη σχέση κόστους οφέλους από την ενίσχυση των συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα, που δεν θα ξεκινούσα από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, αλλά με βάση τις παραδοχές και όσα σας προτείνουν οι άνθρωποι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αυτές οι συμπράξεις, όταν χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους, ω του θαύματος, πολλαπλασιάζονται σε ποσοστό 70%, αλλά όχι υπέρ του δημοσίου συμφέροντος με την ευρύτερη έννοια, όπως το αντιλαμβάνεται κανένας, βέβαια, ενώ θα είχε νόημα, να συζητήσουμε τις πρότυπες προτάσεις στο ενδεχόμενο που η χρηματοδότηση θα προερχόταν από ιδιωτικά κεφάλαια.

Είναι διατυπωμένο στην τρισέλιδη επιστολή της Επιτροπής Ανταγωνισμού, που έχει έρθει και σε εσάς στο Υπουργείο και η οποία έχει κοινοποιηθεί χθες το βράδυ σε όλα τα μέλη της Επιτροπής και αναφέρεται συγκεκριμένα στο περιεχόμενο, το πολιτικό περίγραμμα αυτού που προτείνετε και εισάγετε με τις πρότυπες προτάσεις.

Σε ότι αφορά στις εξαιρέσεις και για να είμαστε συγκεκριμένοι, τα ερωτήματα που τίθενται, επιστρέφοντας στην Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, είναι συγκεκριμένα. Το πρώτο το υπογράφει ο κ. Καραγλάνης, όχι μόνο η Αντιπολίτευση και όχι μόνο ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

Ο θεσμός των πρότυπων προτάσεων, όπου έρχεται ένας οικονομικός παράγοντας και προτείνει ένα project, ένα έργο, άνω των 200 εκατομμυρίων, αξιολογείται, στη συνέχεια μπαίνει στη διαδικασία της υλοποίησης, χωρίς να υπάρχει στο ελάχιστο δημόσιος έλεγχος, τεχνική αξιολόγηση και μία σειρά από διαδικασίες που πρέπει να διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις και καταλήγουμε στην υλοποίηση με απόφαση, προφανώς, της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου.

«Ο θεσμός σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει δοκιμαστεί. Πρώτον, η αναθέτουσα αρχή πρέπει να επιδιώκει το δημόσιο συμφέρον και την κάλυψη κοινωνικών αναγκών, σε αντίθεση με έναν ιδιωτικό φορέα, ο οποίος, λογικό είναι, να επιδιώκει τα οικονομικά και επαγγελματικά του συμφέροντα και εκεί ενδέχεται να ανακύψουν ζητήματα φαινομένων διαφθοράς, εκεί θέλει προσοχή». Αυτά ανέφερε ο κ. Αδάμ Καραγλάνης, Αντιπρόεδρος της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων. Το επαναλαμβάνω, γιατί, προφανώς, μπορεί να έχει αποσπαστεί η προσοχή της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. «Θέλει προσοχή για την εμφάνιση φαινομένων διαφθοράς». Αυτά που πληρώσαμε με γενιές και χρόνια φτώχειας, οδύνης και τραγωδίας των Ελλήνων πολιτών, μετά τη χρεοκοπία του 2009. «Ο θεσμός πρέπει να διέπεται από τις θεμελιώδεις αρχές της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας. Το άρθρο 13, είναι το πεδίο που θα μπορούσαν να δημιουργηθούν ζητήματα, ως προς την ορθή εφαρμογή των αρχών αυτών, καθώς αναγνωρίζονται κάποια περαιτέρω προνόμια στον προτείνοντα, σε περίπτωση που δεν είναι ο μόνος συμμετέχων στη διαδικασία».

Αυτός που προτείνει, δηλαδή, με λίγα λόγια αποκτά, με βάση τις υπολεπτομέρειες αυτού του νόμου, το δικαίωμα να έχει ένα προβάδισμα που σίγουρα, ούτε τη διαφάνεια υπηρετεί, ούτε τον ανταγωνισμό.

«Η αρχή είναι επιφυλακτική με τις διατάξεις, οι οποίες διασπούν το πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων που έχει θέσει ο ν.4412/2016. Ένας νόμος που έχει ένα μεγάλο μειονέκτημα: τον ψήφισε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Αυτό από μόνο του είναι στοιχείο που απομακρύνει την Κυβέρνηση και από την εφαρμογή του και από την αξιοποίησή του. Βέβαια, στην Ανεξάρτητη Επιτροπή Δημοσίων Συμβάσεων δεν υπάρχουν αυτές οι κομματικές, δογματικές ιδεοληψίες, έτσι ώστε απλά η κυβέρνηση που προχώρησε ένα νομικό και θεσμικό πλαίσιο, να είναι το αντικείμενο της δυσάρεστης αυτής εξέλιξης».

Ως προς το άρθρο 18 και τις εξαιρέσεις των συμβάσεων από τον νόμο για τις δημόσιες συμβάσεις, παραδέχεται, με απόγνωση, απ’ ότι καταλαβαίνω, ότι «δεν περιμένουμε καμία αλλαγή, γιατί από τις πρώτες συζητήσεις η Κυβέρνηση επιμένει όλα να καταλήγουν, πλέον, στην κυβερνητική επιτροπή με τον «μανδύα» ή με τη δικαιολογία, ότι εντάσσονται στο νομικό πλαίσιο για τις συμβάσεις στρατηγικής σημασίας».

Μπορώ να προχωρήσω σε πάρα πολλά απ’ όσα ακούστηκαν. Θερμοπαρακαλώ, αν βρει τον χρόνο ο Υπουργός να απαντήσει σε αυτά που ειπώθηκαν. Μάλιστα, σε μία αποστροφή της ομιλίας του είπε, ότι «εμείς είμαστε συνεπείς με τις προεκλογικές μας δεσμεύσεις, διακηρύξαμε πριν από τον Ιούλιο του 2019, ότι αυτό θα κάνουμε, θα ενισχύσουμε τον «πόλεμο» κατά της γραφειοκρατίας, θα προσπαθήσουμε να απεμπλέξουμε έργα και αναπτυξιακές προτάσεις». Ο κ. Βλάχος, όμως, ο οποίος δεν είναι μέλος του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά εκπροσωπεί τους εργολήπτες και τις τεχνικές εταιρείες, λέει, ακριβώς, αυτό, ότι «εμφανίστηκαν με το αφήγημα», ο κ. Μητσοτάκης και οι στενοί πολιτικοί του συνεργάτες, ότι «θα ενισχύσουν, θα θωρακίσουν τις δημόσιες συμβάσεις, για να υπάρχει δικαιοσύνη, ισόρροπη κατανομή και αντικείμενο για τους χιλιάδες που συμμετέχουν στον κατασκευαστικό κλάδο, ότι θα υπάρχει διαφάνεια και θα υπάρχει και ισονομία». Που, στα άρθρα αυτού του νομοσχεδίου, μπορείτε εσείς, απαντώντας και στους εκπροσώπους των φορέων, να εντοπίσετε αυτό που περιγράφουμε;

Κατάλαβα, βέβαια, ότι, πέρα από τη «λαθροχειρία», πρόκειται περί συνεπούς ανταπόκρισης στον προεκλογικό σας κατάλογο εξαγγελιών, κάτι που, βέβαια, εδώ και τρία χρόνια, βλέπουμε ότι δεν υπάρχει, καθώς είναι, εντελώς, διαφορετική η προσέγγιση, με την οποία προσεγγίσατε τους Έλληνες πολίτες. Κυρίως, είναι πολιτική εξαπάτηση, «τυμβωρυχία» και υποσχέσεις χωρίς αντίκρισμα. Καταλαβαίνω, όμως, ότι είναι «ποτισμένη» η πολιτική σας αντίληψη από την αμετροέπεια και την αλαζονεία, κάτι που καταλαβαίνουμε και από τον τόνο, τον εκνευρισμό, την επιθετικότητα, κατά της Αντιπολίτευσης, γιατί πότε τα βάζετε με την Αριστερά, πότε τα βάζετε με την Ελληνική Λύση. Σας φταίνε όλοι και όλα, αλλά δεν έχετε αντιληφθεί ακόμη το γεγονός, ότι τα τελευταία δυόμισι χρόνια, σε ποσοστό 90%, η Αντιπολίτευση σύσσωμη αντιτίθεται στα νομοθετικά σας σχέδια. Κι΄ αυτό δεν σας έχει βάλει σε προβληματισμό.

Παρ’ όλα αυτά, εμφανίζεστε να λέτε το εξής και δεν ξέρω πώς το επεξεργάζεστε. Είπατε χθες, ότι «είμαστε θύματα της επιτυχίας μας». Σε αυτή τη χώρα, που «σπαράσσεται» από την ακρίβεια, την αδράνεια, την αναποτελεσματικότητα, την ανικανότητα σε συγκεκριμένα πεδία της καθημερινότητας, της πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής δράσης, της επιδίωξης της κοινωνικής συνοχής, αυτής της Κυβέρνησης, που σε ποσοστό 70%, γιατί σας αρέσει πάρα πολύ να έχετε στο αφήγημά σας πάντα το επικουρικό επιχείρημα των δημοσκοπήσεων, οι πολίτες είναι δυσαρεστημένοι από την κυβερνητική σας δράση, εσείς «χτίζετε» το αφήγημα, ότι «είμαστε θύματα της επιτυχίας μας».

Και θα ρωτήσω, πολύ απλά και ήρεμα, εφόσον το νομοσχέδιο δεν αντέχει, πλέον, και σε κριτική, αλλά στερούμαστε και απαντήσεων στα ουσιαστικά ζητήματα, για το πώς προσπαθείτε να μην υπάρχουν κανόνες, να υπάρχει μία αδιαμεσολάβητη σχέση συμφερόντων, κατασκευαστών, κυβέρνησης, πολιτικών φίλων και χορηγών και εξουσίας, τουλάχιστον, εξηγήστε μας, τι σημαίνει το «είμαστε θύματα της επιτυχίας μας», όταν, κύριε Καραμανλή, εδώ και τρία χρόνια κοντά, δεν έχετε την ικανότητα, τη δυνατότητα, να ολοκληρώσετε έναν διαγωνισμό για τα νέα λεωφορεία Αθήνας και Θεσσαλονίκης;

«Κατακεραυνώνετε» την Αντιπολίτευση για τη γνωμοδότηση ενός φορέα, με βάση την οποία κυρώσατε διαγωνισμό του 2019, της προηγούμενης Κυβέρνησης, αλλά τι κάνατε; Καταργήσατε και τον φορέα που γνωμοδότησε. Και τρία χρόνια τώρα, πάμε από μήνα σε μήνα, υποτιμώντας τη νοημοσύνη μας, χωρίς να έχει ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός για τα νέα λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Αυτό είναι αποτέλεσμα της επιτυχίας σας; Αντιθέτως, εμείς είμαστε «θύματα» της αδράνειας και της αποτυχίας σας.

Επίσης, τον δίπλα σας καθήμενο Υφυπουργό, στο πλαίσιο του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, από τον οποίο εσείς εδώ και μερικές εβδομάδες, μετά την «Ελπίδα», δεν θέλω να πω απουσιάζετε, αλλά δεν είστε και πολύ τακτικός στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο του Υπουργείου που προΐσταστε, τον κ. Καραγιάννη, λοιπόν, τον ρωτήσαμε για τις πολιτικά υποβοηθούμενες αποζημιώσεις, με παραδοχή της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» στην κατασκευάστρια εταιρεία με δύο εκατομμύρια περίπου, για να πληρώνονται οι λογαριασμοί κινητής τηλεφωνίας και το πλυντήριο αυτοκινήτων του αναδόχου, αποζημιώσεις που η «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» παραδέχεται, ότι οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στις δικές σας αποφάσεις, υπερασπίζεστε ότι αυτό είναι αποτέλεσμα της επιτυχίας σας;

Ένα παράδειγμα, θα ήταν, πραγματικά, δείγμα, ότι «είστε θύματα της επιτυχίας σας», εδώ σήμερα από αυτό το βήμα, δεσμεύεστε ότι μπορείτε να δώσετε στη δημοσιότητα το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, χαρακτηριστικό δείγμα της πολιτικής σας ασυνέπειας, ότι θα είναι τον Δεκέμβριο του 2023 και όχι 24 μήνες, μετά το τέλος του πολιτισμικού «εγκλήματος» στον σταθμό της Βενιζέλου; Ότι 31/12/2023, όπως λέγατε, θα είναι σε λειτουργία το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης; Όλοι εκτιμούν, πλέον, ότι το 2025, ίσως, είναι και μία θετική προσδοκία.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θα κάνουμε πολιτική εφ’ όλης της ύλης σήμερα; Ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ξεκινήσαμε χθες, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Μιλήσατε και χθες, θα μιλήσετε και αύριο. Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Παρά την περί του αντιθέτου στάση μας, το ξεκινήσαμε χθες. Δεν ήσασταν εδώ και σας κατανοώ.

Εκτιμούν, πλέον, ότι το 2025, ίσως, είναι και μία θετική προσδοκία για το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης. Ολοκληρώνω, λέγοντας, ότι θα τα πούμε και στην Ολομέλεια.

Θερμοπαρακαλώ, για μία ακόμη φορά, φροντίστε να είστε αυτό που κάνετε και όχι αυτό που λέτε. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προχωρώντας στη β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου για τις πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής αλλά και τις άλλες διατάξεις και έχοντας, πλέον, μία καλύτερη εικόνα των απόψεων των φορέων, μετά τη χθεσινή συνεδρίαση, ενισχύθηκαν ακόμη περισσότερο οι προβληματισμοί μας για την επιχειρούμενη νομοθέτηση.

Έχουμε μία διαφορετική εκτίμηση, κύριε Υπουργέ, σε ότι αφορά στην αξιολόγηση των προτάσεων των φορέων, ιδιαίτερα, σε ότι αφορά στη γνώμη από δύο πολύ σημαντικές αρχές της Πολιτείας, την Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων και την Επιτροπή Ανταγωνισμού, αλλά και από εκπροσώπους των φορέων που εμπλέκονται στον κύκλο κατασκευής δημοσίων έργων, μελέτης και κατασκευής, ιδιαίτερα, όμως, από τον κατασκευαστικό κλάδο.

Η κριτική ήταν πολύ συγκεκριμένη σε θέματα διαφάνειας, ίσης αντιμετώπισης, εθνικού και ενωσιακού δικαίου, αλλά και του ίδιου του στόχου, της επιτάχυνσης, δηλαδή, των διαδικασιών υλοποίησης μιας κατηγορίας έργων πολυπλοκότητας και καινοτομίας και μεγάλων έργων, άνω των 200 εκατομμυρίων, αλλά και σε θέματα διασφάλισης του ανταγωνισμού, κόστους έργων, κινδύνους διαφθοράς, από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, κυρίως, όλα αυτά, ή ζητήματα που αφορούν στην αξιοποίηση των πόρων που θα χρησιμοποιηθούν για τη στήριξη μιας βιώσιμης ανάπτυξης, που θα αφορά και την Περιφέρεια, πέρα από το θέμα του κεντρικού και περιφερειακού σχεδιασμού, που υπάρχει, ούτως ή άλλως, και τις προτεραιότητες που έχουν χαραχθεί και δεν υπάρχει σε αυτό το πλαίσιο η ένταξη αυτής της νομοθέτησης.

Συμπερασματικά, αρκετές επισημάνσεις είναι καίριες και επιβεβαιώνουν την άποψή μας, ότι με το νομοσχέδιο αυτό, όπως κατατέθηκε, δεν εξυπηρετείται τελικά, ούτε το δημόσιο συμφέρον και το κοινωνικό όφελος, ούτε οι όροι διαφάνειας του ανταγωνισμού και της ορθής αξιοποίησης των πόρων.

Επιβεβαιώνεται, επίσης, ότι ο προφανής στόχος είναι η ταχύτητα στην απορρόφηση πόρων. Ναι, να γίνει αλλά όχι, εν ονόματι αυτού του στόχου, να παραβιάζονται βασικές αρχές, κανόνες και θεσμικά πλαίσια, που είναι, ήδη, θεσμοθετημένα.

Επαναλαμβάνω, ότι αναγνωρίζουμε τη συμβολή του ιδιωτικού τομέα και η θέση μας δεν έχει να κάνει με μία αντιπαλότητα. Ο ιδιωτικός τομέας υπάρχει, είναι παρών και στα έργα υποδομής και στη γενικότερη ανάπτυξη. Όμως, η συμμετοχή αυτή πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο ενός γενικότερου σχεδιασμού με συγκεκριμένα κριτήρια αντικειμενικά, χωρίς ασάφειες, σε όλα τα στάδια υλοποίησης ενός έργου υποδομής, είτε αυτό το έργο είναι μικρό, είτε είναι μεγάλο, είτε είναι καινοτόμο και πολύπλοκο, είτε δεν είναι. Αυτές οι αρχές πρέπει να τηρούνται.

Ακούμε για πολλά έργα, αλλά μέχρι στιγμής εξαγγελίες βλέπουμε και κάποιες συμβασιοποιήσεις. Πρέπει να δούμε και εργοτάξια. Δεν θέλω να αφιερώσω τον χρόνο σε ένα προς ένα τα έργα, αλλά είναι μία συζήτηση που μπορούμε να την κάνουμε σε μία συνεδρίαση, που γενικότερα θα μπορούμε να δούμε ποιο είναι το πλαίσιο και το πρόγραμμα υποδομών και πώς εξελίσσεται συνολικά. Προφανώς, υπάρχουν πολλά ανοιχτά μέτωπα στον τομέα των υποδομών και απαιτήσεις. Όμως, αυτά θα πρέπει να τα έχουμε σχεδιάσει και σε αυτόν τον σχεδιασμό να αξιοποιήσουμε με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο και τον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα.

Η εφαρμογή αυτού του νομοσχεδίου, εφόσον ψηφιστεί ως έχει, δεν μπορεί να εγγυηθεί αυτά που είναι η προτεραιότητα για την ανάπτυξη, γιατί, κατ’ αρχήν, δεν εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, πέρα από τις εξαγγελίες, που είπα ότι υπάρχουν για επιμέρους έργα υποδομών. Αυτό προκύπτει και από τις εκθέσεις των Ανεξάρτητων Αρχών. Δηλαδή, ότι ούτε η ωρίμανση έργων, ούτε η γρήγορη απορρόφηση πόρων εξασφαλίζονται, πέραν όλων των άλλων προβλημάτων. Εκτός εάν, το επαναλαμβάνω πάλι σήμερα, στην πράξη, η όλη διαδικασία «αλλοιωθεί», αλλά τότε θα είναι, πλέον, βέβαιο, ότι θα πρόκειται για παραβίαση όλων των κανόνων, με ανάλογους κινδύνους. Μάλιστα, το νομοσχέδιο χαρακτηρίστηκε από εκπρόσωπο φορέων ως ένα «πονηρό νομοσχέδιο».

Προσπαθούμε καλοπροαίρετα να αναλύσουμε αυτό το νομοσχέδιο, αλλά δεν μπορούμε ακόμη να βρούμε τη λογική του. Μπορούμε, παραδείγματος χάρη, να βρούμε ένα καλύτερο σχέδιο και για το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, όπου να εντάξουμε σε αυτό και να αξιοποιήσουμε, όσους μπορούν να συμβάλουν, αλλά μέσα σε ένα «καθαρό» πλαίσιο, χωρίς «σκιές».

Στα άρθρα 1 και 2, ο ιδιωτικός τομέας, με δική του πρωτοβουλία, μπορεί να συλλάβει την ιδέα ενός έργου, να το εντοπίσει, αλλά και να προχωρήσει στην ωρίμανσή του, προφανώς, με την προοπτική και της υλοποίησής του, χωρίς, όμως, να είναι διασφαλισμένη, όπως δεν είναι διασφαλισμένη και η αποδοχή της ίδιας της πρότασης για το έργο υποδομής που θα υποβάλει, σύμφωνα με τους ορισμούς.

Γι’ αυτό θεωρούμε, ότι είναι πιο «καθαρή» μία διαδικασία που ενσωματώνει τις ιδέες και τις προτάσεις που μπορεί να υπάρξουν, που συνδέονται με τους υπάρχοντες σχεδιασμούς για δημόσιες και κοινωνικές ανάγκες στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, που, έτσι κι αλλιώς, για τα περισσότερα έργα, ακόμη και αν θεσμοθετηθούν οι πρότυπες προτάσεις, θα εξακολουθεί να υπάρχει. Τα περισσότερα έργα θα γίνονται με το πλαίσιο που, ήδη, υπάρχει και όπως εξελίσσονται. Να πάμε, λοιπόν, πιο γρήγορα αλλά με διαφάνεια.

Η γνώμη της Επιτροπής Ανταγωνισμού δεν μπορεί να θεωρηθεί θετική για την προτεινόμενη ρύθμιση. Σύμφωνα με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, το μοντέλο των πρότυπων προτάσεων, που λειτουργεί σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, γιατί σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπάρχει αυτό το μοντέλο, είναι μία πατέντα, όπως ειπώθηκε, μπορεί θεωρητικά να λειτουργήσει μόνο, όταν χρηματοδότης είναι ο ίδιος ο ιδιωτικός τομέας, αφού μετατοπίζει τον επενδυτικό κίνδυνο του έργου σε αυτόν.

Περαιτέρω, θεωρεί, ότι το θεσμικό πλαίσιο των πρότυπων προτάσεων δεν μπορεί να υιοθετηθεί σε συμβάσεις που θα αφορούν σε πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης, αφού η χρήση του συγκεκριμένου εργαλείου έχει νόημα μόνο, εφόσον το συντριπτικό ποσοστό της χρηματοδότησης επωμιστεί ο ιδιωτικός τομέας. Συνεπώς, πρέπει, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, τα έργα που θα υλοποιηθούν, μέσω των πρότυπων προτάσεων, να διαχωριστούν από αυτά τα έργα που έχουν ενταχθεί στους σχεδιασμούς των αναθετόντων φορέων.

Επιπλέον, όπως αναφέρεται, μετά από σχετική ανάλυση δεδομένων σε διάφορα μοντέλα, το κόστος των συμπράξεων ιδιωτικού και δημοσίου τομέα είναι μεγαλύτερο από τις δαπάνες του έργου που χρηματοδοτείται μέσω του κρατικού δανεισμού. Εδώ υπάρχει ένα ζήτημα. Εμείς δεν αποκλείουμε τον ιδιωτικό τομέα από τα ΣΔΙΤ και από τις συμβάσεις παραχώρησης, αλλά όλα αυτά πρέπει να γίνονται με έναν τρόπο, που δεν θα αποτελεί τον κανόνα και δεν θα γενικεύεται σε βάρος του ανταγωνισμού και της αύξησης του κόστους των έργων.

Επίσης, στην έκθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, τονίζεται ότι «οι πρότυπες προτάσεις, ως θεσμικό πλαίσιο, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο για την αποφυγή του ανταγωνισμού και να υπάρξουν στρεβλώσεις που δεν θα ενισχύσουν τον ανταγωνισμό, την επίδειξη της οικονομικής αποδοτικότητας και την ακεραιότητα των διαγωνιστικών διαδικασιών». Γι’ αυτό και προτείνει, ότι πρέπει να χρησιμοποιούνται με φειδώ και με τις προϋποθέσεις που η ίδια εκτιμά.

Βέβαια, καταθέτει και σειρά πολλών βελτιωτικών προτάσεων, θα δούμε την απάντηση του Υπουργείου σε αυτές, όπως για το όριο των 200 εκατομμυρίων ευρώ να μειωθεί, για να υπάρχουν δυνατότητες και για μικρότερα έργα που μπορεί να έχουν χαρακτηριστικά πολυπλοκότητας και καινοτομίας και να μπορούν περισσότεροι να συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία, ειδικά οι εταιρείες έκτης τάξης.

Στο άρθρο 3, οι εξαιρέσεις, όπως η δυνατότητα επέκτασης υλοποιούμενων έργων, έργα που είναι στον σχεδιασμό και καθυστερούν, έργα άλλων φορέων και έργων χωρίς να έχουν χαρακτηρισμό καινοτομίας και πολυπλοκότητας, για οκτώ μήνες λόγω Covid, αν εφαρμοστούν, για να διευρύνουν αυτό το πλαίσιο, τότε προκαλούν με αυτόν τον τρόπο «αλλοίωση» των όρων και των κανόνων και δημιουργούν μία ανεξέλεγκτη κατάσταση στο χώρο των έργων υποδομής. Εκτός εάν χρησιμοποιηθούν οι εξαιρέσεις, για να μπορέσουμε να επιταχύνουμε διαδικασίες και καταλήξουν να είναι ο κανόνας.

Ταυτόχρονα, παραμένουν ασαφή τα κριτήρια για τις εξαιρέσεις, ιδιαίτερα, στην πρώτη και δεύτερη περίπτωση, όπως και αυτά καθ’ αυτά τα κριτήρια του χαρακτηρισμού ενός έργου, ότι έχει στοιχεία πολυπλοκότητας και καινοτομίας.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 9, όπου ορίζεται, ότι η διαδικασία αξιολόγησης της πρότασης από την Επιτροπή, εντός ενενήντα ημερών, που η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη συγκεκριμένα στοιχεία, το ερώτημα είναι, ότι αν υποβληθούν περισσότερες από μία προτάσεις με το ίδιο αντικείμενο και εξετάζονται παράλληλα, για να προκριθεί η πιο συμφέρουσα, δεν διευκρινίζεται από ποια άποψη και με ποιον τρόπο.

Βεβαίως, υπάρχει το θέμα της διαδικασίας της τετραμελούς Επιτροπής, με τον Πρόεδρο που είναι ο κ. Υπουργός. Εκεί, λοιπόν, προκύπτει το ερώτημα, σε ποια απ’ όλες αυτές τις φάσεις και με ποιον τρόπο εξετάζονται τα χαρακτηριστικά της πολυπλοκότητας και της καινοτομίας. Στην ουσία, καταλήγουμε, στον Υπουργό και την Κυβέρνηση, δηλαδή, ο Πρωθυπουργός, μέσω της Κυβερνητικής Επιτροπής Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας, να έχουν τον πρώτο και τελευταίο λόγο.

Επίσης, σε σχέση με το δικαίωμα διεκδίκησης που είναι μία προνομιακή μεταχείριση του προτείνοντα, ο οποίος μπορεί να έχει μία δεύτερη ευκαιρία, γνωρίζοντας το αντικείμενο το οποίο ο ίδιος σχεδίασε. Άρα, εδώ, προφανώς, δύο φορές παραβιάζονται οι κανόνες της ίσης αντιμετώπισης των συμμετεχόντων σε αυτή τη διαδικασία.

Θα κάνω μία αναφορά στο δεύτερο μέρος, στα άρθρα 18 και 19, γιατί είναι τα άρθρα τα οποία, πραγματικά, προκάλεσαν πάρα πολύ μεγάλη συζήτηση και πολλές αντιδράσεις. Εισάγεται η εξαίρεση από ορισμένες διατάξεις του ν.4412/2016 και της τροποποίησής του, κατά την ανάθεση των συμβάσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος Στρατηγικής Σημασίας. Οι συμβάσεις αυτές αφορούν σε μία ευρεία κατηγορία συμβάσεων, με συνολικό προϋπολογισμό πάνω από 50 εκατομμύρια ευρώ, αλλά υπάρχουν και περιπτώσεις, που προβλέπεται η εφαρμογή αντίστοιχης διαδικασίας και σε μικρότερους προϋπολογισμούς, πάνω από 30 εκατομμύρια.

Ωστόσο, και εδώ, σύμφωνα με την εισήγηση της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, δεν υπάρχει καμία αιτιολόγηση για όλες αυτές τις παρεκκλίσεις και δεν προκύπτει από πουθενά, ότι αυτές θα συμβάλουν στην επιτάχυνση της διαδικασίας εκκίνησης και ολοκλήρωσης των σχετικών διαγωνιστικών διαδικασιών. Αντίθετα, δημιουργείται κενό δικαίου, όπως αναφέρεται στη γνώμη της Αρχής αυτής, το οποίο καλείται να καλύψει η αναθέτουσα αρχή με την εκάστοτε διακήρυξη, γεγονός που, επίσης, δεν συμβάλλει στη διαφάνεια και την εμπέδωση ασφάλειας δικαίου. Αντίθετα, εκτιμάται, ότι θα δημιουργήσει αύξηση των «τριβών», των διενέξεων και θα δυσχεράνει τη διαδικασία του προδικαστικού και δικαστικού ελέγχου.

Άρα λοιπόν, καταστρατηγούνται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης, που θα πρέπει να διέπουν όλες τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων και μάλιστα, ανεξαρτήτως, εκτιμώμενης αξίας σύμβασης. Οι κανόνες που αποσκοπούν στην ωριμότητα, στη μεγιστοποίηση της λειτουργικής και οικονομικής απόδοσης μιας σύμβασης, αλλά και στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων, δεν θα έπρεπε να αποτελούν αντικείμενο παρεκκλίσεων.

Κλείνω με το άρθρο 19, όπου προβλέπεται η επέκταση και για το ΤΑΙΠΕΔ, των διατάξεων του άρθρου 128 του ν.4412/2016 για τις δημόσιες συμβάσεις, σχετικά με την ανάθεση εξειδικευμένων υπηρεσιών συμβούλου εμπειρογνώμονα για δημόσιες συμβάσεις, άνω των 30 εκατομμυρίων ευρώ, με προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, αλλά ανάρτηση πρόσκλησης στη σελίδα της αναθέτουσας αρχής. Από τη γνώμη της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, προκύπτει και εδώ προβληματισμός, για το εάν το ισχύον άρθρο 128 συνάδει με τον κανονισμό του Ταμείου.

Από την πλευρά μας, δεν έχουμε συμφωνήσει στην πρόβλεψη χορήγησης, ως επέκταση μιας αμιγώς δημόσιας αρμοδιότητας στο Υπερταμείο, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ. Η αποφυγή της δημόσιας προκήρυξης για την ανάθεση υπηρεσιών συμβούλων, προφανώς, δεν μας βρίσκει σύμφωνους.

Θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια, συνολικά, για ένα νομοσχέδιο, το οποίο, έτσι όπως είναι αυτή τη στιγμή, κατά τη γνώμη μας, παρουσιάζει πάρα πολλά προβλήματα, ιδιαίτερα, στα κρίσιμα σημεία διαφάνειας και ανταγωνισμού.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

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

 Θα ήθελα, καταρχήν, να επισημάνω ορισμένα στοιχεία από τη χθεσινή συζήτηση με τους φορείς, αλλά και από την παρέμβαση του Υπουργού, του κ. Καραμανλή. Αναμφίβολα, οι φορείς δεν είχαν ενιαία στάση και θέση. Ο καθένας εκπροσωπούσε τα συμφέροντα των μελών του. Ωστόσο, κατά τη γνώμη μου, είχε ενδιαφέρον.

Παραδείγματος χάρη, η Ομοσπονδία που εκπροσωπεί το σύνολο των Διπλωματούχων Μηχανικών στη Δημόσια Διοίκηση, είναι άνθρωποι που τα βιώνουν, που τα ζουν αυτά που προωθούνται μέσα από αυτό το νομοσχέδιο. Επισήμαναν, λοιπόν, και δεν αλλάζω τα λόγια τους, «οι ιδιώτες θα καθορίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές για τα έργα», «ιδιώτες να καθορίζουν τις τιμές των υλικών και των εργασιών, δηλαδή, το κόστος των έργων». «Τις μελέτες θα τις εκπονούν οι ιδιώτες μελετητές και θα τις επιβλέπουν οι πιστοποιημένοι ιδιωτικοί φορείς». «Τα έργα θα τα κατασκευάζουν οι ιδιώτες εργολάβοι και θα τα επιμετρούν και θα τα επιβλέπουν ιδιώτες, οι οποίοι θα επιλέγονται και θα πληρώνονται από τους ίδιους τους ιδιώτες εργολάβους».

Συνεχίζοντας, ότι «επικυρώνεται η είσοδος των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων στη μελέτη, κατασκευή, επίβλεψη, συντήρηση, εκμετάλλευση των δημοσίων έργων και υποδομών». Δηλαδή, «αρπάζουν» τον σχεδιασμό όλων των έργων με προϋπολογισμό και λοιπά. Και τι προτείνουν; «Η ωρίμανση θαυμάσια γινόταν και μπορούσε να βελτιωθεί, ακόμη περισσότερο, με την απαιτούμενη, από την Ένωση μας εδώ και χρόνια, στελέχωση των δημοσίων τεχνικών υπηρεσιών. Το χτύπημα που γίνεται είναι καίριο για τις δημόσιες τεχνικές υπηρεσίες, αλλά και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις».

Επιπλέον, επισήμαναν, ότι «στο νομοσχέδιο είναι κύριο στοιχείο η αδιαφάνεια, που σίγουρα δημιουργεί εστίες νέας διαφθοράς, με αμφιλεγόμενα ως ανύπαρκτα κριτήρια. Κριτήριο επιλογής δεν θα είναι άλλο από την επίτευξη της μέγιστης κερδοφορίας των εμπλεκόμενων οικονομικών φορέων, «συνθλίβοντας» τις πραγματικές κοινωνικές ανάγκες». Αναφέρω φράσεις που είπαν, όσοι εκπροσωπούν εργαζόμενους στον δημόσιο τομέα, ενώ εκπρόσωποι από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων έλεγαν, ότι η πρωτοβουλία ανήκει στον ιδιώτη και όχι στην αναθέτουσα αρχή. Αυτό, ενδεχομένως, δημιουργεί θέματα συμβατότητας με τον όλο σχεδιασμό της Αρχής, είτε συνεκτικότητας έργων, είτε ζητήματα δημοσιονομικά ή προϋπολογισμού.

Υπάρχουν κι άλλες αρνητικές αναφορές. Εκπρόσωπος από την Επιτροπή Ανταγωνισμού είπε, ότι «η χρήση του συγκεκριμένου «εργαλείου» των πρότυπων προτάσεων, έχει νόημα, εφόσον ο ιδιωτικός τομέας επωμιστεί, κατά συντριπτικό μέρος, τη χρηματοδότηση του έργου και το αναλογικό οικονομικό ρίσκο.

Εμείς δεν έχουμε, ούτε ψευδαισθήσεις, ούτε αυταπάτες. Το αστικό κράτος και με την προηγούμενη δομή, όποια και να ήταν εξουσία, είτε η κεντροδεξιά, είτε η κεντροαριστερά πάντα νομοθετούσε υπέρ του κεφαλαίου. Εξάλλου, και αυτό το νομοθέτημα «πατάει» σε νόμους του ΣΥΡΙΖΑ. Απλώς, τώρα, δίνεται, ακόμη μεγαλύτερη ενίσχυση και προνόμια στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Αυτό φαίνεται και από την τοποθέτηση του εκπροσώπου του Πανελλήνιου Συνδέσμου Τεχνικών Εταιρειών που έθεσε το όριο των 200 εκατομμυρίων. Είπε χαρακτηριστικά, ότι «αποκλείει τα περισσότερα από αυτά τα έργα και τις περισσότερες από αυτές τις δυνατότητες αξιοποίησης περιουσιακών στοιχείων του ελληνικού δημοσίου ή του ευρύτερου δημοσίου τομέα ή κληροδοτημάτων ή οτιδήποτε τέλος πάντων από αυτά», ενώ κάνει λόγο και για αδιαφάνεια. Δηλαδή, δείχνει και τις αντιφάσεις που υπάρχουν.

Από την Πανελλήνια Ένωση Συνδέσμων Εργοληπτών Δημοσίου Έργου, μας έδωσαν στοιχεία, λέγοντας ότι, η 6ης και 7ης τάξης εταιρείες, αυτή τη στιγμή, είναι τριάντα δύο, σε σύνολο 5.500, που αποτελεί το 0,05% του κατασκευαστικού κλάδου που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή δημοσίων έργων. Όλα αυτά και με τα συγκεκριμένα νούμερα, αποδεικνύουν τη συγκεντροποίηση του κατασκευαστικού κλάδου σε έναν ελάχιστο αριθμό μεγάλων εταιρειών, που θα πλουτίσουν ακόμη περισσότερο, σε βάρος και ακριβών έργων και ιεραρχικά, που το πιθανότερο δεν είναι σε προτεραιότητα, είναι σε προτεραιότητα με κριτήριο την κερδοφορία τους.

Μας είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι θα δουλέψει κόσμος και ειδικά ανειδίκευτο εργατικό δυναμικό. Βεβαίως, τέτοια έργα, χωρίς εργατικό δυναμικό δεν βγαίνουν, και ξέρετε στις διαδηλώσεις, έχουν ένα βασικό σύνθημα, που λέει «εργάτη χωρίς εσένα γρανάζι δεν γυρνά, μπορείς και χωρίς αφεντικά».

Άρα, η κινητήρια δύναμη είναι το εργατικό δυναμικό, μπορεί να δημοπρατήσετε, μπορεί να σχεδιάζετε, αλλά χωρίς αυτούς δεν προχωράει τίποτα. Όμως, με μισθούς φτώχειας, καθώς και εσείς και οι προηγούμενοι του ΣΥΡΙΖΑ, δεν έχετε περάσει ούτε συλλογικές συμβάσεις και ο κατώτατος μισθός καθορίζεται με υπουργικές αποφάσεις. Ούτε να διεκδικήσουν, δηλαδή, δεν μπορούν. Και η ακρίβεια «θερίζει» και με τον πόλεμο στην Ουκρανία θα χειροτερέψει ακόμη περισσότερο η κατάσταση. Αυτό είναι.

Άρα, δεν είναι μόνο, ότι παίρνουν έργα, αυξάνουν την κερδοφορία τους, άλλα έχετε φτιάξει έτσι όλο το νομοθετικό εργατικό πλαίσιο, ώστε να εκμεταλλεύονται, ακόμη πιο σκληρά, το εργατικό δυναμικό. Και όχι μόνο το εργατικό, αλλά και το επιστημονικό προσωπικό. Πόσοι μηχανικοί δουλεύουν με μπλοκάκια;

Σε ότι αφορά στο δεύτερο μέρος και τις λοιπές διατάξεις, που δεν τοποθετηθήκαμε στις προηγούμενες συνεδριάσεις, αφορούν, κυρίως, σε συμπληρώματα σε διάφορες υπηρεσιακές μονάδες του Υπουργείου.

Το άρθρο 15, για τη δημιουργία Διοικητικής Αρχής Γεφυρών. Αν και χρειάζεται, δεν είναι ξεκάθαρο, τι αρμοδιότητες θα έχει, ποιους θα ελέγχει και αν θα αφορά και τους ιδιώτες. Παραδείγματος χάρη, τη συντήρηση της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου την έχει αναλάβει η κατασκευάστρια εταιρεία μέσα από τη σύμβαση. Είναι λίγο ασαφές το πλαίσιο και θα θέλαμε περισσότερη ενημέρωση. Φυσικά, επιθεώρηση και συντήρηση θέλουν και όλα τα δημόσια κτίρια και ειδικά τα σχολεία.

Στο άρθρο 16, αναμφίβολα, χρειάζονται να αυξηθούν οι μετακινήσεις εκτός έδρας και το ζητούσαν και οι συνδικαλιστικοί φορείς. Όμως, αυτό οφείλεται και στην έλλειψη προσωπικού. Συνεπώς, χρειάζονται να γίνουν προσλήψεις, για να καλύπτονται οι ανάγκες. Παραδείγματος χάρη, για το ΕΚΑΒ συμφωνούμε με το κριτήριο, ότι με την εξαίρεση των ημερών που υπολογίζονται οι εκτός έδρας μετακινήσεις των εργαζομένων, συνδέεται η νομιμοποίηση και η καταβολή των αποζημιώσεων τους. Όμως, υπάρχουν δύο πλευρές που θα μπορούσαν να περιορίσουν αυτή την ανάγκη. Πρώτον, η ύπαρξη ικανού αριθμού πληρωμάτων και ασθενοφόρων και δεύτερον, η στελέχωση, οι υποδομές και ο εξοπλισμός των περιφερειακών, κυρίως, νοσοκομείων, που θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν περιστατικά που σήμερα διακομίζονται, λόγω, ακριβώς, αυτών των ελλείψεων. Ακόμη, δεν μπορεί να επιβαρύνεται το υπάρχον προσωπικό της ΔΑΕΦΚ με διακόσιες μέρες παραμονής εκτός έδρας. Είναι ξεκάθαρο, ότι υπάρχει ανάγκη μαζικών προσλήψεων μηχανικών για την υλοποίηση του έργου αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών.

Στο άρθρο 17, αν και είμαστε υπέρ της κατάργησης όλων των διοδίων, θα το ψηφίσουμε, γιατί δεν είναι αρκετό για τις ανάγκες των ΑμεΑ. Τροποποιεί προηγούμενο νόμο, και λύνει το πρόβλημα που υπάρχει, δηλαδή, την απαλλαγή του οχήματος από την πληρωμή διοδίων στις περιπτώσεις μετακίνησης του αυτοκινήτου για τις ανάγκες των ΑμεΑ, χωρίς αυτοί να είναι επιβάτες στο όχημα που δεν προβλεπόταν στον προηγούμενο νόμο. Παραδείγματος χάρη, μετακίνηση ενός οχήματος για να παραλάβει ένα ΑμεΑ από το νοσοκομείο. Ωστόσο, θέλουμε να επισημάνουμε, ότι αυτή η απαλλαγή για τα ΑμεΑ, αφορά ένα μικρό ποσοστό.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 18, «ρυθμίσεις για την ανάθεση συμβάσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας» και με τις προσθήκες στον ν.4412, θεσπίζεται για την ανάθεση, ότι, πρώτον, δεν εφαρμόζονται εννέα συγκεκριμένες διατάξεις αυτού του νόμου για τα δημόσια έργα. Δεύτερον, δίνεται η δυνατότητα με τη διακήρυξη να εισάγονται παρεκκλίσεις σε διατάξεις μιας πληθώρας άρθρων του συγκεκριμένου νόμου, χωρίς, όμως, να γίνεται αναφορά στο περιεχόμενο των παρεκκλίσεων αυτών. Οι παρεκκλίσεις αυτές ταξινομούνται σε δώδεκα ομάδες και αναφέρονται σε βασικές διατάξεις του νόμου που διέπουν, κυρίως, τη διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων. Είναι η πλήρης διευκόλυνση και η άνευ όρων επιτάχυνση των προβλεπόμενων διαδικασιών των στρατηγικών επενδύσεων. Πρόκειται για «λευκή επιταγή» στα χέρια της εκάστοτε κυβέρνησης, τώρα της Νέας Δημοκρατίας, να μοιράζει, κατά βούληση και με fast track διαδικασίες, σε επιχειρηματικούς ομίλους τα «κομμάτια της πανάκριβης πίτας» των συμβάσεων στρατηγικής σημασίας, με δεδηλωμένο στόχο, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση την επιτάχυνση των διαδικασιών. Αυτό είναι το άλλοθι και ο νοών νοείτω.

Στο άρθρο 19, επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων δημοσίων συμβάσεων που αναθέτει το ΤΑΙΠΕΔ. Μπορεί να έχει εφαρμογή στο άρθρο 128 του ν. 4412/2016, που αφορά στην ανάθεση χωρίς δημοσίευση της προκήρυξης με διαπραγμάτευση, με υπηρεσίες συμβούλου για συμβάσεις παραχώρησης έργων, συνολικού κόστους μεγαλύτερο των 30 εκατομμυρίων ευρώ, είναι ανάθεση απευθείας σε τρίτους και η όποια διαφάνεια «πάει περίπατο».

Το άρθρο 20, αφορά στα προσόντα διαπιστευμένων ελεγκτών μηχανικών. Διευκολύνεται, ακόμη περισσότερο, η υλοποίηση του θεσμού των ιδιωτών ελεγκτών ως προς την επίβλεψη έργων. Οι διαδικασίες ελέγχου, διαπίστευσης και τήρησης του Μητρώου Ελεγκτών Μηχανικών, ρυθμίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Εσωτερικών και με τη σύμφωνη γνώμη του επιμελητηρίου. Η υπουργική απόφαση θα ρυθμίζει, τόσο τις λεπτομέρειες ειδικών θεμάτων, όσο και θέματα που αφορούν στην απόφαση της αναθέτουσα αρχής, να αναθέσει την επίβλεψη ορισμένου έργου σε διαπιστευμένο ελεγκτή μηχανικό, ενώ θα καθορίζεται και η διαδικασία επιλογής σύμβασης, εξουσίας και εποπτείας του κύριου έργου, επί του ελεγκτή μηχανικού, αμοιβή, κ.λπ.. Ουσιαστικά, υποκαθιστά τον κρατικό έλεγχο από ιδιώτη μηχανικό, αντί για άμεση στελέχωση των κρατικών ελεγκτικών αρχών και αλλαγή του πλαισίου περί των διαπιστευμένων μηχανικών.

Το άρθρο 21, αφορά στην παραλαβή έργων. Διευκολύνεται η επαύξηση του συμβατικού αντικειμένου, κατά 15%, καθώς δεν απαιτείται, πλέον, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, η συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 156 του ν.4412.

Στο άρθρο 23 και στη δυνατότητα αναπροσαρμογής επιτοκίου για προκαταβολή σύμβασης. Κατ’ εξαίρεση της ισχύουσας διάταξης, δίνεται η δυνατότητα να αναπροσαρμόζεται το υπ’ όψιν επιτόκιο με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών.

Στο άρθρο 24, για τους συντελεστές αναθεώρησης έργων. Με αυτό το άρθρο δίνεται η εξουσιοδότηση στον Υπουργό να καθορίζει συντελεστές αναθεώρησης και για επιμέρους υλικά, που χρησιμοποιούνται σε έργα και όχι για το σύνολο των υλικών που περιλαμβάνονται σε κάθε συμβατικό κονδύλι, με στόχο την αντιμετώπιση, όπως λέει, των προβλημάτων ραγδαίας και σημαντικής αύξησης της τιμής των υλικών. Άλλη μία «δικλείδα» ασφαλείας για την προστασία του προσδοκώμενου απ’ όλους τους κατασκευαστικός ομίλους, δηλαδή, για το ποσοστό και τα κέρδη. Όλα τους τα δίνετε.

Στο άρθρο 25, είναι τα προσόντα διαπιστευμένων μηχανικών. Είναι αντίστοιχο του άρθρου 20, που διευκολύνει την υλοποίηση του θεσμού των ιδιωτών ελεγκτών ως προς την επίβλεψη, που βεβαίως, είμαστε αντίθετοι.

Ολοκληρώνω, λοιπόν, λέγοντας, ότι μεγάλα έργα θα γίνουν, υπάρχει το Ταμείο Ανάκαμψης με τα δισεκατομμύρια. Ωστόσο, η ιεράρχησή τους θα είναι για το «ξεκοκάλισμα» από τους επιχειρηματικούς ομίλους και όχι για τις ανάγκες του λαού.

Συνεπώς, απέναντι στον καπιταλιστικό σχεδιασμό και την κερδοφορία, πρέπει να αναπτυχθεί η λαϊκή πάλη, για να επιβάλλει έργα υποδομών, που θα αφορούν αποκλειστικά και μόνο τις ανάγκες της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων, δηλαδή, της πλειοψηφίας του λαού.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Στο σημείο αυτό, ο Αντιπρόεδρος 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, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, κατ’ αρχήν, ανέφερα την Ιταλία, σε ότι αφορά τα πρότυπα έργα χθες, όπως, επίσης, την Αυστραλία και κάποιες Πολιτείες των Ηνωμένων Πολιτειών, τονίζοντας, όμως, πως τα χρησιμοποιούν σε περιορισμένη έκταση, καθώς, επίσης, πως έχουν κατακριθεί ως πηγή προβλημάτων ακόμη και από την Παγκόσμια Τράπεζα.

Στην ουσία, καταθέτετε ένα παλαιού τύπου νομοσχέδιο για αναπτυσσόμενες χώρες, με ανίκανο δημόσιο, ενώ σε ότι αφορά στους διαγωνισμούς, υπήρχαν σε αρκετές από αυτές τις χώρες, όπως το Μεξικό που αναφέραμε χθες, όπου βρέθηκε πως το 44% των διαγωνιζομένων έδιναν προμήθεια στο δημόσιο. Πώς εξασφαλίζεται, αλήθεια, εδώ, να μην υπάρχουν «στημένοι» διαγωνισμοί, ειδικά στο στάδιο που μένουν μόνο δύο εταιρείες;

Πάντως εάν έχετε κάποια αμφιβολία για τις επιφυλάξεις μας, μπορείτε να διαβάσετε τη γνωμάτευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία είναι πολύ χρήσιμη, ενώ έχει πολύ καλές προτάσεις και μας την έστειλε χθες.

Εν προκειμένω, και η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει επιφυλάξεις, ως προς το επίπεδο του ανταγωνισμού και τη δημιουργία «καρτέλ», ενώ εισηγείται σωστά στις σελίδες 5 και 6, να υπάρξει προσθήκη στο άρθρο 7, για να λαμβάνεται γνωμάτευση από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για την επίπτωση στον ανταγωνισμό. Για παράδειγμα, εάν μία εταιρεία κατασκευάσει με ΣΔΙΤ ένα εργοστάσιο ανακύκλωσης σκουπιδιών, δεν θα θέτει τα δικά της τέλη στους ΟΤΑ; Μάλλον, αυτονόητο.

Αναφορικά με το ότι επιδιώκετε τη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, το να κατατίθεται το νομοσχέδιο το βράδυ της Τρίτης, για να συζητηθεί την Πέμπτη, δεν είναι ο καλύτερος τρόπος, αφού σημαίνει, πως είτε δεν είναι οργανωμένο το Υπουργείο, είτε αδιαφορεί για την Αντιπολίτευση. Συζήτηση, βέβαια, με το να μας κατηγορείτε πώς δεν καταλάβαμε τι διαβάσαμε, αντί να απαντήσετε στα ερωτήματά μας ή να διορθώσετε τις ενδεχόμενες παρανοήσεις μας -αυτονόητο είναι- είναι δύσκολο να γίνει και με όλη τη συμπάθεια, πραγματικά, για το άτομό σας.

Φαίνεται, πάντως, πως όλοι συμφωνούμε, ότι πρόκειται για ένα προβληματικό νομοσχέδιο. Οπότε, ίσως, πρέπει να το αποσύρετε, για να το διορθώσετε.

Συνεχίζοντας, επί των άρθρων. Στο άρθρο 9, παρ. 5, αναφέρεται πως η Επιτροπή με τους συμβούλους της μπορεί να κάνει η ίδια μετατροπές στην πρόταση. Πώς θα γίνεται αυτό; Δεν θα υπάρχουν προβλήματα, σε σχέση με τη λογική του αιτούντα; Καλύτερα να κάνει μόνο ο ίδιος τις τροποποιήσεις, μετά από υπόδειξη της επιτροπής, έτσι ώστε να έχει την ευθύνη και να μην επιβαρύνεται η επιτροπή.

Η παρ.8, σε ότι αφορά στο σκεπτικό επιλογής, «οφέλη από το έργο, δυνατότητα χρηματοδότησης», είναι υποκειμενική, όπως τίθεται. Για παράδειγμα, ο Ε-65 μπορεί να θεωρείται αναγκαίος ή ωφέλιμος από τον εργολάβο, αλλά δεν θα θεωρούταν από πολλούς ή τουλάχιστον θα ήταν λιγότερο ωφέλιμος από κάποιο άλλο έργο υποδομής σήμερα.

Στην παρ. 9ε΄, γιατί να καθορίζει τα έξοδα της πρότασης η επιτροπή και όχι ο αιτών, οπότε να τα ελέγχει η Επιτροπή; Επίσης, γιατί μπορεί να είναι έως το 3% του προϋπολογισμού; Ας υποθέσουμε, ότι τα έξοδα καταβάλλονται στον αιτούντα, με βάση τα άρθρα 10 και 13, σε περίπτωση που γίνεται δεκτή η πρόταση. Τι σημαίνει αυτό; Ότι ο προτείνοντας έχει ένα πλεονέκτημα έως 3% έναντι των άλλων διαγωνιζομένων, αν έχει, βέβαια, καλύψει τα όποια έξοδά του.

Στο άρθρο 10, στην παρ.2, αναφέρεται ότι καταβάλλονται τα έξοδα προετοιμασίας της πρότασης. Μήπως έτσι δημιουργείται μία βιομηχανία προτάσεων; Ακόμη και αν δεν γίνει αποδεκτή η πρόταση, θα έχουν το 3% στα 200 εκατομμύρια, δηλαδή, 6 εκατομμύρια, αν δεν κάνω λάθος στη σκέψη. Φαντάζομαι ότι θα μας το εξηγήσετε. Είναι σωστό να είναι τόσο υψηλό;

Όπως φαίνεται, πάντως, από το άρθρο 13, μάλλον, αυτό το 3% δεν έχει σχέση με τα έξοδα, αλλά με το μπόνους του γνωστού ως swiss challenge system. Ειδικότερα, το 3% υπερβαίνει το κόστος του παραβόλου του 1 ‰, οπότε συμφέρει μία εργολαβική εταιρεία να υποβάλει μία πρόταση, εάν ξέρει πως η πρόταση θα εγκριθεί και θα πάρει, τουλάχιστον, το 3%, οπότε θα βγάλει και το κόστος του παραβόλου. Από την άλλη πλευρά, όταν ένας εργολάβος έχει αβεβαιότητα ως προς το αποτέλεσμα, δεν θα κάνει την πρόταση, επειδή θα χάσει το παράβολο και πολύ περισσότερο τα έξοδα, εάν, πράγματι, είναι 3% του προϋπολογισμού, δηλαδή, έως και 6 εκατομμύρια.

Τέλος, το έργο εγκρίνεται από την Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας. Δεν θα έπρεπε να υποβάλλεται και στη Βουλή για συζήτηση, πόσο μάλλον αφού ο προϋπολογισμός είναι 200 εκατομμύρια ευρώ; Στην αντίθετη περίπτωση, εάν επιλεχθεί από μία κυβέρνηση, τι δέσμευση θα έχει για να συνεχίσει η επόμενη που διαφωνούσε, όσο ήταν στην αντιπολίτευση;

Στο άρθρο 11, δεν έχουμε σχόλια ως προς τη δημοσίευση της έγκρισης. Δεν αναφέρεται, όμως, κάτι, για τη δημοσιότητα της υποβολής και της προκήρυξης διαγωνισμού, όπως στο επόμενο άρθρο.

 Στο άρθρο 12, πώς γίνεται η πρόσκληση άλλων ενδιαφερομένων; Μπορεί να υπάρχει κάπου, αλλά, τουλάχιστον, εμείς δεν το είδαμε. Με κάποια ειδική πρόσκληση; Στην παρ. 9, θα πρέπει να υπάρχουν κάποιες άλλες διαβεβαιώσεις, όπως ρήτρας για μη υπέρβαση κόστους, κ.λπ..

Το άρθρο 13, προβλέπει, ότι μετά την αξιολόγηση των προτάσεων, εάν αυτός που έχει ετοιμάσει την πρόταση δεν επιλέγει πρώτος, τότε η αναθέτουσα αρχή καλεί αυτόν, καθώς, επίσης, τον πρώτο αναθέτοντα και τους άλλους που έχουν καταταχθεί, μεταξύ αυτών των δύο, να υποβάλουν καλύτερες οικονομικές προσφορές. Εάν, τελικά, επιλεγεί άλλος, τότε πρέπει να καταβάλει τα έξοδα στον προτείνοντα, προσκομίζοντας σχετική εγγύηση στη δημοπρατούσα αρχή. Μία διαδικασία, που, κατά την άποψή μας, είναι εξαιρετικά γραφειοκρατική.

Τελικά, εδώ υπάρχει ένα καθεστώς εύνοιας για τον προτείνοντα, αφού έχει το δικαίωμα υποβολής καλύτερης πρότασης, ενώ, λόγω του ότι δεν έχει ετοιμάσει, έχει και καλύτερη γνώση σχετικά με το πώς να το κάνει. Πρόκειται για ένα είδος εσωτερικής πληροφόρησης, όπως λέμε, στην οικονομία, ενώ οι άλλοι συμμετέχοντες πρέπει να πληρώσουν και τα έξοδά του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10. Επομένως, είναι άδικο, αφού τελικά αποθαρρύνει τη συμμετοχή άλλων ενδιαφερομένων, ενώ δεν υπάρχει τελικά όφελος για το δημόσιο, δηλαδή, αυτό που οφείλει να ενδιαφέρει εμάς.

Όπως διαβάσαμε στην αρχική πρόταση του ΣΕΒ, στην οποία στηρίζεται το σημερινό νομοσχέδιο, προβλεπόταν να γίνεται δεκτή η πρόταση του προτείνοντα, ακόμη και αν είχε υψηλότερη προσφορά από τον δεύτερο έως ένα συγκεκριμένο ποσοστό. Μία πρακτική, που όπως είπαμε, ονομάζεται swiss challenge system. Είναι κάτι που απαντάται διεθνώς σε πρότυπες προτάσεις USPs, δηλαδή, παροχή μπόνους στον προτείνοντα που μπορεί να είναι 3% έως 10%, με βάση τη μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας. Αναφέρεται συγκεκριμένα το παράδειγμα της Χιλής, η οποία μείωσε το μπόνους από 20% αρχικά, στο 3%, με σκοπό να λειτουργεί ο ανταγωνισμός. Μήπως το 3% για τα έξοδα είναι αυτό το μπόνους;

Με το άρθρο 14, δίνεται μία σειρά εξουσιοδοτήσεων στην πολιτική, με την οποία δεν συμφωνούμε, ενώ μπορεί να εντάσσει ο Υπουργός, κατά παρέκκλιση της λογικής, περί καινοτόμων έργων, έργα με χαμηλή ωρίμανση, που συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη. Τα έργα των περιφερειών, όμως, είναι χαμηλότερου προϋπολογισμού. Θα ενταχθούν, λοιπόν, έργα, κάτω των 200 εκατομμυρίων στις πρότυπες προτάσεις, κατά παρέκκλιση; Γιατί, αλήθεια, συμπεριλαμβάνονται έργα για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας για οκτώ μήνες μετά τη δημοσίευση; Αυτό μας έκανε μεγάλη εντύπωση. Θα διαρκέσει ακόμη οκτώ μήνες η πανδημία, το έχετε προβλέψει; Ακόμη και αν προωθηθούν με συνοπτικές διαδικασίες και με υπουργικές αναθέσεις, πρόκειται να τελειώσουν σε οκτώ μήνες τα έργα, έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν οι συνέπειες της πανδημίας; Δεν είναι αστείο; Δεν φαίνεται να είναι όλα αυτά προσχηματικά, για να παρακάμπτεται η νομοθεσία με την επίκληση της πανδημίας; Θα τοποθετούνται κάποια όρια στο πόσα έργα μπορεί να αναθέτει έτσι ο Υπουργός; Δηλαδή, θα αναφέρεται και ο προϋπολογισμός που δίνεται γι’ αυτά τα έργα; Δεν μπορούν, για παράδειγμα, να μονοπωλούν ολόκληρο το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Κάποια στιγμή, πρέπει να χρησιμοποιηθεί για πραγματικά παραγωγικές επενδύσεις, ενώ δεν αναφέρεται τίποτα από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Τέλος, το πληροφοριακό σύστημα που θα χρησιμοποιηθεί για τις πρότυπες προτάσεις της παρ.2, υπάρχει; Γιατί χρειάζεται ένα διαφορετικό σύστημα; Δεν μπορεί να προστεθεί μία εφαρμογή στα υπάρχοντα; Ούτε εδώ δίνεται κάποια εκτίμηση του κόστους από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, κάτι που συμβαίνει, ως συνήθως, και είναι απαράδεκτο.

Στο άρθρο 15, για τη σύσταση Διοικητικής Αρχής Γεφυρών, είμαστε θετικοί, αφού συμφωνεί με το πρόγραμμά μας, όπου, όμως, εμείς, προτείνουμε επιπλέον σύσταση ψηφιακού μητρώου συντήρησης δημοσίων υποδομών, έτσι ώστε να υπάρχει παρακολούθηση της κατάστασής τους. Εντούτοις, δεν μπορούμε, δυστυχώς, να υποστηρίξουμε το συγκεκριμένο άρθρο, επειδή χαρακτηρίζεται, όπως πολλά άλλα, βέβαια, από αοριστία, αφού οι δραστηριότητες της Αρχής, που ελπίζουμε να μην είναι ανεξάρτητη και αυτή, θα διέπονται από έναν κανονισμό που δεν έχει προσκομιστεί. Γιατί αλήθεια, δεν έχετε προσκομίσει τον κανονισμό που αναφέρεται; Σε κάθε περίπτωση, δεν μπορούν να νομοθετούνται προθέσεις, ή, τουλάχιστον, εμείς, δεν συμφωνούμε με κάτι τέτοιο.

Με το άρθρο 18, προβλέπεται παρέκκλιση είκοσι μίας συνολικά διατάξεων του ν.4412/2016, περί δημοσίων συμβάσεων. Είναι δυνατόν να συμφωνήσει κανείς με κάτι τέτοιο, δηλαδή, με παρέκκλιση τόσων πολλών συμβάσεων;

Σε ότι αφορά στο άρθρο 19, συνεχίζονται και εδώ οι κατά παρέκκλιση και με ασυδοσία ρυθμίσεις για το ΤΑΙΠΕΔ, οι οποίες ισχύουν για το Υπερταμείο, σε ότι αφορά συμβάσεις «αξιοποίησης», γιατί όπου «αξιοποίηση» εννοείται «ξεπούλημα», με ιδιώτες συμβούλους κ.λπ.. Αναφερόμαστε στο Υπερταμείο των ξένων που δεν έχει αποτιμήσει καν τα πάγιά του, παρά το ότι ελέγχεται από ιδιώτες ορκωτούς λογιστές. Μεταφέρθηκαν πάγια της Ελλάδας στο Υπερταμείο, χωρίς καμία αποτίμησή τους, ενώ εμείς συνεχίζουμε να το επιδοτούμε, παρά το ότι δεν ελέγχεται από το δημόσιο, όπως επιβεβαίωσε η πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ για την ΕΥΔΑΠ καιΕΥΑΘ.

Στο άρθρο 24, υπάρχει η παραδοχή πώς ο πληθωρισμός είναι εδώ για να μείνει, αφού δίνεται η δυνατότητα αναπροσαρμογής των συντελεστών αναθεώρησης των τιμών των υλικών. Εάν, όμως, ο πληθωρισμός είναι η νέα κανονικότητα, όπως υποστηρίζαμε εμείς από πέρυσι, από τα μέσα του χρόνου, τότε πρέπει να συνδεθεί με κάποιο σημείο αναφοράς, αφού διαφορετικά θα δημιουργηθούν προβλήματα. Περαιτέρω, γιατί αναφέρεται πως δεν πρέπει οι προϋπολογισμοί, μετά την αναθεώρηση, να υπερβαίνουν το μεσοπρόθεσμο; Εάν το ξεπερνούν, εάν το υπερβαίνουν, τι θα συμβεί; Θα μείνουν τα έργα στη μέση; Τι περιθώριο αύξησης των προϋπολογισμών υπάρχει πριν ξεπεραστεί το μεσοπρόθεσμο; 10%, 20%; Μήπως θα πρέπει να υπάρξει επαναδιαπραγμάτευση με την Ε.Ε., σε ότι αφορά στο ύψος του;

Στο παράδειγμα του Ταμείου Ανάκαμψης, εάν ο πληθωρισμός είναι 10%, τότε τα 17,7 δισεκατομμύρια ευρώ της επιχορήγησης, αν καταβληθούν έως το 2026, ισόποσα, σε παρούσες αξίες, γίνονται 11,2 δισεκατομμύρια, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Δηλαδή, χάνουμε αμέσως πάνω από 5 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ λογικά θα αυξάνει και το επιτόκιο για τα 13,2 δις, που είναι τα δάνεια. Η παρούσα αξία, βέβαια, μειώνεται, όσο αυξάνεται το κόστος χρήματος, ή επιβραδύνεται η καταβολή των χρημάτων.

Στο άρθρο 27, οι δέκα θέσεις που προβλέπονται για την εταιρεία παγίων ΕΥΔΑΠ, με τον ν.1999, γίνονται δεκαέξι. Ποιος είναι ο λόγος; Από την άλλη πλευρά, τι θα κάνει αυτή η εταιρεία παγίων ΕΥΔΑΠ; Μήπως θα είναι «όχημα», για να «ξεπουληθεί» η ΕΥΔΑΠ με κάποιο τέχνασμα, αφού με την απόφαση του ΣτΕ απαγορεύτηκε η ιδιωτικοποίηση; Μήπως σχεδιάζεται να πουληθούν τα πάγια και να παραμείνει δημόσια μόνο υπηρεσία, κατά τη γνωστή μέθοδο του κ. Χατζηδάκη, που τα «τεμαχίζει» και μετά τα πουλάει;

Με το άρθρο 28, μειώνεται κατά 25% η επιχορήγηση του ΟΣΕ, ενώ το ποσό οδηγείται στην ΕΡΓΟΣΕ, που είναι 100% θυγατρική του ΟΣΕ. Γιατί δρομολογείται αυτή η περίεργη ρύθμιση; Πραγματικά, μας έκανε μεγάλη εντύπωση.

Κλείνοντας, με το άρθρο 30, είναι φυσικά αναγκαίο να καλυφθούν τα κενά της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, της ΥΠΑ, οι τριάντα πέντε θέσεις, αλλά η απορία μας είναι πώς προέκυψαν. Είναι αρκετοί; Ποιο είναι το υπάρχον προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας; Μήπως παραιτήθηκαν από την ΥΠΑ, για να προσληφθούν στην ΑΠΑ, ή στα στρατιωτικά αεροδρόμια, μήπως για να συνταξιοδοτηθούν; Έχει απωλέσει τεχνογνωσία η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, οπότε είναι επικίνδυνη για αεροπλοΐα με αυτές τις μεταρρυθμίσεις;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, ακόμη μελετάμε κάθε λεπτομέρεια αυτού του νομοσχεδίου και είναι αδιανόητα αυτά που ανακαλύπτει κανείς. Στην ουσία, «κατεδαφίζεται» όλο το θεσμικό πλαίσιο που αφορά στη ρύθμιση δημοσίων συμβάσεων και παραβιάζονται, τουλάχιστον, δύο Οδηγίες, με ένα άρθρο, το 18.

Δεν θα ζαλίσω, όμως, τους πολίτες που μας ακούνε, με όλες τις τεχνικές λεπτομέρειες. Θα παραμείνω στη μεγάλη εικόνα, χρησιμοποιώντας τις λεπτομέρειες, για να εξηγήσω πως αυτή τεκμηριώνεται. Η μεγάλη εικόνα είναι ότι έχουμε ένα νομοσχέδιο, που μετατρέπει τις κυβερνήσεις, από κυβερνήσεις που εκλέγονται, για να σχεδιάσουν τα δημόσια έργα, με βάση τις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες, σε κυβερνήσεις που είναι «ντελιβεράδες», δηλαδή, θα έχουν, κατ’ εντολή, των μεγάλων επιχειρηματιών, την αρμοδιότητα να παίρνουν τα χρήματα από το δημόσιο ταμείο και να τα πηγαίνουν στο ταμείο των ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Αυτό που εισάγει το νομοσχέδιο είναι, ότι, πλέον, είναι οι μεγάλες κατασκευαστικές που θα έρχονται και θα προτείνουν αυτές τα δημόσια έργα. Με τι κριτήρια; Χωρίς κανένα κριτήριο. Προφανώς, θα επιλέγουν τα δημόσια έργα που τους βολεύουν, που τους εξυπηρετούν, που φέρνουν μεγαλύτερη κερδοφορία, ανεξαρτήτως αν αυτά απαντούν στο τεράστιο πρόβλημα, αυτή τη στιγμή, της ακρίβειας, αν απαντούν στην ανεργία, αν απαντούν στην ερημοποίηση ολόκληρων περιοχών της Ελλάδας, πληθυσμιακά, αν απαντούν σε χιλιάδες προβλήματα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή, για τη σχολική στέγη, για την υγεία. Θα μας φέρουν τις προτάσεις που αυτοί προτιμούν, που τους είναι πιο εύκολο και θα βγάλουν πιο πολλά χρήματα.

Θα υπάρχει μία επιτροπή, η οποία θα έχει πάρα πολύ λίγο χρονικό διάστημα, για να εγκρίνει ή να απορρίψει αυτές τις προτάσεις. Από ποιον θα απαρτίζεται αυτή η επιτροπή; Από κανένα όργανο της Δημόσιας Διοίκησης, Δεν θέλουν διαφωνίες, δεν θέλουν να εντάσσεται η έγκριση, ή η απόρριψη αυτών των σχεδίων των μεγάλων κατασκευαστικών, στα πλαίσια του σχεδιασμού της Δημόσιας Διοίκησης για την επόμενη μέρα στη χώρα μας. Να εντάσσεται, στα πλαίσια των υπολοίπων πραγμάτων που γίνονται στη χώρα μας. Η επιτροπή αυτή θα απαρτίζεται από τον Υπουργό, τον Γενικό Γραμματέα, από έναν εμπειρογνώμονα που οι ίδιοι θα διορίζουν και έναν Διευθυντή της Δημόσιας Διοίκησης. Μονοπρόσωπα θα παρουσιάζεται και δεν θα εκφράζει, προφανώς, τις υπηρεσίες, γιατί αλλιώς θα εκφραζόταν η γνώμη από συγκεκριμένη διεύθυνση και όχι από έναν διευθυντή.

Αυτοί οι άνθρωποι θα αποφασίζουν, θα εγκρίνουν, στην ουσία, κατ’ εντολή των μεγάλων κατασκευαστικών, τα έργα που οι μεγάλες κατασκευαστικές από μόνες τους προτείνουν. Στη συνέχεια, το πιο τραγελαφικό, για τους πολίτες που μας ακούν, είναι ότι ο ίδιος ο Υπουργός θα έχει το δικαίωμα να εγκρίνει ή να απορρίψει την πρόταση, που ο ίδιος ο Υπουργός, ως προεδρεύων αυτής της πολιτικής επιτροπής, προτείνει. Και βέβαια, μετά θα πάρει τον δρόμο για μία άλλη έγκριση από ένα όργανο που, επίσης, αποτελείται μόνο από πολιτικά πρόσωπα, μόνο από Υπουργούς και Υφυπουργούς.

Και πάλι απευθύνομαι στους πολίτες που μας ακούν, αυτό το νομοσχέδιο είναι εμβληματικό για την απληστία των πλουτοκρατών στη χώρα μας σήμερα. Δεν τους φθάνει, ότι, αυτή τη στιγμή, έτσι κι αλλιώς, παίρνουν τους πόρους του ελληνικού Προϋπολογισμού και του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, τους πόρους που δανειζόμαστε, τους ευρωπαϊκούς πόρους, όλα αυτά τα στρέφει η Κυβέρνηση προς αυτούς. Δεν τους φθάνει αυτό, δεν τους φθάνει ότι παίρνουν μονοπώλια τα δημόσια δίκτυα, μονοπώλια στη χώρα μας. Δεν τους φθάνει, ότι δεν έχουν κανένα επιχειρηματικό ρίσκο, ότι με βάση τις διατάξεις και από την προηγούμενη Κυβέρνηση, παραδείγματος χάρη, η Σύμβαση του ΣΥΡΙΖΑ με την FRAPORT και από αυτή την Κυβέρνηση, όταν έχουν μία κακή χρονιά, τότε θα παρεμβαίνει το κράτος να τους αποζημιώνει. Τι σημαίνει κακή χρονιά για τους πλουτοκράτες στη χώρα μας; Σημαίνει ότι έχουν απώλειες; Όχι. Σημαίνει, ότι έχουν λιγότερα κέρδη από αυτά που οι ίδιοι θα ήθελαν να έχουν και οι ίδιοι εκτιμούσαν.

Δεν τους φθάνουν, λοιπόν, όλα αυτά, δεν τους φθάνουν, ότι δεν είναι επιχειρηματίες αλλά είναι εισοδηματίες, δηλαδή, παίρνουν ενοίκια από τα δημόσια μονοπώλια, αλλά θέλουν να διοικούν, θέλουν να αποφασίζουν και για τα δημόσια έργα. Και αυτή η Κυβέρνηση «διψάει» να τους εξυπηρετήσει και σε αυτό, «διψάει» να τους δώσει και αυτό το προνόμιο, να αποφασίζουν μόνοι τα έργα, για τα οποία θα πληρώνονται με το δημόσιο χρήμα. Στην ουσία, δηλαδή, τους δίνουμε πλέον και το κράτος. Οι πολίτες θα εκλέγουν, όχι αυτόν που θα σχεδιάζει το μέλλον τους, με βάση το πρόγραμμα που ανακοίνωσε στην κοινωνία. Θα εκλέγουν αυτόν, ο οποίος θα έχει, κατ’ εντολή του μεγάλου επιχειρηματία, την ευθύνη να μεταφέρει τους πόρους από το κράτος, αυτά που δανείζεται το δημόσιο, αυτά που δανειζόμαστε όλοι στο όνομα των παιδιών μας και τα παιδιά μας θα τα ξεχρεώνουν, να τα μεταφέρει στα ταμεία τους.

Υπήρχε ένα παράπονο και στη διαβούλευση, για το αν θα είναι μόνο έργα, άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ ή και μικρότερα. Επίσης, αν θα αφορούν τα έργα αυτά μόνο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας ή θα αφορούν και άλλους χώρους. Μα, εμείς διαβάζουμε, ότι, ήδη, μέσα από αυτό τον νόμο έχετε δώσει εξαιρέσεις και πέρα από τα έργα του Ταμείου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Ταμείου Υποδομών. Πάλι, θα αναφερθώ στο άρθρο 3, όπου στην παρ.1, αναφέρει ποιες είναι οι προϋποθέσεις, για να δώσουν στους πλουτοκράτες αυτά τα έργα. Το πρώτο σημείο ήταν να είναι έργα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Ενέργειας και Περιβάλλοντος. Όλα ωραία ως εδώ;

Περιορισμένα τα «δωράκια» για τους πλουτοκράτες; Υπάρχει, όμως, και ένα σημείο 2, «οποιοδήποτε έργο υποδομών, το οποίο έχει χαρακτηριστικά καινοτομίας και πολυπλοκότητας». Άρα, για να χρειάζεται το σημείο 2, γιατί, προφανώς, αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Μεταφορών Υποδομών είναι έργα που έχουν πολυπλοκότητα και καινοτομία. Μπαίνει το σημείο 2, για να μην υπάρχει κανένας περιορισμός. Οποιοδήποτε έργο μπορεί να ενταχθεί εδώ πέρα. Επίσης, αυτό μπαίνει εμβληματικά και ακόμη πιο ξεκάθαρα στην παρ.3.3, όπου αναφέρεται, ότι για οκτώ μήνες από την έναρξη της ισχύος, επιτρέπονται οποιεσδήποτε προτάσεις, παρ’ όλο που δεν πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις, αρκεί να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση των δυσμενών οικονομικών συνεπειών της πανδημίας και του κορονοϊού.

Όλα αυτά δεν τα λέει μόνο το ΜέΡΑ25. Ήρθε η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων και η Επιτροπή Ανταγωνισμού να μας πει, ότι με αυτό το νομοσχέδιο η Κυβέρνηση ενισχύει και «χτίζει καρτέλ πάνω στα καρτέλ». Εκεί που έχουμε, δηλαδή, τα ολιγοπώλια, που οδηγούν σε ακρίβεια τιμών, σε «διασπάθιση» δημοσίου χρήματος και πάρα πολλά άλλα πράγματα, αυτό το νομοσχέδιο έρχεται να ενισχύσει αυτά τα «καρτέλ». Εκεί που λέμε, ότι η χώρα μας έχει αυτή την ακραία ακρίβεια, σε σύγκριση με τις άλλες χώρες, λόγω των «καρτέλ», αυτό που κάνει η Κυβέρνηση Μητσοτάκη «Α.Ε.», είναι να φέρει και άλλα «καρτέλ». Να φέρει και άλλη ακρίβεια και άλλη «διασπάθιση» του δημόσιου χρήματος.

Επίσης, υπάρχει το συγκλονιστικό άρθρο 18. Θα παρακάμψω τις σημειώσεις για τα άλλα άρθρα, καθώς θα τα αναφέρω στην Ολομέλεια, τα συγκλονιστικά πράγματα που υπάρχουν σε κάθε άρθρο και θα εστιάσω στο άρθρο 18, που προβλέπει εξαιρέσεις γι’ αυτές τις συμβάσεις που οι πλουτοκράτες, οι λίγες κατασκευαστικές θα προτείνουν και η Κυβέρνηση θα εγκρίνει. Παρακάμπτουν, παραδείγματος χάρη, από τη διαδικασία, τη Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η σύμφωνη γνώμη της οποίας ήταν μέχρι τώρα απαραίτητη, πριν από τη σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών έρευνας, ανάπτυξης, για τον χαρακτηρισμό του είδους της σύμβασης ερευνητικού έργου. Παρακάμπτουν τη διαβούλευση, επί δημοσιευμένων εγγράφων. Εξαιρούν, στην ουσία, το σύνολο των ετήσιων πιστώσεων της αναθέτουσας αρχής, δηλαδή, των δύο Υπουργείων, αλλά όπως είπαμε και άλλων Υπουργείων, που μπορεί, πλέον, να διατίθεται κατευθείαν, αποκλειστικά, για αναθέσεις συμβάσεων, απευθείας αναθέσεις, χωρίς διαγωνισμούς.

Υπάρχουν πάρα πολλά σημεία. Υπάρχει η εξυπηρέτηση των διαπλεκόμενων με έωλες, αδιαφανείς και πέρα κάθε ελέγχου διαδικασίες, μέσω του αποκλεισμού από τα αρμόδια όργανα ανάθεσης, εκείνων, ακριβώς, των μελών που έχουν την απαραίτητη τεχνογνωσία και τεχνική επάρκεια, καθώς δεν είναι υποχρεωτική, πλέον, η παρουσία μέλους του Μητρώου Πιστοποιημένων Υπαλλήλων Δημοσίων Συμβάσεων. Το καταλαβαίνετε αυτό, όσοι μας ακούτε; Υπάρχει, δηλαδή, μητρώο εξειδικευμένων υπαλλήλων για δημόσιες συμβάσεις και γι’ αυτούς τους πλουτοκράτες η Κυβέρνηση το καταργεί, καθώς δεν χρειάζεται, προφανώς, να υπάρχουν οι άνθρωποι που έχουν πιστοποιημένη γνώση, για να εγκρίνουν αυτές τις συμβάσεις. Θα υπογράφονται συμβάσεις τεχνικής σύμβασης και οι τεχνικές προδιαγραφές θα καθορίζονται, εκ των υστέρων. Θα δίνουν 200 εκατομμύρια και άνω, χωρίς τον ΦΠΑ και εκ των υστέρων, θα αποφασίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές. Έρχεται σε απευθείας σύγκρουση αυτή η διάταξη -αναφέρομαι στην κατάργηση της εφαρμογής της παρ.7 του άρθρου 282- όχι μόνο με την κοινή λογική, αλλά και με το άρθρο 60 της Οδηγίας 2014/25, σχετικά με τις προμήθειες φορέων στους τομείς ύδατος, ενέργειας, μεταφορών, ταχυδρομείων και υπηρεσιών.

Δεν εφαρμόζεται, επίσης, η δυνατότητα πρόσκλησης με έγγραφα της σύμβασης οικονομικών φορέων που μπορούν να συμμετέχουν στη διαδικασία σύναψης συμβάσεων και πάρα πολλά ακόμη. Υπάρχουν εξαιρέσεις για περιβαλλοντικές μελέτες, για αρχαιολογικές εγκρίσεις, εξαιρέσεις σε κάθε τομέα. Εκτός θεσμικού πλαισίου εγκρίνουν και δίνουν το δημόσιο χρήμα.

Αναρωτιόμαστε για ποιον λόγο και η Αξιωματική Αντιπολίτευση επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια. Τι από αυτά της επιτρέπει να μην είναι ανεπιφύλακτα κατά. Η Κυβέρνηση με αυτό το νομοθέτημα, το οποίο ξεπερνάει ακόμη και τη «Μητσοτάκης Α.Ε.», μετατρέπει τον εαυτό της, για τον οποίο δεν έχει πρόβλημα, αλλά και τις επόμενες κυβερνήσεις, οι οποίες δεν θα καταργήσουν αυτόν το νόμο, σε «ντελιβεράδες» των μεγάλων κατασκευαστικών. Οι επόμενες κυβερνήσεις, δηλαδή, δεν θα έχουν την αρμοδιότητα να σχεδιάζουν τα έργα και να απαντούν στην κοινωνική και οικονομική κρίση. Η αρμοδιότητά τους θα είναι να παίρνουν τα χρήματα από τα δημόσια ταμεία, να δανείζονται στο όνομα όλων μας και να δίνουν τα χρήματα στις πέντε κατασκευαστικές.

Αυτό το νομοσχέδιο είναι όχι μόνο αντισυνταγματικό, είναι εμβληματικό της «Μητσοτάκης Α.Ε.». Προφανώς, το καταψηφίζουμε.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θα δώσουμε τώρα τον λόγο στον κ. Υπουργό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ ένα διαδικαστικό, για να μην καταχραστώ τον χρόνο του κ. Υπουργού. Την Πέμπτη θα έρθει στην Ολομέλεια;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, την Πέμπτη στις 10:00.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

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

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή, τα όσα ειπώθηκαν και σε αυτή τη συζήτηση. Θα ήθελα, πριν καταθέσω μία πρόθεση αλλαγής για μία νομοθετική ρύθμιση που θα κατατεθεί στην Ολομέλεια, να πω δυο λόγια, όσο πιο απλά γίνεται, για να καταλάβουμε όλοι τη διαδικασία των πρότυπων προτάσεων, διότι, για άλλη μία φορά, ακούστηκαν υπερβολές, που αγαπητέ, κύριε Βιλιάρδε, ή δεν έχουμε διαβάσει καλά το νομοσχέδιο ή έχουμε μία παρερμηνεία σε βασικά ζητήματα. Αφήστε με να εξηγήσω τι εννοώ.

Πώς λειτουργούν, λοιπόν, οι πρότυπες προτάσεις, ποιο είναι το πρώτο βήμα; Το πρώτο βήμα είναι, ότι έρχεται ένας ιδιώτης και υποβάλει μία πρόταση για ένα έργο καινοτόμο. Το δεύτερο βήμα είναι, ότι αξιολογείται αυτή η πρόταση από την Επιτροπή Αξιολόγησης. Το τρίτο βήμα είναι, ότι πάει στην Επιτροπή Στρατηγικών Συμβάσεων, για να εγκριθεί ή για να απορριφθεί. Άρα, δεν σημαίνει, ότι θα εγκριθεί. Επίσης, και η Επιτροπή Αξιολόγησης μπορεί να απορρίψει την πρόταση που έχει γίνει.

Ποιο είναι το τέταρτο βήμα, που είναι πολύ σημαντικό; Και εδώ είναι η τεράστια διαφορά, μεταξύ του τι συμβαίνει σε άλλες χώρες που αναφερθήκατε και στις χώρες της Ε.Ε.. Γίνεται διαγωνιστική διαδικασία, γίνεται κανονικός διαγωνισμός. Σε περίπτωση που ο προτείνων δεν είναι ανάδοχος, αυτός αποζημιώνεται για το κόστος των μελετών του έως 3%. Αυτή είναι η διαδικασία.

Επομένως, αυτά τα λέμε, για να καταστήσουμε σαφές, ποια είναι η διαδικασία, διότι ακούσαμε πολλές παρατηρήσεις, ακούσαμε πολλές κριτικές, αλλά, στην ουσία, νομίζω, ότι εάν δούμε τη διαδικασία, πλέον, αυτή η διαδικασία που σας περιγράφω, δίνει επαρκέστατες απαντήσεις.

Το δεύτερο που θα ήθελα να αναφέρω και μετά θα σας πω για το άρθρο 18, που θα κάνουμε μερικές αλλαγές, είναι το εξής. Μιλάμε πολλές φορές για τις εξαιρέσεις που δίνονται σε έργα στρατηγικής σημασίας. Ερώτηση, αγαπητοί συνάδελφοι. Είναι η πρώτη φορά που γίνεται αυτό; Απάντηση. Όχι. Πότε έχει ξαναγίνει; Έχει ξαναγίνει από την προηγούμενη Κυβέρνηση - και σωστά κατά την άποψή μας - στην παρ.7 του άρθρου 1, του ν. 4412. Ξέρετε πόσες εξαιρέσεις έδωσε η τότε Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ για τα έργα ΣΔΙΤ; Και αυτό σας το λέω, για να ακούσετε τη ρητορική της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, κατά των έργων ΣΔΙΤ. Όχι, απλά, ήταν υπέρ των έργων ΣΔΙΤ η τότε Κυβέρνηση, αφού νομοθέτησε, αλλά ξέρετε πόσες εξαιρέσεις έδωσε; Μία, δύο; Όχι. Πενήντα επτά εξαιρέσεις. Και ερωτώ: είναι δυνατόν αυτός που δίνει εξαιρέσεις για έργα σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, τώρα να τις «κατακεραυνώνει;» Οι μόνοι συνεπείς σε αυτή την Αίθουσα, είναι το Κ.Κ.Ε. και το ΜέΡΑ25, που ήταν πάντα εναντίον των ΣΔΙΤ.

Επομένως, εδώ υπάρχει ένα ζήτημα συνέπειας. Είμαστε υπέρ των ΣΔΙΤ ή κατά των ΣΔΙΤ; Προφανώς, και η Αξιωματική Αντιπολίτευση είναι υπέρ των ΣΔΙΤ, διότι, όχι απλά νομοθέτησε, αγαπητοί συνάδελφοι, αλλά έδωσε και πενήντα επτά εξαιρέσεις από τον τότε νόμο των δημοσίων συμβάσεων. Έτσι, για να συνεννοούμαστε σε αυτή την Αίθουσα.

Εμείς, σε αντίθεση με άλλες κυβερνήσεις, σεβόμαστε τις Ανεξάρτητες Αρχές και οι μόνοι φορείς που κατέθεσαν, επί της ουσίας, σοβαρές παρατηρήσεις, ήταν η ΕΑΑΔΗΣΥ και η Επιτροπή Ανταγωνισμού, οι οποίοι ειρήσθω εν παρόδω -και εδώ επιτρέψτε μου μία μικρή διόρθωση, γιατί χθες το βράδυ διάβασα με πολύ μεγάλη προσοχή τα Πρακτικά τους- δεν έχουν αντιρρήσεις για το νομοσχέδιο. Επιφυλάξεις για την εφαρμογή του έχουν. Μάλλον, διαβάζουμε διαφορετικά κείμενα. Ας διαβάσουμε όλοι τα κείμενα και εδώ είμαστε στην Ολομέλεια, αν θέλουμε να το συζητήσουμε.

Η Κυβέρνηση της Ν.Δ., επειδή σέβεται αυτές τις απόψεις και επειδή έγινε πολύ μεγάλη συζήτηση για τις ρυθμίσεις συγκεκριμένα του άρθρου 18, σχετικά με την παρέκκλιση επί ορισμένων διατάξεων του νόμου για τις δημόσιες συμβάσεις, που θα υλοποιήσει το ΤΑΙΠΕΔ, με μοναδικό σκοπό την ωρίμανση και την εκτέλεση των έργων, ακούσαμε τις αντιρρήσεις που αναπτύχθηκαν -σας είπα από ποιους φορείς, από την ΕΑΑΔΗΣΥ και από την Επιτροπή Ανταγωνισμού- ακούσαμε την αγωνία που εξέφρασαν και ακούσαμε αυτό που είπανε, μήπως οι παρεκκλίσεις θα συμβάλουν, δυνητικά, στην ανάπτυξη φαινομένων αδιαφάνειας, κάτι που για εμάς στην Κυβέρνηση αποτελεί «κόκκινη» γραμμή.

Γι’ αυτόν τον λόγο, δεν πρόκειται να επιτρέψουμε μία άνευ ουσίας κριτική. Η διάταξη αυτή θα επαναδιατυπωθεί με ελάχιστες αναγκαίες παρεκκλίσεις και εξαιρέσεις. Και μπορώ να σας πω, ότι από τις τριάντα έξι εξαιρέσεις που υπάρχουν, θα τις περιορίσουμε σε τρεις με τέσσερις εξαιρέσεις.

Επιφυλασσόμαστε, λοιπόν, στην Ολομέλεια, να καταθέσουμε αυτή τη βελτίωση. Νομίζω ότι με αυτόν τον τρόπο, γίνεται κατανοητό, ότι εδώ έτσι γίνεται η σοβαρή νομοθέτηση. Ακούμε τη σοβαρή κριτική, όχι την ισοπεδωτική κριτική, όχι μία κριτική που δεν έχει αρχή, μέση και τέλος και είναι ιδεοληπτική. Η κριτική που ασκήθηκε, κατά την εκτίμηση του Υπουργείου και της Κυβέρνησης, έγινε από τις δύο Ανεξάρτητες Αρχές και παίρνουμε υπόψη αυτά που λένε και θεσμοθετούμε. Έτσι γίνεται μία σοβαρή συζήτηση, επί ενός νομοσχεδίου, που στόχο έχει να «τρέξουμε» κάποια έργα ακόμη με μεγαλύτερη ταχύτητα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Με την τοποθέτηση του κ. Υπουργού ολοκληρώθηκε η διαδικασία, αγαπητοί συνάδελφοι, της συζήτησης, επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία, επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των Κομμάτων.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Χειμάρας, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε., η κυρία Μανωλάκου, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάχθηκε και

ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Αρσένης, καταψήφισε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως και 30 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία. Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση. Σας ευχαριστούμε.

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, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 10:50΄ λύθηκε η συνεδρίαση**.**

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**