**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, 14 Ιουνίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 15.00΄μ.μ., στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

 Α. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας».

Β. «Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλος.

 Ο Αντιπρόεδρος 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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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), Παππάς Νικόλαος, 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, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

 Α. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας».

Β. «Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

 Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ και όλους τους συναδέλφους που μου έδωσαν τη σειρά τους, διότι πρέπει να πάω στην Ολομέλεια σε λίγο. Κύριε Υπουργέ, συζητάμε, λοιπόν, σήμερα στην Επιτροπή, την «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας».

Πρόκειται για μία Συμφωνία που θέτει τους αγοραίους όρους ιδιωτικής εκμετάλλευσης στη σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας- Βουλγαρίας. Αντιγράφω ακριβώς το προοίμιο της Συμφωνίας, η οποία αναφέρει «Η Συμφωνία θέτει τις αρχές για την ανοικτή πρόσβαση διέλευσης των συνόρων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, Ελλάδα και Βουλγαρία, με την προσαρμογή των υφιστάμενων συμφωνιών διέλευσης συνόρων, στις απαιτήσεις της αγοράς, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην περιοχή, έχοντας υιοθετήσει την ακόλουθη συμφωνία, η οποία θα αποτελέσει τη βάση των μετέπειτα συμφωνιών Διασυνοριακής Σιδηροδρομικής Διέλευσης μεταξύ των Διαχειριστών Υποδομής ή και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων».

Πρόκειται για το γνωστό δοκιμασμένο και πλήρως αποτυχημένο, όπου και αν εφαρμόστηκε, μοντέλο των ιδιωτικών σιδηροδρόμων, όπου εταιρείες παίρνουν κάποιο κομμάτι της γραμμής, χωρικά και χρονικά.

 Η Συμφωνία βασίζεται στους Κοινοτικούς Κανόνες. Αν εξετάσουμε την ιστορικότητα αυτών των Κανόνων οι οποίοι αποτελούνμνημείο απορρύθμισης των σιδηροδρόμων και την ιδιωτικοποίησή τους, βλέπω ότι υπάρχουν τέσσερα πακέτα. Το πρώτο πακέτο είναι το 1991, το δεύτερο το 2004, το τρίτο το 2010 και το τέταρτο είναι το 2016, που είναι το πακέτο για το οποίο συζητάμε σήμερα, η Οδηγία που καλείται το Κοινοβούλιο να εντάξει στο Ελληνικό Δίκαιο. Τα βασικά στοιχεία που αναφέρει είναι η αναβάθμιση του ΟΣΕ σε άμεσο Ρυθμιστή των τεχνικών προδιαγραφών και των προδιαγραφών ασφαλείας σε κάθε χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παράδειγμα απευθείας έγκριση των αμαξοστοιχιών από τον ΟΣΕ, έκδοση των πιστοποιητικών ασφάλειας από τον ΟΣΕ, δύο καθήκοντα που μέχρι τώρα ασκούσαν ειδικές υπηρεσίες στην Ελλάδα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Ο ΟΣΕ καλείται να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και υλικού. Εντύπωση προκαλούν οι λόγοι που καθιστούν αναγκαία τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων των χωρών μελών, όπως αυτοί διατυπώνονται στην ίδια την Οδηγία, το άνοιγμα της αγοράς και η δημιουργία οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

 Δύο σχόλια επ’ αυτών, να κάνουμε. Κατ’ αρχάς, η τεράστια ενοποιητική επίδραση της ύπαρξης ενός λειτουργικού πανευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου - βλέπε, διευκόλυνση μετακίνησης των ευρωπαίων πολιτών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση – μάλλον, δεν είναι άξια μνείας. Εμείς, πάντως, στεκόμαστε στο γεγονός πως η διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων είναι ένα θετικό βήμα στον αγώνα μας για πραγματική ένωση των Ευρωπαίων.

Δεύτερον. Η αναφορά στον όρο «οικονομίες κλίμακος», είναι πολύ ενδιαφέρουσα. Συγκεκριμένα, αναγράφεται πως η διαλειτουργικότητα και οι κοινοί κανόνες ασφάλειας συν την ύπαρξη πλέον μιας και μόνο αρχής για την έγκριση των συρμών και της έκδοσης Πιστοποιητικών Ασφαλείας σε όλο το ενωσιακό δίκτυο, γίνεται με στόχο τη μείωση του κόστους των εταιρειών που θα δραστηριοποιηθούν. Οι οικονομίες κλίμακας είναι κάτι παραπάνω θετικές, ακριβώς, επειδή με την εμφάνιση και διεύρυνσή τους καθιστούν το εβδομαδιαίο κόστος να βαίνει φθίνον.

Από την άλλη, είναι κάπως οξύμωρο για μία κοινοτική Οδηγία, που έχει στόχο το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό πανευρωπαϊκά ενάντια στα παρακρατικά μονοπώλια, να κάνει λόγο για οικονομίες κλίμακος. Μια κατεξοχήν φάση λειτουργίας μιας οικονομικής μονάδας, όταν είναι αρκετά μεγάλη και καλύπτει την αγορά που δραστηριοποιείται, αν όχι μονοπωλιακά, τουλάχιστον, ολιγοπωλιακά. Αφορά το πρώτο του σχεδίου εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία (ΕΕ) 97/2016.

Δεύτερον. Το άνοιγμα της εμπορικής εκμετάλλευσης της υποδομής. Μέχρι τώρα την υποδομή δικαιούται να εκμεταλλεύεται εμπορικά μια εταιρεία στην Ελλάδα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, συμφερόντων των ιταλικών κρατικών σιδηροδρόμων.

Με την Οδηγία (ΕΕ) 2370/2016, Μέρος Γ΄ του νομοσχεδίου, πλέον, η αγορά απελευθερώνεται. Θα μπορούν και άλλες εταιρείες από όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση να εκμεταλλεύονται εμπορικά το δίκτυο σε οποιαδήποτε χώρα-μέλος.

Κατά τα αναμενόμενα, το τρίτο πακέτο αποτελεί τη συνέχεια της κλιμάκωσης, καθώς και το καμποτάζ στις διεθνείς γραμμές που καθιέρωνε, το τελευταίο, το τέταρτο, έρχεται να δώσει το δικαίωμα εισόδου σε κάθε αγορά κάθε εταιρείας.

Σημειώνουμε δύο πράγματα.

Πρώτον. Η Οδηγία προβλέπει τη δυνατότητα κάθετου ή οριζόντιου μοντέλου παραγωγής. Με το πρώτο να σημαίνει, πως η εταιρεία που θα διαχειρίζεται την υποδομή θα ελέγχει και την εκμετάλλευση, ενώ το δεύτερο αναφέρεται σε διακριτικές εταιρείες.

Η Ελληνική κυβέρνηση προτείνει το οριζόντιο νομοσχέδιο. Αυτό που σχολιάζουμε πάνω σε αυτό, είναι πως οι πολυπόθητες οικονομίες κλίμακος στην αγορά των σιδηροδρόμων έρχονται κυρίως με το κάθετο μοντέλο παραγωγής, όπως δείχνουν οι μελέτες. Βέβαια, αυτό ουσιαστικά σημαίνει να έχεις μία εταιρεία που θα έχει και την υποδομή, αλλά θα έχει και εμπορική σιδηροδρομική δραστηριότητα. Αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα η υποδομή ανήκει στον ΟΣΕ. Η επιλογή, λοιπόν, του κάθετου μοντέλου από την κυβέρνηση είναι εκτός συζήτησης, καθώς και αυτό θα σήμαινε πως ο δημόσιος ακόμη ΟΣΕ θα μπορούσε να έχει και τρένα που εκτελούν δρομολόγια, όχι πλέον με την εν λόγω Οδηγία, κατ’ αποκλειστικότητα, αλλά θα λειτουργούσε ανταγωνιστικά στους ιδιώτες.

Η Νέα Δημοκρατία προστατεύει τους ιδιώτες από ανταγωνισμό με έναν καθετοποιημένο ΟΣΕ επιλέγοντας την οριζόντια δομή. Μελλοντικά βέβαια είναι πολύ πιθανόν, όταν ιδιωτικοποιηθεί και το δίκτυο να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια της επιχείρησης, αν θα έχει και εμπορική δραστηριότητα να λειτουργήσει, δηλαδή, κάθετα. Κάτι μας λέει ότι θα το πράξει. Ένα ιδιωτικό μονοπώλιο ή έστω ολιγοπώλιο είναι το όνειρο κάθε επιχειρηματία για την επιχείρησή του.

Εμείς θα καταψηφίσουμε αυτή τη Συμφωνία.

Τώρα θα αναφερθούμε στην «κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

Πρόκειται για Συμφωνία που κατέληξε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization, ICAO), την 1η Οκτωβρίου του 2016. Οι τροποποιήσεις αφορούν την εισδοχή νέων κρατών-μελών στους κόλπους. Ο Διεθνής Οργανισμός αποτελεί εξειδικευμένο Οργανισμό στο πλαίσιο του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, αριθμεί σήμερα 153 μέλη και εδρεύει στο Μόντρεαλ του Καναδά από το 1947. Ο Οργανισμός έχει ως στόχο την προώθηση της ανάπτυξης και της ασφάλειας της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβαση του Σικάγο.

Κύριε Υπουργέ, προηγουμένως στις δύο προηγούμενες Συμβάσεις αναφερθήκατε στο αν θέλουμε αυτές τις Συμβάσεις. Προσωπικά προέρχομαι από τον χώρο του τουρισμού, ασφαλώς και τις θέλουμε, αλλά πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις, πρέπει να υπάρχει η ασφάλεια πάνω από όλα στις διεθνείς πτήσεις και πρέπει να υπάρχουν και οι προϋποθέσεις. Δηλαδή, ας πούμε ότι θέλουμε τουρισμό από όλο τον κόσμο.

Έχουμε τις υποδομές;

Έχουμε τη δυνατότητα όλων αυτών των πραγμάτων;

Αυτές οι συμφωνίες βοηθούν στο να επεκτείνουμε την τουριστική μας περίοδο, όπως θέλουμε όλοι εδώ πέρα στην Ελλάδα με τις Σεϋχέλλες και με όλα αυτά τα κράτη;

Αυτό μας ενδιαφέρει πρώτα στον τουρισμό και στην εμπορευματική κίνηση.

Εμείς επικροτούμε τη Σύμβαση αυτή και σας ευχαριστώ πολύ και όλους τους συναδέλφους που μου έδωσαν τη δυνατότητα να μιλήσω.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Λογιάδη και θα δώσω τώρα τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας τον κ. Χειμάρα.

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

 Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι διμερείς συμφωνίες διαδραματίζουν εξέχοντα ρόλο στην ανταλλαγή γνώσης και εμπειρίας, ενώ αναβαθμίζουν την Ελλάδα ως τουριστικό και επενδυτικό προορισμό.

Δύο τέτοιες Συμφωνίες, δύο τέτοιες συμβάσεις έρχονται προς κύρωση από την εθνική μας αντιπροσωπεία.

Η πρώτη αφορά στη συνεργασία της χώρας μας με τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας που υπογράφηκε στην Αλεξανδρούπολη στις 26 Φεβρουαρίου του 2020.

Με την προς κύρωση Συμφωνία επιδιώκεται να οριστούν οι αρχές για την ανοικτή πρόσβαση με στόχο τη διέλευση των συνόρων μεταξύ των δύο μερών. Επίσης, να προσαρμοστούν οι υφιστάμενες συμφωνίες διέλευσης των συνόρων στις απαιτήσεις της αγοράς. Στόχος της Συμφωνίας είναι αύξηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην περιοχή. Η υπό κύρωση Συμφωνία αφορά στα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών των δύο χωρών, καθώς και στους διαχειριστές των υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και δευτερευόντως στους πολίτες των δύο χωρών. Με την αξιολογούμενη ρύθμιση ενισχύεται η συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών με στόχο την αύξηση της σιδηροδρομικής επιβατικής κίνησης, καθώς και των εμπορικών μεταφορών μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου.

Ενισχύεται η δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου με στόχο να εξασφαλιστεί η μη διάκριση μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και να αποφευχθούν περιορισμοί της ελευθερίας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη διαχείριση των διασυνοριακών μεταφορών.

 Αναλυτικότερα στα άρθρα της Συμφωνίας προσδιορίζεται ο σκοπός της που είναι να τεθούν οι αναγκαίες βάσεις για τη σιδηροδρομική διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και να ρυθμιστούν ειδικότεροι όροι για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν πρόσβαση στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική υποδομή. Προβλέπονται οι γενικές διατάξεις και εξειδικεύονται οι στόχοι και οι αρχές της συμφωνίας για τη διευκόλυνση της συνοριακής διέλευσης μέσω της σιδηροδρομικής σύνδεσης. Προσδιορίζεται το περιεχόμενο της έννοιας της ζώνης η οποία ορίζεται για κάθε σημείο συνοριακής διέλευσης από τους διαχειριστές υποδομής και περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις, όπου το επίσημο προσωπικό του γειτονικού κράτους μπορεί να εκτελεί τις λειτουργίες του και αναφέρομαι στις ράγες, στις σιδηροτροχιές, στις γραμμές, στους εμπορευματικούς και επιβατικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, στις εγκαταστάσεις αναμονής για τους επιβάτες και τα άλλα κτίρια που αποτελούν μέρος της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

Προβλέπεται η συγκρότηση Επιτροπής Διασυνοριακής Διέλευσης και ρυθμίζονται τα αναγκαία ζητήματα σχετικά με τη σύνθεση, τους όρους λειτουργίας και την αποστολή της Επιτροπής.

 Προβλέπεται το πλαίσιο συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων.

 Εξασφαλίζεται η αποτελεσματική και συνεπής εφαρμογή των κανόνων του Ενωσιακού Δικαίου και της Εθνικής Νομοθεσίας σχετικά με τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και το θεμιτό ανταγωνισμό σε σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

 Προσδιορίζεται το πλαίσιο συνεργασίας για τη διερεύνηση ατυχημάτων, καθώς και τη διαδικασία προσδιορισμού της ευθύνης για τις ζημιές σύμφωνα με τη σχετική Οδηγία 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου του 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Ορίζονται το χρονικό διάστημα της ισχύος, το δικαίωμα τερματισμού της και αντικατάσταση της διμερούς Συμφωνίας μεταξύ των δύο χωρών σχετικά με τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Έρχομαι στη δεύτερη Σύμβαση η οποία αφορά στην κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50α΄ και 56 της Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Κυρώνονται και έχουν την ισχύ της παραγράφου 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος τα Πρωτόκολλα που υπογράφηκαν στο Μόντρεαλ στις 6 Οκτωβρίου 2016 και τροποποιούν τα άρθρα που προανέφερα για τη Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Προβλέπεται η αύξηση των μελών του συμβουλίου, από 36 σε 40 αναφέροντας σκοπός της ως άνω αύξησης ο αριθμός των συμβαλλόμενων μερών και η διαδικασία υπογραφής επικύρωσης και γνωστοποίησης του πρωτοκόλλου . Η αύξηση του αριθμού των μελών της Επιτροπής, διασφαλίζει την κατάλληλη και αντιπροσωπευτικότερη συμμετοχή εμπειρογνωμόνων με τεχνογνωσία και εμπειρία από διαφορετικά περιβάλλοντα στον κλάδο των αερομεταφορών. Δεδομένου ότι τα μέλη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας προέρχονται από κράτη από όλο τον κόσμο και εργάζονται προς το συμφέρον της διεθνούς κοινότητας πολιτικής αεροπορίας η αύξηση του αριθμού των μελών της, θα δώσει τη δυνατότητα και στα αναπτυσσόμενα κράτη να συμμετάσχουν στις εργασίες της καθιστώντας δυνατή την κατανόηση των τεχνολογικών δυνατοτήτων και προκλήσεων που αντιμετωπίζουν.

 Προβλέπεται, η αύξηση των μελών της Επιτροπής Αεροναυτιλίας από 19 σε 21 . Επιπλέον, αποτυπώνονται σκοπός της αύξησης αριθμός των συμβαλλόμενων μερών και η διαδικασία υπογραφής επικύρωσης και γνωστοποίησης της επικύρωσης αυτής του πρωτοκόλλου. Καθορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου και των πρωτοκόλλων.

 Στόχος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και των δύο νομοσχεδίων, είναι η επιστημονική τεχνολογική συνεργασία με χώρες όχι μόνο της Ευρώπης αλλά ολόκληρης της υφηλίου. Η ανάπτυξη βεβαίως συνεργειών και συνεργασιών προς όφελος και των δύο μερών γι αυτό και σας καλώ να τις υπερψηφίσετε.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):**Ευχαριστούμε τον κ . Χειμάρα.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):**Ευχαριστώ πάρα πολύ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, όντως ο κύριος Χειμάρας αποτύπωσε με ακρίβεια τι προβλέπει η Κύρωση της Διασυνοριακής Συνεργασίας Ελλάδας- Βουλγαρίας στο κομμάτι του σιδηροδρομικού δικτύου . Θα ήθελα να καταθέσω όμως κάτι που δεν αφορά άμεσα αυτή η συμφωνία. Δεν αφορά το μνημόνιο συνεργασίας που υπεγράφη το 2017 που συνδέεται και ενώνεται με έναν εθνικό στόχο που είναι η σιδηροδρομική Εγνατία για την οποία έχει χυθεί αρκετό μελάνι και αρκετός πολιτικός και δημόσιος λόγος . Η σιδηροδρομική Εγνατία που από προσδοκία και στόχους έχει γίνει λίγο παραπολιτικό ή κυβερνητικό ανέκδοτο .

 Το 2017 ο τότε Πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας και ο Βούλγαρος ομόλογός του αποφασίζουν τη δημιουργία κοινής διακρατικής εταιρείας, που θα αναλάβει το σύνολο του έργου της σύνδεσης των λιμανιών Θεσσαλονίκης- Καβάλας- Αλεξανδρούπολης με αυτά της Βάρνας του Μπουργκάς και του Ρούσε στα παράλια του Δούναβη, είναι το γνωστό πρόγραμμά C2C. Αυτό συνέβη τότε. Μπαίνει στην πολιτική μας ορολογία η σιδηροδρομική Εγνατία και για να μην καταχραστώ το χρόνο σας θα περάσω απευθείας όχι στο τι έκανε η κυβέρνηση Σύριζα πώς ωρίμασε πολιτικά τουλάχιστον χρηματοδοτικά αλλά κυρίως θα έλεγα διευρωπαϊκά και διαβαλκανικά . Θα θυμίσω, τι έλεγε τότε η αντιπολίτευση, στις 6 /8 /2017 . Στην ομιλία του σε ένα φόρουμ στη Θεσσαλονίκη ο τότε τομεάρχης υποδομών και νυν Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ο κ . Καραμανλής είχε επισημάνει ότι η κυβέρνηση θα πρέπει να εγκαταλείψει τις εξαγγελίες για φαραωνικά έργα. Η σιδηροδρομική Εγνατία χαρακτηρίζεται ως φαραωνικό έργο, λέγοντας ότι το συγκεκριμένο πρότζεκτ δεν έχει καν τεχνικό αντικείμενο ούτε προϋπολογισμό και χρονοδιάγραμμα. Συνέστησε να επικεντρωθούμε σε κάτι πιο ρεαλιστικό που αφορούσε το υφιστάμενο δίκτυο όπως για παράδειγμα στο τμήμα Αθήνα- Θεσσαλονίκη (ανοίγω παρένθεση τι συμβαίνει σήμερα στο Αθήνα- Θεσσαλονίκη) κινείται το ασημένιο άργυρο χρυσό βέλος με πιθανότητα επιτυχίας Ρωσικής ρουλέτας . Μία γεμάτη θαλάμη, από τις έξι για να φτάσει στην προβλεπόμενη ώρα και με τον χρόνο που διαφημίζεται στη χώρα μας, χωρίς τεχνικά προβλήματα, λόγω βέβαια των ελλείψεων που υπάρχουν, στις υποδομές και στο δίκτυο των ελληνικών σιδηροδρόμων. Στις 8 /10 /2019 από πρακτικά συζήτησης νομοσχεδίου πάλι απόσπασμα από τοποθέτηση του κ. Καραμανλή . Εξηγούμαι . Κανένας δεν είναι εναντίον της σιδηροδρομικής Εγνατίας

 Θυμίζω, αυτό που περιέγραφε ως «φαραωϊκό» έργο. Το 2017 ήταν «φαραωϊκό», το 2019, ξαφνικά, ο κύριος Καραμανλής γίνεται διαπλήσιος υπερασπιστής και κήρυκας της σιδηροδρομικής «Εγνατίας» και, συμπληρώνει, θα μου επιτρέψετε να πω, ότι αυτό το οποίο έχει σημασία είναι η «Εγνατία» στο κομμάτι που έχει να κάνει με την ανατολική σύνδεση, με τη σύνδεση των λιμένων της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Αυτή είναι η λογική. (Μήπως γνωρίζει κάποιος να μας πει ποια είναι η ωρίμανση και η πρόοδος του έργου της σύνδεσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με το σιδηροδρομικό δίκτυο;) Γιατί πολλά λέγονται και γράφονται και μάλιστα είναι πομπωδώς φανταχτερά, αλλά η πραγματικότητα βρίσκεται σε αυτό που αποτυπώνεται από τη διοίκηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, που έχουν σοβαρό ζήτημα εξέλιξης του συγκεκριμένου έργου.

Το τι έλεγε, βέβαια, η ΝΔ ως αντιπολίτευση και το τι λέει ως κυβέρνηση δεν είναι κάτι που μας εκπλήσσει, σε ότι αφορά αυτά τα μεγάλα και σημαντικά έργα, αλλά η προοπτική και της «Εγνατίας», της σιδηροδρομικής «Εγνατίας» και της ωρίμανσης και της παραμονής ως στόχου του προγράμματος «C2C» βρέθηκε στο επίκεντρο των συνομιλιών και του κυρίου Μητσοτάκη με τον Βούλγαρο ομόλογό του και υπήρξε η δυνατότητα επαναπροσέγγισης Αθήνας-Σόφιας θεωρώντας ως προπομπό και προφανώς και αυτή τη συμφωνία που σήμερα συζητάμε. Αυτά σε ότι αφορά τη θεωρία. Γιατί, δυστυχώς, σε ότι αφορά την πράξη εκείνο που αποτυπώνεται είναι ένας υποστελεχωμένος ΟΣΕ, υψηλόβαθμα στελέχη να παραιτούνται, αυτό που χαράχτηκε ως εθνική πολιτική και έχει αποτύπωμα και στη διασύνδεση της χώρας μας με τα Βαλκάνια, μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου, να παραμένει εθνικός στόχος, ανεκπλήρωτος μεν. Υποστελεχωμένος ΟΣΕ, ένα. Έλλειψη σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Τα θέτω επιγραμματικά, γιατί φαντάζομαι ότι ο αντίλογος θα είναι έμπλεος επιχειρημάτων ότι για όλα φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ.

Η ΕΡΓΟΣΕ, έχει την πορεία μιας εταιρείας που δεν είναι διασφαλισμένη. Διαβάζω σήμερα ότι θα προσληφθεί και νομικός σύμβουλος, ένα επιπλέον στέλεχος, προφανώς από την ελεύθερη αγορά, που τα λύνει και τα ρυθμίζει όλα για να προσπαθήσει να συνδέσει τις δράσεις των εταιρειών που αφορούν τον ελληνικό σιδηρόδρομο. ΓΑΙΑΟΣΕ, χωρίς στρατηγική και πόρους για τη συντήρηση, τη διαχείριση, την ανάπτυξη του τροχαίου υλικού και μια σειρά από προβλήματα που, είτε τα κρύβουμε κάτω από το χαλί, είτε νομίζουμε ότι οι επιβάτες ή οι χρήστες του σιδηροδρόμου, είτε είναι ιδιώτες, είτε επιχειρηματίες ή επιχειρήσεις, δεν τα βλέπουν.

Εγώ θα κλείσω με μία εικόνα. Αυτή τη στιγμή που συζητάμε για επενδύσεις 5 δις στον ελληνικό σιδηρόδρομο, εγώ ξέρω και οφείλω να καταθέσω ότι η σιδηροδρομική σύνδεση Δράμας-Αλεξανδρούπολης, ούτε καν «σημειώσατε Χ», είναι απόλυτο μηδέν. Στα, δε, εσωτερικά δρομολόγια, τα σιδηροδρομικά, του Έβρου δεν είναι ούτε καν ανέκδοτο, γιατί έχει άμεση επίπτωση και στους πολίτες και στην οικονομία της περιοχής. Περισσότερα θα πούμε στην Ολομέλεια και, βέβαια, επαναφέρω, κύριε Πρόεδρε, ότι για τυπικούς λόγους επιφυλασσόμαστε για να τα πούμε και στην Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Γιαννούλη και συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον κύριο Γκόκα. Παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Έχουμε δύο ακόμη συμβάσεις προς κύρωση. Αυτή τη φορά έχουμε τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών με την κύρωση της Συμφωνίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας, μια συμφωνία που υπογράφηκε το 2020 στην Αλεξανδρούπολη και μια άλλη σύμβαση που αφορά στην τροποποίηση των πρωτοκόλλων στα άρθρα 50 και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Τώρα, ως προς τη συμφωνία μεταξύ της χώρας μας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας. Αυτή έρχεται σε συνέχεια του άρθρου 14 της Οδηγίας 34/2012, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οποία ενσωματώθηκε και στην ελληνική νομοθεσία με το νόμο 4408/2016.

Επίσης, υπογράφηκε Συμφωνία στις 4 Μαΐου του 2006 στη Θεσσαλονίκη, για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών επιδόσεων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Μια γενική παρατήρηση είναι, ότι για την υιοθέτηση και την εφαρμογή αυτής της Οδηγίας, υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση. Το θέμα όμως είναι, ποια είναι η βούληση για την προώθηση αυτού του σχεδιασμού, για μια ευρύτερη συνεργασία στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών σε διαβαλκανικό επίπεδο και κατ’ επέκταση, με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Δεν θα αναφερθώ στις ειδικότερες διατάξεις, γιατί, ήδη, έχουν αναφερθεί από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας. Το ζητούμενο, όμως, είναι, τι γίνεται με το δικό μας σιδηροδρομικό δίκτυο. Είχαμε τον τελευταίο καιρό, κύριε Υπουργέ, πολλές ευκαιρίες να συζητήσουμε γύρω από αυτό, με αφορμή προ συμβατικές διαδικασίες για κάποια σιδηροδρομικά έργα. Είχαμε την Επίτροπο Μεταφορών την προηγούμενη εβδομάδα και κάναμε μια γενικότερη τοποθέτηση γύρω από αυτά τα ζητήματα, επισημαίνοντας, κυρίως, ότι η χώρα μας με τη γεωπολιτική και γεωστρατηγική της θέση, έχει ως στόχο να αποτελέσει έναν διαμετακομιστικό κόμβο για την Ευρώπη. Και η Συμφωνία αυτή, θα μπορούσε να πει κανείς, ότι είναι θετική σε σχέση και με αυτό τον στόχο.

Όμως, υπάρχουν κάποια ζητήματα πολύ σοβαρά, για το αν έχουμε ολοκληρωμένο σχεδιασμό για το σιδηροδρομικό δίκτυο και σε εθνικό επίπεδο, αλλά και σε σχέση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα και τις συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες.

Υπάρχει το θέμα της αναβάθμισης, καταρχήν, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο έχει πολύ δρόμο ακόμη.

Υπάρχει, επίσης, το θέμα της διασύνδεσης αστικών κέντρων στη Βόρειο Ελλάδα σε σχέση με την ανάπτυξη της νέας χάραξης, που αφορά και τα κομμάτια της σιδηροδρομικής Εγνατίας από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Αλλά ολοκληρωμένη σιδηροδρομική Εγνατία, σημαίνει ότι φτάνουμε και μέχρι Ηγουμενίτσα.

Υπάρχει το ζήτημα της διασύνδεσης μεταξύ των αξόνων του διευρωπαϊκού δικτύου και του δικτύου της χώρας μας, όπως αυτά είναι ανεπτυγμένα στις βαλκανικές γειτονικές χώρες, που σημαίνει συνδέσεις του εθνικού μας δικτύου, του ελληνικού διευρωπαϊκού δικτύου, με τα αντίστοιχα δίκτυα τα διευρωπαϊκά εκεί, δηλαδή, μέσω συνδέσεων με τη Βουλγαρία, τη Βόρειο Μακεδονία και την Αλβανία.

Επομένως, μιλάμε για έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό και για έργα υποδομής, που για μας, θα πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των θεμάτων που υπάρχουν στο εθνικό μας δίκτυο. Πέρα από τη σιδηροδρομική Εγνατία από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον Έβρο, είναι και το σιδηροδρομικό δίκτυο και στη Δυτική Μακεδονία - εσείς, κύριε Υπουργέ, θα το γνωρίζετε- αλλά και στην Πελοπόννησο.

Επομένως, θα πρέπει να δούμε συνολικά την προοπτική που υπάρχει και πώς θα αξιοποιούνται και αυτές οι συμφωνίες με τα κατάλληλα δίκτυα. Στη Βόρειο Ελλάδα, παραδείγματος χάρη, υπάρχουν η Δράμα, η Ξάνθη, οι οποίες θα πρέπει να διασυνδεθούν, κατ’ αρχήν, με τα ελληνικά δίκτυα και να αξιοποιηθεί η θέση τους, σε σχέση με την ανάπτυξη της διασυνοριακής κυκλοφορίας με την Βουλγαρία, μιας και συζητάμε το συγκεκριμένο θέμα σήμερα.

Αυτό, βέβαια, το οποίο μας προβληματίζει, είναι ότι στην τοποθέτησή μας, κατά τη συνεδρίαση με την παρουσία της Επιτρόπου, της κυρίας Βαλεάν, δεν πήραμε απάντηση στο θέμα των χρηματοδοτήσεων που απαιτούνται, οι οποίες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη για τη χώρα μας και την γεωπολιτική και γεωστρατηγική της σημασία. Επίσης, το γεγονός ότι μειονεκτικές περιοχές και της χώρας μας, αλλά και άλλων βαλκανικών χωρών, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με μια διαφορετική προτεραιότητα, πέρα από τη στενή σχέση κόστους- οικονομικού οφέλους. Διότι τα οφέλη μπορεί να είναι και διαφορετικά και να έχουν να κάνουν με την ασφάλεια, να έχουν εθνική σημασία για κάποιες χώρες και ανάπτυξη μειονεκτικών περιοχών και κοινωνιών, που θέλουν μια ειδικότερη στήριξη.

Αυτό θα ήθελα να καταθέσω ως ένα γενικότερο προβληματισμό, σε σχέση με την προοπτική της ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων και της διασύνδεσης όλων των περιοχών και όχι μόνο των βασικών υποδομών που δεν έχουν ολοκληρωθεί, όπως τα λιμάνια τα αεροδρόμια και οι παραγωγικές περιοχές, αλλά και όλες οι περιοχές οι οποίες αυτή τη στιγμή υστερούν, για να δοθεί και μια δυνατότητα να αναπτυχθούν και αυτές.

Ως προς τη δεύτερη Συμφωνία, σε σχέση με τα Πρωτόκολλα της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, δεν έχουμε να παρατηρήσουμε κάτι ιδιαίτερο, πέραν του ότι υπάρχει μια αύξηση του αριθμού και στα μέλη του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού της Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά και στην Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Βέβαια, υπάρχει μια διεύρυνση της συμμετοχής και από άλλες χώρες και συνεπώς θεωρείται λογική και η διεύρυνση της εκπροσώπησης, ούτως ώστε να ανταποκρίνεται αποτελεσματικότερα στις απαιτήσεις της λειτουργίας και του ρόλου αυτού του Οργανισμού.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι και οι δύο Συμφωνίες καταρχάς θεωρούνται και είναι θετικές μέσα στο γενικότερο περιβάλλον, στο οποίο αναπτύσσονται οι μεταφορές, το παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, υπάρχουν θετικές συνέπειες και παραμένουν τα ζητήματα και οι προβληματισμοί, που έχουν να κάνουν με το ότι θα πρέπει να υπάρχει προτεραιότητα στο θέμα της ασφάλειας για τους ανθρώπους και τα αγαθά που διακινούνται και σε αυτή την περίπτωση, άρα πρέπει οι υποδομές να είναι οι αντίστοιχες και τα συστήματα ελέγχου και ασφάλειας τα αντίστοιχα.

Θα ολοκληρώσουμε, όμως, την τοποθέτησή μας στην Ολομέλεια και επιφυλασσόμαστε να τοποθετηθούμε εκεί ως προς την τελική μας θέση για το νομοσχέδιο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):**

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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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), Παππάς Νικόλαος, 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, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

 Το λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Θα ξεκινήσω από τη δεύτερη Σύμβαση, με την οποία τροποποιείται μία Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και συγκεκριμένα τροποποιείται, ως προς τον αριθμό των μελών του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, τα όποια μέλη αυξάνονται από 36 σε 40 και ακολούθως αυξάνονται τα μέλη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας από 19 σε 21, λόγω της αύξησης του αριθμού των κρατών στον ICAO και της αυξανόμενης σημασίας των διεθνών αερομεταφορών, σύμφωνα με την Εισηγητική Έκθεση της Σύμβασης.

Βέβαια, παρά το ότι οι τροποποιήσεις που γίνονται έχουν έναν τεχνικό χαρακτήρα ουσιαστικά, αυξάνουν δηλαδή τα μέλη, δεν έχουμε κάποια τροποποίηση του περιεχομένου της ίδιας της σύμβασης, αντικειμενικά και διαχρονικά αυτοί οι Οργανισμοί λειτουργούν στα πλαίσια και εξυπηρετούν αυτό που περιγράφεται ως απελευθερωμένη αγορά αεροπορικών υπηρεσιών, αεροπορικών μεταφορών κ.ο.κ., στην οποία αγορά βεβαίως δραστηριοποιούνται πλείστες όσες αεροπορικές επιχειρήσεις, δηλαδή ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες.

Εξ αυτού του λόγου τελικά καταλήγουμε στο να ψηφίσουμε παρών στη συγκεκριμένη Σύμβαση για τον ΙCAO.

Στην άλλη, όμως, Σύμβαση με την Βουλγαρία για την ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας έχουμε ορισμένες παρατηρήσεις. Είναι μία Σύμβαση που υπογράφηκε από τη σημερινή Κυβέρνηση, την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2020 στην αρχή σχετικά της κυβερνητικής της θητείας, και όπως με χαρακτηριστικό τρόπο γράφει και η Αιτιολογική Έκθεση που συνοδεύει τη συγκεκριμένη Σύμβαση, αναφέρεται στην προσαρμογή της σιδηροδρομικής πραγματικότητας της χώρας μας στις απαιτήσεις της αγοράς με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην περιοχή. Νομίζουμε ότι είναι εξαιρετικά ασαφές αυτό που περιγράφεται στα πλαίσια, όπως λέει παρακάτω, της δημιουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπου βεβαίως δραστηριοποιούνται -και αυτό είναι το κρίσιμο- ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες, μιλώντας για την λεγόμενη ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται τις διασυνοριακές μεταφορές. Αφορά δηλαδή τα όσα είπαμε προηγουμένως στις συμβάσεις για τις αεροπορικές εταιρείες, τα ίδια πάνω κάτω ισχύουν και για αυτή τη σύμβαση που συζητάμε εδώ, μόνο που εδώ οι εταιρείες αυτές δεν είναι οι αεροπορικές, είναι σιδηροδρομικές. Αυτός είναι και ο λόγος, για τον οποίο καταλήγουμε τελικά να καταψηφίσουμε αυτήν την σύμβαση και αυτήν τη συμφωνία που έρχεται.

Υπάρχει ωστόσο ένα ζήτημα, το οποίο είναι εξαιρετικά κρίσιμο, όσο και επίκαιρο και δεν είναι τυχαίο ότι έρχεται τώρα αυτή η σύμβαση, που έχει υπογραφεί βεβαίως στην Αλεξανδρούπολη, με όλα τα γεγονότα, τα γεωπολιτικά τα οποία εξελίσσονται στην ευρύτερη περιοχή. Είναι γνωστό ότι στον γενικότερο σχεδιασμό της ελληνικής αστικής τάξης η Θράκη, όπως και ευρύτερα η περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, καλείται να παίξει λόγω αυτής ακριβώς της γεωγραφικής της θέσης, έναν αυξημένο ρόλο και επιχειρείται η μετατροπή αυτής της περιοχής σε αυτό που λέμε ένα ενεργειακό διαμετακομιστικό, αλλά και στρατιωτικό κόμβο, όπως έδειξε και η πρόσφατη συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες για τις αεροπορικές της βάσεις στη χώρα μας.

Αυτή είναι όλη η ουσία του αστικού σχεδιασμού για τη Θράκη, ένας σχεδιασμός βεβαίως που υπηρετείται και αυτός πιστά και απαρέγκλιτα από όλες τις κυβερνήσεις, ανεξαρτήτως προσήμου που αυτές επιλέγουν για τον εαυτό τους και φυσικά δεν είναι τυχαίο που αυτό το κρατικό κυβερνητικό ενδιαφέρον για την περιοχή εκεί τη συγκεκριμένη της Θράκης, ενεργοποιείται και εκδηλώνεται τώρα, που έχουμε και το έντονο ενδιαφέρον των Ηνωμένων Πολιτειών για την περιοχή, που έχουν επιλέξει, βεβαίως οι ίδιες οι Ηνωμένες Πολιτείες ως ένα χώρο βάση εφόρμησης στον ανταγωνισμό τους με την Ρωσία εδώ και καιρό, όπως είναι γνωστό και ακόμα περισσότερο τις τελευταίες μέρες μετά αυτήν την απαράδεκτη, την καταδικαστέα ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και την ιμπεριαλιστική σύγκρουση, η οποία εξελίσσεται διαρκώς στην περιοχή αυτή, με θύμα τον λαό της Ουκρανίας και όχι μόνο, το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης μετατρέπεται σε ένα είδος ναυτικής διαμετακόμισης γιγάντιων αμερικανικών δυνάμεων και νατοϊκών δυνάμεων, στρατιωτικών δυνάμεων, όχι μόνο με έμψυχο δυναμικό, με στρατιώτες, αλλά και με τεθωρακισμένα, με άρματα και με άλλα στρατιωτικά οχήματα, τα οποία στη συνέχεια προωθούνται στη θερμή γραμμή του ανατολικού μετώπου, δηλαδή στο μέτωπο της σύγκρουσης της Ουκρανίας.

Εδώ έρχεται να προστεθεί και αυτή η σημερινή σύμβαση για την ρύθμιση αυτής της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας, αποδεικνύοντας το πόσο κρίσιμο είναι αυτή η σύνδεση να συνδέσει την Αλεξανδρούπολη με την Βουλγαρία και στη συνέχεια με την Ουκρανία και το μέτωπο εκεί.

Μπορεί να υπήρξαν και να είχαν κατατεθεί παλαιότερα σχέδια για την σιδηροδρομική Εγνατία, ωστόσο βλέπουμε ότι επιλέγεται η ανάπτυξη αυτού του συγκεκριμένου τμήματος της σιδηροδρομικής σύνδεσης και επιλέγεται την ίδια στιγμή που για τους κατοίκους της περιοχής τρένο ουσιαστικά δεν υπάρχει. Τυχαίνει να κατάγομαι, κύριε Υπουργέ, από την περιοχή και να γνωρίζω πολύ καλά το ζήτημα. Δεν υπάρχει τρένο, ένα μεταφορικό μέσο το οποίο οπότε το οποίο αποτελούσε πραγματικά μέσο καθημερινής χρήσης για τους κατοίκους μέχρι πριν λίγα χρόνια και τώρα βλέπουμε αυτές τις σιδηροδρομικές ρυθμίσεις και τους σιδηροδρομικούς σχεδιασμούς να επιταχύνονται, επειδή ακριβώς προορίζονται να εξυπηρετήσουν τους αμερικανονατοϊκούς σχεδιασμούς.

Βεβαίως, την ίδια στιγμή, έχουμε και εικόνες από την Αλεξανδρούπολη, με το λαό του Έβρου να σταματάει αυτά τα τρένα που επιχειρούν να μεταφέρουν τέτοια στρατιωτικά υλικά στην Ουκρανία. Και δεν είναι και λίγοι οι σιδηροδρομικοί εκείνοι οι οποίοι αρνούνται να υπηρετήσουν αυτούς τους σχεδιασμούς. Βεβαίως, αυτό δεν αφορά το γράμμα αυτής της σύμβασης, συνδέονται, όμως, όλα αυτά τα ζητήματα. Θεωρούμε, ότι αυτό αποτελεί κρίσιμο σημείο, δεν λέμε ότι συνδέεται απευθείας αυτή η σύμβαση με αυτά που προανέφερα, αλλά αντικειμενικά, όμως, όπως και να το δει κανείς, αντικειμενικά, εξυπηρετούν και αυτή η συμφωνία έρχεται να εξυπηρετήσει με το δικό της τρόπο και στο συγκεκριμένο ζήτημα της διασυνοριακής ρύθμισης, τη γρήγορη, την εύκολη, τη ταχεία, μετάβαση των Αμερικανονατοϊκών δυνάμεων και τη στρατιωτικοποίηση, αν θέλετε, εκείνης της περιοχής της Αλεξανδρούπολης και του Έβρου γενικότερα και της Θράκης, στα πλαίσια αυτού του ανταγωνισμού ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ε.Ε. και τη Ρωσία.

Για όλους αυτούς τους λόγους, θα καταψηφίσουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καταρχήν, κύριε Υπουργέ, μας είστε επίσης συμπαθής. Μας είπατε προηγουμένως, ότι κάναμε 50 ερωτήσεις. Είναι προσχηματική η συζήτηση; Δεν πρέπει να ερευνάμε τις συμβάσεις, δεν πρέπει να ρωτάμε όταν βρίσκουμε συγκεκριμένες διαφορές μεταξύ τους; Γιατί υπάρχουν. Όσο για τη θετική στάση του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ που είπατε, μας είναι αδιάφορη, αφού και τα δύο κόμματα έχουν συμβάλει στη κατάσταση που βρίσκεται σήμερα η χώρα, στην κακοδιαχείρισή της. Εμείς δεν έχουμε καμία πρόθεση να υπογράφουμε ότι μας φέρνετε, συμβάλλοντας στη διαιώνιση της κακοδιαχείρισης. Φυσικά είμαστε υπέρ των διεθνών συμβάσεων, όπως είπατε προηγουμένως, αλλά όχι όταν είναι εις βάρος της χώρας μας, όχι με κάθε κόστος. Όταν, λοιπόν, δεν παίρνουμε απαντήσεις στα ερωτήματα που θέτουμε ή στα λάθη που βρίσκουμε, δεν πρόκειται να τις ψηφίζουμε.

Επειδή τώρα οι μεταπτυχιακές σπουδές μου είναι στη Γερμανία, έχω μάθει να δίνω σημασία σε κάθε λεπτομέρεια, θεωρώντας, πως η κάθε ζημία του δημοσίου, έστω κι αν είναι 1 ευρώ, πρέπει να αποφεύγεται, ακόμη και για 1 ευρώ. Οι αντιρρήσεις μας πάντως δεν έχουν ποτέ πολιτικές σκοπιμότητες. Θερμή παράκληση, μην κρίνετε εξ ιδίων τα αλλότρια, δεν το κάνουμε, θέλουμε να είμαστε ως κόμμα εποικοδομητικοί και πάντα εντός θέματος, τίποτα περισσότερο και τίποτα λιγότερο, αφού δεν θεωρούμε επάγγελμα τη πολιτική, αλλά λειτούργημα. Υποχρεωτική θητεία μας θα έλεγα καλύτερα στα κοινά.

Τώρα, από τις δύο σημερινές συμβάσεις, η πιο σημαντική είναι αυτή για τη σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βουλγαρία, ενώ η σύμβαση για την τροποποίηση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, έχει τυπικό περιεχόμενο, χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Ξεκινώντας από τη πρώτη, είναι ενδιαφέρουσα αφενός μεν γεωπολιτικά όσον αφορά το δρόμο του μεταξιού, αφετέρου, επειδή δρομολογούνται αρκετά σιδηροδρομικά έργα λόγω της πράσινης πολιτικής και σωστά δρομολογούνται, αν και δεν υπάρχει βελτίωση των υπηρεσιών από την ιταλική κρατική ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εδώ δεν έχουμε καμία ιδιωτικοποίηση, αλλά μια κρατικοποίηση από άλλο κράτος. Δεν ήταν μετά τη διάλυση και το ξεπούλημα του ΟΣΕ.

Η συμφωνία με τη Βουλγαρία, υπεγράφη στις 26/02 του 2020, ενώ αντικαθιστά την προηγούμενη του 1964, αφού σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας υπήρχαν και πριν, όπως επίσης οι επιβατικές, που όμως σταμάτησαν. Δυστυχώς, δεν γνωρίζουμε τις διαφορές με την προηγούμενη σύμβαση, αφού δεν μας παρασχέθηκε, ενώ σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, ο σκοπός της είναι να αποτρέπονται διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και να εξασφαλίζεται η ελευθερία τους να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές. Όλα αυτά στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το ν.4408 του 2016. Εντούτοις, στους σιδηροδρόμους, πολύ περισσότερο στην αγορά ηλεκτρισμού, έχουν δημιουργηθεί ολιγοπωλιακές συνθήκες, οπότε δεν μπορούμε να αναφερόμαστε σε ελεύθερες αγορές, αλλά σε καρτέλ, ενώ οι Ρυθμιστικές Αρχές, όπως η ΡΑΣ ή η ΡΑΕ, είναι απλοί παρατηρητές. Αυτό έχουμε διαπιστώσει όλο το τελευταίο χρονικό διάστημα.

Εν προκειμένω, το κόστος αυξάνεται, οι υπηρεσίες δεν βελτιώνονται και, τελικά επιδοτούνται με τα χρήματα των φορολογουμένων όπως τα …… ΤΡΑΙΝΟΣΕ και λοιπά. Παρεμπιπτόντως, στην τελευταία ενημέρωσή μας είπατε όχι …… ο τεχνικός βοηθός του κ. Καραμανλή πως στον σταθμό Λαρίσης, τα 20 καταστήματα στην υπόγεια διάβαση θα τα διαχειρίζεται η ΓΑΙΟΣΕ που ανήκει στο υπερταμείο των ξένων. Γιατί αλήθεια; Αυτή θα τα κατασκευάσει; Γιατί δε συμμετέχει στο κόστος της αναβάθμισης του σταθμού η κρατική ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ η οποία κατά την εξαγορά υποσχόταν επενδύσεις, αφού είναι προς όφελος της η βελτίωση της ελκυστικότητας του σιδηροδρόμου, γιατί δεν έχει κλινάμαξες για τις υπεραστικές διαδρομές και, γιατί σταμάτησε τη σύνδεση με τη Βουλγαρία παρά το ,ότι επιδοτείται άμεσα και, έμμεσα επίσης από τη χρήση του δικτύου που διαχειρίζεται ο ΟΣΕ και, τη χρεώνει με χαμηλές τιμές ενώ, στον ΟΣΕ που είναι ζημιογόνος ενώ, επιδοτείται με τη σειρά του από το Δημόσιο.

Εκκρεμεί πάντως, η σύμβαση για τα τέλη χρήσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά, τα οποία έως πρόσφατα δεν ξέρω αν, άλλαξαν τελευταία ήταν ενάμιση ευρώ το χιλιόμετρο, όταν στη Σερβία και στα Σκόπια, 3 ευρώ το χιλιόμετρο και στην Ευρώπη όπως στην Ιταλία της κλαδικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ τουλάχιστον για τα γρήγορα τρένα άνω των 10 ευρώ. Συνεχίζοντας με τα περιεχόμενα της σύμβασης , στο προοίμιο αναφέρεται πως η συμφωνία εντάσσεται στη σειρά στη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών επιδόσεων στη νοτιοανατολική Ευρώπη που υπεγράφη στη Θεσσαλονίκη στις 4 Μαρτίου του 2006.

Επειδή, δεν γνωρίζουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση μπορείτε, να μας την προσκομίσει στη συζήτηση της Ολομέλειας. Ακούγεται βέβαια, σαν κακόγουστο αστείο αφού, 16 χρόνια μετά την υπογραφή της δεν υπάρχουν επιβατικές κινήσεις ενώ τα τρένα στην Ελλάδα είναι σε άθλια κατάσταση. Εκτός, αυτού μνημονεύεται η οδηγία 2012/ 34 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο, όμως η Ελλάδα δεν έχει απευθείας χερσαία σύνδεση με την Ευρωπαϊκή Ένωση αφού, η Βουλγαρία δεν είναι μέλος της Σένγκεν.

Επιπλέον, η Ελλάδα αντιμετωπίζει, πρόβλημα αθρόας παράνομης μετανάστευσης με αναφορές για λαθρεπιβάτες σε εμπορικά βαγόνια έως την Ειδόμενη όπως, θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Αυτός είναι ο λόγος που σταμάτησε η σύνδεση; Ειλικρίνειας απορία είναι εδώ;. Αλήθεια, με ποια σύμβαση γίνεται η διασυνοριακή κίνηση με τα Σκόπια;.

Στο άρθρο 1 αναφέρεται ο σκοπός, η ρύθμιση της Σιδηροδρομικής Διασυνοριακής Κυκλοφορίας με αναφορά στο Ευρωπαϊκό κεκτημένο. Τι σημαίνει Ευρωπαϊκό κεκτημένο;. Στο άρθρο 2 παρουσιάζονται, οι διάφοροι ορισμοί της συμβάσης, όσο αναφορά τα τρένα. Εδώ, θα θέλαμε να μας διευκρινίζονται τα εξής, πρώτον ποιος είναι διαχειριστής υποδομής για την Ελλάδα. Κανονικά θα πρέπει να είναι ΟΣΕ. Εντούτοις στη σύμβαση αναφέρεται ,ότι τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρος του δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις, δηλαδή, μπορεί αυτός ο διαφορετικός φορέας ή κάποια άλλη εταιρεία.

Δεύτερον, ποια είναι η ζώνη, όπως και στο άρθρο 4 παρακάτω; Σύμφωνα με τον ορισμό, είναι το τμήμα της επικράτειας του κράτους υποδοχής, στο οποίο πραγματοποιείται η συνοριακή διέλευση από το επίσημο Προσωπικό του γειτονικού κράτους. Επομένως, αυτή η περιοχή είναι είτε στην Ελλάδα είτε στη Βουλγαρία είτε σε ένα ενδιάμεσο ουδέτερο μέρος. Λογικά, υποθέτουμε βέβαια, ότι θα βρίσκεται κάπου στη διάβαση Προμαχώνα-Πουλάτε, ισχύει και αν ισχύει, τι έκταση έχει;

Τρίτον, ποιο είναι το επίσημο Προσωπικό που θα απασχολείται στη ζώνη, θα προέρχεται από την Ελλάδα ή από την Βουλγαρία, τι ειδικότητες θα συμπεριλαμβάνει- όπως για παράδειγμα αστυνομικούς ή τελωνειακούς- και πόσους;

Τέταρτον, τι θεωρείται ως συμβάν; Αναφέρεται πως είναι κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την Οδηγία 2016-798 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δηλαδή, μπορεί να είναι κλοπή ή άλλο ποινικό αδίκημα;

Στο άρθρο 3 μας έκανε εντύπωση το 1γ, όπου συμφωνείται η ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να οργανώνουν τις δικές τους διαδικασίες διέλευσης των σιδηροδρομικών συνόρων, με την σύναψη μεταγενέστερων συμφωνιών. Επίσης αναφέρεται στο 2α , ότι θα καθοριστεί η ζώνη και οι διαδικασίες 3α και 3β, για το ….. Τι ακριβώς σημαίνει αυτό, θα μπορεί για παράδειγμα, η σιδηροδρομική PEARL, κινεζικών συμφερόντων, που σχετίζεται με τον ΟΛΠ, να κάνει δικές της διαδικασίες μεταφοράς των κοντέινερ με έγκριση της ΡΑΣ ή μήπως θα εμπλέκεται και η ΑΑΔΕ, όπως θα ήταν λογικό, σε τέτοιες διαδικασίες;

Όπως τονίσαμε, υπάρχει το πρόβλημα της Σένγκεν, το Μεταναστευτικό, το ενδεχόμενο λαθρεμπορίου κλπ., οπότε όλα αυτά πρόκεινται για θέματα εθνικής ασφάλειας. Εκτός αυτού, ποιες είναι οι διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας στο 3γ; Πώς θα αποφασίζεται, δηλαδή, ποια εταιρεία κάνει χρήση, πώς θα αποφασίζονται τα τέλη στο 3δ; Ένα σωρό ερωτήσεις και δεν υπάρχουν πουθενά στη Σύμβαση οι απαντήσεις. Μπορεί, για παράδειγμα, να ευνοηθεί μία ιταλική κρατική, όπως η TrainOSE, εις βάρος μιας ιδιωτικής κινέζικης που είναι τρίτης χώρας ή να δίνεται για τη χρήση του ΝΑΤΟ, όπως την Αλεξανδρούπολη, για τη μεταφορά των όπλων στην Ουκρανία και να μην καταβάλλονται τέλη; Δεν θα πρέπει να παρεμβάλλεται σε όλα αυτά το Δημόσιο, που τελικά πληρώνει το κόστος της υποδομής με τα έργα αναβάθμισης, έμμεσα της συντήρησής της, αφού επιδοτεί τον ζημιογόνο ΟΣΕ, που διαχειρίζεται την υποδομή, όπως επίσης την TrainOSE, που εν συνεχεία πληρώνει τα τέλη χρήσης της υποδομής;

Τέλος, στο 5 αναφέρεται, ότι όλες οι συμφωνίες, πρωτόκολλα ή άλλα έγγραφα της διμερούς συμφωνίας, θα ολοκληρωθούν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή ποιας νομοθεσίας; Δεν θα πρέπει να υποβληθούν, όπως αναφέραμε, όλα αυτά στη Βουλή, αφού πρόκειται και για θέμα εθνικής ασφάλειας, με την έννοια πως ασφαλώς πρέπει να γνωρίζουμε τι διακινείται στα σύνορά μας;

Στο άρθρο 4 αναφέρεται ότι η ζώνη καθορίζεται με βάση τη Σύμβαση συνοριακής διέλευσης που υπεγράφη στις 29 Απριλίου του 2008. Μπορείτε να μας την προσκομίσετε;

Βλέπουμε ότι γίνεται αναφορά σε χώρο αναμονής επιβατών, δηλαδή θα απαιτείται η αποβίβαση για τον συνοριακό έλεγχο; Δεν επιβαρύνει το κόστος, δεν μπορεί να γίνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, υπάρχει αυτή η ζώνη σήμερα;

Στο άρθρο 5 αναφέρεται στην παράγραφο 5, ότι δεν αποκλείεται η παρεμβολή διπλωματικών Αρχών στο έργο της επιτροπής- λογικό βέβαια- εντούτοις δεν αναφέρεται ο τρόπος νομικής επίλυσης των διαφορών, άρα θα έπρεπε να συμπληρωθεί.

Στο άρθρο 7 υπάρχει αναφορά σε κατάθεση πρωτοκόλλων διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων στη ζώνη που μπορεί να είναι σημαντικά, οπότε θα έπρεπε και αυτά να προσκομιστούν.

Κλείνοντας, έχει κυρωθεί η Σύμβαση από την Βουλγαρία;

Όπως αναφέρεται από το Γενικό Λογιστήριο του κράτους, ενδέχεται να προκύψει κόστος, όχι μόνο από τη λειτουργία της επιτροπής συνοριακής διέλευσης, αλλά και από την ενδεχόμενη κατασκευή εγκαταστάσεων στην κοινή ζώνη, από την αγορά εξοπλισμού κλπ.. Εντούτοις, δεν δίνεται κανένα κόστος, γεγονός που σημαίνει, πως δεν έχει προηγηθεί καμιά σοβαρή επεξεργασία. Δεν είναι απαράδεκτο;

Σε κάθε περίπτωση, εάν δεν απαντηθούν τα ερωτήματά μας, είναι τόσες πολλές οι ασάφειες, που πολύ φοβόμαστε ότι δεν θα μπορέσουμε να στηρίξουμε τη Σύμβαση, παρά το ότι επιθυμούμε να προωθηθεί η σύνδεση με την Βουλγαρία και με την υπόλοιπη Ευρώπη, μεταξύ άλλων, λόγω της σημασίας της για τον δρόμο του μεταξιού.

Από την άλλη πλευρά, βέβαια, υπάρχει ήδη μια Σύμβαση οπότε δεν υφίσταται κανένας λόγος να αλλάξει ειδικά με τη σημερινή με κάτι τόσο αόριστο. Αυτό πάντως που εκκρεμεί είναι να ξεκινήσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα επιβατικά δρομολόγια.

Όσον αφορά τη Σύμβαση για τη διεθνή Πολιτική Αεροπορία δεν θα πάρω πολύ χρόνο. Θα πω μόνο ότι στο άρθρο 2, αναφέρεται ότι η έναρξη ισχύος είναι από την ημέρα της δημοσίευσης.

Εδώ έχουμε μία και μοναδική ερώτηση: εάν η ημερομηνία αυτή αποτελεί την γνωστοποίηση στη ICAO ότι αποδεχόμαστε τη συμφωνία έτσι ώστε να συμπληρωθεί ο αριθμός των 128 εγκρίσεων. Σε αυτή τη Συμφωνία δεν έχουμε άλλα σχόλια, οι διατάξεις της είναι τυπικές, και φυσικά, θα την υπερψηφίσουμε.

Ευχαριστώ πολύ .

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βλιάρδο. Με τον Ειδικό Αγορητή της Ελληνικής Λύσης, ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις.

Θα δώσουμε τον λόγο στον κύριο Υπουργό για να απαντήσει στα ερωτήματα που του τέθηκαν. Το λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να διευκρινίσω, γιατί ακούστηκε κατ’ επανάληψη, η έννοια της σιδηροδρομικής Εγνατίας και να πω κάτι το οποίο πραγματικά με στεναχωρεί και με ενόχλησε. Το 2014, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, είχε ενταχθεί η μελέτη στην ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής Εγνατίας που ήτανε το Κοζάνη- Σιάτιστα- Γρεβενά- Καλαμπάκα και έχει και άλλο ένα κομμάτι προς Ηγουμενίτσα. Και δεν κατάλαβα ποτέ, γιατί το 2016 αυτή σταμάτησε και ακυρώθηκε. Άρα, δεν προχώρησε. Σήμερα έχει ενταχθεί το κομμάτι -για μελέτη μιλάω- του Καλαμπάκα- Ηγουμενίτσα και πάλι ενώ έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες δεν έχει ενταχθεί ακόμα η μελέτη του Κοζάνη- Σιάτιστα- Γρεβενά- Καλαμπάκα που έτσι. όντως ολοκληρώνεται η σιδηροδρομική Εγνατία.

Στον Έβρο δεν έχει τρένο όχι δεν έχει γραμμή. Η αλήθεια είναι ότι θεωρώ ότι οι προσπάθειες οι οποίες γίνονται είναι πάρα πολύ σημαντικές και σοβαρές κατά τη γνώμη μου. Προσπάθειες γιατί το τρένο είναι ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της χώρας, μεταφορικό μέσο, και ειδικά τώρα στην περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας, στο λιγνιτικό λεκανοπέδιο, αυτό που λέμε «η επόμενη μέρα, μετά λιγνίτη εποχή, η απολιγνιτοποίηση» το τρένο παίζει και καθοριστικό ρόλο.

Όπως επίσης, δεν έχει νόημα να τρώμε τον χρόνο μιλώντας για την … αλλά η γραμμή που είχε διακοπεί το 2014 λόγω διάνοιξης του ορυχείου με υποχρέωση του ΟΣΕ, της Περιφέρειας και της ΔΕΗ να ολοκληρωθεί μέχρι τέλος του ‘16 σήμερα είναι 2022 και δεν έχει τελειώσει καν η μελέτη. Ελπίζω ότι τον επόμενο μήνα θα τελειώσει η μελέτη για να μπορούμε σε ένα χρόνο να έχουμε και τη γραμμή αυτή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κύρωση της Συμφωνίας αυτής της κυβέρνησης Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας για τη ρύθμιση της διασυνοριακής κυκλοφορίας, έχει σκοπό να επικαιροποιήσει το πλαίσιο της διεξαγωγής των συνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή επικράτεια.

Η αναγκαιότητα για να γίνει αυτή η Συμφωνία προκύπτει από το άρθρο 14 της Οδηγίας του 2012 όπως έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία με αντίστοιχο άρθρο του ν. 4408. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με εκτέλεση της απόφασης εξέτασε από την 9 Ιουλίου του 1964 υφιστάμενη Συμφωνία, το τι υπήρχε μια υφιστάμενη Συμφωνία από το ‘64 δεν σημαίνει, κύριε συνάδελφε, ότι δεν θα προχωρήσουμε σε μια καινούργια συμφωνία η οποία είναι επικυρωμένη, είναι σύγχρονη, δεν έχει καμία σχέση στο τι υπήρχε παλιά. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα κράτη μέλη θα πρέπει να αντικαταστήσουν τις υφιστάμενες διακρατικές συμφωνίες εάν δεν περιλαμβάνουν εχέγγυα ελεύθερης οικονομικής δραστηριότητας σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χωρίς καμία διάκριση.

Στο πλαίσιο αυτό συντάχθηκε το νέο κείμενο της Συμφωνίας σε συνεργασία με τη βουλγαρική πλευρά το οποίο εστάλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ύστερα από την κοινοποίηση του κειμένου το οποίο προτάθηκε σε όλες τις χώρες και μετά τη συμφωνία τους το κείμενο αυτό εγκρίθηκε το 2018. Με όλα αυτά θεωρώ ότι η Κύρωση της Συμφωνίας αποτελεί ένα επιστέγασμα διαχρονικών ενεργειών που συμβάλλουν στη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε διακρατικό επίπεδο. Είναι αυτό ακριβώς που χρειαζόμαστε, είναι αυτό το οποίο είναι επιτακτική ανάγκη.

 Θα μπορούσε να ρωτήσει κανείς, «Μα γιατί καθυστέρησε να γίνει αυτή η Κύρωση, αφού είναι τόσο σοβαρή;». Είναι αλήθεια ότι η καθυστέρηση λόγω των μέτρων της πανδημίας, η οποία υπήρχε, επηρέασαν αρκετά τη λειτουργία όλων των υπηρεσιών - που το ξέρουν - και του Υπουργείου Εξωτερικών που συγκέντρωνε τα απαραίτητα έγγραφα για την Κύρωση αυτή.

Θα προχωρήσω, εν συντομία, στη δεύτερη Κύρωση, στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου που προκύπτει από τη Κύρωση των δύο Πρωτοκόλλων. Τα Πρωτόκολλα αυτά προβλέπουν, όπως ειπώθηκε, την αύξηση του αριθμού των μελών του Συμβουλίου από 36 σε 40 και της Επιτροπής Αεροναυτιλίας από 19 σε 21. Η τροποποίηση των άρθρων της Σύμβασης είναι αποτέλεσμα της αύξησης της συμμετοχής του αριθμού των κρατών, όπως ειπώθηκε, κατ’ επανάληψη, στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και της αυξανόμενης σημασίας των διεθνών μεταφορών για τις εθνικές οικονομίες σε όλες τις χώρες.

 Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας αποτελεί, ως εκ τούτου, ένα εξειδικευμένο οργανισμό του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών και παρότι αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους οργανισμούς, αριθμώντας 193 κράτη μέλη, έχει από τα μικρότερα διοικητικά όργανα, καθώς στο συμβούλιό του εκπροσωπούνται μόνον 36 κράτη.

Έτσι η προσπάθεια εντάξεως του αριθμού των μελών της Επιτροπής Αεροναυτιλίας διασφαλίζει ακόμα καλύτερα τη συμμετοχή εμπειρογνωμόνων με τεχνογνωσία, εμπειρία, από διαφορετικά αεροναυτικά περιβάλλοντα. Δεν έχει να κάνει με τις κατά τόπους ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) της κάθε χώρας. Έχει να κάνει με το σύνολο όλων των χωρών που συμμετέχουν και δεδομένου ότι τα μέλη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας δεν εκπροσωπούν τα συμφέροντα της χώρας τους ή του κράτους ή της περιφέρειας, αλλά εργάζονται για το συμφέρον ολόκληρης της διεθνούς κοινότητας πολιτικής αεροπορίας, η αύξηση των θέσεών της θα δώσει τη δυνατότητα στα αναπτυσσόμενα κράτη να συμμετέχουν σε εργασίες καθιστώντας δυνατή την κατανόηση των μελλοντικών δυνατοτήτων και προκλήσεων που αντιμετωπίζουν.

Έτσι, αγαπητοί συνάδελφοι, νομίζω ότι είναι σημαντική και αυτή η Συμφωνία. Ο σκοπός της, η ως άνω αύξηση του αριθμού των Συμβαλλόμενων Μερών και η διαδικασία της Κύρωσης είτε με τη γνωστοποίηση της Κύρωσης του Πρωτοκόλλου, αριθμό ένα (1) και η έναρξη ισχύος του νόμου με αριθμό δύο (2).

Πιστεύω ότι δίνοντας τη δυνατότητα στη Βουλή των Ελλήνων να ψηφίσει τα σχέδια νόμου, τα οποία έχουμε, βελτιώνεται ακόμα περισσότερο και δίνουμε ακόμα περισσότερη δύναμη στη χώρα μας. Επίσης, οι απαντήσεις, οι οποίες θα δοθούν αύριο θα είναι στα περισσότερα σημεία, όχι σε όλα. Οι ερωτήσεις που κάνετε δεν είναι ερωτήσεις προς απάντηση, είναι ερωτήσεις προς χρήση και προς συζήτηση και, κυρίως να δημιουργήσουν εντυπώσεις. Τις απαντήσεις τις ξέρετε ή για τις άλλες που δεν ξέρετε, δεν υπάρχουν απαντήσεις, γιατί δεν χρειάζεται να δοθούν απαντήσεις, είναι αυτονόητα. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον Υπουργό, τον κ. Παπαδόπουλο.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί των σχεδίων νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Α. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας».

Β. «Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Χειμάρας, ψηφίζει υπέρ και στις δύο Κυρώσεις.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Γιαννούλης, επιφυλάσσεται και για τις δύο Κυρώσεις.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, επιφυλάσσεται και για τις δύο Κυρώσεις.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Δελής, καταψηφίζει την πρώτη Κύρωση και δηλώνει «παρών» για τη δεύτερη.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται για την πρώτη Κύρωση και υπερψηφίζει τη δεύτερη.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, καταψηφίζει την πρώτη Κύρωση και επιφυλάσσεται για τη δεύτερη.

Συνεπώς, τα σχέδια νόμων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών γίνονται δεκτά επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό τους, κατά πλειοψηφία.

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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), 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), Παππάς Νικόλαος, 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, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16:05΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΑΝΤΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**