**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 19 Ιουλίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 09.10΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Αντιπροέδρου αυτής, κυρίας Φωτεινής Αραμπατζή με θέμα ημερήσιας διάταξης: «Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (Π.Α.Θ.Ε.)».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η 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.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (Π.Α.Θ.Ε.)».

Στη συνεδρίασή μας παρίσταται ο αρμόδιος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

 Τον λόγο για την εισαγωγική του τοποθέτηση θα λάβει ο κ. Υπουργός και εν συνεχεία θα τοποθετηθούν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές για 10 λεπτά της ώρας ο καθένας, όπως προβλέπει ο Κανονισμός της Βουλής.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, συζητάμε σήμερα στην Επιτροπή τη «Σημειακή τροποποίηση διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι».

Στόχος της «τροποποίησης» είναι να προβλεφθούν στο σώμα της Σύμβασης οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο Παραχωρησιούχος θα μπορεί να αναχρηματοδοτηθεί και ταυτόχρονα -το τονίζω- να εξασφαλιστεί ότι το Δημόσιο θα εισπράττει κάθε φορά μέρος της ωφέλειας από αυτή την αναχρηματοδότηση.

Θεωρούμε ότι η χρονική στιγμή είναι ασφαλής και είναι ασφαλής για το Δημόσιο διότι τοποθετείται χρονικά σε καίριο σημείο, δηλαδή μετά την πλήρη και επιτυχή ολοκλήρωση των θεμελιωδών υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου και συγκεκριμένα μετά την ολοκλήρωση του κατασκευαστικού τμήματος της Σύμβασης και την παράδοση του Έργου σε πλήρη λειτουργία για χρήση από τους πολίτες.

 Πρόσφατος παράγοντας είναι το γεγονός ότι λόγω της παλαιότητας της Σύμβασης Παραχώρησης -υπενθυμίζω από το 2007 -και της «τροποποίησής» της - υπενθυμίζω από το 2013- δεν υπήρξε στη Σύμβαση πρόβλεψη για τον τρόπο με τον οποίο θα ήταν ορθό και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη να υλοποιηθεί τυχόν αναχρηματοδότηση του Παραχωρησιούχου. Αυτό δημιουργούσε σε βάθος, του «Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου Α.Ε.», μια κατάσταση άνισης μεταχείρισης, διότι πλέον στις Συμβάσεις Παραχώρησης η αναχρηματοδότηση προβλέπεται ως συμβατικός όρος και ως συμβατικό δικαίωμα του εκάστοτε παραχωρησιούχου, υπηρετώντας την έννοια ότι είναι εύλογη προσδοκία κάθε χρηματοδοτούμενου αναδόχου του Δημοσίου από τρίτους δανειστές να αναμοχλεύει και να τροποποιεί τις εν γένει χρηματοδοτικές του συμφωνίες με σκοπό να επιτυγχάνει ευνοϊκότερους χρηματοδοτικούς όρους.

 Απαράβατος όρος, το επαναλαμβάνω, απαράβατος όρος, φυσικά είναι η μη χειροτέρευση της θέσης του Δημοσίου συνεπεία της πράξης αναχρηματοδότησης.

Σημειώνεται ότι υπήρξε και συμβατική δέσμευση του Δημοσίου, στο άρθρο 13 της απευθείας σύμβασης του Δημοσίου με τους δανειστές, από το 2013, το οποίο ρητά καθόριζε ως υποχρέωση του Δημοσίου να μην αρνείται, χωρίς εύλογη αιτία, την αναχρηματοδότηση και την έγκριση νέων χρηματοδοτικών συμφωνιών.

Μετά από πρόταση των παραχωρησιούχων, όπως γίνεται στη συγκεκριμένη περίπτωση, υπό την προϋπόθεση ότι οι όροι της αναχρηματοδότησης και οι σχετικές συμβάσεις θα καθιστούν τη θέση του Δημοσίου έναντι οποιουδήποτε άλλου Μέρους της Σύμβασης Παραχώρησης και ή των καθορισμένων δανειακών συμβάσεων επαχθέστερη.

 Με βάση τις εκθέσεις ειδικών νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου, διαπιστώσαμε ότι εφόσον ο Παραχωρησιούχος αναχρηματοδοτηθεί υπό τις παρούσες συνθήκες, προκύπτει όφελος από την αναχρηματοδότηση. Το ήμισυ του οποίου, σύμφωνα με τις «τροποποιήσεις» που εισάγουμε, θα το εισπράττει το Ελληνικό Δημόσιο. Άρα, το Ελληνικό Δημόσιο βγαίνει ωφελημένο.

Έτσι επιλέξαμε να ακολουθήσουμε την πλέον ασφαλή, για τα συμφέροντα του Δημοσίου διαδικασία.

Πρώτον, την εισαγωγή της διαδικασίας αναχρηματοδότησης στη Σύμβαση και τη νομοθετική της κύρωση, ώστε να διασφαλιστεί θεσμικά, τόσο τώρα, όσο και στο μέλλον.

Δεύτερον, τη διασφάλιση ότι το Ελληνικό Δημόσιο ως αντάλλαγμα -δεν υπήρχε αυτό - θα λαμβάνει το ήμισυ του οφέλους που θα προκύψει από την αναχρηματοδότηση του Παραχωρησιούχου.

Ειδικότερα, για λόγους, πρώτον, απόλυτης ασφάλειας και διαφάνειας, δεύτερον, ορθής δημοσιονομικής πρακτικής και τρίτον, πλήρους διασφάλισης των συμφερόντων του Δημοσίου, ώστε σε κάθε περίπτωση και υπό καμία συμβατική περίσταση να μην καταστεί χειρότερη η θέση του Ελληνικού Δημοσίου με την ανάληψη περισσότερων συμβατικών και οικονομικών υποχρεώσεων από την επιχειρούμενη αναχρηματοδότηση, επιλέξαμε την «τροποποίηση» της Σύμβασης Παραχώρησης, σύμφωνα με το άρθρο 46 αυτής, εισάγοντας πλέον ως συμβατικές προβλέψεις, τόσο την αναχρηματοδότηση του Παραχωρησιούχου, όσο και το όφελος της αναχρηματοδότησης.

Επιπλέον προβλέψαμε με ρητή συμβατική διάταξη αφενός, τον κανόνα της μη χειροτέρευσης της συμβατικής και χρηματοοικονομικής θέσης του δημοσίου, συνεπεία της αναχρηματοδότησης. Και αφετέρου, το δικαίωμα του δημοσίου εισπράττει άμεσα το ήμισυ του οφέλους που προκύπτει από την αναχρηματοδότηση.

Κυρίες και κύριοι, με την επιλεγείσα διαδικασία εξασφαλίσαμε ότι η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης πρώτον, θα διέλθει του δικαστικού ελέγχου δια του προσυμβατικού ελέγχου από το Ελεγκτικό Συνέδριο, όπως και έγινε, από το οποίο πέρασε επιτυχώς με την με αριθμό 277/2024 Πράξη του Πέμπτου Κλιμακίου.

Δεύτερον, θα κυρωθεί με τον παρόντα νόμο όπως προβλέπεται από το άρθρο 46, ώστε να αποκτήσει ισχύ έναντι πάντων διασφαλίζοντας τα συμφέροντα του δημοσίου και ιδίως την ισχυροποίηση του κανόνα της μη χειροτέρευσης θέσης του δημοσίου.

Σύμφωνα με την έκθεση των οικονομικών συμβούλων και της Οικονομικής Διεύθυνσης του Υπουργείου, όπως αποτυπώνεται στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η ωφέλεια του δημοσίου υπολογίζεται στα 14,2 εκατομμύρια ευρώ. Άρα, από αυτό που φέρνουμε στη Βουλή υπάρχει ωφέλεια 14,2 εκατομμύρια ευρώ.

Τρίτον, προβλέφθηκε η παροχή εξουσιοδότησης στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την υπογραφή της εκτελεστικής συμφωνίας αναχρηματοδότησης και τα αναγκαία έγγραφα με τα οποία το δημόσιο θα λάβει το όφελος αναχρηματοδότησης, καθώς και για τον καθορισμό έγκριση των νέων δανειακών συμβάσεων και των συνοδών εγγράφων, όπως είχε γίνει και στην αρχική σύμβαση και κατά απαρέγκλιτη μεθοδολογία σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης.

Και τέλος, τέταρτον, η προς Κύρωση τροποποίηση περιλαμβάνει και σημειακές τροποποιήσεις που διαπιστώθηκαν ως ορθές, σωστές παρεμβάσεις, κατά τη λειτουργία του Αυτοκινητόδρομου. Όπως είναι η πρόβλεψη της δωρεάν διέλευσης των ΑμεΑ από τους σταθμούς διοδίων, καθώς και η επέκταση των αυτοματοποιημένων μηχανών πληρωμής και στους μετωπικούς σταθμούς, που ούτως η άλλως είχε εφαρμοστεί προ πολλού στην πράξη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο τώρα θα λάβουν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγρότες, με πρώτο τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Γιάννη Ανδριανό. Κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο για δέκα λεπτά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοί, κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο που καλούμαστε να επεξεργαστούμε αφορά την τροποποίηση σημείων, όπως είπατε πριν από λίγο, της από 28/6/2007 Σύμβαση Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός-Κλειδί, του Αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνων (Π.Α.Θ.Ε.), η οποία κυρώθηκε με το νόμο 3605/2007 και τροποποιήθηκε με την από 28/11/2013 Συμφωνία Τροποποίησης, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 1 του νόμου 4219/2013. Με σκοπό τη ρύθμιση της δυνατότητας αναχρηματοδότησης του παραχωρησιούχου με την σύναψη νέων δανειακών συμβάσεων, την πρόβλεψη λήψης του ημίσεος του οφέλους της αναχρηματοδότησης από το Ελληνικό Δημόσιο και την τροποποίηση διατάξεων που αφορούν στην αντιμετώπιση ζητημάτων που ανέκυψαν κατά τη λειτουργία του Αυτοκινητόδρομου.

Λόγω της παλαιότητας της σύμβασης παραχώρησης του 2007 δεν προβλέπεται στο αρχικό κείμενο η δυνατότητα αναχρηματοδότησης του παραχωρησιούχου, κάτι που έρχεται σε αντίθεση με όλες τις σύγχρονες συμβάσεις παραχώρησης. Δεδομένου, λοιπόν, του μη επουσιώδους χαρακτήρα της τροποποίησης ακολουθείται η νομοθετική οδός, ώστε μετά την κύρωσή της η τροποποιημένη σύμβαση να έχει ισχύ νόμου. Είναι μια ορθή πρακτική που διασφαλίζει με τον καλύτερο τρόπο τη διαφάνεια και τη λογοδοσία αλλά και το δημόσιο συμφέρον.

Οι προβλέψεις της τροποποίησης ενισχύουν τη βιωσιμότητα του παραχωρησιούχου μέσω της αξιοποίησης ευνοϊκότερων χρηματοδοτικών συμφωνιών, ενώ παράλληλα εξασφαλίζεται σημαντικό όφελος για το δημόσιο καθώς πέρα από την απρόσκοπτη λειτουργία του οδικού τμήματος αφενός με τη ρήτρα μη επιδείνωσης, η σημαντική και η χρηματοοικονομική θέση του δημοσίου δεν επηρεάζεται αρνητικά με την ανάληψη πρόσθετων συμβατικών και χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων και αφετέρου προβλέπεται ότι το δημόσιο θα εισπράξει το ήμισυ του οφέλους της αναχρηματοδότησης, ένα ποσό που κατ’ ελάχιστο θα είναι 12 εκατομμύρια ευρώ ενώ μπορεί να φθάσει μέχρι και τα 14 εκατομμύρια, όπως είπε και ο Υπουργός πριν από λίγο.

Συγκεκριμένα στην τροποποίηση προσδιορίζεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη είναι πρώτον το ελληνικό δημόσιο, δεύτερον η «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. παραχώρησης για τον αυτοκινητόδρομο - τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός-Κλειδί» και τρίτον οι μέτοχοι του παραχωρησιούχου HOCHTIEF Solutions AG via HOCHTIEF PPP Solutions GmbH, η ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε., η ΑΒΑΞ Α.Ε. και η VINCI CONCESSIONS S.A..

 Στο κείμενο της τροποποιημένης της σύμβασης -μεταξύ άλλων- γίνεται ιστορική αναδρομή στην αρχική σύμβαση παραχώρησης και στην τροποποίηση της το 2013. Προσδιορίζεται ο σκοπός της τρέχουσας τροποποίησης που είναι η πρόβλεψη της δυνατότητας αναχρηματοδότησης του παραχωρησιούχου με την σύναψη νέων δανειακών συμβάσεων. Προβλέπεται, επίσης, η έγγραφη έγκριση και ο καθορισμός από το ελληνικό δημόσιο των δανειακών συμβάσεων και των αναγκαίων εγγράφων χρηματοδότησης καθώς και το όφελος της αναχρηματοδότησης και ο διαμοιρασμός του με το ελληνικό δημόσιο.

Τέλος ρητά ορίζεται ότι η θέση του ελληνικού δημοσίου σε καμία περίπτωση δεν θα καταστεί χειρότερη μετά την αναχρηματοδότηση του παραχωρησιούχου.

Ως προς τις επιμέρους διατάξεις που τροποποιούνται μεταξύ άλλων προστίθεται ο ορισμός του «οφέλους αναχρηματοδότησης» που καθορίζει το όφελος που θα εισπράξει το ελληνικό δημόσιο από την όποια αναχρηματοδότηση του παραχωρησιούχου και προσδιορίζεται ο τρόπος υπολογισμού του. Διορθώνεται η χιλιομετρική θέση των έργων του κύριου έργου παραχώρησης, όπως προέκυψε κατά τη μέχρι σήμερα εκτέλεση της σύμβασης. Τροποποιείται ο ορισμός του επιτοκίου αναφοράς για λόγους εναρμόνισης με τις ήδη υφιστάμενες διατυπώσεις των άλλων συμβάσεων παραχώρησης καθώς ούτως η άλλως κατά τα παρελθόντα έτη τα οφειλόμενα προς τον παραχωρησιούχο ποσά υπολογίστηκαν βάσει του νέου ορισμού σύμφωνα με τα ισχύοντα χρηματοοικονομικά και τραπεζικά πρότυπα. Εισάγονται δύο υποπαράγραφοι στο άρθρο 5.3 της σύμβασης που ορίζεται ότι το ελληνικό δημόσιο δεν θα καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία τη γραπτή συναίνεσή του για την έγκριση νέας ή την τροποποίηση υφιστάμενης καθορισμένης δανειακής σύμβασης σχετικά με οποιαδήποτε πράξη αναχρηματοδότησης υπό την προϋπόθεση ότι δεν επιδεινώνετε η θέση του δημοσίου όπως και το δικαίωμα του δημοσίου να εισπράξει το ήμισυ του οφέλους της αναχρηματοδότησης ή άλλα ισοδύναμα ανταλλάγματα, ενώ παράλληλα επαναλαμβάνεται ότι δεν δύναται να χειροτερεύσει η θέση του μετά την αναχρηματοδότηση του παραχωρησιούχου.

Προβλέπεται, επίσης, η δυνατότητα τοποθέτησης αυτοματοποιημένου τρόπου πληρωμής σε όλους τους σταθμούς των διοδίων με τοπικών και πλευρικών. Εισάγεται εξαίρεση από την υποχρέωση καταβολής διοδίων στα οχήματα που ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα και χρησιμοποιούνται από άτομα με αναπηρία ή ανάπηρους πολέμου όταν αυτοί επιβαίνουν στο όχημα και φέρουν δελτίο στάθμευσης ατόμου με αναπηρία ή δελτίο ειδικής ταυτότητας αναπήρου πολέμου. Τροποποιείται ο ορισμός για το συμφωνηθέν υπόλοιπο Ε.Δ, το οποίο συνιστά το ποσό που είναι επαρκές για την καταβολή όλων των προβλεπόμενων επιλέξιμων εξόδων έργου χωρίς χρήση του αποθεματικού λογαριασμού για τη χρονική περίοδο των επομένων 24 μηνών σε κυλιόμενη βάση κατά το μέτρο που αυτά τα επιλέξιμα έξοδα έργου δεν καλύπτονται ήδη από άλλους αποθεματικού λογαριασμούς του παραχωρησιούχου.

Ορίζεται, ότι στις τροποποιήσεις του καταστατικού του παραχωρησιούχου που λαμβάνουν χώρα ως, συνέπεια συμμόρφωσης με διάταξη νόμου, να μη χρειάζεται η έγκριση του δημοσίου αφού, θα πρόκειται για νόμιμη υποχρέωση.

 Εισάγεται, τροποποίηση με την οποία προβλέπεται υποχρεωτική πρόσκληση συμμετοχής του δημοσίου στις Γενικές Συνελεύσεις των μετόχων του παραχωρησιούχου εφόσον λαμβάνουν χώρα, με σύγκληση συνεδρίασης. Αλλιώς, το δημόσιο ενημερώνεται εγγράφως εκ των προτέρων για τα θέματα της ημερησίας διάταξης και εκ των υστέρων, για την απόφαση της γενικής συνέλευσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως επεσήμανα και προηγουμένως, όπως τόνισε και στην ομιλία του πριν από λίγο και ο Υπουργός, ο κύριος Σταικούρας, η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης που αποτελεί το αντικείμενο του νομοσχεδίου, διασφαλίζει με διαφανή και αποτελεσματικό τρόπο, το δημόσιο συμφέρον. Την επικαιροποίηση της σύμβασης βάσει των πλέον σύγχρονων προτύπων, την απρόσκοπτη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου, την αξιοποίηση του εργαλείου της χρηματοδότησης για τον παραχωρησιούχο, την είσπραξη από το δημόσιο του μισού όφελος που θα προκύψει και την πρόβλεψη περί μη επιδείνωσης της θέσης του δημοσίου. Για τους λόγους αυτούς λοιπόν, τον ψηφίζουμε και σας καλώ να πράξετε και εσείς το ίδιο. Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε. Τον λόγο κατά παραχώρηση, στον Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, τον κύριο Ιωάννη Δελή, προκειμένου να τον διευκολύνουμε στην επίκαιρη ερώτηση την οποία έχει στις κοινοβουλευτικές του υποχρεώσεις.

 **ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας»):**

 Σας ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Ένα, μεγάλο ευχαριστώ και στον κύριο Πάνα, για την ευγενική παραχώρηση της σειράς. Όπως είπε και ο κ. Υπουργός, η αρχική σύμβαση παραχώρησης υπογράφηκε και ψηφίστηκε στη βουλή το 2007, από την τότε Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Τροποποιήθηκε, στη συνέχεια για πρώτη φορά το 2013, από τη συγκυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας- ΠΑΣΟΚ και σήμερα έρχεται η δεύτερη τροποποίηση της. Με την αρχική σύμβαση η κοινοπραξία στην οποία μετέχουν η Γερμανική Εταιρεία HOCHTIEF Solutions AG via HOCHTIEF PPP Solutions GmbH, η Γαλλική VINCI CONCESSIONS S.A. και οι Ελληνικές ΑΚΤΩΡ-ΑΒΑΞ-ΑΕΓΕΚ, απέκτησε το δικαίωμα εκμετάλλευσης για 30 χρόνια 230 χιλιομέτρων από τον Μαλιακό Κόλπο στη Φθιώτιδα, μέχρι το Κλειδί της Ημαθίας.

 Επρόκειτο, φυσικά για μια «ληστρικού» τύπου σύμβαση παραχώρησης του Οδικού Άξονα-Ράχες Μαλιακού-Κλειδί Ημαθίας, με την οποία νομοθετήθηκε και ένα διπλό χαράτσωμα για τον λαό, ο οποίος θα φορολογείται και για την κατασκευή. Φορολογείτε ήδη και για την κατασκευή του οδικού άξονα, αλλά και θα πληρώνει πανάκριβα διόδια για τη χρήση του, όπως και γίνεται. Δηλαδή, «χρυσοφόρα» χιλιόμετρα για το κεφάλαιο σε έναν αυτοκινητόδρομο από τον οποίο άρχισαν μάλιστα οι παραχωρησιούχοι να εισπράττουν διόδια αμέσως, μετά την κύρωση της σύμβασης το καλοκαίρι του 2007. Το αρχικό κόστος των έργων-μελέτες και κατασκευή, ανερχόταν τότε σε ένα δισεκατομμύριο πενήντα εκατομμύρια. Η συμμετοχή της κοινοπραξίας σε αυτό, σύμφωνα με την αρχική σύμβαση ήταν μόλις εκατό εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, το 10%, έναντι διακοσίων εκατομμυρίων ευρώ, που θα κατέβαλε το Ελληνικό Δημόσιο, σε τρεις προκαθορισμένες δόσεις και το υπόλοιπο θα καλυπτόταν από δάνεια.

Ανάλογες, ήταν φυσικά και όλες οι συμβάσεις παραχώρησης των οδικών αξόνων σε ιδιωτικές εταιρείες και οι ομοιότητες αυτών των συμβάσεων είναι πολλές. Παράδοση, στους ιδιωτικούς ομίλους της εκμετάλλευσης των έργων για μερικές δεκαετίες, αν και συμβάλλουν στο κόστος με λιγότερο και από 10%. Επιβολή, πανάκριβων διοδίων και τελών τα οποία διαρκώς αυξάνονται, με νομοθετικές ρυθμίσεις όλων των κυβερνήσεων και εγγυήσεις του δημοσίου για τα δάνεια των ιδιωτικών αυτών ομίλων. Επίσης, για την κατασκευή έργων, από το δημόσιο για λογαριασμό αυτών των ομίλων με την παράδοση των εισπράξεων από τα είδη κατασκευασμένα έργα και μάλιστα προκαταβολικά από την υπογραφή της σύμβασης και βέβαια με την εγγύηση των κερδών επιδότησης, λειτουργίας, όπως θα το δούμε παρακάτω.

Φοροαπαλλαγές στη μία και στην άλλη περίπτωση, τεράστιες ρήτρες όσο διαρκούν οι συμβάσεις, για να μην γίνουν άλλα έργα ανταγωνιστικά που θα περιορίσουν τις εισπράξεις των ομίλων, άσχετα αν τα έχει ανάγκη ο τόπος ή το κόστος. Στη συνέχεια το 2013 ψηφίζεται από τη συγκυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με ΠΑΣΟΚ η πρώτη τροποποίηση αυτής της αρχικής σύμβασης του 2007, με την οποία σε πρώτη φάση και στο όνομα της περίφημης επανεκκίνησης των μεγάλων έργων εξασφαλίστηκε για τους κατασκευαστικούς ομίλους ένας «πακτωλός» ζεστού χρήματος με άμεση, πρόσθετη χρηματοδότηση, που έφτασε μέχρι και το 1 δισεκατομμύριο 150 εκατ. ευρώ μέχρι το 2015. Και όλα αυτά που η Αντιλαϊκή Μνημονιακή «Λαίλαπα» τσάκιζε τα λαϊκά νοικοκυριά.

 Επιπρόσθετα, σε αυτή την πρώτη τροποποίηση της αρχικής σύμβασης παραχώρησης η οποία βεβαίως δεν αφορούσε μονάχα τον οδικό άξονα Π.Α.Θ.Ε. αλλά αφορούσε ένα πακέτο τεσσάρων συμβάσεων. Αφορούσε τον αυτοκινητόδρομο της Κεντρικής Ελλάδας, της Ιωνίας Οδού, της Ελευσίνας-Κορίνθου, Πάτρας - Πύργου, Τσακώνας, καθώς τότε προβλέφθηκε χωρίς περιστροφές ότι το δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέτει στους Ομίλους μέρος των αναλογούντων αυτών εσόδων από την εκμετάλλευση των έργων. Δηλαδή, μέρος των όσων εισπράττει από το δημόσιο, από τα διόδια, τα οποία αυξήθηκαν μέχρι και 60%. Πρόκειται για ένα ποσό που σύμφωνα με τους πιο ήπιους υπολογισμούς, ανήλθε στο ποσό των 7 δισεκατομμυρίων ευρώ. Στην ίδια «ρότα» της εξυπηρέτησης των αναγκών και της διευκόλυνσης του επιχειρηματικού σχήματος του παραχωρησιούχου, κινείται και η σημερινή δεύτερη τροποποίηση της σύμβασης, με την οποία επιδιώκονται οφέλη για τον παραχωρησιούχο από τις μικρότερες δανειακές δαπάνες όπου θα καταβάλλει.

Με την ίδια ακριβώς λογική και στόχευση που υπήρχε και στην πρώτη τροποποίηση της σύμβασης το 2013, επαναλαμβάνεται και επικαιροποιείται φυσικά. Εν τω μεταξύ δεν πρέπει να λησμονούμε ότι οι συμβάσεις αυτές, έχουν υπογραφεί από όλες τις προηγούμενες Κυβερνήσεις και προβλέπονται ρητά, ως Συμβατικές Υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου με αδρές αποζημιώσεις των εργολάβων και με χρήματα φυσικά που τα πληρώνουν τα εργατικά λαϊκά στρώματα.

Ξέρετε πότε;

Εάν δεν πιαστούν οι οικονομικοί στόχοι που έχουν τεθεί σε αυτές τις συμβάσεις, από την είσπραξη των χαρατσιών των διοδίων είτε λόγω μειωμένης κίνησης είτε λόγω φυσικών καταστροφών είτε για οποιοδήποτε λόγο. Με βάση αυτές τις συμβατικές υποχρεώσεις, το Ελληνικό Δημόσιο ενίσχυσε με πάρα πολλά εκατομμύρια τους εργολάβους-παραχωρησιούχους των οδικών αξόνων με εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ στην περίοδο της καραντίνας, λόγω ΨOVID και μειωμένης εξ αυτού κίνησης στους δρόμους.

Τι έχουμε αλήθεια εδώ. Μα τι άλλο από τα εγγυημένα έσοδα των μεγαλοεργολάβων από το Κρατικό Ταμείο. Την ίδια στιγμή μάλιστα που το ίδιο το κράτος αρνείται κατηγορηματικά να εγγυηθεί παραδείγματος χάριν, τις κατώτερες εγγυημένες τιμές για τα προϊόντα των αγροτών, οι οποίοι θα «θερίζονται» από το ακριβό κόστος παραγωγής και φυσικά αυτό είναι παράδειγμα που αποκαλύπτει την «ταξικότητα του αστικού κράτους».

Μέτωπο με γνήσια αντίθεση απέναντι στα διόδια, δεν μπορούν να έχουν φυσικά όσοι αποδέχονται την παράδοση του οδικού δικτύου στους επιχειρηματικούς ομίλους, άρα και την ύπαρξη των διοδίων.

Όλοι συμφωνούν ότι η Π.Α.Θ.Ε. και όλοι οι υπόλοιποι οδικοί άξονες θα βρίσκονται στα χέρια των μεγαλοεργολάβων θα τους εκμεταλλεύονται για δεκαετίες στήνοντας όλο και περισσότερα διόδια με δυσβάσταχτα χαράτσια και θεωρούμε ότι ο λαός πλήρωσε και πληρώνει και εξακολουθεί να πληρώνει πανάκριβα για το οδικό δίκτυο, για τα διόδια, πανάκριβη βενζίνη, υπέρογκοι φόροι για αγορά αυτοκινήτου, για τέλη κυκλοφορίας, για ασφάλιστρα και τόσα άλλα. Γι’ αυτό δεν θα σταματήσουμε ποτέ να ζητάμε την κατάργηση όλων των διοδίων όχι μόνο για τους ΑμεΑ όπως προβλέπει αυτή η επικαιροποίηση της σύμβασης, αλλά για όλους τους εργαζόμενους, τους φοιτητές και για όλους όσους χρησιμοποιούν τους οδικούς άξονες.

Φυσικά θα συνεχίσουμε να παλεύουμε για έναν αποκλειστικά Ενιαίο, Εθνικό δημόσιο κατασκευαστικό φορέα, ο οποίος θα κατασκευάζει σύγχρονα, ποιοτικά και φθηνά έργα υποδομής, για τις λαϊκές ανάγκες είτε αυτοί είναι δρόμοι είτε κατοικίες είτε σχολεία είτε υγειονομικές μονάδες. Με βάση όλα αυτά λοιπόν καταψηφίζουμε και τη σημερινή σύμβαση, όπως καταψηφίσαμε άλλωστε και την αρχική το 2007, καθώς και την πρώτη τροποποίησή της, το 2013. Σας ευχαριστώ, πάρα πολύ.

**ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΦΩΤΕΙΝΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδερφε. Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κύριος Χρήστος Γιαννούλης, για 10 λεπτά.

 **ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, αγαπητοί συνάδελφοι, κατ’ αρχήν ευχαριστώ πολύ για την κατανόηση και την ανοχή σας για την αναγκαστική αργοπορία μου.

Κύριε Υπουργέ, έχουμε ξαναβρεθεί σε αντίστοιχες συζητήσεις, όπου μέσα από μία κύρωση, μια συμβατική διαδικασία, όπως και εσείς παραδέχεσαι και πολιτικά και διαδικαστικά, θα μπορούσε να γίνει και με βάση την αρχική σύμβαση, τα δεδομένα της αρχικής σύμβασης του μακρινού 2007. Και θεωρείται ως δείγμα πολιτικής ευαισθησίας, το να έρχεται η τροποποίηση αυτή στην Βουλή για συζήτηση και ψήφιση. Αυτό είναι κάτι που προωθεί η κοινοβουλευτική διαδικασία, αναμφίβολα, αλλά δεν μπορούμε να μην προσεγγίσουμε και την ουσία. Την ουσία που αφορά συνολικότερα τις υποδομές σε αυτή τη χώρα, στο κομμάτι των αυτοκινητοδρόμων. Από μόνα τους, τα χρονικά ορόσημα, 2007 αν θυμάμαι καλά και δεν με απατά η μνήμη μου, οι περισσότεροι εδώ λίγο πολύ έχουμε την ίδια ηλικία, ήταν οι συμβάσεις που υπέγραψε ο Γεώργιος Σουφλιάς, μετά χορών και πανηγυρισμών σε δημόσια θέα, μαζί με τους εκπροσώπους των τότε κατασκευαστικών εταιρειών των αναδόχων που μπορεί βέβαια η μετοχική σύνθεση να άλλαξε, αλλά έχει μείνει παροιμιώδης η σκηνή με το τσάμικο του κυρίου Σουφλιά, να πανηγυρίζει την υπογραφή της σύμβασης για την ΠΑΘΕ και το εθνικό οδικό δίκτυο. Είναι μια πονεμένη ιστορία, το 2007 μέχρι τη χρονιά ολοκλήρωσης των συγκεκριμένων οδικών έργων, όπου πολλά και για ώρες μπορούμε να συζητούμε.

Στο συγκεκριμένο βέβαια κομμάτι, Μαλιακός – Κλειδί, θυμόμαστε και θυμούνται όλοι, ότι ήταν πραγματικά η λαιμητόμος της εθνικής οδού για πάρα πολλά χρόνια. Ήταν όμως ο βραχνάς της δημόσιας διοίκησης και των κυβερνήσεων, όταν τη στιγμή που κλονίστηκε το οικονομικό σύστημα της χώρας. Το 2008-2009 έρχεται η χρεοκοπία. Ήταν και οι πρώτες εταιρείες που άρχισαν να εμφανίζουν, μάλλον στα πρώτα έργα που άρχισαν να εμφανίζονται αρρυθμίες, καθυστερήσεις, έως και «σηκώνουμε τα χέρια και αφήνουμε τη μοίρα να μας κρίνει». Αυτό δεν το λέω, ούτε με κομματική φόρτιση, ούτε με κομματική σκοπιμότητα. Είναι μια πραγματικότητα. Θυμίζει το χρονικό ορίζοντα που χρειαστήκαμε, το χρονικό διάστημα που χρειαστήκαμε, για την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού. Ήταν ένα από τα δύο-τρία πιο σύντομα ανέκδοτα, μετά το μετρό της Θεσσαλονίκης, το Κτηματολόγιο και μια σειρά άλλων βασικών παρεμβάσεων στη δημόσια διοίκηση στη χώρα μας.

Εμείς θα επιφυλαχθούμε αρχικά σε ότι αφορά την υπογραφή της Κύρωσης, παρά το γεγονός, και το αναγνωρίζουμε, ότι μέσα από αυτή την οικονομική διαδικασία που εισηγείται την ανακεφαλαιοποίηση, την αναχρηματοδότηση των οφειλών των συμμετεχόντων, μεταξύ αυτού και το ελληνικό δημόσιο, θα προκύψει κάποιο όφελος οικονομικό. Εκτιμάται ότι θα είναι γύρω στα, αν δεν κάνω λάθος κύριε Υπουργέ, 7 εκατομμύρια. Συνολικά είναι 785 εκατομμύρια για όλο το δίκτυο των εθνικών δρόμων, 14,2 εκατομμύρια για το συγκεκριμένο κομμάτι.

Όμως, κι εδώ θέλω να θέσω ένα γενικό πλαίσιο για την αντίληψη που υπάρχει σε ότι αφορά τη χρηματοοικονομική στήριξη των εταιρειών που έχουν αναλάβει δημόσιες υποδομές. Ένας αυτοκινητόδρομος, ένα αεροδρόμιο, ένα λιμάνι, είναι δημόσιες υποδομές. Και δεν το βάζω στο στενό όριο μιας ιδεολογικοπολιτικής διαμάχης περί ιδιωτικού και δημοσίου, αλλά σε σχέση με την κρισιμότητα που έχει μια δημόσια υποδομή για τη χώρα, όποιος κι αν έχει την ευθύνη διαχείρισης.

Δεν είναι ήσσονος σημασίας το όποιος και αν έχει την ευθύνη διαχείρισης. Είναι σημαντικό να υπάρχει η παρουσία ενός διαφανούς, σύγχρονου και αποτελεσματικού κράτους σε αυτές τις υποθέσεις. Υπήρχε σωρευμένη καχυποψία ότι η δημόσια διοίκηση και η κρατική μηχανή στερούνται της δυνατότητας να συμμετέχουν, επί ίσοις όροις ή με αξιοπιστία, σε αυτή την αποστολή και σε αυτό το καθήκον - κάτι που εγώ διαφωνώ.

Αλλά, υπάρχει το ζήτημα εάν πρόκειται για την ίδια λογική, όπου δεν εξετάζουμε, πέρα από τις επιπτώσεις στη λειτουργία, στην καθημερινότητα των πολιτών, αν υπάρχει ανταποδοτικότητα λειτουργίας αυτών των υποδομών. Αλλά, εξετάζουμε μια πολύ απλή συνθήκη. Για παράδειγμα, ΣΚΑΪ ΕΞΠΡΕΣ. Θα το θέσω απλά, αλλά όχι απλοϊκά. Μέσα σε μια Τροπολογία, που αφορά στον καθημερινό βραχνά των Ελλήνων πολιτών, την αγωνία, τον εφιάλτη, να ανταπεξέλθουν στο ενεργειακό κόστος και μια σειρά μέτρων που αναλαμβάνει η Κυβέρνηση, με χρονοκαθυστέρηση περίπου 2 ετών από τον εντοπισμό του προβλήματος και από την ανάπτυξη προτάσεων της Αξιωματικής, αλλά και της ελάσσονος αντιπολίτευσης, για να υπάρξουν μέτρα, τα φέρνει τώρα.

Ένθετη, σε αυτή την Τροπολογία, και με τρόπο κοινοβουλευτικά θα έλεγα όχι και τόσο πολιτικά έντιμο, μπαίνει και η στήριξη, μετά από 2 χρόνια, μιας αεροπορικής εταιρείας, η οποία -απ’ ότι ξέρω- έχει κερδοφορία. Έχει μπει στον ανταγωνισμό και μάλιστα είναι και κομμάτι μιας ολιγοπωλιακής κατάστασης που αντιμετωπίζουν Έλληνες και ξένοι επιβάτες. Για παράδειγμα, θα σας καλέσω να δείτε, και αυτή την ώρα, ότι στις περισσότερες πτήσεις εσωτερικού και στα δρομολόγια αιχμής, θα καταλάβει κανείς τι σημαίνει εναρμονισμένη πρακτική. Δεν το λέω ως κατηγορία, το λέω ως πραγματικότητα.

Σε κάποια δρομολόγια, δηλαδή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, οι δύο μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες, με ακρίβεια σεντς, έχουν την ίδια τιμή, τιμή δυσβάσταχτη για το πορτοφόλι του μέσου Έλληνα που θέλει να εξυπηρετηθεί σε αποστάσεις, όπως Αθήνα- Θεσσαλονίκη, όπου δεν υπάρχει και τρένο. Και όπου η διαδρομή με τα ΚΤΕΛ είναι πολύωρη και γνωρίζετε όλα τα παρακάτω. Δεν εξετάσαμε, όμως, ποτέ αν αυτή η αναδρομική ενίσχυση, που ίσως γίνεται για λόγους -σε εισαγωγικά- «δικαιοσύνης» απέναντι και σε άλλες εταιρείες που ενισχύθηκαν πιο κοντά στην περίοδο της κρίσης, όπως η AEGEAN, η HELLENIC TRAIN κτλ.

Όμως τώρα θυμίζει μάλλον -κύριε Σταϊκούρα, δεν το λέω με σαρκαστικό ή ειρωνικό τρόπο- θυμίζει μάλλον την αντιστροφή αυτού που είχατε πει με τους τραπεζίτες ότι μάλλον «τα μπινελίκια της Sky Express πιάσανε». Τι εννοώ «πιάσανε». Προφανώς, μετά από πίεση ότι «εμείς αδικηθήκαμε και δεν πήραμε κάτι», ήρθε η στιγμή να επουλώσουμε αυτό το πολιτικό τραύμα με μια μεγάλη αεροπορική εταιρεία και το βάζουμε ένθετο σε ένα άλλο νομοσχέδιο.

Θέλω να πω, δηλαδή, με το παράδειγμα της ΣΚΑΪ ΕΞΠΡΕΣ, ότι το ίδιο ισχύει και για τους παραχωρησιούχους, για τις εταιρείες αυτές. Έχετε ερευνήσει, έχετε σκεφτεί τη δυνατότητα να μη χρειαζόταν αυτό, που φαντάζει και ως ένα μέγα μπόνους στις εταιρείες, με όφελος και για το δημόσιο;

Δεν το υποτιμώ αυτό ή τουλάχιστον, αυτό, να προέκυπτε εν πάση περιπτώσει από αναχρηματοδότηση των υποχρεώσεων των εταιρειών. Μια μεγάλη ανάσα, που θα αποφέρει αρκετά εκατομμύρια ευρώ στα ταμεία τους για να συνεχίσουν να απολαμβάνουν την κερδοφορία που τους εξασφάλισε η αρχική παραχώρηση το 2007. Σε αυτό το τραπέζι της συζήτησης το κόστος των διοδίων, τα 70 ευρώ που χρειάζεσαι από την Αθήνα ως τη Θεσσαλονίκη, λέω ένα παράδειγμα και ζητώ την ανθρώπινη επικύρωση από την κυρία Πρόεδρο που πολλές φορές εξ ορισμού αναγκάζεται να το κάνει οδικώς, αν δεν κάνω λάθος, το Αθήνα-Θεσσαλονίκη είναι 70 ευρώ, κύριε Υπουργέ. 72 ευρώ είναι τα καύσιμα της μιας διαδρομής. Δηλαδή, ένα ταξίδι με αυτοκίνητο στη Θεσσαλονίκη έχει κόστος άνω των 250 ευρώ με τα διόδια.

 Σε αυτή τη συζήτηση μπήκε η ελληνική πολιτεία; Θέλω να ρωτήσω αν μπήκε, χωρίς την ασφαλή δικαιολογία, μα έτσι το βρήκαμε, γιατί αρχίζει και γίνεται κακόγουστο αστείο μετά από πέντε χρόνια, ότι, το ότι βρήκαμε κάτω από συνθήκες απόλυτης ανάγκης χρεοκοπίας και σχεδόν απώλειας εθνικής κυριαρχίας το 2015 - 2019, είναι επαχθές για τους πολίτες και δεν το αγγίζουμε για να έχουμε να το χρεώνουμε στην κυβέρνηση του 2015 - 2019 και στα πέντε χρόνια ο νόμος της αδράνειας δεν μας δίνει τη δυνατότητα να ασκήσουμε την εξουσία που μας δίνει το 41%των εκλογών του 2019 για να υπάρξουν αλλαγές, θεραπείες και πράγματα που τώρα πια μπορούμε να διεκδικήσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ. Επιφυλασσόμαστε και θα συζητήσουμε και στις επόμενες συνεδριάσεις.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ κ. συνάδελφε. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ» κ. Πάνας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Καλημέρα σας. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα έχουμε την «Κύρωση της Συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (Π.Α.Θ.Ε.)». Βασικές τροποποιήσεις της συγκεκριμένης Σύμβασης στην παρούσα Κύρωση, είναι η προσθήκη του νέου ορισμού για το όφελος αναχρηματοδότησης, η υποχρέωση του ελληνικού δημοσίου να μην αρνείται και να μην καθυστερεί τη γραπτή του συναίνεση για την έγκριση μιας νέας ή την τροποποίηση μιας υφιστάμενης καθορισμένης δανειακής Σύμβασης αναφορικά με οποιαδήποτε πράξη αναχρηματοδότησης.

Στην ουσία για τη λήψη του νέου δανείου από τους παραχωρησιούχους η Σύμβαση με το δημόσιο αποτελεί εγγύηση για την τράπεζα.

 Επίσης, το ελληνικό δημόσιο λαμβάνει το ήμισυ του οφέλους αναχρηματοδότησης μεριδίου του ελληνικού δημοσίου ή εφόσον συμφωνηθεί μεταξύ άλλων ισοδύναμων ανταλλαγμάτων και σύμφωνα με το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, η τροποποίηση αυτή, θα αυξήσει τα έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού κατά 14 περίπου εκατ. ευρώ.

 Επίσης, προστίθεται στις εξαιρούμενες από την υποχρέωση καταβολής διοδίων κατηγορίες οχημάτων και τα οχήματα που ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα και χρησιμοποιούνται από ΑΜΕΑ ή ανάπηρους πολέμου.

Στις γενικότερες παρατηρήσεις που θέλουμε να θέσουμε στην εν λόγω Κύρωση Σύμβασης για να διατυπώσουμε και πιο συγκεκριμένη άποψη, πρέπει, πρώτα απ’ όλα να διαπιστώσουμε και να δούμε, αν στην αρχική σύμβαση τροποποίησης του 2013 και στις προβλέψεις της παρούσας, οι οποίες δεν υπάρχουν φυσικά και ο χρόνος δεν επαρκεί για να έχουμε την επαρκή μελέτη την οποία επιθυμούμε, σημαντικό σημείο αλλαγής σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, είναι, λόγω της παλαιότητας από 28/6/07 Σύμβασης Παραχώρησης, απαιτείται προφανώς και η στοχευμένη επικαιροποίηση της όσον αφορά τη μη ύπαρξη πρόβλεψης της αναχρηματοδότησης του παραχωρησιούχου το οποίο έρχεται σε αντίθεση με όλες τις σύγχρονες Συμβάσεις Παραχώρησης.

 Η ερώτησή μας, λοιπόν, είναι οι νέοι όροι προς όφελος ποιανού είναι και ποια θα είναι τα άλλα ισοδύναμα ανταλλάγματα, γιατί δεν προκαθορίζονται και δεν διευκρινίζονται από τους όρους της Σύμβασης; Επίσης, προβλέπονται επιπλέον αναπροσαρμογές στα τέλη διέλευσης;

Επίσης, προβλέπονται επιπλέον αναπροσαρμογές στα τέλη διέλευσης; Μήπως όλη αυτή η διαδικασία που γίνεται με δανεισμό στο τέλος επίκειται να έχει κόστος; Στην ουσία, λοιπόν, αποφασίζεται η αλλαγή μιας σύμβασης για την οποία έγινε διαγωνιστική διαδικασία και αναλήφθηκαν ευθύνες και υποχρεώσεις. Γιατί μετά από 17 χρόνια άλλαξαν κάποιοι όροι σε άλλες συμβάσεις;

 Επίσης, έχουμε επανειλημμένα θίξει και μπορούμε να ξανατονίσουμε το πόσο σημαντικό είναι να ολοκληρωθούν οι παράπλευρες δομήσεις στους μεγάλους αυτοκινητόδρομους, διότι εξυπηρετούν και την τοπική κυκλοφορία και τις τοπικές αγροτικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες και αποτελούν φυσικά και την εναλλακτική για τους συχνούς χρήστες που τους απαλλάσσει και από το βάρος του κόστους των διοδίων.

Εκτιμούμε, λοιπόν, ότι θα πρέπει να υπάρξει τεκμηρίωση σε όλα τα ερωτήματα τα οποία θέσαμε και μια σειρά απαντήσεων σε ζητήματα τα οποία αυτή τη στιγμή θέτουμε στο τραπέζι της συζήτησης.

Προφανώς θεωρούμε ότι το δημόσιο έχει ένα κέρδος από όλη αυτή τη διαδικασία αλλά επιθυμούμε και από την πλευρά σας, κύριε Υπουργέ, να μας θέσετε μια σειρά οικονομικοτεχνικών μελετών σε ό,τι αφορά την ωφέλεια όλων αυτών των αλλαγών.

 Για το λόγο αυτό επιφυλασσόμαστε στην Ολομέλεια για την τελική μας απόφαση.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον συνάδελφο τον κ. Πάνα.

Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης, η κυρία Μαρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»:** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κύρια Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου εισάγεται προς κύρωση στη Βουλή η Συμφωνία τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός- Κλειδί του αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, εν συντομία ΠΑΘΕ, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης για τον Αυτοκινητόδρομο τμήμα ΠΑΘΕ Μαλιακός-Κλειδί που υπογράφτηκε στην Αθήνα 8 Ιουλίου 2024.

Όντως το τμήμα του αυτοκινητοδρόμου, περί του οποίου γίνεται λόγος, βελτίωσε δραστικά σχεδόν όλα τα επικίνδυνα σημεία της διαδρομής Πέταλο Μαλιακού, Στενά Στυλίδας και Καραβόμυλου, Τέμπη, κ.ά..

Δέον να σημειωθεί ότι μέτοχοι του παραχωρησιούχου είναι η HOCHTIEF, η VINCI CONCESSIONS, η ΑΚΤΩΡ, και η ΑΒΑΞ. Στο οδικό δίκτυο της χώρας μας συμμετέχουν αποκλειστικά οι ΑΚΤΩΡ, ΑΒΑΞ και ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Δεν θα μπορούσαν λοιπόν να λείπουν οι ΑΚΤΩΡ και ΑΒΑΞ από αυτή την παραχώρηση.

Εισαγωγικά επιτρέψτε μας να επισημάνουμε ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού το 2016 και το 2017 σημείωσε τα εξής για το μονοπώλιο στα δημόσια έργα των οδικών αξόνων. Η αυτεπάγγελτη έρευνα της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού αφορά σε διαγωνισμούς δημοσίων έργων στα οποία συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, έργα κατασκευής μεγάλων οδικών αξόνων, έργα μετρό, προαστιακού και σιδηροδρομικών γραμμών, σταθμών, έργα που δημοπρατήθηκαν με το σύστημα της παραχώρησης και έργα μέσω συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα ΣΔΙΤ.

Όπως επισημαίνεται στην εισήγηση, η κοινοποίηση της οποίας ολοκληρώθηκε σήμερα, εταιρείες των ομίλων ΕΛΑΚΤΩΡ, GNP, ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, ΓΕΚ Τεχνική Ολυμπιακή και ΙΝΤΡΑΚΟΜ, συμμετείχαν με διαφορετικό χρόνο έναρξης εκάστη σε καρτελική σύμπραξη για τη χειραγώγηση διαγωνισμών δημοσίων έργων η οποία διήρκησε για μακρό χρονικό διάστημα από το 1989 ως το 2016.

Από το πλήθος των αποδεικτικών στοιχείων που εντοπίστηκαν στη διάρκεια της αυτεπάγγελτης έρευνας της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις προέβαιναν σε συνεννοήσεις αναφορικά με τον προσδιορισμό εκ των προτέρων του αναδόχου ανά διαγωνισμό, με τον καθορισμό του ύψους των προσφερόμενων εκπτώσεων, με τη μη υποβολή οικονομικών προσφορών σε διαγωνισμούς έναντι οικονομικών ανταλλαγμάτων, με την από κοινού εκτέλεση των έργων παρά τη συμμετοχή τους σε φαινομενικά ανταγωνιστικά σχήματα μέσω επαφών σε χρόνο πριν από την υποβολή οικονομικών προσφορών ή και την παραίτηση από τη διεκδίκηση διαγωνισμών με αντάλλαγμα την από κοινού συμμετοχή στην εκτέλεση των έργων.

Άρα κάνουμε λόγο, κύριε Υπουργέ, για ολιγοπώλιο ή μάλλον για καρτέλ στη συμμετοχή των εμπλεκομένων. Η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού με την υπ’ αριθμόν 628/2016 και 642/2017 αποφάσεις της, έκρινε ότι δεκαπέντε συνολικά εργοληπτικές επιχειρήσεις παραβίασαν το άρθρο 1 του ν. 3959/2011 περί απαγορευμένων συμπράξεων και 101 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη συμμετοχή τους σε συμπράξεις για την κατανομή αγορών και τη νόθευση διαγωνισμών δημοσίων έργων.

Ο σκοπός ήταν προφανής. Το κέρδος, και μάλιστα, με την επιδίωξη της παγίωσης των μεριδίων των εργοληπτών στη σχετική αγορά και κατά συνέπεια τον περιορισμό των εκπτώσεων όπως σε κάθε ολιγοπώλιο. Με βάση το σκεπτικό της απόφασης της Επιτροπής ,οι εταιρείες της ανώτατης τάξης εργοληπτικού πτυχίου (7η τάξη) ΑΚΤΟΡ-ΑΤΕ, J&P ΑΒΑΞ Α.Ε, ΤΕΡΝΑ Α.Ε., ΑΓΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ Α.Ε, Τεχνική Ολυμπιακή Α.Ε. και ΙΝΤΡΑΚΑΤ Α.Ε υιοθέτησαν, όπως οι ίδιες αποδέχθηκαν, κάθε μία κατά το χρόνο συμμετοχή της ένα κοινό σχέδιο κατανομής και χειραγώγησης διαγωνισμών δημοσίων έργων.

Είναι εύλογο ότι πρόκειται περί νόθευσης των διαγωνισμών αυτών, νόθευση η οποία επιτεύχθηκε κυρίως μέσω του προσδιορισμού των εργοληπτικών εταιρειών ήδη πριν την κατάθεση των οικονομικών προσφορών του μειοδότη και της υποβολής προσφορών κάλυψης. Σε πολλές, μάλιστα, περιπτώσεις είχαν συμφωνηθεί ήδη εκ των προτέρων τα σχήματα των εργοληπτριών εταιρειών που θα εκτελούσαν τα κρίσιμα έργα.

Για την ιστορία, οι ως άνω εταιρείες ΑΚΤΟΡ-ΑΤΕ, J&P ΑΒΑΞ Α.Ε, ΤΕΡΝΑ Α.Ε., ΑΓΕ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ Α.Ε, Τεχνική Ολυμπιακή Α.Ε., ΙΝΤΡΑΚΑΤ Α.Ε, ΘΕΜΕΛΗ Α.Ε., ΕΡΕΤΒΟ Α.Ε. ,ΕΚΤΕΡ Α.Ε, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Α.Ε. και ΔΟΜΙΚΗ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε., όπως προβλέπεται έτυχαν μείωσης του προβλεπόμενου προστίμου λόγω της συνεργασίας τους στο πλαίσιο της διαδικασίας διευθέτησης διαφορών και την ανεπιφύλακτη παραδοχή από μέρους τους της συμμετοχής και ευθύνης τους στις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν.

Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή Ανταγωνισμού επέβαλε τα ακόλουθα πρόστιμα ανάλογα με τη διάρκεια συμμετοχής κάθε επιχείρησης στην ενιαία και διαρκή παράβαση της περιόδου 2005-2012: ΑΚΤΟΡ-ΑΤΕ πρόστιμο 38 εκατ. 495. 453 ευρώ. J&P ΑΒΑΞ Α.Ε πρόστιμο 18 εκατ. 320.193 ευρώ. ΤΕΡΝΑ Α.Ε. πρόστιμο 18 εκατ. 611.695 ευρώ.

Αυτές τις παραβάσεις, λοιπόν, της διαπίστωσε η Επιτροπή Ανταγωνισμού αλλά το αποδέχτηκαν και ανεπιφύλακτα και οι εμπλεκόμενες εταιρείες. Παρ όλες αυτές, λοιπόν, τις παραδοχές οι ίδιες εταιρείες μονοπωλούν τα μεγάλα δημόσια έργα και ειδικά αυτά που αφορούν στο οδικό δίκτυο της χώρας. Από τη στιγμή, λοιπόν, που διαπιστώνονται τόσο σημαντικές παραβάσεις είναι δυνατόν να μην εκπίπτουν από παραχωρήσεις οι εμπλεκόμενες εταιρείες και να μην αποζημιώνεται το δημόσιο; Αυτό και μόνο δείχνει πόσο προβληματικά λειτουργούν οι αναθέσεις των δημοσίων έργων και δη των ΣΔΙΤ για το οδικό δίκτυο.

Όσον αφορά στην υπό κρίση Συμφωνία. Η σημαντικότερη ρύθμιση αφορά στο ότι μπορούν να αναχρηματοδοτήσουν τον παραχωρησιούχο με τη σύναψη νέων δανειακών συμβάσεων. Επίσης, προβλέπονται η έγγραφη έγκριση και ο καθορισμός από το Ελληνικό Δημόσιο των δανειακών συμβάσεων και των αναγκαίων εγγράφων χρηματοδότησης.

Στο άρθρο 4 της υπό κύρωση Συμφωνίας παρατηρούμε ότι οι παραχωρησιούχοι για τους οποίους δεν είναι σαφές πόσα χρήματα έχουν λάβει από το δημόσιο και το όφελος από τα διόδια, με δανειακές υποχρεώσεις που ανέρχονται σχεδόν σε 400 εκατ. ευρώ θα αναχρηματοδοτήσουν τα δάνειά τους και ο καθένας τους θα μοιραστεί το όφελος με το δημόσιο. Μάλιστα, στην Ειδική Έκθεση βλέπουμε ότι σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο εκτιμάται ότι θα επέλθει αύξηση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού ύψους 14,2 εκατ. ευρώ από τον επιμερισμό λήψης του οφέλους αναχρηματοδότησης. Από αυτό προκύπτει ότι το όφελος αναχρηματοδότησης για τον παραχωρησιούχο ανέρχεται συνολικά στα 28,4 εκατ. ευρώ.

Διερωτόμαστε: από ποια κονδύλια θα καλύψουν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα αυτές τις απώλειες κατόπιν μάλιστα του ότι συμφωνούν ανεπιφύλακτα με αυτές;

Αυτό μάλιστα το διατυπώνουν περίτρανα μετά από 5/7/2024 έγγραφό τους; Από τις εκποιήσεις της περιουσίας των Ελλήνων; Από τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας;

Άρθρο 5 ,συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων σύμβασης παραχώρησης. Η Ελληνική Λύση θέτει εν αμφιβόλω και αυτή την ωφέλεια του δημοσίου. Και τούτο, διότι καθώς παρατηρούμε σαφώς από τις διατάξεις, το όφελος του δημοσίου από την αναχρηματοδότηση του παραχωρησιούχου μπορεί να είναι ακόμα και μηδενικό, αφού το θεωρητικό όφελος υπολογίζεται ως βάση μη χειροτέρευσης της οικονομικής θέσης του δημοσίου.

Επίσης, από τις ίδιες τις διατάξεις προκύπτει ότι το δημόσιο έχει οικονομικές υποχρεώσεις και επιβαρύνσεις απέναντι όχι μόνο στο αντισυμβαλλόμενο αλλά και απέναντι στους δανειστές του.

Το γεγονός ότι όλες σχεδόν οι δαπάνες του παραχωρησιούχου υλοποιήθηκαν μέσω δανειακών συμβάσεων με το υπόλοιπο των δανειακών υποχρεώσεών του να ανέρχεται σήμερα περίπου στα 400 εκατ. ευρώ δείχνει ότι είναι προβληματικό το πλαίσιο των παραχωρήσεων των οδικών αξόνων της χώρας μας.

Παράλληλα, παρατηρούμε ότι υφίσταται υπέρμετρη οικονομική επιβάρυνση του δημοσίου, με σημαντικότατο επιτόκιο σε περίπτωση καθυστέρησης καταβολής ποσών στον παραχωρησιούχο ακόμα και 15 ημερών.

Δέον δε να σημειωθεί, ότι αρχικά η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου ανερχόταν συνολικά στο ποσό των 278 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ με την τροποποίηση της σύμβασης το 2013 προβλέφθηκε πρόσθετη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου ύψους περίπου 401 εκατομμυρίου ευρώ. Συνολικά λοιπόν για το συγκεκριμένο έργο, το δημόσιο έχει πληρώσει περί τα 700 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς να ξέρουμε τι έχει εισπράξει αντίστοιχα από τον παραχωρησιούχο.

Ο κύριος Υπουργός λοιπόν οφείλει να μας ενημερώσει, τι ακριβώς έχει επιβαρυνθεί το ελληνικό δημόσιο για το συγκεκριμένο οδικό τμήμα και τι έχει εισπράξει από τον παραχωρησιούχο όλα αυτά τα χρόνια.

Κύριε Υπουργέ, το κόστος μετακίνησης των πολιτών έχει εκτιναχθεί. Επιβάλλονται υπέρμετροι φόροι καυσίμων, υψηλό κόστος διοδίων, τέλη κυκλοφορίας και φόροι για την απόκτηση οχημάτων και τον ανεφοδιασμό τους με καύσιμα, την ίδια ώρα που το οδικό δίκτυο και δη το δευτερεύον βρίσκεται σε κακή κατάσταση. Από την άλλη, οι παραχωρησιούχοι δανείζονται αφειδώς από τις τράπεζες οι οποίες διασώζονται με την εγγύηση των φορολογούμενων πολιτών, εισπράττουν τα διόδια και το δημόσιο και άρα οι Έλληνες φορολογούμενοι συμμετέχουν με σημαντικά ποσά στο κατασκευαστικό κομμάτι.

Με βάση όλα τα παραπάνω η Ελληνική Λύση εκφράζει πολύ σοβαρές επιφυλάξεις για αυτό το νομοσχέδιο.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε πολύ.

Στο σημείο αυτό, η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος,Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά»):** Δυστυχώς ήρθαν έτσι τα πράγματα, να γίνονται Παρασκευή αυτές οι σοβαρές συνεδριάσεις και να μην μπορούμε να είμαστε δια ζώσης.

Αυτή η σημερινή συζήτηση για αυτή τη σύμβαση εμένα με έχει πάει πολλά χρόνια πίσω, όταν ξεκινώντας ως απλή μηχανικός είχα αρχίσει να εξετάζω και βεβαίως και με την πολιτική διάσταση αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης, τις οποίες θεωρώ σκανδαλώδεις ήδη από την υπογραφή των συμβάσεων, οι οποίες ήταν λεόντειες υπέρ των παραχωρησιούχων, συμβάσεις οι οποίες είχαν κάτι απίστευτες ρήτρες για γεγονός ευθύνης του δημοσίου.

Δηλαδή, λέγανε ότι αν οι εργασίες της αρχαιολογίας δεν τελειώσουν σε έξι μήνες - αυτό ξέρετε ότι κρατάει χρόνια - ρήτρα το δημόσιο ή αν οι απαλλοτριώσεις δεν γίνουν σε οκτώ μήνες ρήτρα για το δημόσιο, με αποτέλεσμα και τα έργα να μην προχωρούν για πάρα πολλά χρόνια. Θα έλεγα ότι εκβίαζαν οι παραχωρησιούχοι.

Καταρχήν, με τις συμβάσεις παραχώρησης λέει το δημόσιο «δεν έχω λεφτά να κάνω κάποιο έργο». Έρχεται ο ιδιώτης και αναλαμβάνει - όπως λένε οι συμβάσεις - το ρίσκο για οτιδήποτε συμβεί και παίρνει τα έσοδα από τα διόδια.

Αυτό δεν έγινε, δεν συνέβη ποτέ και εξαιτίας των συμβάσεων, αλλά και εξαιτίας των κυβερνήσεων. Παλαιότερα ειδικά, θυμάμαι πανηγυρισμούς για επανεκκίνηση των έργων όπου έδιναν άπειρα εκατομμύρια υποχωρώντας μπροστά στο εκβιασμό των εργολάβων.

Όταν η κίνηση σταμάτησε λόγω covid, λόγω οικονομικής κρίσης, πρώτα ξεκίνησε με την οικονομική κρίση, ήρθαν λοιπόν οι παραχωρησιούχοι κι είπαν μειώθηκαν τα έσοδά μας και έπαιρναν λεφτά, ζεστό χρήμα από το ελληνικό δημόσιο. Είναι τόσο αποτυχημένοι. Αυτές τις μέρες έρχονται στην Βουλή πράγματα που πραγματικά παθαίνω déjà vu, δηλαδή σαν να τα έχω ξαναζήσει πριν πολλά χρόνια και ένα είναι το συμπέρασμα.

Καταλαβαίνει κανείς με αυτές τις πολιτικές επιλογές, πως πτώχευσε μια χώρα είτε ξεκινώντας από 95 φορείς που δεν είχαν ισολογισμούς, προϋπολογισμούς, συζητώ για την πανελλήνια έκθεση της Λαμίας, αφέθηκαν, φάγανε χρήμα ή αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης που ποτέ δεν μάθαμε ακριβώς πόσο μας έχουν κοστίσει και τι έχασε το ελληνικό δημόσιο, εάν είχε κάνει αυτά τα έργα ως δημόσια έργα, κλασικά δημόσια έργα και επομένως εισέπραττε για 30 χρόνια τα διόδια.

Αυτή τη σύγκριση, κύριε Υπουργέ, δεν την έχει κάνει ποτέ κανείς. Εμείς την έχουμε κάνει την άσκηση στην Ολομέλεια. Υπόσχομαι να προσπαθήσω να έχω κάποια στοιχεία παραπάνω για όλα αυτά που λέω.

Παρατεταμένο γεγονός ανωτέρας βίας λοιπόν και διετής διαπραγμάτευση τη μία φορά, άλλη μια διαπραγμάτευση την άλλη φορά έως 2015, προκειμένου να τελειώσουν επιτέλους αυτά τα έργα που προβλέπει μια διαδικασία μεταφοράς πιστώσεων του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων. Ακούτε τώρα, δίνουμε συμβάσεις παραχώρησης για να γίνουν τα έργα, που θεωρητικά το δημόσιο δεν έχει χρήματα να τα κάνει, αλλά μετά έρχεται και τα χρυσοπληρώνει. Το μόνο που γίνεται είναι να υποθηκεύονται οι μελλοντικοί προϋπολογισμοί με αυτά τα έργα.

Επίσης, να σημειώσουμε ότι αυτή ήταν η εποχή 2005 - 2007 τότε που ξεκίνησε η ιστορία, ήταν βεβαίως επί Υπουργού Σουφλιά, των αυτοκινητοδρόμων εις βάρος του σιδηροδρόμου. Το έχω πει πάρα πολλές φορές. Έχει πληρώσει η χώρα μας πάρα πολλά πρόστιμα, δημοσιονομικές διορθώσεις, επειδή ακριβώς έρχονταν λεφτά για να γίνουν σιδηροδρομικά έργα και γίνονταν όλα αυτοκινητόδρομοι. Τότε αναδείχθηκαν πέντε εταιρείες. Αυτές ήταν αυτές, αυτές μοιραζόντουσαν το χρήμα, αυτές ακόμα επιβιώνουν. Δυστυχώς, η χώρα μας πτώχευσε, με τούτα και με κείνα, και τώρα ερχόμαστε πάλι να συζητήσουμε αυτές τις συμβάσεις. Και μάλιστα, διαβάζω αποσπασματικά στην αιτιολογική έκθεση, στη σύμβασης αναγράφεται το κείμενο των εσόδων του έργου που σχετίζεται με τον αριθμό κυκλοφορίας οχημάτων αναλαμβάνει εξολοκλήρου ανάδοχος.

Ουδέν ψευδέστερο.

Το δημόσιο, λέει, εκτός από τη χρηματοδοτική του συμβολή για την κατασκευή του έργου δεν αναλαμβάνει άλλο κίνδυνο ούτε οποιαδήποτε εγγύηση … των δανειστών του έργου. Ποτέ δεν ανέλαβε κανένα ρίσκο κανένας παραχωρησιούχος. Αποζημιώσεις διεκδικήσεις. Αν δεν κάνω λάθος ο Μορέας πήρε 65 εκατομμύρια στην περίοδο του covid. Είναι άλλο, αλλά και εκεί έχουμε συμβάσεις που υπογράφει το ελληνικό δημόσιο κατά καιρούς και δεν προασπίζουν καθόλου τα συμφέροντα του δημοσίου.

Για την Skyexpress, δώσαμε στην Aegean, δώσαμε στην Fraport, χωρίς να πάρουμε τίποτα, δηλαδή ούτε μετοχές, ούτε παρουσία στο διοικητικό συμβούλιο, ούτε το δικαίωμα υπέρ αρνησικυρίας, ούτε περιβαλλοντικούς όρους. Τίποτα. Ζεστό χρήμα. Δεν μπορεί να ανακάμψει έτσι αυτό το κράτος με αυτή τη λογική, γυρίζουμε πολλά χρόνια πίσω.

Αυτή δε η πρόβλεψη για επιστροφή ποσού στο δημόσιο είναι κενό γράμμα, αφού το ποσό αυτό εξαρτάται από τα έσοδα που θα προκύψουν από τα διόδια. Πέστε μου ειλικρινά, έχω ασχοληθεί πάρα πολύ με το θέμα, πότε το δημόσιο μπόρεσε να καταγράψει επακριβώς τα έσοδα από τα διόδια. Ειδικά για την Αττική Οδό είχαμε και ενδοομιλικές συναλλαγές, ίδιες εταιρείες ήταν και στη συντήρηση, υπήρχαν αυξημένα έξοδα συντήρησης, άρα δεν έμενε τίποτα.

Όπως είπα, υποθηκεύσαμε μελλοντικούς προϋπολογισμούς. Δημιουργήθηκε, λοιπόν, μια πολύ πολύ ασφυκτική κατάσταση, διότι βεβαίως, νομίζω σε αυτό θα συμφωνήσουμε όλοι οι παραχωρησιούχοι, κάθε στιγμή επιδιώκουν το μέγιστο κέρδος. Δεν είναι ούτε εθνικοί ευεργέτες, εκμεταλλεύονται μία φιλική κυβέρνηση, μια στενότητα του κράτους πιθανά και δεν υπάρχει θέμα ανταγωνισμού.

Εδώ να πούμε για τη συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης είχαμε μόνο δύο προσφορές, που δεν ήταν καν ικανοποιητικές. Μετά την κατοχύρωση του διαγωνισμού επειδή η προκήρυξη της σύμβασης το επέτρεπε, έγιναν ένας όμιλος και όλα ωραία και όλα καλά. Το πιο σημαντικό πέρα από το οικονομικό για το ελληνικό δημόσιο είναι και η πολιτεία δεν σχεδιάζει, σας ανέφερα πριν για το σιδηρόδρομο, δεν μπορεί μια πολιτεία όταν δεσμεύεται σε τόσο μεγάλα έργα με τέτοιου είδους συμβάσεις να μπορέσει να μοιράσει την πίτα που έχει κάθε φορά σε μεγάλα, αλλά και μικρότερα έργα, τα οποία είναι τόσο κρίσιμα για τη ζωή των πολιτών. Και μιλάω ακόμη και για σχολεία, για μικρούς επαρχιακούς δρόμους που πρέπει να συντηρηθούν για να μην σκοτώνονται άνθρωποι. Αυτά να πάνε στην άκρη.

 Μεταφέρω εδώ με την ευκαιρία μία εμπειρία μου. Είμαι μηχανικός του δημοσίου. Όταν ξεκίνησε η ιστορία με τις συμβάσεις παραχώρησης είπαν να μας κάνουν ένα σεμινάριο. Περιμέναμε να δούμε συναδέλφους μηχανικούς με μια εμπειρία να μας πουν πως σχεδιάζονται οι αυτοκινητόδρομοι κ.λπ., αλλά είδαμε τραπεζίτες. Ήταν υπάλληλοι τραπεζών και μας έλεγαν για τα χρηματοοικονομικά. Ήταν σκανδαλώδες όλο αυτό που έγινε.

Τέλος πάντων, όπως είπε και συνάδελφος πραγματικά είναι ένα μπόνους για τους μετόχους του παραχωρησιούχου η συγκεκριμένη σύμβαση, γιατί θα αφορά την κάλυψη από πλευράς των μετόχων της έκδοσης παλαιότερων ομολογιών μειωμένης εξασφάλισης, το οποίο πλέον θα μπει σε ευρύτερη αναχρηματοδότηση.

Προβλέπεται δηλαδή η λήψη από το Ελληνικό Δημόσιο του ημίσεος του Οφέλους ή εφόσον συμφωνηθεί μεταξύ Μερών, άλλωστε δεν είναι μόνο αντάλλαγμα ανταλλαγμάτων. Δεν ξέρουμε ακριβώς τι Όφελος είναι αυτό;

 Tώρα, είπε ο κ. Υπουργός ότι γίνεται επαναπροσδιορισμός των κατηγοριών οχημάτων τα οποία εξαιρούνται από την υποχρέωση πληρωμής διοδίων και ανέφερε τους ΑμΕΑ. Θυμάμαι, όμως, τα κινήματα και τις διαμαρτυρίες κατοίκων των γειτονικών περιοχών που μετακινούνται αναγκαστικά για να πάνε στη δουλειά τους, οι οποίοι πληρώνουν πανάκριβα διόδια και δεν βλέπω καμία πρόβλεψη για αυτή την κατηγορία.

Η έκθεση του Γ.Λ.Κ. λέει θα αυξηθούν κατά 14,2 εκατομμύρια ευρώ τα έσοδα. Υπάρχει όφελος 785 εκατομμύρια από το Δημόσιο. Όφελος, μες τη χασούρα, φυσικά. Όπως είπαμε κανείς δεν έχει μετρήσει πόσο έχει κοστίσει το Έργο και πόσο θα μπορούσε να έχει εισπράξει το Δημόσιο.

Ωστόσο, θα ήθελα να ρωτήσω ποιοι ακριβώς είναι οι βελτιωμένοι όροι των δανειακών συμβάσεων, επιτόκια και λοιπά; Δεν προβλεπόταν λέει πριν η περίπτωση αναχρηματοδότησης. Τώρα προβλέπεται, θα θέλαμε να μάθουμε τους βελτιωμένους όρους. Προφανώς, θα μας πείτε ότι είναι συνέπεια της βελτίωσης του αξιόχρεου της χώρας, υποθέτουμε, από την επενδυτική βαθμίδα και επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω, αυτή τη τακτική θα ακολουθήσουν ανάλογες τροποποιήσεις, θα ακολουθήσουν και για τις υπόλοιπες συμβάσεις παραχώρησης, δηλαδή «ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ», «ΜΟΡΕΑΣ», «Ε-65», «ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ»;

Από τις πληροφορίες που υπάρχουν στην «Τροποποίηση» δεν προκύπτει ούτε ποιο είναι το χρηματοοικονομικό μοντέλο ούτε ποιες είναι οι παραδοχές που κάνει αυτό. Και τα δύο αυτά επηρεάζουν και το πώς υπολογίζονται οι χρηματοροές των επόμενων ετών, αλλά ούτε πώς γίνεται η προεξόφληση αυτών.

Όλα αυτά ξέρετε μπορεί να παίζουν ρόλο, τα επιτόκια, η επενδυτική βαθμίδα που επηρεάζει τα επιτόκια, αλλά τίποτε από αυτά δεν είναι γνωστά σε εμάς.

 Συνολικά εγώ θα έλεγα ότι οι παραδοχές που κάνεις μπορεί να αυξήσουν ή να μειώσουν το όφελος αναχρηματοδότησης καθώς επηρεάζουν το προεξοφλημένο ποσό των μελλοντικών χρηματοροών.

Επίσης, στην παράγραφο 5.1.4 αναφέρει σε δύο σημεία ότι «η θέση του Ελληνικού Δημοσίου δεν καθίσταται χρηματοοικονομικά δυσμενέστερη (συνυπολογίζοντας το Όφελος αναχρηματοδότησης) στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης ως αποτέλεσμα της πράξης αναχρηματοδότησης.».

 Εμάς αυτό που μας φαίνεται σαν ένα παράθυρο που το Ελληνικό Δημόσιο θα λαμβάνει μεν 50% του οφέλους αναχρηματοδότησης, αλλά θα ζημιώνεται κάπως αλλιώς και η μόνη δέσμευση είναι να μην είναι συνολικά χειρότερη η θέση του. Άρα δεν θα κερδίσει τίποτε συνολικά και πάλι επειδή δεν ξέρουμε ούτε καν το γενικό περίγραμμα της αναχρηματοδότησης μπορεί αυτό, έ, και να μην ισχύει. Θα θέλαμε, όμως, σε κάθε περίπτωση μία απάντηση.

Ευχαριστώ πολύ.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της «ΝΙΚΗΣ», κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, καταθέτετε ένα σχέδιο νόμου για να κυρώσει μια «Συμφωνία τροποποίησης, επαναδιαπραγμάτευσης, επανασυμπλήρωσης», επ’ ωφελεία των δημοσίων εσόδων μιας και βλέπουμε ότι, από την έκθεση ξεκινάω του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Προσβλέπετε να υπάρχουν έσοδα γύρω στα 14,2 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος;

Και στέκομαι και λέω ωραία, να και μια φορά που έστω και λίγα έσοδα μπαίνουν μέσα στο κουμπαρά αυτών των δημοσίων εσόδων. Όμως, διαβάζοντας τη Σύμβαση και βλέποντας ότι θέτετε έναν νέο όρο εδώ στην «Τροποποίηση των Διατάξεων», το «Όφελος Αναχρηματοδότησης». Ορίζεται ότι αυτό το «Όφελος Αναχρηματοδότησης», όποτε προκύπτει, κατά το ήμισυ πηγαίνει υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Θα ήθελα να ρωτήσω, γιατί κατά το ήμισυ και όχι κατά το όλο;

 Και επίσης αυτό που θα ήθελα να πω στο άρθρο 5.3.2.2 ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα δικαιούται να λάβει το ήμισυ του Οφέλους Αναχρηματοδότησης, το «Μερίδιο του Ελληνικού Δημοσίου» ή εφόσον συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών άλλα ισοδύναμα ανταλλάγματα. Ετέθηκε αυτό και από άλλους συναδέλφους και πραγματικά προκαλεί έτσι απορία τουλάχιστον όταν ζητάτε να κυρωθεί από εμάς μια τέτοια Σύμβαση, τι έχετε κατά νου ως ισοδύναμα ανταλλάγματα, γιατί κατά το έγγραφο δεν μπορούμε να κατανοήσουμε τι θα μπορούσε να είναι ισοδύναμο αντάλλαγμα;

Και αν το ισοδύναμο αντάλλαγμα αντικαθιστά σε είδος την αξία του χρήματος, ποιος είναι αυτός που κοστολογεί το ισοδύναμο αντάλλαγμα. Πως δηλαδή σε μια σύμβαση που υποτίθεται ότι είναι επ’ ωφελεία του ελληνικού λαού, γιατί αυτό εκπροσωπεί το υπουργείο, ο υπουργός και οι υπηρεσιακοί παράγοντες, αν θα κρίνουν ότι τα 14,2 εκατομμύρια ευρώ έρθουν σε ισοδύναμο αντάλλαγμα, ποιος θα είναι αυτός που θα το αξιολογήσει;

Ποιος θα είναι αυτούς που θα το κοστολογήσει;

Ξέρετε, από τη μικρή μου εμπειρία στους δήμους, το πρόβλημα δεν ήταν στη νομότυπη κατάσταση μιας συμφωνίας, αλλά στον ουσιαστικό έλεγχο. Οι προσφορές είναι ανοικτές, οι διαδικασίες και όλα αυτά. Εδώ, στη συγκεκριμένη αναθεωρημένη σύμβαση που ζητάτε να κυρώσουμε, ποιος είναι αυτός που θα κοστολογεί τα ισοδύναμα ανταλλάγματα, ποιος είναι αυτός που θα τα αξιολογεί και ποιος είναι αυτός που τελικά θα κρίνει αν τα 14,2 εκ. σε χρήμα δεν είναι σε αντάλλαγμα 5.

Μου θυμίζει τον παλαιό συρμό που είχε βγάλει η Ελβετία από το δίκτυό της, που τον πήρε μετέπειτα η ιταλική εταιρεία, η οποία αγόρασε την Hellenic Train και το τιμολόγησε όσο ήθελε. Το λέω αυτό γιατί μιλάμε για αυτοκινητόδρομους, ενώ ξεχνάμε ότι στους σιδηροδρόμους πάνε τα λεφτά σε ένα «βαρέλι δίχως πάτο». Τιμολογεί η μητρική εταιρεία στη θυγατρική στην Ελλάδα ότι τα βαγόνια, τα οποία ήταν υπό απόσυρση, κάνανε 165 εκατ. επί προηγούμενης υπουργίας προηγούμενου συναδέλφους σας.

Ποιος κοστολογεί την αξία;

Ποιος είναι αυτός και με ποια διαδικασία;

Έτσι και εδώ τα ανταλλάγματα αυτά, που δεν ξέρουμε αν έχετε κατά νου κάποια να μας πείτε, ποιος θα τα αξιολογήσει, ποιος θα τα τιμολογήσει και ποιος θα τα αντιστοιχήσει με την πραγματική αξία των 14,2 εκατομμυρίων ευρώ.

Προφανώς, ο τρόπος επιλογής με τους παραχωρησιούχους, είτε είναι με ΣΔΙΤ, είτε με άλλη διαδικασία, έχει φανεί ότι σε ένα αδύναμο κράτος που δεν μπορεί να χρηματοδοτήσει τα έργα, για τα οποία φορολογεί τους πολίτες του, καταφεύγει σε μια εύκολη διαδικασία, για να εξυπηρετήσει κάπως μερικώς τα συμφέροντα και τα αιτήματα των πολιτών. Αλλά με ποιο κόστος;

Γιατί αυτές οι εταιρείες έχουν το “know how” να εκτελέσουν αυτά τα έργα, αλλά δεν έχουν τη χρηματοδότηση. Και η χρηματοδότηση εξασφαλίζεται από τράπεζες και οι τράπεζες έχουν αποδείξει τα τελευταία χρόνια ότι… Παλιά λέγαμε η Ελλάδα ποτέ δεν πεθαίνει, αλλά το μόνο που τελικά δεν πεθαίνει είναι οι τράπεζες και οι τραπεζίτες. Γιατί η Ελλάδα δεν πεθαίνει ως brand name. Οι Έλληνες πολίτες όμως πεθαίνουν και βασανίζονται.

Επομένως, σε μια αόριστη σύμβαση που μας φαίνεται τώρα, χωρίς να γνωρίζουμε ή τουλάχιστον μπορεί να μας ξέφυγε γιατί δεν καταγράφονται καθαρά και να μην μελετήσαμε ποια είναι αυτά τα πιθανά ισοδύναμα ανταλλάγματα, τον τρόπο της κοστολόγησης, αλλά και το βάρος που αναλαμβάνετε και εσείς ως υπουργός.

Λέει εδώ σε μια παράγραφο ότι υπεύθυνος είναι ο υπουργός με έγγραφη συμφωνία. Δηλαδή, έγγραφη συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπούμενη από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και του παραχωρησιούχου. Τα μέρη θα βεβαιώνουν το μερίδιο του Ελληνικού Δημοσίου, το χρόνο και τον τρόπο καταβολής αυτού και τυχόν λοιπά ζητήματα που σχετίζονται με την πράξη αναχρηματοδότησης.

Εδώ, θα θέλαμε προτού αποφασίσει ο Υπουργός να υπάρχει μία έκθεση που να κατατίθεται προτού αποφασίσει ο Υπουργός, για να μην έχει αυτό το βάρος ολομόναχος και αν χρειάζεται πραγματικά να έχει και τη στήριξη, γιατί όλοι το ίδιο υπηρετούμε το κοινό συμφέρον. Θα θέλαμε λοιπόν να υπάρχει μια ενημέρωση προγενέστερα.

Εμείς το προτείνουμε αυτό να μπει ως μια διάταξη, έτσι ώστε να έρθουν τα στοιχεία και με τα οποιαδήποτε ισοδύναμα ανταλλάγματα να κατατίθεται πριν, για να παίρνει και την έγκριση. Γιατί πραγματικά ο κάθε Υπουργός το δημόσιο συμφέρον θέλει να υπηρετήσει.

Άρα, δεν έχει και κάποιον λόγο να έχει το βάρος αυτό μόνο του, έτσι ώστε να διαπραγματεύεται μόνος του με τον εκπρόσωπο του παραχωρησιούχου.

Εμείς θεωρούμε ότι αυτή η τροποποίηση που δείχνει ένα «τυράκι», το οποίο δεν ξέρουμε αν θα μπαίνει ποτέ στα ταμεία του ελληνικού δημοσίου, αλλά θα κάνει ισχυρή τη θέση του κάθε Υπουργού να έρχεται σε διαπραγμάτευση με εταιρείες που έχουν καταλάβει τα πάντα στην πατρίδα μας, εταιρείες όπως ……… την ΑΚΤΩΡ, τον ΑΒΑΚΑ, την ……., δηλαδή δεν είναι μεγάλο βάρος να έχει πρωτοβουλία και το λέω με ευγενικό τρόπο αλλά και πραγματικό, να αναλαμβάνει εκ μέρους ολόκληρου του ελληνικού δημοσίου αυτή τη διαπραγμάτευση σε μια αδιαφανή και αόριστη διαδικασία διαπραγμάτευσης.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι διεκδικήσατε εδώ και έχετε βάλει στη σύμβαση οποίος πραγματεύτηκε την συγκεκριμένη σύμβαση, δεν ξέρω αν είχε ξεκινήσει αυτή η αναθεώρηση από προηγούμενη Υπουργία ή από τώρα, δηλαδή από δικής σας υπουργίας, γι’ αυτό δείχνει ότι ίσως δεν υπήρχαν οι ίδιες ευαισθησίες, βλέπουμε ότι υπάρχει απαλλαγή καταβολής διοδίων σε οχήματα του δημοσίου, αστυνομικά και κάτω από προϋποθέσεις σε αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται ή μεταφέρουν ΑμεΑ, άτομα με αναπηρίες. Αυτό είναι αυτονόητο. Έχουμε χορτάσει από τους μεγάλους χορηγούς και τις διαδικασίες των τραπεζών αλλά και των μεγάλων αυτών επιχειρηματιών, επιχειρηματικών σχημάτων καλύτερα γιατί δεν ξέρουμε ποιοι είναι οι επιχειρηματίες ακριβώς, ότι προσφέρουν στο κοινωνικό σύνολο, ότι τα λεφτά που παίρνουν τα επιστρέφουν ως κοινωνική παροχή. Αυτό θα ήταν αυτονόητο και θα έπρεπε να το κάνουν από μόνοι τους και όχι να είναι αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης, γιατί αν τελικά για το αυτονόητο δαπανάται τόσος Υπουργικός χρόνος απέναντι στην αδύναμη πλευρά της κοινωνίας μας, τότε με συγχωρείτε «πολύς καβγάς για το τίποτα». Περιμένουμε απαντήσεις και εξηγήσεις και θα τοποθετηθούμε συγκεκριμένα στις επόμενες δυνατότητες που θα μας δοθούν.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε αφού διευκρινίσουμε κύριοι συνάδελφοι το γνωρίζετε ότι είναι μία η συνεδρίαση στην οποία συζητούμε την επεξεργασία και εξέταση της συγκεκριμένης κύρωσης.

Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ(Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Αυτή η σύμβαση που ερχόμαστε εδώ να κυρώσουμε πρόκειται για ένα μεγάλο έργο, όπως έχουν επισημάνει πολλοί συνάδελφοι, μήκους 230 χιλιομέτρων στην Κεντρική Ελλάδα και μάλιστα σε μια περιοχή υψηλής σεισμικότητας αλλά και πρόσφατων καταστροφών από έντονα καιρικά φαινόμενα. Είναι μια περιοχή που χρειάζεται σήραγγες, προστασία από συχνές βραχοπτώσεις αλλά και έντονες βροχοπτώσεις, όπως έχουν δείξει τα σημεία των καιρών, μελέτες θεμελίωσης ποικίλων τεχνικών, γεωτεχνικές έρευνες, στατικές έρευνες και όλα αυτά για κάποια δύσκολα σημεία στα οποία έχουμε χάσει και πολλούς συνανθρώπους μας μέσα στα χρόνια. Περιμένοντας, λοιπόν, να τελειώσουν οι δικαστικές διαμάχες μεταξύ πρώτου και δευτέρου κατασκευαστικού Ομίλου το μακρινό 2005, περιμένοντας να γίνει καινούργιος διαγωνισμός, να τελειώσουν κάποιες εργασίες, να παύσουν οι εργασίες ξανά το 2015 λόγω ευρέσεως αρχαίων στον Πλαταμώνα και βέβαια η διασταύρωση του αυτοκινητόδρομου με τη γραμμή του ΟΣΕ στα Τέμπη που απαίτησε γέφυρα που δεν είχε υπολογιστεί και εδώ να ανοίξουμε και μια παρένθεση να πούμε ότι πολύ σωστά έθεσε η κυρία Πέρκα το θέμα της προτεραιότητας του σιδηροδρόμου ή του αυτοκινητόδρομου που πολλές φορές βέβαια η προτεραιότητα αυτή πηγαίνει στον αυτοκινητόδρομο με αποτέλεσμα να έχουμε τα τραγικά συμβάντα του σιδηροδρομικού μας δικτύου.

Για να μην μακρηγορούμε, περιμένουμε χρόνια ένα έργο σημαντικό για την ανάπτυξη της Ελλάδας, αλλά σημαντικό και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία άλλωστε το έχει εντάξει στα Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα, με μεγάλη προτεραιότητα και υποστηριζόμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Έργα- εγκαίνια και συνεχείς αυξήσεις στα διόδια, είχαμε φτάσει ακόμα και στο σημείο των τριών αυξήσεων μέσα σε 10 μήνες, αν θυμάμαι καλά.

 Πάλι, να ανοίξω μια παρένθεση λέγοντας, για τη διευκόλυνση που κάνουν στα ΑμεΑ, η οποία είναι βέβαια, εντελώς αναμενόμενη και φυσιολογική και απαιτούμενη, αλλά θα μπορούσαμε να περιλάβουμε και άλλες περιπτώσεις, ακόμα και μείωση των διοδίων, όπως θα αναφέρω παρακάτω. Έχουμε, τα ρεπορτάζ του 2007, που τόνιζαν ότι το έργο Μαλιακός-Κλειδί είχε καθυστερήσει, διότι οι εταιρείες που ανταγωνίζονταν για την απόκτησή του, δηλαδή, η Γερμανική HOCHTIEF Solutions AG via HOCHTIEF PPP Solutions GmbH, η Γαλλική VINCI CONCESSIONS S.A. και κάποιοι Ελληνικοί Όμιλοι, είχαν προσφύγει στα δικαστήρια, αμφισβητώντας τη διαφάνεια του μειοδοτικού διαγωνισμού που είχε ολοκληρωθεί το 2005. Μία από τις εταιρείες είχε προσφύγει στη δικαιοσύνη, καταγγέλλοντας το διαγωνισμό ως, διαβλητό.

 Για να επισπεύσει η διαδικασία ολοκλήρωσης του έργου το ΥΠΕΧΩΔΕ, μπήκε σε μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις με τις εταιρείες που συμμετείχαν στο διαγωνισμό, τους λεγόμενους «αναδόχους» και μετά από αρκετούς μήνες τους έπεισε, να φτιάξουν μια σύμπραξη για να πάρουν όλοι ένα κομμάτι από την πίτα του μυθικού προϋπολογισμού του έργου αυτού, που ανερχόταν τότε σε ένα δισεκατομμύριο ευρώ και κατέληξε βέβαια, στο ενάμισι δισεκατομμύριο ευρώ, για την τότε ολοκλήρωσή του.

Εν ολίγοις, αντί τότε Ελληνική Κυβέρνηση, που ήτανε πάλι της Νέας Δημοκρατίας, να επιβάλει στις μεγάλες επιχειρήσεις της αγοράς εντονότερο πλαίσιο ανταγωνισμού για να πετύχει τη χαμηλότερη δυνατή προσφορά και να φυλάξει έτσι τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων, έκανε τους ανταγωνιστές να ενωθούν σε μία μονοπωλιακή σύμπραξη με το όνομα Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Ανώνυμη Εταιρεία, (ΑΕ). Η οποία, περιλαμβάνει μία Γαλλική, μία Γερμανική και δύο Ελληνικές επιχειρήσεις και τις παραχώρησε το σχεδιασμό, την υλοποίηση και την εκμετάλλευση του έργου, για 30 χρόνια, δηλαδή, ως το 2038.

 Σήμερα, 16 χρόνια μετά το έργο πραγματοποιήθηκε, αλλά αναμένεται ακόμα η ολοκλήρωση του που απαιτεί, πλήρη αναβάθμιση του με ολοκλήρωση των τούνελ κατά μήκος 23 χιλιομέτρων του δρόμου. Επιπλέον, ο άξονας αυτός είναι στην πραγματικότητα ένας ιδιωτικός δρόμος στα πρότυπα της Αττικής οδού, κάτι για το οποίο η «Πλεύση Ελευθερίας», διατυπώνει σοβαρές επιφυλάξεις.

Έχουμε, επιφυλάξεις πρώτον διότι, κατά την άποψή μας όλοι οι δρόμοι θα έπρεπε, να έχουν δημόσιο χαρακτήρα και να μην ανήκουν σε κανένα ιδιώτη, πόσο δε μάλλον, μια σύμπραξη Γερμανικών και Γαλλικών Εταιρειών, που δίνει επιπλέον και μία χροιά «ημια αποικιακού χαρακτήρα», στον ιδιωτικό δρόμου.

 Δεύτερον, θεωρούμε ότι τα διόδια στους κεντρικούς αυτοκινητόδρομους της χώρας είναι ήδη πάρα πολύ ψηλά. Εγώ, ως επαγγελματίας στο χώρο της τέχνης για να μεταφέρω το συγκρότημα μου σε μεγάλες αποστάσεις, έχουμε φτάσει εδώ και χρόνια να προτιμάμε το αεροπλάνο, από τον αυτοκινητόδρομο, κάτι το οποίο δεν ήταν ούτε στη «σφαίρα της φαντασίας», πριν από αρκετά χρόνια.

Εκεί όμως έχουμε φτάσει, με αποτέλεσμα οι πολίτες να επωμίζονται, ένα τεράστιο επιπλέον κόστος στις μεταφορές τους.

Ταυτόχρονα, όπως καταδεικνύει η πείρα των τελευταίων 30 χρόνων, δηλαδή από τότε που ξεκίνησε η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Π.Α.Θ.Ε. στον οποίο ανήκει ο άξονας «Μαλιακός-Κλειδί» ελάχιστα χρήματα από τα διόδια διοχετεύονται, για την σωστή συντήρηση της νέας Εθνικής Οδού. Την σύμβαση που έχουμε μπροστά μας προς κύρωση από τη Βουλή, είναι σύντομη και αφορά στην έγκριση του Ελληνικού Δημοσίου, ώστε να υπάρξει η αναχρηματοδότηση των δανείων που έχουν πάρει από διάφορες τράπεζες και πιστωτικά ιδρύματα, οι τέσσερις Ιδιωτικές Εταιρείες Σύμπραξης που εκμεταλλεύονται τον οδικό άξονα «Μαλιακός Κλειδί», ως το 2038. Οι τέσσερις εταιρείες που είπαμε πριν, είναι η γερμανική και η γαλλική, καθώς επίσης υπάρχει και η ελληνική ΑΒΑΞ με μερίδιο 24%, καθώς και η ελληνική ΑΚΤΩΡ με παραχωρίσημο μερίδιο του 22%.

 Σύμφωνα με τον ετήσιο ισολογισμό της ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ για το 2021 τα δανεικά της σύμπραξης, ανέρχονταν περίπου στα 450 εκατ. Ευρώ. Μέσω της διαδικασίας αναχρηματοδότησης, δηλαδή αυτής της εξόφλησης των τεράστιων αυτών δανείων με νέα αλλά ευνοϊκότερα δάνεια, εκτιμάται ότι η ιδιωτική σύμπραξη θα έχει συνολικό οικονομικό όφελος της τάξης των 240-250 εκατομμυρίων ευρώ. Αν και τα ποσά αυτά ακούγονται κάπως «υπερδιογκωμένα» σε κάθε περίπτωση αναμένεται να είναι σημαντικά. Συνεπώς, η σύμβαση που έχουμε μπροστά μας έχει σκοπό να δώσει την έγκριση του δημοσίου, προς την ιδιωτική σύμπραξη ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ, ώστε να προχωρήσει προς την ευνοϊκή αναδιάρθρωση των χρεών της σε συμφωνία με τους πιστωτές της.

 Η θέση της «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ» παρά τις μεγάλες αμαρτίες του παρελθόντος και το μονοπωλιακό καθεστώς που εκμεταλλεύεται τον οδικό άξονα «Μαλιακός-Κλειδί», είναι ότι από την παρούσα σύμβαση προκύπτει ένα θετικό στοιχείο. Όπως τονίζεται στην συνοδευτική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο, πιστεύετε ότι με την αναχρηματοδότηση των χρεών της ιδιωτικής σύμπραξης, θα επέλθει μια μικρή αύξηση των εσόδων προς τον κρατικό προϋπολογισμό ύψους 14,2 εκατομμυρίων ευρώ από τον επιμερισμό του οφέλους. Παρόλο όμως που πρόκειται για εκτιμήσεις του Υπουργείου δεν έχουμε λόγο να αμφισβητήσουμε ότι θα υπάρχει κάποιο όφελος αυτού του μεγέθους για το Ελληνικό Δημόσιο και τον Έλληνα φορολογούμενο.

 Αυτό το θεωρούμε θετικό, αν και δεν ξέρουμε τελικά πόσα από αυτά τα λεφτά θα καταλήξουν πραγματικά στις τσέπες των συμπολιτών μας. Την ίδια στιγμή όμως η «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» πιστεύει ότι αυτά τα τεράστια ποσά που θα εξοικονομηθούν για τις τέσσερις ιδιωτικές επιχειρήσεις, καθώς και της ιδιωτικής επιχείρησης που εκμεταλλεύεται τον οδικό άξονα «Μαλιακός Κλειδί» έως το 2038 δεν πρέπει να καταλήξουν όλα στις τσέπες των μετόχων, γιατί προφανώς εκεί θα καταλήξουν. Χωρίς τη συμβολή του Δημοσίου μέσα από αυτό το νομοσχέδιο, η ιδιωτική σύμπραξη δεν θα μπορούσε να εξοικονομήσει αυτά τα 200 με 250 εκατομμύρια. Θεωρούμε, πως η Ελληνική Κυβέρνηση θα έπρεπε να διεκδικήσει μεγαλύτερο μερίδιο, από το συνολικό οικονομικό όφελος. Για παράδειγμα, για μια καλύτερη διευθέτηση του ζητήματος για τον πολίτη, θα ήταν η Κυβέρνηση να διεκδικήσει παράλληλα και μια μικρή, αλλά ουσιαστική μείωση των διοδίων στον οδικό άξονα «Μαλιακός Κλειδί», του οποίου ανέρχονται σήμερα στο πολύ υψηλό ποσό των 16,5 ευρώ για το αυτοκίνητο στα 230 χιλιόμετρα για τον αυτοκινητόδρομο, δηλαδή 1 ευρώ για κάθε 14 χιλιόμετρα.

 Για να το πούμε απλά, προκαλεί το δημόσιο αίσθημα το να νομοθετούμε εδώ, ώστε να κερδίσουν πολλά εκατομμύρια με την σύμπραξη μεγάλων Γερμανο-Γαλλικών και Ελληνικών επιχειρήσεων και την ίδια στιγμή να λέμε στους πολίτες ότι θα συνεχίζουν να πληρώνουν υπέρογκα διόδια στις ίδιες αυτές επιχειρήσεις, κάθε φορά που θα διανύουν τον οδικό τους άξονα. Κλείνοντας, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι παρά το σαφές οικονομικό όφελος στο οποίο προφανώς συμβάλλει το νομοσχέδιο το μεγαλύτερο όφελος δεν καταλήγει στις τσέπες των πολιτών, αλλά πάει στις μεγάλες ελληνικές και ξένες επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται το Εθνικό μας Οδικό Δίκτυο.

Γι’ αυτό η «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» διατηρεί σοβαρές επιφυλάξεις επί του νομοσχεδίου. Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε. Πριν δώσω τον λόγο στον τελευταίο ο Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας « ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ» τον κύριο Γιάννη Κόντη, ζήτησε τον λόγο ο κύριος Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ``ΝΙΚΗ``»):** Επειδή λόγω της διαδικασίας είμαι σε άλλη Επιτροπή, να δηλώσω ότι εμείς θα μπορούσαμε να είμαστε θετικοί αν στη διαπραγμάτευση όπου επιβεβαίωσε ότι έκανε ο κ. Υπουργός, κατέθετε στο άρθρο 5, 1, 6 ακόμη και τώρα, μία παράμετρο όπου για μια κατηγορία συμπολιτών μας να ισχύει απαλλαγή από τα διόδια.

Και μιλάω για την κατηγορία των πολυτέκνων. Θα έπρεπε στα πλαίσια αυτά -ξέρουμε όλοι το δημογραφικό πρόβλημα, το μεγαλύτερο πρόβλημα- το κόστος να καλυφθεί, μιας και το ελληνικό κράτος δίνει χρήματα μέσα απ’ αυτά, δεν γίνονται δωρεάν.

Στην ουσία τα πληρώνει και πολλαπλάσια, λόγω της διαδικασίας έλλειψης οικείας χρηματοδότησης. Συνταγματικά είναι κατοχυρωμένο. Σε όλα τα μέσα μεταφοράς οι πολύτεκνοι, πραγματικά, έχουν ειδικό καθεστώς, κάτι που συνταγματικά είναι κατοχυρωμένο. Κι επίσης, θα έχει και δημοσιονομικό όφελος θετικό, γιατί αν φανταστείτε μια πολύτεκνη οικογένεια, εμείς έχουμε γνώση, ότι δυσκολεύεται να μεταφερθεί.

Κι αυτό, γιατί αυτά τα λεφτά που θα δώσει για τα διόδια, θα τα καταναλώσει εκεί που θα πάει. Βοηθήστε, εφόσον το εννοείτε ότι είναι σημαντικό πρόβλημα. Βάλτε το. Δεν θα χάσουν οι εταιρίες.

Θέλετε αυτό το ποσό που υποτίθεται, όταν μάθουμε και ποια είναι ακριβώς τα νούμερα, αλλά αυτό το ποσόν που θα είναι απαλλακτικό για τις εταιρείες, θα κερδίσετε από το άλλο μισό της συμφωνίας, από το άλλο μισό να είμαι και σαφής, του όφελος αναχρηματοδότησης, το οποίο μένει υπέρ των εταιρειών, αλλά τα δίνουν και οι εταιρείες ως εταιρείες κοινωνικής ευθύνης, μιας και όλες αυτές έχουν ως πρόταγμα αυτόν τον όρο, θα δείξουν, αλλά και η πολιτεία θα δείξει πως επιμερίζεται αυτή τη σοβαρή κατηγορία.

Μέχρι να το κάνετε πράξη, επιφυλασσόμεθα.

Κι ελπίζω να μας καταφέρετε να πάρετε θετική ψήφο, όχι για εμάς αλλά για την πατρίδα μας.

Γιατί αυτό είναι όφελος που ακριβώς στηρίζει την πατρίδα μας και προστατεύει το μέλλον των επόμενων γενεών. Ευχαριστώ.

**ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΦΩΤΕΙΝΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Το λόγο έχει ο κύριος Ιωάννης Κόντης.

**ΚΟΝΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «**[**ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ**](https://www.hellenicparliament.gr/Vouleftes/Ana-Koinovouleftiki-Omada/?partyId=746c1fd2-6d73-470b-943c-b0340109fa50)**»):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ. Εγώ θα είμαι σύντομος, γιατί είμαι και σε άλλη επιτροπή σήμερα. Έχουν βάλει πέντε επιτροπές και δεν γίνεται πλέον να γίνει νομοθετικό έργο, τουλάχιστον για εμάς, τα μικρά κόμματα και ειδικά όταν είμαστε αγορητές σε όλες. Θα είμαι σύντομος. Αυτό είναι μια σύμβαση.

Κύριε Υπουργέ, σίγουρα όλοι μας είμαστε υπέρ της βελτίωσης των αυτοκινητόδρομων μας. Ειδικά σε εκείνη την περιοχή, που όσοι πηγαινοερχόμαστε στη Θεσσαλονίκη ή στη βόρειο Ελλάδα, Ξέρουμε ότι έχουν συμβεί τρομερά ατυχήματα. Έχουμε χάσει πολλά παιδιά, ανθρώπινες ζωές, μεγάλους, ηλικιωμένους. Εγώ θυμάμαι, τουλάχιστον πέντε μεγάλα ατυχήματα εκεί, και στην περιοχή που αρχίζει από τις Ράχες μέχρι το Κλειδί.

 Βλέπουμε λοιπόν, ότι όντως τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια τεράστια βελτίωση, όχι μόνο στην έλλειψη, στην αποφυγή ατυχημάτων, αλλά υπάρχει και στη βελτίωση του χρόνου άφιξης στις περιοχές μας. Πρόσφατα, μάλιστα, δόθηκε και ένας άλλος δρόμος, νομίζω ο 65 είναι, που πηγαίνει και αυτός βελτιώνει τα πάντα.

Οι παρατηρήσεις που έχουμε να κάνουμε εμείς είναι σε αυτή τη σύμβαση, που εγώ δεν θα μπω στη διαδικασία να πω γιατί να χρηματοδοτηθεί, γιατί να δώσουμε κάποια χρηματοδότηση, αφού έχει γίνει τεχνική μελέτη η οποία προβλέπει ότι το κράτος θα έχει κέρδη στην ουσία στο τέλος 15 εκατομμύρια από αυτά. Και εγώ θα έλεγα, όπως είπε κι ο προηγούμενος συνάδελφος, ότι θα πρέπει να προβλέψουμε να μην υπάρχουν, για τα διόδια είναι πολύ ακριβά αν κάποιος σκεφτεί να πάει στη Θεσσαλονίκη πλέον, να προβλέψουμε εκτός των ΑμεΑ, και για τους πολύτεκνους, αλλά και για μια άλλη κατηγορία πολιτών, οι οποίοι είναι άνεργοι, και οι οποίοι ίσως χρειαστεί να μετακινηθούν. Και για έναν άνεργο που θα πάει βόρεια στη Θεσσαλονίκη, τα 70 ευρώ που θα δώσει διόδια, εκτός από τη βενζίνη πήγαινελα, είναι πολύ σημαντικό, και ίσως θα έπρεπε να προβλεφθεί με την κάρτα ανέργου, να μην πληρώνει αυτό το, γι’ αυτόν, δυσβάσταχτο ποσό, πλέον. Γιατί υπάρχουν και άνεργοι, μακροχρόνια, οι οποίοι δεν παίρνουν κανένα επίδομα. Και έχω πολλούς γνωστούς που είναι σε αυτή την περίπτωση.

Στα άλλα θέματα τώρα, είδαμε ότι η σύμβαση αυτή της αναχρηματοδότησης, υπεγράφη προχθές 8 Ιουλίου. Συνεπώς υπάρχει μία, για να έρθει τόσο γρήγορα για ψήφιση, υπάρχει μία βιασύνη στο να τελειώσει και να προχωρήσει. Και μάλιστα μπήκε και σε μια επιτροπή. Δεν βλέπουμε κάτι. Θα επιφυλαχθούμε για την Ολομέλεια.

Το βλέπουμε προς το θετικό, αλλά πιστεύουμε ότι θα πρέπει να προβλεφθούν αυτές οι περαιτέρω λεπτομέρειες που είπαμε.

Ακούμε και για την αναχρηματοδότηση. Καταλαβαίνουμε ότι έχει γίνει μια Σύμβαση το 2007.

Εμένα ο πατέρας μου ήταν σε τεχνικές εταιρείες - στην «ΕΔΟΚ-ΕΤΕΡ» κτλ.- για χρόνια, από τα ηγετικά στελέχη και ξέρω από έργα. Έχω γυρίσει όλη την Ελλάδα με έργα. Ξέρω ότι καμιά φορά πέφτουν και έξω κάποιες εταιρείες στην πρόβλεψή τους. Ανεβαίνουν τα πάντα. Οπότε, θεωρούμε θεωρώ ότι, αν έχει γίνει σωστά μια μελέτη, θα μπορεί να προβλεφθεί ότι το έργο θα τελειώσει έτσι.

Αυτό με τα διόδια, όμως, πρέπει να το προσέξουμε και για τους πολίτες.

Και ένα άλλο θέμα, που πρέπει να προσέξουμε, είναι να μην υπάρχει συνεχής αύξηση των διοδίων. Διότι αυτή η συνεχής αύξηση αποφέρει επιπλέον έξοδα σε αυτούς που μετακινούνται συχνά και ειδικά σε μικρές περιοχές που βλέπουμε ότι αναγκάζονται να παρακάμπτουν την εθνική οδό και να πηγαίνουν σε περιφερειακούς δρόμους. Είναι σημαντικό για το βαλάντιο ακόμα και γι’ αυτούς που κινούνται σε απόσταση 20 ή 30 χιλιομέτρων και οι οποίοι μένουν γύρω από τη Λαμία, γύρω από την περιοχή σας, γύρω από άλλες περιοχές. Και το ξέρετε και ο ίδιος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο τώρα έχει, για την ολοκλήρωση της διαδικασίας, ο κ. Υπουργός. Ορίστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα είμαι σύντομος. Οι υπόλοιπες πιο συγκεκριμένες απαντήσεις θα δοθούν στην Ολομέλεια, την επόμενη εβδομάδα.

Νομίζω ότι οι τοποθετήσεις είχαν κάποιους συγκεκριμένους πυλώνες. Ο ένας πυλώνας, που ακούστηκε από αρκετούς συναδέλφους της αντιπολίτευσης, είχε να κάνει με μια κριτική στη λογική, τη μεθοδολογία και το περιεχόμενο των Συμβάσεων Παραχώρησης, τα τελευταία 20 χρόνια.

Οφείλω να ομολογήσω ότι κάποιοι είχαν και έχουν τις ίδιες απόψεις. Κάποιοι έχουν μεταβαλλόμενες θέσεις. Άλλωστε, κάποιοι εξ ημών, αυτά τα 20 χρόνια, έχουν κυβερνήσει όταν σήμερα ασκούν κριτική. Και θα μπορούσαν, αν το πίστευαν, να αλλάξουν τις συμβάσεις επί 4 ή 5 χρόνια. Αλλά ακραίους χαρακτηρισμούς, που άκουσα από μία συνάδελφο μόνο, σε αυτή την αίθουσα, περί σκανδαλωδών συμβάσεων όταν ήταν μέλος κυβερνήσεων, νομίζω ότι είναι υπερβολικές.

Δεύτερη παρατήρηση είναι ότι αυτή είναι μια διαδικασία, η οποία -γιατί άκουσα το ερώτημα- έχει ξαναγίνει. Για παράδειγμα, έχω εδώ την αναχρηματοδότηση της Ολυμπίας Οδού. Απλά, δεν ήρθε στη Βουλή. Δική μας επιλογή -και χαίρομαι γιατί ο Εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης το ανέφερε αυτό- ήταν να έρθουμε στη Βουλή. Θα μπορούσαμε. Και η εισήγηση που είχαμε ήταν να μην έρθουμε στη Βουλή, όπως έγινε και αλλού που προβλέπονταν με σύμβαση. Επιλέξαμε να έρθουμε, να ενημερώσουμε τη Βουλή.

 Το τρίτο στοιχείο έχει να κάνει γενικώς με την άποψη περί Παραχωρήσεων. Πράγματι, δεν υπάρχουν οικονομικές δυνατότητες στη χώρα να υλοποιήσει ο κρατικός προϋπολογισμός όλα αυτά τα έργα, τα οποία, πριν από 2 μέρες, σε αυτή την Επιτροπή, τα μέλη της Επιτροπής ζήτησαν, από την ελληνική Κυβέρνηση, δρόμους στην Αττική, δρόμους στην Ελλάδα, σιδηρόδρομος. Θα πρέπει να κάνουμε και αρκετές Παραχωρήσεις.

Το κρίσιμο θέμα –γιατί άκουσα συνάδελφο να λέει «έχουν το know how», αλλά δεν έχουν τα χρήματα- είναι ότι εμείς δεν έχουμε και τα χρήματα. Άρα, αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι να υλοποιούνται έργα με ποιότητα -έχετε δίκαιο- και ασφάλεια.

Είναι γεγονός ότι το θέμα της ασφάλειας το προσπερνάμε. Όχι όλοι, σε αυτή την αίθουσα. Αναφέρθηκε ο τελευταίος ομιλητής και ορθώς, όχι μόνο στην ταχύτητα των προσβάσεων σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδας, που ήταν σε απομόνωση, αλλά και στο ζήτημα της ασφάλειας.

Πρώτη είδηση, πριν κάποια χρόνια, ήταν το Πέταλο του Μαλιακού. Σήμερα, δεν συζητάμε για το Πέταλο του Μαλιακού. Πρώτη είδηση, πριν κάποια χρόνια, ήταν το Πάτρα-Πύργος. Το Πάτρα-Πύργος που δεν έχει ολοκληρωθεί, δεν έχει αποδοθεί και προβλέπεται να γίνει μέσα στο 2025, όπως είπαμε και χθες που το επισκεφτήκαμε. Έχει υλοποιηθεί το 52% του έργου. Πάμε με βάση τα χρονοδιαγράμματα απόλυτα. Μόνο με τα κολονάκια, που βάλαμε σε συνεργασία με την Περιφέρεια, τα δυστυχήματα πλέον ετησίως είναι 1, αντί για 12 με 13 ετησίως, και αυτό για παραβίαση ΚΟΚ. Άρα, αυτά τα οφέλη -γιατί άκουσα και ένα ερώτημα περί ανταποδοτικότητας λειτουργίας για τους πολίτες- είναι συγκεκριμένα. Δεν ποσοτικοποιείται η ζωή, αλλά ορθώς προτεραιότητα είναι η ζωή. Για τη δε Εγνατία Οδό ή για άλλους δρόμους που άκουσα, που πράγματι διαχρονικά δεν είμαστε απολύτως συνεπείς σε χρονοδιαγράμματα. Δεν θα κάνω επιμερισμό ευθυνών. Ή για τον τρόπο που γίνονταν οι διαγωνισμοί Πάτρα-Πύργος. Το κρίσιμο θέμα είναι να υλοποιούνται, όσο είναι εφικτό εντός προϋπολογισμού και εντός χρονοδιαγραμμάτων, πάρα πολλές φορές τις ενδογενείς και εξωγενείς κρίσεις. Και αναφερθήκατε στο πέρασμα των ετών τι γίνεται.

Ναι, υπάρχουν δρόμοι στους οποίους θα πρέπει να γίνει και συντήρηση. Στην Εγνατία οδό, προβλέπεται από τη Σύμβαση Παραχώρησης, πλέον, ότι θα γίνει και βαριά συντήρηση αν θυμάμαι καλά, κοντά στο 1,5 δισ. ευρώ.

 Η τρίτη ενότητα, αφορά τις συμβατικές υποχρεώσεις. Είναι συμβατικές υποχρεώσεις των παραχωρησιούχων και συντήρηση και αντιπλημμυρικά έργα, 70 εκατ. ευρώ στον Ε65 που πρέπει να δοθεί. Δεν υπάρχει καμία υποχρέωση του δημοσίου και η ωφέλεια είναι 50% των εσόδων.

 Για τα διόδια, είναι ένα μεγάλο θέμα. Πρώτα απ’ όλα για τη Sky express,νομίζω, ότι δεν έχει σχέση με τη συζήτηση, παρά ταύτα, δεν θέλω να το αφήσω αναπάντητο. Είναι γνωστό ότι μέσα στο covid, η ελληνική κυβέρνηση τότε - και είχα ένα σημαντικό μερίδιο ευθύνης γι αυτό -, στήριξα πάρα πολύ την υγιή επιχειρηματικότητα. Γιατί, υπενθυμίζω, ότι επιστρεπτέα προκαταβολή πολλά δισ. ευρώ δόθηκαν σε επιχειρήσεις ανάλογα με το τι είχαν δηλώσει το 2019. Άρα, βοηθήθηκε πάρα πολύ το υγιές κομμάτι της επιχειρηματικότητας και αυτό αναγνωρίζεται από την μικρομεσαία επιχειρηματικότητα πολλές φορές επαναλαμβανόμενα, δημόσια και μέσα στη Βουλή και από πρόσωπα τα οποία δεν πρόσκεινται στην κυβερνητική παράταξη.

 Ανάμεσα σε αυτά, κάναμε ότι έκαναν και άλλες χώρες. Στηρίξαμε και αεροδρόμια και αεροπορικές εταιρείες. Και προχθές στη Βουλή είπα, - θέλω να υπάρχει πλήρης εικόνα όλων σας - και πόσα δώσαμε στον ΔΑΑ, στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, πόσα δώσαμε στην Aegean και πώς τα δώσαμε, ποια ωφέλεια προέκυψε μετά και τι προβλέπεται εδώ για τη Sky express. Με βάση αποφάσεις του παρελθόντος, εδώ, υπήρχε απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία δεν είχε υλοποιηθεί. Όποιος ενδιαφέρεται περισσότερο ακριβή στοιχεία να έχει και συγκεκριμένες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παράκληση, πολύ εύκολα να επικοινωνήσει μαζί μου να δώσω τα συγκεκριμένα στοιχεία.

 Τελευταίο στοιχείο είναι τα διόδια. Χαίρομαι γιατί υπάρχει μια αναγνώριση πέρα και πάνω από τις θέσεις των κομμάτων, ότι, εδώ φαίνεται να προκύπτει από τα στοιχεία ότι έχουμε μια ωφέλεια. Όπως θα πω και στην Ολομέλεια , γιατί θέλω να είμαι πολύ ξεκάθαρος, θα μιλήσω εκεί και για την Συμφωνία η οποία θα υπογραφεί κατόπιν εξουσιοδότησης, όπως αναφέρεται εδώ τις επόμενες ημέρες. Άρα, θα πω τα βασικά χαρακτηριστικά. Εκεί υπάρχουν και χρονικά διαστήματα και χρονικός ορίζοντας που το ελληνικό δημόσιο θα έχει την ωφέλεια άμεσα.

 Θα επιδιώξουμε αυτή η ωφέλεια, ανάλογα με το πώς γίνεται η καταγραφή στα δημόσια οικονομικά της χώρας, να επιστρέψει με κάποιο τρόπο στην κοινωνία άμεσα ούτως η άλλως την όποια ωφέλεια προκύψει στον κρατικό προϋπολογισμό, φόροι, έκτακτα έσοδα να επιστρέψουν στην κοινωνία. Θα επιδιώξουμε, αν είναι εφικτό, δημοσιονομικά αυτό να επιστρέψει με ξεκάθαρο τρόπο στους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων. Επαναλαμβάνω, θα το επιδιώξουμε, γιατί θα πρέπει και με το Υπουργείο Οικονομικών να είμαστε σίγουροι ότι αυτό μπορεί να γίνει δημοσιονομικά. Δηλαδή, να καταγραφεί στο Υπουργείο Οικονομικών και αυτό το ποσό να αξιοποιηθεί από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για συγκεκριμένους σκοπούς.

Πράγματι, υπάρχει ένα θέμα με τα διόδια. Υπήρχε και υπάρχει. Οι Συμβάσεις είναι ξεκάθαρες. Συνδυάζουν το ύψος του πληθωρισμού κάθε προηγούμενο έτος, μήνα Σεπτέμβριο, με την αύξηση των διοδίων την επόμενη χρονιά. Αυτό είναι στις συμβάσεις εδώ και 20 χρόνια, δεν το έχει αλλάξει καμία κυβέρνηση. Αυτό που έγινε τα τελευταία χρόνια είναι ότι συμφωνήσαμε με τους παραχωρησιούχους και χωρίς να πληρώσει ο Έλληνας φορολογούμενος, γιατί υπάρχει και άλλη λύση, να συμφωνήσουμε γραπτώς πως αύξηθηκαν τα διόδια. Αυτό είναι ευθύνη δημοσίου.

Άρα, ο κρατικός προϋπολογισμός θα πληρώσει το αντίτιμο ή πολίτης πάλι θα το πληρώσει;

Συμφωνήσαμε και η αύξηση των διοδίων που έγινε από φέτος, όχι πέρσι και πρόπερσι, παρά το γεγονός πληθωρισμού -αν δεν με απατά η μνήμη μου - το Σεπτέμβρη του 2022 ήταν 12%, η αύξηση να είναι πολύ μικρότερη, χωρίς να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός και ο Έλληνας φορολογούμενος.

Το 2023 δεν υπήρχε αύξηση. Το 2023 θα έπρεπε τα διόδια να είναι αυξημένα κατά 12%. Το κράτος πλήρωσε ή πληρώνει εκεί που υπάρχει ευθύνη δημοσίου. Άρα στις εκλογές και όχι σε όλες τις εκλογικές αναμετρήσεις, στις εκλογές που είπε το δημόσιο δεν θα πληρώσουν οι πολίτες ή οι δικαστικοί αντιπρόσωποι, εκεί έρχεται ο κρατικός προϋπολογισμούς και πληρώνει. Το 2023 δεν είχαμε αύξηση των διοδίων που προβλέπονταν από το 2022 και θα μπορούσε να γίνει μονομερώς από 1η/ 1ου/2023.

Πράγματι όταν αναλάβαμε το Υπουργείο, το καλοκαίρι του 2023, το πρώτο πράγμα που πήραμε από τους παραχωρησιούχους ήταν η υποχρέωση να αυξήσουν τα διόδια. Θα μπορούσαν να μην μας ρωτήσουν καν. Και μπήκαμε σε μια συζήτηση και χωρίς να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός, το τονίζω, η αύξηση ήταν πολύ μικρότερη και υπάρχουν σχετικές ανακοινώσεις. Αυτό προβλέπεται στις συμβάσεις που έχουν περάσει από το Ελληνικό Κοινοβούλιο την τελευταία εικοσαετία και έχουμε περάσει πολλοί από τη διακυβέρνηση της χώρας χωρίς να έχουμε αλλάξει τη συγκεκριμένη πρόβλεψη, που σήμερα ακούω κάποιοι να το ζητάτε.

Κρατάω, συνεπώς, από τη σημερινή συζήτηση, χωρίς να σημαίνει ότι δεν πρέπει να απαντήσω και σε πιο επιμέρους ζητήματα στην Ολομέλεια, συν το γεγονός να σας ενημερώσω για τα βασικά στοιχεία της Συμφωνίας που θα υπογράφω κατόπιν της εξουσιοδότησης που θα πάρουμε από την κύρωση της Σύμβασης, ότι θα επιδιώξουμε αυτό το όφελος και η πρόβλεψη που υπάρχει για να έχει ανταποδοτικά χαρακτηριστικά προς την κοινωνία, με κάποιο τρόπο να αποτυπωθεί, αν όχι γραπτώς, όχι στη Σύμβαση, με κάποιο τρόπο στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιτρέψτε μου κυρία Πρόεδρε, πολύ σύντομα θέλω να ρωτήσω κάτι τον κ. Υπουργό. Σύμφωνοι, είναι ισχυρή η θεσμική αξία μιας τέτοιας Σύμβασης. Δεν είναι εύκολα μαχητή το καταλαβαίνουμε. Από την πλευρά των παραχωρησιούχων όμως έχω την εντύπωση ότι διέπονται από αξίες κοινωνικής ευαισθησίας, κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης. Για να πάμε στην ουσία, το 70 ευρώ Αθήνα-Θεσσαλονίκη για την Ελλάδα του 2024 είναι και πολιτικό και κοινωνικό και οικονομικό πρόβλημα που δεν μπορεί να υπάρχει διάλογος κωφών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Νομίζω ότι ήμουν πάρα πολύ σαφής. Το 2023 με βάση τον πληθωρισμό του Σεπτεμβρίου του 2022 και τις Συμβάσεις που υφίστανται θα έπρεπε η αύξηση των διοδίων να ήταν της τάξεως πλέον του 12%. Αν δεν με απατά η μνήμη μου, κρατάω μία μικρή επιφύλαξη, είναι 12% +2%. Είναι ο πληθωρισμός συν 2%.

Το 2023 χωρίς να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός και ο Έλληνας φορολογούμενος δεν υπήρξε αύξηση των διοδίων. Πράγματι αυτό με συζήτηση που έγινε τα επόμενα χρόνια θα έχει αύξηση αλλά όχι αυτή που προέβλεπε. Γιατί, προσέξτε, έχουμε και τον πληθωρισμό του Σεπτεμβρίου του 2023 που έρχεται πάνω στο 2022. Αυτό χωρίς επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Δεν είμαι από αυτούς που υποστηρίζω ότι το ύψος των διοδίων δεν είναι υψηλό. Η εισαγωγή μου ήταν ότι υπάρχει ζήτημα με το ύψος των διοδίων για τους Έλληνες πολίτες. Επιδιώκουμε αυτή η επιβάρυνση να είναι η μικρότερη δυνατή χωρίς να επιβαρυνθούν πολίτες μεταξύ των οποίων και κάποιοι που δεν είναι χρήστες του αυτοκινητόδρομου. Γιατί όταν είναι ευθύνη του δημοσίου πληρώνει ο κρατικός προϋπολογισμός άρα το σύνολο της κοινωνίας, κάποιοι εκ των οποίων δεν κάνουν χρήση του αυτοκινητόδρομου. Είναι ένα θέμα το οποίο επιδιώκουμε να έχει την ελάχιστη εφικτή επιβάρυνση ο πολίτης με δεδομένες τις συμβάσεις που υπάρχουν αναλλοίωτες τα τελευταία 20 χρόνια. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (Π.Α.Θ.Ε.)» και στο σημείο αυτό, προχωρούμε στην ψηφοφορία.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Ανδριανός, ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κύριος Γιαννούλης, επιφύλαξη.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ κ. Πάνας, επιφύλαξη.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ» κ. Δελής, το καταψήφισε.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ» κυρία Αθανασίου, επιφύλαξη.

Η Ειδική Αγορήτρια από την Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ» κυρία Πέρκα, το καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»» κ. Βρεττός, επιφύλαξη.

Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ- ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κυρία Κεφαλά, επιφύλαξη.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ» κ. Κόντης, επιφύλαξη.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (Π.Α.Θ.Ε.)» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ εκφώνηση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 11.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**