**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, 01 Οκτωβρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 16.10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου και του Βουλευτού-μέλους της κ. Δημητρίου Κυριαζίδη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού». (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παραβρίσκονται ο Υπουργός, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, 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, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σας.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού».

Στο σημείο αυτό, καλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές, να ψηφίσουν, επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Μαρία-Ελένη (Μαριλένα) Σούκουλη-Βιλιάλη.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Υπέρ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφύλαξη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κ. Απόστολος Πάνας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Επιφύλαξη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κατά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κυρία Μαρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Επιφύλαξη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Θεοπίστη Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Κατά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Νικόλαος Βρεττός, μέσω των υπηρεσιών Webex.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** […]

*(τεχνικό πρόβλημα στη σύνδεση μέσω υπηρεσιών Webex)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Βρεττός δεν μπορεί να μας ακούει και συνεχίζουμε με τον κ. Αλέξανδρος Καζαμίας, Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ». Έχετε τον λόγο για την ψήφο επί της αρχής.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Επιφύλαξη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Επιφύλαξη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο γίνεται δεκτό, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία,

Η συνεδρίασή μας συνεχίζεται με την τοποθέτηση των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών και η οποία ολοκληρώνει την επεξεργασία του σχεδίου νόμου. Τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Μαρία-Ελένη (Μαριλένα) Σούκουλη-Βιλιάλη.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχικά θα κάνω μια συνοπτική παρουσίαση των άρθρων του Κεφαλαίου Α’ του νομοσχεδίου.

Στο Άρθρο 1 ορίζονται τα Συμβαλλόμενα Μέρη στη Σύμβαση Παραχώρησης, δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο, το ΤΑΙΠΕΔ, η «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ». Στο Άρθρο 2, περιέχονται εκατέρωθεν δηλώσεις και εγγυήσεις των Συμβαλλομένων Μερών αναφορικά με τη νομιμότητα και ακρίβεια των στοιχείων που επεβλήθησαν κατά την κατάρτιση της Σύμβασης, με στόχο τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσης της Σύμβασης Παραχώρησης και του Έργου, ενώ στο Άρθρο 3, προβλέπονται οι ορισμοί για τους συγκεκριμένους όρους που χρησιμοποιούνται εντός της Σύμβασης Παραχώρησης και δίδονται οι απαραίτητες ερμηνευτικές κατευθύνσεις.

Στο Άρθρο 4, ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις, οι οποίες σχετίζονται με την έναρξη ισχύος, καθώς και η διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία ορίζεται στα 25 έτη. Στο Άρθρο 5 περιγράφεται το αντικείμενο της παραχώρησης και αποτυπώνονται οι γενικές υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου και του Δημοσίου, παράλληλα ορίζεται, σε τι ακριβώς συνίσταται το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης του έργου παραχώρησης που ανατίθεται επ` αμοιβή στον παραχωρησιούχο, ενώ χαρακτηρίζεται η Αττική Οδός ως αυτοκινητόδρομος, σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Στο Άρθρο 6 καταγράφεται η, εκ μέρους του παραχωρησιούχου, γνώση των συνθηκών του έργου και οριοθετείται η κατανομή κινδύνων μεταξύ του Δημοσίου και του παραχωρησιούχου.

Στο Άρθρο 7 αποτυπώνονται οι υποχρεώσεις του Δημοσίου, σχετικά με την διάθεση του χώρου του αυτοκινητόδρομου στον παραχωρησιούχο και τα σχετικά δικαιώματα προς αυτόν. Με την παράγραφο 7.4 ορίζεται, ότι μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης ή λόγω οποιουδήποτε άλλου λόγου λύσης, ο χώρος εκτέλεσης του έργου θα επιστραφεί στο Δημόσιο. Στο Άρθρο 8 καταγράφονται οι βασικές υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου για τη λειτουργία, συντήρηση και επισκευή του έργου παραχώρησης, ενώ προβλέπονται οι βασικοί δείκτες απόδοσης, σύμφωνα με τους οποίους θα αξιολογείται η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου από τον παραχωρησιούχο.

Στο Άρθρο 9 περιγράφονται αναλυτικά ζητήματα που αφορούν την εκπόνηση μελετών και την εκτέλεση κατασκευών εκ μέρους του παραχωρησιούχου. Ο ανεξάρτητος μηχανικός θα επιβλέπει την υλοποίηση του έργου και των κατασκευών, ενώ ο Παραχωρησιούχος είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση και την ολοκλήρωση των απαιτούμενων μελετών που θα ελεγχθούν και θα εγκριθούν από τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος θα εκδίδει πιστοποιητικό έγκρισης για την κάθε μελέτη, με κοινοποίηση αντιγράφου στην Υπηρεσία.

Στο Άρθρο 10 ρυθμίζονται ο ρόλος, τα καθήκοντα και η ευθύνη του ανεξάρτητου μηχανικού στην υλοποίηση της Σύμβασης ενώ στο Άρθρο 11 περιγράφεται η διαδικασία αδειοδότησης του έργου, προκειμένου να εξασφαλισθεί η προστασία του περιβάλλοντος. Ενδεικτικά, προβλέπεται η υποχρέωση του παραχωρησιούχου να προβεί σε συμπληρωματική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, προκειμένου οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου να εναρμονιστούν με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές εκπόνησης μελετών, ενώ προβλέπεται και η υποχρέωσή του να συντάσσει ετησίως εκθέσεις περιβαλλοντικής διαχείρισης του έργου παραχώρησης.

Στο Άρθρο 12 καθορίζεται η υποχρέωση του παραχωρησιούχου για τον έγκαιρο εντοπισμό και την προστασία των αρχαιοτήτων, ενώ στα Άρθρα 13 και 14 αποτυπώνεται η διαδικασία έκδοσης αδειών για την εκτέλεση έργων και για την εν γένει λειτουργία του έργου και περιγράφονται θέματα συμβάσεων με υπερεργολάβους και προσδιορίζονται λεπτομέρειες, αναφορικά με την ανάθεση υποχρεώσεων του παραχωρησιούχου σε υπερεργολάβους.

Στο Άρθρο 15 προβλέπονται ο τρόπος και η διαδικασία χρηματοδότησης και αναχρηματοδότησης του έργου, ενώ στο Άρθρο 16 ρυθμίζονται θέματα εταιρικής και λειτουργικής φύσης του παραχωρησιούχου, καθώς και το ζήτημα της πιθανής εισαγωγής τους χρηματιστήριο.

Στο 17 Άρθρο προβλέπονται λεπτομέρειες σχετικά με το χρηματοοικονομικό μοντέλο και προδιαγράφεται η διαδικασία για την επικαιροποίησή του, η έγκριση της οποίας ανήκει στο Δημόσιο και στον παραχωρητή. Στο Άρθρο 18 αποτυπώνεται το δικαίωμα του παραχωρησιούχου για την εκμετάλλευση του έργου και για τη δυνατότητα επιβολής διοδίων και τίθενται συγκεκριμένοι όροι και προϋποθέσεις για την αναπροσαρμογή τους, στις οποίες θα πρέπει να έχει σύμφωνη γνώμη και το Δημόσιο, ενώ απαλλάσσονται από τα διόδια επιβατικά οχήματα ατόμων με αναπηρία.

Στο Άρθρο 19 προσδιορίζεται το αντάλλαγμα της παραχώρησης, το οποίο λαμβάνει το ΤΑΙΠΕΔ από τον παραχωρησιούχο, ο τρόπος υπολογισμού του και ο χρόνος καταβολής του. Στο Άρθρο 20 αποτυπώνεται η υποχρέωση του παραχωρησιούχου για έκδοση εγγυητικών επιστολών για την εκτέλεση της Σύμβασης παραχώρησης, η διαδικασία αντικατάστασης αυτού όπως και η διαδικασία απόσβεσης των εγγυήσεων. Στο Άρθρο 21 προβλέπεται η υποχρέωση του παραχωρησιούχου για ασφαλιστική κάλυψη απορρέουσα είτε από τον νόμο είτε από τη σύμβαση. Στο Άρθρο 22 προβλέπονται οι όροι και οι προϋποθέσεις αποζημίωσης του παραχωρησιούχου εκ μέρους του δημοσίου και αντιστρόφως, ενώ στο Άρθρο 23 καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις άσκησης των δικαιωμάτων παρέμβασης και πρόσβασης από πλευράς δημοσίου στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου παραχώρησης.

Στο Άρθρο 24 αποτυπώνονται ο ορισμός των γεγονότων ανωτέρας βίας και παρατεταμένης ανωτέρας βίας και οι όροι και οι προϋποθέσεις ευθύνης τόσο του δημοσίου όσο και του παραχωρησιούχου ενώ στα Άρθρα 25 και 26 προβλέπονται οι λόγοι και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από το Δημόσιο ή και τον παραχωρητή, αλλά και από τον παραχωρησιούχο. Στο Άρθρο 27 προβλέπονται η δυνατότητα και ο τρόπος άσκησης του δικαιώματος επανόρθωσης τόσο για το Δημόσιο όσο και για τον παραχωρησιούχο και τους δανειστές εάν διαπιστωθεί γεγονός αθέτησης της Σύμβασης Παραχώρησης. Ενώ στο Άρθρο 28 αναφέρονται η απαγόρευση προς τον παραχωρησιούχο της επιβάρυνσης καθ’ οιονδήποτε τρόπο εκχώρησης, μεταβίβασης δικαιωμάτων ή αποκατάστασης υποχρεώσεων του που απορρέουν από τη Σύμβαση οι όροι και οι προϋποθέσεις κάμψης αυτής της απαγόρευσης όπως και οι όροι και οι προϋποθέσεις εκχώρησης, μεταβίβασης ή υποκατάστασης δικαιωμάτων ή και υποχρεώσεων του παραχωρηθεί ή και του δημοσίου.

Στο Άρθρο 29 αναλύονται οι υποχρεώσεις τόσο του παραχωρησιούχου όσο και του παραχωρητή ή του δημοσίου κατά τη διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης σε σχέση με δικαιώματα πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας που χρησιμοποιούνται προς εκτέλεση αυτής. Στο Άρθρο 30 αναλύονται επαρκώς οι υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου κατά τη διάρκεια της Σύμβασης σε σχέση με την προστασία προσωπικών δεδομένων που χρησιμοποιούνται προς εκτέλεση αυτής. Στο Άρθρο 31 ρυθμίζονται μεταξύ άλλων οι υποχρεώσεις αποδοχής ελέγχου του έργου της παραχώρησης προ της λήξης της περιόδου παραχώρησης και απόδοσης των στοιχείων του έργου παραχώρησης κατά τη λήξη των σχετικών υποχρεώσεων μετά επιθεώρηση του δημοσίου από πλευράς παραχωρησιούχου και άλλα. Στο Άρθρο 32 καθορίζεται ο τρόπος επίλυσης των διαφορών που τυχόν ανακύπτουν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος έως την ημερομηνία εκτέλεσης της Σύμβασης Παραχώρησης και κατά την εκτέλεση αυτής. Στο Άρθρο 33 διευκρινίζονται θέματα φορολογικής φύσεως σχετικά με τη σύμβαση παραχώρησης.

Στο Άρθρο 34 καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης κατά τη διάρκειά της. Στο Άρθρο 35 καθορίζεται η διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης με πρόβλεψη ειδικής διαδικασίας τροποποίησης ως προς τα προσαρτήματα. Στο Άρθρο 36 καθορίζονται το εφαρμοστό δίκαιο και η διαδικασία επίλυσης των ζητημάτων που θα ανακύψουν από τυχόν μεταβολή της νομοθεσίας και στο Άρθρο 37 ρυθμίζονται λεπτομερειακά ζητήματα όπως διευθετήσεις επικοινωνίας των μερών, γλώσσα της παρούσας Σύμβασης και τυχόν εγγράφων προς εκτέλεσής της, εκπροσώπησης, τρόπου παράτασης προθεσμιών, εμπιστευτικότητας, υποχρέωσης εισηγήσεων προς άσκηση δικαιωμάτων λήψης εγγυητικών επιστολών.

Στο Κεφάλαιο Β’ του υπό ψήφιση νομοσχεδίου, με το Άρθρο δεύτερο, ρυθμίζονται θέματα υποκατάστασης του υφιστάμενου παραχωρησιούχου από το νέο προς το σκοπό διευκόλυνσης της εγκατάστασης του τελευταίου στον αυτοκινητόδρομο και της επίτευξης της έναρξης της παραχώρησης στις 6 Οκτωβρίου του 2024.

Στο Άρθρο τρίτο ρυθμίζονται θέματα προστασίας προσωπικών δεδομένων προς το σκοπό διασφάλισης της απρόσκοπτης εύρυθμης και ομαλής μετάβασης και λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου από τον προηγούμενο παραχωρησιούχο στον νέο.

Με το Άρθρο τέταρτο επιβεβαιώνεται το δικαίωμα του παραχωρησιούχου να επιβάλλει και να εισπράττει διόδια – τέλη, το οποίο του απονέμεται από την υπό κύρωση Σύμβαση και ρυθμίζονται σχετικές λεπτομέρειες εφαρμογής του δικαιώματος αυτού, όπως η παροχή εκπτώσεων και οι απαλλαγές από την καταβολή αυτών κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης νομοθετικής ή συμβατικής πρόβλεψης.

Στο Άρθρο πέμπτο αντιμετωπίζονται θέματα ευθύνης του νέου παραχωρησιούχου, έναντι δανειστών του υφιστάμενου και διευκρινίζεται ότι στην υπό κύρωση Σύμβαση Παραχώρησης δεν εφαρμόζεται το Άρθρο 479 του Αστικού Κώδικα.

Στο Άρθρο έκτο, ρυθμίζονται ζητήματα όπως η διαδικασία υπολογισμού της Αναπροσαρμογής του Χρηματοοικονομικού Κλεισίματος, αν η ημερομηνία έναρξης παραχώρησης είναι εξαιρετέα ημέρα, καθώς και το ειδικότερο θέμα της ευθύνης από τις εργασιακές Συμβάσεις.

Κλείνω κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή του χρόνου, με το Άρθρο έβδομο όπου ορίζεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κυρία Σούκουλη για την τήρηση του χρόνου και να συνεχίσουμε δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον κ. Χαράλαμπο Μαμουλάκη για την τοποθέτησή του.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Νομίζω ότι η ακρόαση φορέων απέκτησε ενδιαφέρον, διότι απαντήθηκαν εν μέρει ή εν πολλοίς, κάποια από τα θεμελιώδη ερωτήματα που θέσαμε τόσο εγώ προσωπικά όσο και συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης.

Ερωτήματα τα οποία επηρεάζουν τη δομή, αν θέλετε και το σκεπτικό μας, γύρω από το κατά πόσον η συγκεκριμένη Παραχώρηση πράγματι ωφελεί ή ζημιώνει το δημόσιο συμφέρον, με την ευρύτερη έννοια. Γιατί όταν μιλάμε για δημόσιο συμφέρον προφανώς αναφερόμαστε στα δημοσιονομικά του κράτους, της πολιτείας. Όμως δημόσιο, είναι οι ίδιοι οι πολίτες. Και επειδή θα αναλύσω και εκτενώς τα περί τιμήματος των διοδίων, όπως αυτά διαμορφώνονται ή θα διαμορφωθούν στο εγγύς μέλλον, νομίζω ότι αποκτά μια επιπρόσθετη αξία αυτό.

Ξεκινώντας, θα προσπαθήσω να αποδείξω με 7 απτά παραδείγματα τα λεγόμενά μου. Δηλαδή, ότι η συγκεκριμένη Σύμβαση είναι προς τη λάθος κατεύθυνση. Η συγκεκριμένη Σύμβαση, ζημιώνει εν τοις πράγμασι το δημόσιο συμφέρον και γιατί αυτό;

Πρώτον, η στρατηγική επιλογή στην οποία προχωρά η Κυβέρνηση. Πράγματι, είναι μια καινοφανής κατάσταση για το Δημόσιο. Πρώτη φορά μια «κολοσσιαία» καλά συντηρούμενη, μέχρι σήμερα, υποδομή η οποία μπορεί να προσδώσει τεράστια έσοδα στο Δημόσιο, έρχεται στην πλήρη κυριότητα του. Έληξε η προηγούμενη Σύμβαση, έχει αποσβεστεί πλήρως το έργο άρα, αυτή η «προίκα», αν μου επιτρέπεται ο όρος, έχει καθ’ ολοκληρίαν σε όλους εμάς, στους Έλληνες φορολογούμενους. Όμως η Κυβέρνηση επιλέγει να εκχωρήσει μέσω ενός Πλειοδοτικού, ανοικτού μεν, Διαγωνισμού τη συγκεκριμένη υποδομή. Μια υποδομή που μόνο αν πάρουμε υπόψη μας -εδώ είναι ένα ζήτημα διαφάνειας και περιμένω να δούμε κάποια από τα 13προσαρτήματα και ειδικά το κρίσιμο αυτό στο οποίο αναφέρονται ουσιαστικά το χρηματοδοτικό μοντέλο του έργου, αν θα έχουμε αυτή την εικόνα για να καταλάβουμε αυτή η περιουσία του Ελληνικού Δημοσίου, η οποία εκχωρείται με τον τρόπο που εκχωρείται, τελικά ανταποδίδει αυτά που πρέπει να ανταποδώσει σε όλους στους φορολογούμενους ή όχι; Υπάρχει ένα τίμημα και θα το συζητήσουμε περαιτέρω.

Ας μιλήσουμε για την στρατηγική επιλογή και το γιατί διαφωνούμε εμείς στρατηγικά, πολιτικά; Διότι θεωρούμε ότι η 10ετία που μπαίνει -και αυτή που βιώνουμε τώρα το 2020-2030- αλλά κυρίως η επόμενη 10ετία θα είναι ήδη μια 10ετία που το Ελληνικό Δημόσιο ουσιαστικά θα «κληρονομήσει» υποδομές οι οποίες αυτή τη στιγμή λειτουργούν εν είδη ΣΔΙΤ παραχώρησης και μιλάμε κυρίως για οδικές αρτηρίες.

Άρα, η πολιτεία οφείλει, κατά την πολιτική μας άποψή, να δημιουργήσει ένα ισχυρό φορέα του δημοσίου που θα μπορεί όχι να κατασκευάσει, να λειτουργεί αυτές τις υποδομές και να εισπράττει πολλαπλάσια από αυτά που θα εισπράξει από την συγκεκριμένη Παραχώρηση. Εδώ απαντάται το ερώτημα του κυρίου Υπουργού προηγουμένως που λέει «πολύ ωραία, υποθαλάσσια Σαλαμίνας, επέκταση Αττικής Οδού, cut ‘n cover στην Ηλιούπολη», έργα τα οποία πρέπει στο λεκανοπέδιο να προστεθούν, ώστε να αποφορτίσουμε το κυκλοφοριακό άγος που επικρατεί στην πρωτεύουσα και που, δυστυχώς, βάσει των στοιχείων που έχουμε θα αυξηθεί έτι περαιτέρω το επόμενο διάστημα.

Το μαιευτικό-ρητορικό ερώτημα του Υπουργού ήταν «πώς θα αντληθούν αυτοί οι πόροι;». Να, η απάντηση. Όταν έχουμε έναν ισχυρό δημόσιο φορέα ο οποίος κάνει μόνο αυτή τη δουλειά, operation and maintenance αυτά τα δύο σκέλη, και εισπράττει πολλαπλάσια από αυτά που θα εισπράξουμε τώρα, όχι μόνο από την Αττική Οδό αλλά και από τις άλλες υποδομές που έπονται για να έρθουν στην κυριότητά μας. Τότε έχεις από μόνος σου ένα εργαλείο ισχυρότατης χρηματοδότησης, διότι η συγκεκριμένη Σύμβαση ναι μεν ανέρχεται περί τα 10 δις ευρώ, χωρίς καμία αμφιβολία περί αυτού, αλλά άλλο είναι να εισπράξεις 10 δις -μείον το κόστος που θα απαιτηθεί- και άλλο 3,27 δις ναι μεν εμπροσθοβαρώς, αλλά με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Αυτή είναι μια διαφορετική πολιτική αντίληψη για το πώς οι 2 παρατάξεις αντιλαμβανόμαστε τις δημόσιες υποδομές και πώς μπορούν αυτές να αποδώσουν σε βάθος χρόνου. Είναι ένα σοβαρό ζήτημα, διότι πλέον, ειδικά την επόμενη δεκαετία το 2030 -2040 θα έχουμε πλήθος , ενδεχομένως, ετερόκλητων αλλά πολλών αρτηριών. Και θα σας θυμίσω, Ιονία Οδός, Εγνατία Οδός, Ολυμπία Οδός, αργότερα ελπίζουμε και στην Κρήτη. Είμαστε στο 6ο έτος και ελπίζουμε πως κάποτε θα έχουμε και στην Κρήτη «Μινωική Οδό» ή εν πάση περιπτώσει ένα ΒΟΑΚ. Αυτό, ως προς το πρώτο μου παράδειγμα που είναι το πολιτικό και πώς αντιπαρατιθέμεθα.

Δεύτερον, γιατί αυτή η Σύμβαση ζημιώνει το Ελληνικό Δημόσιο και τους φορολογούμενους; Αξιοποιείται το μέγιστο δυνατό της διάρκειας παραχώρησης, που είναι τα 25 έτη. Συνηθίζεται, όταν εξαντλούμε τον χρονικό ορίζοντα, όταν σχοινοτενώς χρονικά παραθέτουμε την συγκεκριμένη Σύμβαση Παραχώρησης, να αντλούμε και το μεγαλύτερο όφελος, κάτι που κατά την άποψη μας δεν συμβαίνει. Και εδώ υπάρχει και ένα ζήτημα συντήρησης.

Κύριοι συνάδελφοι, σκεφτείτε πως μιλάμε για μια υποδομή που με το πέρας της Παραχώρησης θα αριθμεί 50 έτη ζωής. Δηλαδή, η Αττική Οδός ουσιαστικά θα έχει στην «πλάτη» της 50 χρόνια έναν ασφαλτοτάπητα που γνωρίζουμε -υπάρχουν και συνάδελφοι στην αίθουσα μηχανικοί- ότι είναι ζωντανός οργανισμός. Η άσφαλτος ζει και πεθαίνει. Είναι λοιπόν δυνατό να μην υπάρχει εκ βάθρων συντήρηση αυτής της κρίσιμης λειτουργίας; γιατί η κυρία Μυλωνά πολύ σωστά έθεσε προηγουμένως θέματα ασφαλείας. Ναι, το διαχωριστικό στηθαίο New Jersey σώζει ζωές και απομειώνει δραστικά την επικινδυνότητα και την θνησιμότητα στους δρόμους. Όμως το αυτοκίνητο και το κάθε όχημα «πατάει» πάνω σε ένα τάπητα ο οποίος από ό,τι κατάλαβα -και από τον κύριο Μουστάκα της αναδόχου Παραχωρησιούχου Εταιρείας- δεν προτίθενται να προβούν σε τέτοιες κινήσεις. Άλλωστε αυτό το ασαφές 380 εκατομμύρια ευρώ σε βάθος χρόνου 25 ετών, ήτοι περίπου 10 εκατομμύρια αν δεν κάνω λάθος, αναλογεί περίπου στο βάθος αυτών των ετών. Δεν νομίζω ότι είναι επαρκές και κυρίως δεν περιγράφει την αλλαγή ασφαλτοτάπητα που είναι υποχρεωτική για να λειτουργήσει εύρυθμα και με ασφάλεια o δρόμος. Ήδη, η οδική αρτηρία της Αττικής Οδού είναι 25 ετών και δεν είναι δυνατόν να μην προβλέπεται τώρα μια αλλαγή τάπητα.

Για το λόγο αυτό είπα ότι το ποσό των 380 εκατομμυρίων ευρώ συντήρησης -που είναι το τρίτο μου παράδειγμα γιατί ζημιώνεται το Δημόσιο- δεν είναι μόνο μικρό ως τίμημα για 25 χρόνια, αλλά διέπεται και από μια κομβική ασάφεια, όπου δεν υπάρχουν οι τεχνικές προδιαγραφές. Τι εργασίες θα γίνουν για να καταλάβουμε αν η κοστολόγηση είναι ορθή ή ενδεχομένως υπερκοστολογημένη;

Τέταρτο παράδειγμα, ο ανεξάρτητος μηχανικός που ανέφερε πολύ σωστά ο εκπρόσωπος της ΕΜΔΥΔΑΣ αλλά και συνάδελφοι -και εγώ προσωπικά- θεωρούμε ότι αυτό το ζήτημα που έχει τεθεί και στη δημόσια Ενωσιακή σφαίρα, περί ανεξάρτητου μηχανικού, έχει πολλές αστοχίες και αρρυθμίες. Βεβαίως και χρειαζόμαστε έναν διαμεσολαβητή μεταξύ αναδόχου εταιρείας και κυρίου του έργου για οποιαδήποτε έργα υπάρχουν, αλλά θα πρέπει να διέπεται από αντικειμενικότητα το πρόσωπο αυτό. Και ερωτώ άπαντες. Πόσο αντικειμενικός μπορεί να είναι κάποιος ο οποίος ναι μεν με την έγκριση του Δημοσίου αλλά προσλαμβάνεται από ιδιωτική εταιρεία για να πιστοποιήσει πεπραγμένα και δράσεις της ιδιωτικής εταιρείας οι οποίες έχουν επιπτώσεις στο Δημόσιο και τους φορολογούμενους; Είναι αντικειμενικός και ανεξάρτητος ένας μηχανικός όταν πληρώνεται ως επιβλέπων για να ελέγξει και αυτός που ελέγχεται τον πληρώνει;

Πέμπτο παράδειγμα, πέμπτη απόδειξη κατά την άποψή μου. Στο τίμημα 3,27 δις επί βεβαίως του 7,5%, σωστά. Μια κακή πρακτική του παρελθόντος αλλάζει, οπότε έμεινε επί του τζίρου. Αλλά νομίζω ότι τα τουλάχιστον 10 δις έσοδα που θα αποκομίσει η γνωστή εταιρεία-Παραχωρησιούχος θεωρώ πως προκαλούν θυμηδία. Διότι δεν είναι δυνατόν όταν έχουμε μια διαφορετική δυνατότητα, δεν έχει ούτε ένα έργο, δεν συνδέεται με ένα κατασκευαστικό έργο. Πρόκειται για συντήρηση και λειτουργία, το επαναλαμβάνω. Και επειδή μιλάμε γι’ αυτό, πάμε στην ουσία του πέμπτου παραδείγματος που είναι το κόστος.

Εδώ, έχουμε μια υποδομή που έχει αποσβεστεί πλήρως και ο προηγούμενος -δεν έχω τίποτα ούτε με τη νέα ούτε με την αποχωρήσασα εταιρεία. Αλλά δεν είναι πάρα πολύ άδικο, ο προηγούμενος να κατασκευάσει αυτό το μεγάλο, το «θηριώδες» και κοστοβόρο έργο και να εισπράττει 2,50 ή 2,80 ευρώ και τώρα να έρθει η νέα εταιρεία, χωρίς να «παίξει πενιά» -επιτρέψτε μου τον όρο- χωρίς να κατασκευάσει τίποτα, χωρίς να ρισκάρει το παραμικρό, απλά να κληρονομεί το έργο και να εισπράττει από την πρώτη μέρα το ίδιο τίμημα με αυτόν που κατασκεύασε και προχώρησε σε τόσα έξοδα. Όσον αφορά τη σύγκριση, ξεκινάω μεταξύ δύο εταιρειών για να καταλήξω στον Έλληνα φορολογούμενο, γιατί αυτό είναι που μας απασχολεί.

Άρα, το initial cost, το αρχικό κόστος που ορίστηκε στα 2,80 ευρώ εν τέλει 2,50 ευρώ όπως αποσαφηνίζεται -και θα εξηγήσω παραπάνω ότι τα 2,50 ευρώ είναι «κενό γράμμα» -είναι πάρα πολύ υψηλό για ένα έργο το οποίο είναι ολοκληρωμένο, είναι μέχρι σήμερα συντηρημένο, διέπετε από τους κανονισμούς της επιστήμης και της τέχνης και εν πάση περιπτώσει όλοι θεωρούμε ότι ως κατασκευαστικό έργο αποτελεί ένα καλό παράδειγμα. Αυτό το έτοιμο έργο, το καλά συντηρημένο θα έρθει μια εταιρεία τώρα και θα χρεώνει 2,5 ευρώ και σε λίγους μήνες 3,30 ευρώ με την αύξηση του 30%;

Εφόσον έχω εισέλθει στα κόστη περνάω στο 6ο και κυριότερο παράδειγμα. Έχουμε έναν «ελέφαντα» στο δωμάτιο και το βιώνουμε καθημερινά όλοι οι Έλληνες πολίτες και δεν είναι άλλο από την έντονη πληθωριστική πίεση. Κοινώς την ακρίβεια που μαστίζει νοικοκυριά, επιχειρήσεις και νέους. Αυτό το πληθωριστικό «τέρας» έρχεται να συναρτηθεί με το κόστος των τελών. Και αυτό διότι μπαίνει τέλος στο σταθερό διόδιο τέλος που γνωρίζαμε στο παρελθόν και μέχρι σήμερα. Τέλος τα σταθερά διόδια που όλοι γνωρίζαμε για χρόνια. Θα πω μόνο πως για την Αττική Οδό το διόδιο τέλος από το 2010 είναι 2,50 ευρώ. Ξέρετε πόσο θα είναι σε 10 χρόνια αν συνεχίσουν οι πληθωριστικές συνθήκες να υφίστανται το ίδιο; Πολύ πάνω από 3,50 και 4 ευρώ κι αυτή είναι μια πραγματικότητα. Αυτή τη χρονική στιγμή που ξέρουμε ότι πληθωρισμός πιέζει και μας «χτυπά την πόρτα» -μάλλον είναι μέσα στο δωμάτιο- είναι δυνατόν να το προσαρτήσουμε στη Σύμβαση και να έχουμε αύξηση των Τελών, αν συνεχίσει ο πληθωρισμός ως έχει κάθε χρόνο; Είναι ένα πάρα πολύ κρίσιμο ζήτημα που οφείλω να το θέσω και να θέσω τον προβληματισμό μου επ’ αυτού.

Έβδομο παράδειγμα που, κατά την άποψή μου όπου είναι πραγματικά κρίσιμο, είναι το τι θα γίνει με τους «όμηρους» των 2ωρων πρωινών και απογευματινών ωρών αιχμής. Πολλοί από εμάς έχουμε ταλαιπωρηθεί στην Αττική Οδό περιμένοντας λόγω του ότι η αρτηρία είναι κορεσμένη, το πλήθος των οχημάτων αυξάνεται αενάως και διαρκώς και έχουμε, λοιπόν εδώ τι; Υπάρχει μια τιμωρητική διάθεση γι’ αυτούς, οι οποίοι ταλαιπωρούνται τα μάλα στην Αττική Οδό δεν θα φτάνει μόνο σε 5 χρόνια, γιατί θα έχεις ταλαιπωρία του πρωινού, του μεσημεριανού ή του απογευματινού σε ώρες αιχμής που ταλαιπώρησε, γιατί χάνεις ποιοτικές εργατοώρες για την οικογένειά σου και για την ίδια σου την προσωπική ζωή. Θα πληρώνεις και παραπάνω, αυτό γράφει η Σύμβαση. Θα πληρώνεις παραπάνω έως και 30%. Βεβαίως, μεσοσταθμικά, στο εικοσιτετράωρο θα κατεβαίνει. Τι να το κάνω; Ποιος θα διέρχεται τις πρώτες πρωινές ώρες, στις 1 ή στις 2 ξημερώματα στην Αττική Οδό και να ‘χει ενδεχομένως χαμηλό διόδιο 1,50 ευρώ. Το μεγάλο πλήθος των συμπολιτών μας των Ελλήνων φορολογουμένων θα έχει μεγαλύτερες αυξήσεις, 3,30 ευρώ τουλάχιστον πολύ σύντομα και όπως ξέρετε δεν έχεις και πολλές επιλογές. Αν είσαι εργαζόμενος και πρέπει να πας στη δουλειά σου και 10 ευρώ να κοστίζουν τα διόδια τέλη θα τα πληρώσεις γιατί δεν έχεις επιλογή.

Αναφέρθηκε προηγουμένως κατά τη ακρόαση των φορέων, και πολύ σωστά, ότι είναι αδιανόητο για έναν εργαζόμενο των 1.000 ευρώ να απαιτείται δαπάνη ύψους 150 ευρώ μηνιαίως, για να διέρχεται την Αττική Οδό. Δηλαδή το 15% των συνολικών εισοδημάτων του να είναι για τα διόδια τέλη. Να μην αναφερθώ στα καύσιμα και την συντήρηση του οχήματος. 15% του εισοδήματός του μόνο για τα διόδια τέλη είναι πραγματικά αδιανόητο.

Νομίζω ότι με αυτά τα 7 παραδείγματα, πολύ σύντομα και σεβόμενος το χρόνο, κύριε Πρόεδρε, διότι αντιλαμβάνομαι την κόπωση του σώματος, οφείλω να πως ότι η επιφύλαξη μας έγκειται στο ότι περιμένουμε να δούμε και τα υπόλοιπα στοιχεία. Πιστεύω μέχρι την Πέμπτη το πρωί η δέσμευση του Υπουργού θα είναι εν πλήρη ισχύ και θα έχουμε στη διάθεσή μας για να μελετήσουμε τα προσαρτήματα -ελπίζω την πλειονότητα εξ αυτών- για να έχουμε μια ακόμα συνολικότερη άποψη.

Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Ο κύριος Υπουργός πάντα τηρεί τις δεσμεύσεις του και θα έχουμε εγκαίρως τα προσαρτήματα.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Πάνα, Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ».

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, καλησπέρα σας. Δεν θα σας απασχολήσω δέκα λεπτά, γιατί νομίζω ότι από την προηγούμενη εισήγηση που κάναμε θέσαμε αρκετά ζητήματα τα οποία αφορούν το τεχνικό αλλά και το πολιτικό κομμάτι σε ότι αφορά τη συγκεκριμένη Σύμβαση.

Η διαδικασία της ακρόασης των φορέων κατά την προηγούμενη συνεδρίαση διαμόρφωσε τις προϋποθέσεις ώστε να δοθούν κάποιες απαντήσεις σε θέματα, αλλά και άλλες απαντήσεις που δεν διευκρινίζουν και δεν καλύπτουν πλήρως τα ζητήματα τα οποία τέθηκαν. Ένα από αυτά είναι ο δημόσιος και ο κοινωνικός έλεγχος. Ξέρετε στο Ελληνικό Δημόσιο υπήρχε πάντοτε ο Μηχανισμός Παραγωγής Δημοσίων Έργων που περιελάβανε τον συντελεστή, μελετητή και επιβλέποντα διαχειριστή και κατασκευαστή. Ο ενδιάμεσος επιβλέποντας διαχειριστής διασφάλιζε το δημόσιο συμφέρον και την ποιότητα του έργου. Η ανατροπή λοιπόν αυτού του μοντέλου γίνεται χωρίς σχεδιασμό και θεωρούμε ότι γίνεται με τελείως στρεβλό τρόπο.

Δεύτερον, τα έργα παραχώρησης και οι συμβάσεις για έργα υποδομής δεν αλλοιώνουν το χαρακτήρα αυτών που είναι δημόσιο έργο. Η πληρωμή δηλαδή των διοδίων για παράδειγμα, δεν κάνει το έργο ιδιωτικό.

Τρίτον, υπάρχει η Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου το Νοέμβριο που αποτιμά την πορεία των έργων παραχώρησης. Η συγκεκριμένη έκθεση διατυπώνει πολλές επιφυλάξεις, ενώ οι προτάσεις του δεν λαμβάνονται υπόψη στο σχεδιασμό του έργου των παραχωρήσεων. Όλα αυτά έχουν σχέση και με τις απαντήσεις τις οποίες θεωρούμε ότι δεν δόθηκαν και δεν εκ πληρούν πλήρως στον έλεγχο των φορέων που έγιναν πριν. Πιο συγκεκριμένα υπάρχει το θέμα του ανεξάρτητου μηχανικού το οποίο το έχουν θέσει και οι περισσότεροι Αγορητές, καθώς και την αμοιβή από τον παραχωρησιούχο με τον οποίο ήδη έχει συνάψει Σύμβαση. Στην ουσία λοιπόν δεν διευκρινίστηκε σήμερα το πόσο ανεξάρτητη μπορεί να είναι μια τέτοια επίβλεψη και φαίνεται ότι δεν ακολουθήθηκε η διαδικασία όπως αυτή προβλέπεται και σε έργα παραχώρησης ΣΔΙΤ.

Όσον αφορά για τις αυξήσεις των τιμών των διοδίων ούτε εδώ δόθηκαν ξεκάθαρες απαντήσεις για την αναπροσαρμογή του. Όσον αφορά το κομμάτι της γνωστοποίησης των απαραίτητων και αναγκαίων, συγκοινωνιακών, οικονομικών μελετών, καθώς και την μελέτη σκοπιμότητας για την παραχώρηση της λειτουργίας της οδού, να τεκμηριώνεται η αξία του και αξία του ποσοστού που παίρνει το Ελληνικό Δημόσιο στο χρόνο της μελλοντικής παραχώρησης. Όμως ούτε εδώ υπήρξε μια ξεκάθαρη τοποθέτηση για μεγαλύτερη διαφάνεια, αλλά και πληρέστερη ενημέρωση σε ότι αφορά το έργο.

Εμείς καταλήγουμε και επισημαίνουμε στις παρατηρήσεις μας βασικά σημεία, όπως την φιλοσοφία που θα πρέπει να υπάρξει από δω και πέρα για τέτοιες συμβάσεις. Πρώτα απ’ όλα το θέμα του Ανεξάρτητου Μηχανισμού που όπως επιλέγεται δεν διασφαλίζει με σαφή τρόπο τα ευρύτερα συμφέροντα της κοινωνίας. Δεύτερον, το Δημόσιο πρέπει να κάνει μηχανισμό εξειδικευμένης παρακολούθησης. Επίσης οι βασικοί υπεργολάβοι θα πρέπει να είναι ένας ενιαίος οικονομικός φορέας ή να αντιμετωπίζεται ως όμιλος εταιρειών. Επίσης η δημοσιοποίηση των προσαρτημάτων έτσι ώστε να υπάρχει ένας εξειδικευμένος θεσμός παρακολούθησης και ελέγχου. Όλα αυτά τα θέματα μας απασχολούν στη συγκεκριμένη σύμβαση, γι’ αυτό υπήρξε το θέμα της επιφύλαξης από εμάς.

Το θέμα των οικονομικών στοιχείων και των λεπτομερειών τα οποίων έβαλε ο Υπουργός, σε ότι αφορά την Πέμπτη το πρωί, για εμάς αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο ως προς την τελική μας απόφαση για τη συγκεκριμένη Σύμβαση. Συνεπώς θα περιμένουμε όλες αυτές τις τεχνικές και οικονομικές λεπτομέρειες για να καταλήξουμε στην απόφασή μας. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύωn της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε και για τον χρόνο.

Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου από το ΚΚΕ και πιστεύω θα είναι το ίδιο βοηθητική ως προς τη διαχείριση του χρόνου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε, θα προσπαθήσω.

Ακούσαμε τους φορείς και αυτό που βγαίνει ως συμπέρασμα είναι ότι τους εργαζόμενους τους έχετε ξεκρέμαστους. Μπορεί κύριε Υπουργέ να είπατε ότι το αντιμετωπίζετε με σοβαρότητα και υπευθυνότητα, που δεν την αμφισβητώ, όμως δεν υπάρχει δέσμευση. Και γι’ αυτό έχετε ευθύνη. Η μόνη δέσμευση που υπάρχει είναι τα 25 χρόνια της ΤΕΡΝΑ και της «τρελής» κερδοφορίας της. Τελικά, δεν στηρίζετε τους εργαζόμενους και είναι ολοφάνερο. Η νέα Αττική Οδός τους παίρνει, με τα ίδια δικαιώματα όπως ακούσαμε, με τρίμηνη σύμβαση. Και τους χρειάζεται. Γιατί; Γιατί πρέπει να εκπαιδεύσουν καινούργιους και φθηνότερους. Την αγωνία την είδαμε στο πρόσωπο του Προέδρου των εργαζομένων. Υπάρχει παρόμοια εμπειρία από περιπτώσεις όπως η Κλωστοϋφαντουργία. Οι ίδιοι οι εργαζόμενοι μας λέγανε «εκπαιδεύουμε νεότερους και ξέρουμε ότι σε 1-2 μήνες θα μας απολύσουν, για να τους χρησιμοποιούν».

Βάλατε ένα θέμα ότι χρειάζεται νέα γενιά έργων. Και βέβαια χρειάζονται νέες σύγχρονες υποδομές και ειδικά αυτοκινητόδρομους, μπορεί και προέκταση της Αττικής Οδού. Αλλά έχετε κάνει μελέτη για να μην γίνονται καθημερινά τροχαία; Να μην υπάρχουν καθυστερήσεις χιλιομέτρων και οι εργαζόμενοι να είναι με ασφάλεια και έγκαιρα στη δουλειά τους; Και ειδικά στο λεκανοπέδιο της Αττικής, ναι χρειάζεται. Όπως χρειάζεται και επέκταση του ΜΕΤΡΟ. Παραδείγματος χάρη, αν γίνει επέκταση του ΜΕΤΡΟ σε Κερατσίνι, Πέραμα μέχρι τη Σαλαμίνα, όπου υπάρχουν μεγάλα και μικρά ναυπηγεία και συνολικά η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τότε πολλοί εργαζόμενοι δεν θα χρειάζεται να χρησιμοποιούν και να διανύουν τους αυτοκινητόδρομους. Ταυτόχρονα, με την επέκταση του ΜΕΤΡΟ θα φτάνουν στη δουλειά τους γρηγορότερα, ευκολότερα και με ασφάλεια. Και το ίδιο ισχύει και άλλες για άλλες περιοχές, κυρίως στη Δυτική Αττική, όπου συγκοινωνιακά είναι υποβαθμισμένη, αν και ζουν εκεί 1.500.000 άνθρωποι. Γιατί τελικά, ο ελεύθερος χρόνος που έχει ανάγκη κάθε εργαζόμενος συρρικνώνεται, όταν καθημερινά χρειάζεται 2 ώρες να πάει και να γυρίσει στο σπίτι του, το λιγότερο.

Όμως, αυτό που βλέπουμε είναι ότι δεν βάζετε σε προτεραιότητα και δεν ιεραρχείτε τις ανάγκες των εργαζομένων αλλά μόνο του κεφαλαίου, εφοπλιστικού, τουριστικού, ενεργειακού. Και τι μας είπατε για τον καινούργιο ανάδοχο-παραχωρησιούχο; Ότι αναλαμβάνει, βεβαίως παίρνει τα «κλειδιά», αλλά δεν μας είπατε για τα μεγάλα κόστη και τις δαπάνες που χρησιμοποιούσαν οι προηγούμενοι για να εμφανίζουν μειωμένα κέρδη και από ότι φαίνεται η ίδια «συνταγή» θα συνεχιστεί και με την ΤΕΡΝΑ. Αλλά και στη χθεσινή Υπουργική συνάντηση. Ο Πρωθυπουργός, ακόμα μια φορά, είπε τις ίδιες εξαγγελίες της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης. Παρουσίασε ότι η καπιταλιστική ανάπτυξη και ο πακτωλός των χρημάτων που ρέει ως χρηματοδότηση στους επιχειρηματικούς ομίλους, που προέρχονται βεβαίως από την άγρια φορολόγηση των λαϊκών στρωμάτων, έχουν να προσφέρουν κάτι θετικό στον λαό. Και επανέλαβε όλες αυτές τις αντιλαϊκές προτεραιότητες του αστικού κράτους που έχουν τη σφραγίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη στήριξη των άλλων κομμάτων.

Αποκαλυπτικός ήταν και στο νέο Μεσοπρόθεσμο Δημοσιονομικό και Διαρθρωτικό Σχέδιο και θεωρείται πως ο λαός θα χαρατσωθεί άγρια. Αρκεί να δει κανείς τα στοιχεία εκτέλεσης των εσόδων του Κράτους μέχρι το Σεπτέμβρη, που η συγκέντρωση των έμμεσων φόρων έχει σπάσει πραγματικά κάθε ρεκόρ ενώ συνεχίζονται οι χρηματοδοτήσεις και οι διευκολύνσεις στους επιχειρηματικούς ομίλους. Συμπερασματικά, άγρια φορολογία και καθημερινή, είναι και τα διόδια στην Αττική Οδό και τα άρθρα του νομοσχεδίου Κύρωσης της Σύμβασης Παραχώρησης, επιβεβαιώνουν ότι είναι υπέρ του παραχωρησιούχου.

Παρόλο που ορισμένα πράγματα ακούστηκαν, εγώ θα μιλήσω πιο στοχευμένα.

Στο Άρθρο 3, αποζημιωτέα μεταβολή νομοθεσίας. Αποζημίωση από πλευράς του Δημοσίου για την εισαγωγή νομοθεσίας που βλάπτει ουσιωδώς τα συμφέροντα του Παραχωρησιούχου, όπως ορίζονται στη Σύμβαση. Άρθρο 4, περίοδος παραχώρησης, εκκινεί από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης και λήγει στην αντίστοιχη μετά από 25 χρόνια. Εδώ υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με την ευθύνη του Δημοσίου και την ευθύνη του Παραχωρησιούχου, βεβαίως είναι σε βάρος του Δημοσίου για την μη επίτευξη της ημερομηνίας έναρξης της παραχώρησης. Και τι λέτε; Αν η ευθύνη για τη λύση της Σύμβασης Παραχώρησης λόγω μη επίτευξης της ημερομηνίας έναρξης βαρύνει το Δημόσιο τότε το Δημόσιο εκτός ότι θα επιστρέψει όλες τις εγγυητικές επιστολές στον Παραχωρησιούχο, θα του καταβάλλει άτοκα όλες τις έμμεσες εύλογες δαπάνες που επιβαρύνθηκε και θα του δώσετε και 1εκατομμύριο ευρώ σαν αποζημίωση. Αντίθετα, εάν η ευθύνη είναι στον Παραχωρησιούχο, αυτός περιορίζεται και εξαντλείται να καταπέσει σε βάρος του η εγγυητική επιστολή. Αυτό και τίποτα άλλο, καμία αποζημίωση σε βάρος του Παραχωρησιούχου και υπέρ του Δημοσίου.

Το Άρθρο 5, το δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης του έργου από τον Παραχωρησιούχο, περιλαμβάνει το αποκλειστικό δικαίωμα επιβολής και είσπραξης διοδίων, καθώς επίσης και το αποκλειστικό δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης των υπαρχόντων Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών και των κάθε είδους εμπορικών χρήσεων που επιτρέπονται να πραγματοποιηθούν στο έργο παραχώρησης. Μιλάμε δηλαδή για πολλαπλά έσοδα από βενζινάδικα, καταστήματα, εστιατόρια κ.λπ., τα οποία πληρώνουν αρκετά χρήματα.

Σύμφωνα με το Άρθρο 18, ο Παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να προτείνει τυχόν επιπλέον, το τονίζω, επιπλέον θέσεις ανάπτυξης διοδίων. Δηλαδή, δεν μας φτάνουν αυτά τα διόδια για έναν οδικό άξονα καλά συντηρημένο που κατασκευαστικά έχει ολοκληρωθεί και δεν χρειάζεται τίποτα άλλο. Δηλαδή, πρέπει να μπουν και άλλα διόδια; Επίσης, προβλέπεται ευθύνη του Παραχωρησιούχου να ελαχιστοποιήσει την ουσιώδη παρεμπόδιση της κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο, εξασφαλίζοντας σε κάθε Σταθμό Διοδίων όλο το εικοσιτετράωρο τη λειτουργία τόσων πυλών διέλευσης ώστε να μην δημιουργούνται ουρές αναμονής πέραν των έξι οχημάτων ανά πύλη για περισσότερα από 15 λεπτά ανά ημέρα και για περισσότερες από 90 ώρες ανά έτος. Σε αντίθετη περίπτωση, επιβάλλεται σε βάρος του ποινική ρήτρα. Όμως, πάντα υπάρχει και ένα όμως, ποινική ρήτρα δεν επιβάλλεται όσο μεγάλο και αν είναι το μποτιλιάρισμα και ο χρόνος αναμονής στους σταθμούς διοδίων, σε περίπτωση, που όλες οι πύλες είναι ανοικτές. Μας κοροϊδεύετε, και συγνώμη για την έκφραση. Σιγά που θα βάλετε ποινική ρήτρα στην ΤΕΡΝΑ. Το αναιρείται εκ των προτέρων. Επίσης, προς αντιμετώπιση τυχόν εκτεταμένων φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης υπάρχει η δυνατότητα διαφοροποιημένου διοδίου. Το είπαν και άλλοι συνάδελφοι, ώρες αιχμής και ώρες εκτός αιχμής ή και διαφορετικοί τύποι ημερών, καθημερινές, σαββατοκύριακα ή και διαφορετικοί σταθμοί διοδίων. Δηλαδή, θα εκβιάζεται ο εργαζόμενος να πληρώσει περισσότερο είτε να πάει στη δουλειά του έγκαιρα είτε να γυρίσει σπίτι του για να ξεκουραστεί τελικά. Εκβιάζετε ότι μπορεί και να πληρώσει ακριβότερα.

Άρθρο 22, αποζημιώσεις. Και αυτές είναι εξασφαλισμένες υπέρ του Παραχωρησιούχου. Περιγράφονται περιπτώσεις όπου το Δημόσιο υποχρεούται να αποζημιώσει τον Παραχωρησιούχο είτε για την ουσιώδη μείωση των εσόδων του είτε για την ουσιώδη αύξηση των δαπανών του. Η πιστοποίηση της μείωσης των εσόδων ή της αύξησης των δαπανών πιστοποιείται ορκωτό ελεγκτή του παραχωρησιούχου, δηλαδή «Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει» κατά τη λαϊκή σοφία.

Άρθρο 23, μη παρέμβαση του Δημοσίου, που όμως είναι πάλι για την εξασφάλιση του Παραχωρησιούχου. Υπάρχει ειδική πρόβλεψη για την περίπτωση που η διακοπή της κυκλοφορίας οφείλεται σε δυσμενή καιρικά φαινόμενα ή βλάβη στοιχείου της οδικής υποδομής και υπερβαίνει τη μία ώρα, οπότε επιβάλλονται και κυρώσεις σε βάρως των αρμοδίων υπηρεσιών του δημοσίου ή του παραχωρησιούχου ή του χρήστη, εφόσον ενέργεια ή παράλειψη αυτών συντέλεσε στη διακοπή της κυκλοφορίας. Δηλαδή, εδώ δίνετε την ευελιξία να γίνεται ένα «μπαλάκι» στις ευθύνες.

Τέλος, Άρθρο 24, για την ανωτέρα βία. Γεγονότα ανωτέρας βίας ο Παραχωρησιούχος δεν έχει την υποχρέωση να ασφαλίσει και δεν είναι ασφαλισμένα ή ως προς τα οποία ο Παραχωρησιούχος έχει απαλλαγεί από την υποχρέωση της ασφάλισης. Σχετικά με το ποιες ασφαλίσεις υποχρεούται να κάνει προβλέπονται στο προσάρτημα 5 της Σύμβασης Παραχώρησης, που όμως δεν τίθεται υπόψη της Βουλής με το παρόν νομοσχέδιο Κύρωσης της Σύμβασης. Θα μας το δώσετε να το διαβάσουμε την Πέμπτη. Και λοιπόν; Την Πέμπτη έχει τελειώσει και είχε ολοκληρωθεί.

Συνολικά πρόκειται για μια ετεροβαρής ρύθμιση σε βάρος του Δημοσίου και υπέρ του ομίλου ΤΕΡΝΑ. Να, γιατί μέσα και από τα άρθρα επιβεβαιώνεται ότι η Σύμβαση Παραχώρησης είναι σε βάρος του λαού και των κοινωνικών αναγκών, γιατί θα πληρώνει τσουχτερά διόδια ο λαός για ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο που έχει αποσβεστεί, την Αττική Οδό, για να κερδοφορήσει με δισεκατομμύρια ο νέος όμιλος που αναλαμβάνει για 25 χρόνια. Όπως κερδοφόρα ήταν και η προηγούμενη Κοινοπραξία, που έφυγε με «τρελά» κέρδη παραδίνοντας τα κλειδιά.

Για όλους αυτούς του λόγους το Κομμουνιστικό Κόμμα καταψηφίζει το νομοσχέδιο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στην κυρία Αθανασίου.

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

Κύριε Υπουργέ, η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι η εν λόγω σύμβαση περιέχει ανακρίβειες και ασάφειες, οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων της κατά το δοκούν από τον παραχωρησιούχο, όπως επίσης και από την Κυβέρνηση. Και τούτο, διότι δεν έχει δημοσιοποιηθεί καμία μελέτη η οποία να αφορά σε αριθμούς. Σε αριθμούς οι οποίοι να αναφέρονται σε πόσα αυτοκίνητα κυκλοφορούν ανά ημέρα, ανά περίοδο αργιών, σαββατοκύριακου, πόσα έσοδα αποφέρει η κυκλοφορία των οχημάτων, ποια τα τακτικά έξοδα συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου, ποιες είναι οι δαπάνες αντικατάστασης του οδοστρώματος και ποια τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του οδοστρώματος. Επί παραδείγματι, αντιολισθητικό υλικό, υλικό το οποίο να απορροφά το βρόχινο νερό, αντιπλημμυρικό υλικό.

Επίσης, δεν έχει εκπονηθεί ή δεν έχει δημοσιευθεί μελέτη για τα έξοδα διαγράμμισης της οδού, τις τεχνικές προϋποθέσεις των υλικών διαγράμμισης, τα μεγέθη, τα κόστη ανά μονάδα, αλλά και συνολικά. Δεν έχει δημοσιευθεί μελέτη για τη συντήρηση των γεφυρών, τόσο από στατικής πλευράς, όσο και από τεχνικής πλευράς, τον έλεγχο των αρμών διαστολής, της αντοχής τους σε περίπτωση ισχυρού σεισμού ή ακραίων φυσικών φαινομένων. Λείπουν τα στοιχεία για τα κόστη και το αντικείμενο συντήρησης στις σήραγγες του έργου, στους κλάδους κυκλοφορίας εισόδου και εξόδου και εν γένει, ποιο είναι το κόστος τακτικής συντήρησης του έργου, ποιοι οι χρόνοι ελέγχου και εργασιών συντήρησης. Ποιος ελέγχει την τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων, αλλά και ποιος ασκεί ποιοτικό έλεγχο στους ελεγκτές.

Το Ελληνικό Δημόσιο έχει, λοιπόν, προβλέψει, να έχει ελεγκτικούς μηχανισμούς προς τον παραχωρησιούχο για τον έλεγχο τήρησης των συμφωνηθέντων; Ή μήπως θα καλύπτει τις πιο πάνω ασάφειες, ώστε να ανέχεται, προφανώς, με ανταλλάγματα ιδιωτικής φύσεως, όποιες ελλείψεις σε συντήρηση είτε ποιοτικές εκπτώσεις εκ μέρους του παραχωρησιούχου, προκειμένου να απομειώσει τα κόστη;

Τέλος, πόσο προσωπικό απασχολεί σε κάθε τομέα, εισπράκτορες διοδίων, επόπτες κυκλοφορίας, τεχνική υποστήριξη και περιπολίες στην οδό, οδική βοήθεια και λοιπές αρμοδιότητες; Ποια είναι τα έσοδα και ποιο το κέρδος, το οποίο έχει αποφέρει μέχρι στιγμής η λειτουργία των διοδίων και η εκμετάλλευση των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών, αλλά και ποιο το προσδοκώμενο κέρδος του νέου παραχωρησιούχου;

Αυτά είναι θέματα τα οποία απασχολούν σε κάθε περίπτωση, κάθε είδους παραχώρηση δημοσίων έργων. Ωστόσο, εν προκειμένω, λείπουν βασικά στοιχεία ποσοτικώς μετρήσιμα και αποτιμητέα, ούτως ώστε, να μην μπορούμε να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα, για το αν το Ελληνικό Δημόσιο με αυτές τις ενέργειες της Κυβέρνησης, τελικώς, κερδίζει ή χάνει.

Οι εκφράσεις τύπου «ποσοστά 7,5%» που αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο ή τα «3,75 δις εσόδων» ή η «μείωση του 1,5% χρέους», δεν παρέχουν ουσιαστικές πληροφορίες, αν δεν εξεταστούν σε ευρύτερο οικονομοτεχνικό πλαίσιο, στο οποίο να εξετάζεται συνολικά το κόστος και η απόδοση, καθώς και αν η εν λόγω συμφωνία παρέχει το μέγιστο δυνατό κέρδος για το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς και το αν προβλέπονται κατάλληλες κινήσεις, ούτως ώστε, να διορθωθούν τυχόν αστοχίες, οι οποίες να μην έχουν προβλεφθεί εξαρχής και να προκύψουν στην πορεία.

Αν συνέβαινε βέβαια κάτι τέτοιο, δεν θα υπήρχε δικαιολογία, μιας και πρόκειται για ένα τόσο προβλέψιμο και δοκιμασμένο έργο, το οποίο δέχεται εκατομμύρια οχημάτων κάθε χρόνο, μιας και η μέση ημερήσια κυκλοφορία οχημάτων μιας κανονικής εργάσιμης ημέρας, αποτιμάται σε 255.000 - 258.000 αυτοκινήτων προς 2,8 ευρώ τέλος διοδίων, μόνο για επιβατικά οχήματα, 714.000 - 722.000 ημερησίως, μόνο από διόδια, αν το αποτιμήσουμε, επαναλαμβάνω, σε τιμές διέλευσης επιβατικών αυτοκινήτων και μόνο και όχι φορτηγών.

Στο Άρθρο 2, λοιπόν, το οποίο είναι ένα αντιπροσωπευτικό άρθρο της ασάφειας που αναφέραμε πιο πάνω, ο νομοθέτης, απλώς, αναφέρεται στη νομιμότητα της Σύμβασης και στις εγγυήσεις που δίνει το κάθε συμβαλλόμενο μέρος και ορίζει ρητά ότι οι σχέσεις τους καθορίζονται μόνο από τη Σύμβαση και τις διατάξεις της. Βλέπουμε ότι δεν υφίσταται καμία δήλωση για το έργο παραχώρησης, τον εξοπλισμό, το μέγεθος, τη διάρκεια, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και τα έσοδα του έργου. Δηλαδή, υπογράφεται μια σύμβαση για έργο, χωρίς να υπάρχει κάποιο χρονικό πλαίσιο υλοποίησης, γεγονός που προκαλεί έντονο προβληματισμό για ασαφείς προς τα έξω συμφωνίες, αλλά σαφείς και προφανείς συμφωνίες μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων μερών.

Στο Άρθρο 5, καθορίζεται το αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης, δηλαδή, η αποκλειστική εκμετάλλευση της Αττικής Οδού από την ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, χαρακτηρίζεται η Αττική Οδός ως αυτοκινητόδρομος, σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, καθορίζονται τα αντικείμενα για τα οποία αναλαμβάνει ο Παραχωρησιούχος την υποχρέωση να μελετήσει, να χρηματοδοτήσει, λειτουργήσει συντηρήσει και εκμεταλλευτεί και ορίζονται οι υποχρεώσεις της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και του Δημοσίου.

Η Ελληνική Λύση έχει επανειλημμένως ταχθεί κατά της παραχώρησης της Αττικής Οδού σε ιδιώτη και υπέρ της εκμετάλλευσης της από το Ελληνικό Δημόσιο. Η θέση αυτή ενισχύθηκε το 2022 με την χιονόπτωση και τον πολύωρο αποκλεισμό χιλιάδων συμπολιτών μας, με άμεσο κίνδυνο σε ανθρώπινες ζωές. Ήδη, το πρόβλημα διαφαίνεται από την αρχή του προοιμίου της Σύμβασης, στο οποίο βλέπουμε ότι όλα τα δικαιώματα του δημοσίου σχετικά με την Αττική Οδό, περιήλθαν άνευ ανταλλάγματος στο ΤΑΙΠΕΔ, το Υπερταμείου των δανειστών.

Βλέπουμε, μάλιστα, ότι η Παραχωρησιούχος εταιρεία, της οποίας αποκλειστική μέτοχος είναι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ με την επωνυμία «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Μονοπρόσωπη Α.Ε.» έχει μετοχικό κεφάλαιο μόλις 3 εκατομμύρια ευρώ, ποσό το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό λιγότερο από το 1/100 του αντιτίμου της παραχώρησης. Το Μετοχικό Κεφάλαιο θα πρέπει να αυξηθεί από τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ σε 497 εκατομμύρια ευρώ μέχρι την ημέρα έναρξης της παραχώρησης, ενώ την ίδια μέρα η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ δεσμεύεται να καταβάλει στην παραχωρησιούχο εταιρεία της, επίσης, ένα ποσό περί τα 174 εκατομμύρια ευρώ, ως δευτερογενές χρέος. Είναι προφανές ότι θα συμβάλλουν τα ελληνικά τραπεζικά ιδρύματα, όπως συνήθως.

Στο Άρθρο 7, προβλέπεται η υποχρέωση του δημοσίου να διαθέσει τον χώρο του αυτοκινητόδρομου στον παραχωρησιούχο. Επίσης, προβλέπεται και η διαδικασία υπογραφής του πρωτοκόλλου παράδοσης-παραλαβής του χώρου εκτέλεσης του έργου παραχώρησης με τα στοιχεία έγγραφα και το μητρώο μεταβιβαζόμενων περιουσιακών στοιχείων που πρέπει να το συνοδεύουν. Επιπροσθέτως, καθορίζεται το καθεστώς των μεταβιβαζόμενων περιουσιακών στοιχείων, καθώς και η διαδικασία με την οποία θα μεταβιβαστούν αυτοδικαίως στον παραχωρησιούχο κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή και με το δικαίωμα του παραχωρησιούχου να αρνηθεί να παραλάβει ορισμένα από αυτά. Τέλος, ορίζεται ότι μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης ή της για οποιονδήποτε άλλο λόγο λύσης της σύμβασης, ο χώρος εκτέλεσης του έργου θα επιστραφεί στο δημόσιο χωρίς κανένα ελάττωμα και καμία επιβάρυνση. Η ένσταση της Ελληνικής Λύσης συνίσταται στο ότι δεν νοείται μεταβίβαση κυριότητας πραγμάτων σε Σύμβαση Παραχώρησης. Παραχωρείται ουσιαστικά η εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων και όχι η ιδιοκτησία τους. Πώς λοιπόν μεταβιβάζεται η κυριότητα το μεταβιβαζόμενων περιουσιακών στοιχείων σε έναν απλό παραχωρησιούχο, με μάλιστα περιορισμένη χρονική διάρκεια της παραχώρησης. Αυτό μας βρίσκει αντίθετους.

Όσον αφορά το Άρθρο 9, δεν είναι δυνατόν ένας ανεξάρτητος μηχανικός που επιλέγεται ελεύθερα και πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο να έχει τόσο σημαντικές αρμοδιότητες. Στην ουσία αυτή η ελευθερία τον καθιστά απόλυτο ρυθμιστή της παραχώρησης εν γένει. Η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι αυτές οι εξουσίες θα έπρεπε να ανήκουν αποκλειστικά και μόνο στην αρμοδιότητα του ελληνικού δημοσίου και παράλληλα να προβλέπονται αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση παραλείψεων ή παρατυπιών των μηχανικών ή των οργάνων του παραχωρησιούχου.

Το Άρθρο 10, στο πλαίσιο του προηγούμενου Άρθρου, είναι ως προς την ευθύνη του ανεξάρτητου μηχανικού έναντι του ελληνικού δημοσίου. Θα έπρεπε να προβλέπεται ρητά η ευθύνη του ακόμα και για αμέλεια, καθώς και η καταβολή εγγύησης δεδομένης και της οικονομικής σπουδαιότητας της Σύμβασης. Πώς, λοιπόν, θα κινηθεί το δημόσιο κατά του ανεξάρτητου μηχανικού αν δεν είναι οικονομικά φερέγγυος; Επίσης, δεν φαίνεται να προβλέπεται εγγυητική ευθύνη του παραχωρησιούχου έναντι του Ελληνικού Δημοσίου για πράξεις, παραλείψεις, είτε αμέλεια του ανεξάρτητου μηχανικού, τον οποίο θα επιλέξει ο Παραχωρησιούχος.

Στο Άρθρο 14, συμβάσεις με υπεργολάβους, δεν αναφέρεται ποιοι είναι οι βασικοί υπεργολάβοι και ποιες οι βασικές συμβάσεις υπεργολαβίας. Ποιοι υπεργολάβοι έχουν ονοματιστεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 κατά τη διαδικασία του διαγωνισμού; Επίσης, αντιτιθέμεθα στην πρόβλεψη ότι για κάθε υπεργολαβική ανάθεση από τον παραχωρησιούχο που θα ξεπερνάει τα 10 εκατομμύρια ευρώ, τούτο θα θεωρείται ως ανάθεση ουσιώδους μέρους των υποχρεώσεων του παραχωρησιούχου σε υπεργολάβο και ότι σε αυτή την περίπτωση το Ελληνικό Δημόσιο και ο παραχωρητής δεν θα μπορούν να αρνούνται την παροχή της συναίνεσης τους χωρίς εύλογη αιτία. Η Ελληνική Λύση αυτό το θεωρεί ως τον υπέρμετρο περιορισμό της υπεράσπισης των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου. Ποιος κρίνει το ποια είναι η αιτία που θεωρείται εύλογη; Επίσης, αν ο Παραχωρησιούχος επιλέξει να αναθέσει σε υπεργολάβο ουσιώδες μέρος των συμβατικών του υποχρεώσεων, πρέπει να θέσει υπόψη του Ελληνικού Δημοσίου και του παραχωρητή όλα τα σχετικά με αυτόν στοιχεία. Το Δημόσιο και ο παραχωρητής αποφαίνονται εντός 30 ημερών και αν δεν απαντήσουν τεκμαίρεται ότι συναινούν. Η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι το τεκμήριο περί συναίνεσης ως απαράδεκτο ειδικά στην περίπτωση της υπεργολαβίας και μάλιστα ουσιωδών έργων.

Στο Άρθρο 18, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να εγκαταστήσει ηλεκτρονικό σύστημα είσπραξης διοδίων και να λειτουργήσει τα υπάρχοντα διόδια. Επιπροσθέτως διατηρεί το δικαίωμα να προτείνει τη δημιουργία επιπλέον διοδίων προς το δημόσιο για έγκριση. Το δημόσιο επιβάλλει επιπρόσθετα πρόστιμα ΚΟΚ, τα οποία εισπράττει το ίδιο. Το δημόσιο οφείλει να συνδράμει τον παραχωρησιούχο για κάθε ζήτημα που αφορά συστήματα προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να λάβει μέτρα για να μην υπάρχουν οχήματα πέραν των έξι σε ουρές για περισσότερο από 15 λεπτά ανά ημέρα με επιβολή ποινικής ρήτρας. Μπορεί να επιβάλλει και διαφοροποιημένο τέλος διοδίων ανάλογα με τις ημέρες και τις ώρες αιχμής. Προβλέπονται τα ποσά των τελών ανά όχημα, καθώς και οι απαλλαγές, ενώ έχει και το δικαίωμα εκμετάλλευσης όλων των ΣΕΑ. Η εταιρεία Παραχωρησιούχος, λοιπόν, αποκτά το δικαίωμα όχι μόνο να εισπράττει το σύνολο των διοδίων και των προστίμων, αλλά και να προτείνει επιπλέον σταθμούς διοδίων, αυξήσεις στα διόδια, ακόμα και περιοδικές αυξήσεις τις ώρες αιχμής. Ωστόσο αντιλαμβανόμαστε ότι τούτο συνιστά κίνδυνο μελλοντικής ασυδοσίας από τον παραχωρησιούχο με κίνδυνο επιβάρυνσης του πολίτη, ενώ το Ελληνικό Δημόσιο δεν θα είναι αρμόδιο να υπερασπιστεί τα συμφέροντα των διερχομένων έναντι του παραχωρησιούχου, που θα μπορεί να διαμορφώνει τιμές διοδίων κατά το δοκούν.

Στο Άρθρο 25, καταγγελία εκ μέρους του Δημοσίου και συνέπειες, ο νομοθέτης παραθέτει τους λόγους για τους οποίους μπορεί να γίνει καταγγελία της Σύμβασης. Όμως, χρειάζεται να δώσει διευκρινίσεις, καθώς όλες τις ευθύνες τις αναλαμβάνει το Ελληνικό Δημόσιο. Συγκεκριμένα, ορίζει, πως σε περίπτωση που ο παραχωρησιούχος δεν μπορεί να υλοποιήσει το έργο θα ευθύνεται το Ελληνικό Δημόσιο. Το Δημόσιο θα χρηματοδοτεί το έργο. Σε περίπτωση καταγγελίας το Δημόσιο πρέπει να αποζημιώσει τον παραχωρησιούχο, ακόμα και αν ευθύνεται αυτός, ενώ ταυτόχρονα η αποζημίωση θα καταβάλλεται με τόκους. Είναι ευνόητο, ότι τα περιουσιακά στοιχεία θα πρέπει να επανέρχονται το δίχως άλλο στο Ελληνικό Δημόσιο, σε επίπτωση κατά την οποία καταγγέλλεται η Σύμβαση για οποιοδήποτε λόγο. Τούτο θα πρέπει, όμως, να καταστεί απολύτως σαφές και αδιαπραγμάτευτο από τη διατύπωση της Σύμβασης.

Τέλος, στο Άρθρο 28, αναφέρεται ρητά, ότι ο παραχωρησιούχος απαγορεύεται να εκχωρεί ή με οποιονδήποτε τρόπο να μεταβιβάσει τα δικαιώματα χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του Παραχωρητή και του Δημοσίου. Ιδιαίτερα όταν ο στόχος είναι η εξασφάλιση των δανειστών, μπορεί να εκχωρήσει ή μεταβιβάσει ή ενεχυριάσει δικαιώματα, ενημερώνοντας εγγράφως τον Παραχωρητή και το Δημόσιο. Δηλαδή, δεν απαιτείται συναίνεση, αλλά προηγούμενη έγγραφη ενημέρωση. Διευκρινίζεται μάλιστα, ότι στη περίπτωση αυτή της εξασφάλισης προς τους δανειστές, η παροχή εξασφάλισης είναι έγκυρη και δεσμευτική για τον παραχωρητή και το Δημόσιο, εφόσον γίνεται με συμβολαιογραφικό έγγραφο ή με έγγραφο βεβαίας χρονολογίας. Η Ελληνική Λύση θεωρεί, ότι θα πρέπει να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να διασφαλιστεί η εγγύηση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου και κατ’ επέκταση των φορολογούμενων πολιτών.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό γίνεται η 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, Καλαφάτης Σταύρος, 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, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στην Ειδική Αγορήτρια της Νέας Αριστεράς την κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς, ξεκινώ διαβεβαιώνοντας τον κ. Υπουργό -το είπε μάλιστα- ότι κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη χρησιμότητα και την αναγκαιότητα της Αττικής Οδού. Δεν είναι προφανώς αυτό το πρόβλημα και δεν συζητάμε για αυτό σήμερα. Η ένστασή μας έχει να κάνει με το τρόπο κατασκευής λειτουργίας και συντήρησης, έχει να κάνει με τη Σύμβαση Παραχώρησης εν γένει. Στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής, νομίζω ότι αυτό αποδείχθηκε με στοιχεία, τουλάχιστον για την συγκεκριμένη Σύμβαση, ότι μπορούμε κάποια στιγμή να συζητήσουμε και τις άλλες.

Μας είπατε ότι δεν υπάρχουν πολλά λεφτά και υπάρχουν «οροφές» δαπανών στην Ευρώπη, σωστά. Όμως, αυτό που θέλω να σημειώσω είναι ότι, αυτό που κάνουν οι Συμβάσεις Παραχώρησης και τα ΣΔΙΤ είναι να υποθηκεύουν τους μελλοντικούς προϋπολογισμούς. Τα χρωστάει το Δημόσιο αυτά -χώρια τα υπερβολικά κέρδη που εισπράττουν, αυτό είναι ένα άλλο θέμα, εκτός και αν λειτουργούσαν κανονικά- υποθηκεύονται οι επόμενοι μελλοντικοί προϋπολογισμοί. Μας είπατε για οφέλη με το τίμημα κλπ., δεν θα το σχολιάσω και θα συνεχίζω λέγοντας απλώς πως όταν συζητάμε και λέτε ότι το χρέος, ως ποσοστό του ΑΕΠ, μειώθηκε είναι προφανές όταν καλπάζει ο πληθωρισμός ως ποσοστό του ΑΕΠ, το χρέος όταν ο παρονομαστής μεγαλώνει, μειώνεται.

Περνώντας στη Σύμβαση, ξεκινάω από το γεγονός –αναφέρθηκε από πολλούς και από τους φορείς- ότι πριν συνεχίσουμε το ίδιο μοντέλο θα ήταν πολύ λογικό να έχει γίνει μια αποτίμηση της Σύμβασης Παραχώρησης που εγκαταλείπεται, που έληξε μάλλον, και να δούμε τα υπερβολικά κέρδη, θα σας δώσω μερικά στοιχεία, νομίζω δεν μπορούν να αμφισβητηθούν, όπως και οι ενδοομιλικές συναλλαγές και όλα αυτά τα ωραία που γίνανε.

Ακούσαμε τον κ. Υπουργό να λέει, ότι τα έργα πρέπει να συνοδεύονται από εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Προφανώς συμφωνούμε, αλλά πρέπει να συνοδεύονται κύριε Υπουργέ και από Στρατηγικό Σχεδιασμό. Αναφερόμαστε συνέχεια στην ανάγκη κατασκευής νέων οδικών έργων. Καταρχάς, ως συγκοινωνιολόγος, θέλω να σας πω ότι προτεραιότητα του Υπουργείου θα έπρεπε να είναι η στροφή στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ειδικά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς και στην προκειμένη περίπτωση του Προαστιακού, που τρέχει παράλληλα με την Αττική Οδό. Σε ότι αφορά τα οδικά νέα έργα, αν και κάποια είναι κρίσιμα και απαραίτητα και κάποια πρέπει να γίνουν, να πούμε ότι αρχή της συγκοινωνιακής τεχνικής είναι ότι δεν αντιμετωπίζεις την αύξηση του φόρτου κάνοντας συνεχώς νέους δρόμους. Ίσα-ίσα κυκλοφορούν ακόμη περισσότερα, είναι ολόκληρος σχεδιασμός.

Θα σταθώ στην Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και θα πρότεινα να την διαβάσετε, έχει πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία, το οποίο επικεντρώθηκε σε 12 ΣΔΙΤ που συγχρηματοδοτήθηκαν από την Ελλάδα και την ΕΕ. Τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε δεν τιμούν καθόλου τη Χώρα μας, αφού τα κονδύλια χρησιμοποιήθηκαν κατά τρόπο μη αποδοτικό. Εξαπολύει ευθέως κατηγορίες για υπονόμευση της διαφάνειας και μιλά ξεκάθαρα για έλλειψη πολιτικής και στρατηγικής, αλλά και για ανεπαρκή ανάλυση.

Στην ουσία, το δημόσιο κλήθηκε να στηρίξει την ολοκλήρωση των έργων με πρόσθετη χρηματοδότηση ώστε να κλείσουν οι «μαύρες τρύπες» των προβλέψεων κυκλοφορίας. Ταυτόχρονα, επιβαρύνθηκε με τεράστια ποσά για απαλλοτριώσεις, αυτό έχουμε και στην περίπτωση της Αττικής Οδού, που δεν είχαν αρχικά υπολογιστεί. Η Έκθεση αναφέρει, ότι το κόστος ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε έως και κατά 69% ενώ παράλληλα το αντικείμενο των έργων μειώθηκε έως και κατά 55% η μείωση του φυσικού αντικειμένου κάτι που έχουμε παρακολουθήσει σε μια άλλη Σύμβαση Παραχώρησης -μια από τις 5 μεγάλες που τρέχουν πάρα πολλά χρόνια.

Επίσης, η κατανομή του κινδύνου μεταξύ των εταίρων από το Δημόσιο και τον Ιδιωτικό Τομέα συχνά δεν ήταν ενδεδειγμένη και χαρακτηριζόταν από έλλειψη συνοχής και αποτελεσματικότητας. Καταλαβαίνετε τι μας λένε. Η Έκθεση καταλήγει στο ότι δεν πρέπει να ενθαρρύνεται η χρήση ΣΔΙΤ έως ότου μελετηθούν σε βάθος όλες οι δυσκολίες. Το πιο σημαντικό είναι ότι, όταν επιλέγεται η μέθοδος ΣΔΙΤ πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις όσον αφορά στη βέλτιστη μέθοδο ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων ώστε να παρέχονται εγγυήσεις ότι πρόκειται για τη μέθοδο που μεγιστοποιεί την οικονομική αποδοτικότητα και προστατεύει καλύτερα το δημόσιο συμφέρον. Λίγο έως πολύ το έχουν πάθει και άλλες χώρες στην Ευρώπη με πρώτη τη Βρετανία, επί Θάτσερ, που είχε «απογειώσει» τα ΣΔΙΤ, τις ιδιωτικοποιήσεις κτλ. και μετά άρχισε να τα «παίρνει πίσω». Σήμερα, στη Μεγάλη Βρετανία τα τρένα γυρίζουν στο δημόσιο, τα έργα ΑΠΕ γίνονται μια εταιρεία δημόσια κτλ. Εμείς, ως Χώρα, πρέπει να περάσουμε όλη αυτή την καταστροφή και μετά να μάθουμε πως δεν γίνεται έτσι;

Επιστρέφω στα της Σύμβασης και βρίσκω πάλι εκείνο το σημείο το οποίο με έχει νευριάσει σε όλες τις Συμβάσεις Παραχώρησης που έχω δει και αφορά την ανωτέρα βία. Ούτε εδώ, πουθενά δεν προβλέπεται ότι σε περίπτωση γεγονότος ανωτέρας βίας, αν το Ελληνικό Δημόσιο προβεί σε κρατική ενίσχυση του Παραχωρησιούχου θα λάβει εγγυήσεις. Πραγματικά, έρχεται το Ελληνικό Δημόσιο και ενισχύει τους παραχωρησιούχους, τους «σώζει». Είτε είναι Συμβάσεις Παραχώρησης είτε είναι αεροπορικές εταιρείες και δεν λαμβάνει ούτε μία μετοχή ή κάποιους όρους. Κύριε Υπουργέ, αυτό πρέπει να προβλέπεται σε μια Σύμβαση. Δεν έγινε αποτίμηση και δεν ξέρουμε ποτέ πόσο στοίχισαν διάφορες ρήτρες που έχει πληρώσει εξαιτίας τέτοιων «κακών» Συμβάσεων το Ελληνικό Δημόσιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης που δεν έγινε ποτέ, δεν έπεσε ούτε μια φτυαριά και 380 ήταν η πρώτη διεκδίκηση. Δεν ξέρω που έφθασε όταν επιδικάστηκε, πάντως κάποια εκατομμύρια. Δεν θυμάμαι το ακριβές νούμερο, νομίζω 80 εκατομμύρια ευρώ, και πραγματικά έφταιγε το ότι δεν είχαν προβλεφθεί στη Σύμβαση Παραχώρησης κάποια πράγματα. Δηλαδή, δεσμεύεται το δημόσιο και έρχεται η ώρα του το τι πληρώνει το δημόσιο.

Σε αυτό το σημείο θέλω να κάνω ένα σχόλιο γιατί έβλεπα την κυρία Μυλωνά, με την οποία είχαμε συνεργαστεί όταν ήμουν στο Υπουργείο. Το δυστύχημα όπου σκοτώθηκε ο γιος της έγινε το 2004. Το 2004, έτρεχε μια Σύμβαση Παραχώρησης που ήταν βαλτωμένη, μία από το 5 μεγάλα έργα Συμβάσεων Παραχώρησης. Αυτά ήταν ένα σχέδιο του κ. Σουφλιά, όπου μετά, σκοτωνόταν κόσμος και ήταν τραγική η κατάσταση. Τα είχαν «στηλώσει» οι παραχωρησιούχοι και οι κατασκευαστές που διεκδικούσαν απίστευτες ρήτρες, γιατί έφταιγε το Δημόσιο, οι Συμβάσεις τους έληγαν σε 6 μήνες και έλεγαν, θα σας δώσουμε ανοιχτό το οικόπεδο από αρχαιολογίας σε ένα χρόνο απαλλοτρίωσης. Απίστευτο. Εκεί, λοιπόν, ζήσαμε και φιέστες εγκαινίων με δανεικά μηχανήματα από άλλα έργα και πολλές διεκδικήσεις. Τελικά, κάποια στιγμή κλείσανε με μια μείωση των διεκδικήσεων επί διακυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και γι’ αυτό έκανα και τις ερωτήσεις στο ΤΑΙΠΕΔ που έχει και την ευθύνη πέρα από το Υπουργείο.

Επαναλαμβάνουμε, λοιπόν, τα λάθη της αρχικής Σύμβασης για τον ανεξάρτητο μηχανικό. Υπάρχει αυτή η σχέση εξάρτησης από τον παραχωρησιούχο. Είναι προφανές, ότι ο εργοδότης μέσω της πληρωμής των παρεχόμενων υπηρεσιών του ανεξάρτητου μηχανικού εξουσιάζει τον συμβαλλόμενο. Συνεπώς, πρόκειται για εξαρτημένο-ανεξάρτητο μηχανικό και μάλιστα αυτή η Σύμβαση είναι δυσμενέστερη διότι δεν προβλέπεται καν η έγκριση της επιλογής του από το Ελληνικό Δημόσιο.

Επομένως, πολύ σωστά, αναφέρθηκε το «Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει». Ο Σύλλογος Μελετητών της Ελλάδας, τόνισε, ότι η επιλογή ομάδας παραχωρησιούχων ανεξάρτητων μηχανικών και κυρίως η αμοιβή τους επί αυτών, δεν διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον. Μόνο το ΤΑΙΠΕΔ, βρήκε την best practice σε όλο τον κόσμο και ότι ανεξάρτητος μηχανικός, λέει, προσλαμβάνεται με την απόλυτη έγκριση του δημοσίου. Προφανώς, δεν ισχύει τίποτα από αυτά τα δύο.

Όσον αφορά τώρα στα διόδια. Το ξαναείπαμε ότι προφανώς η μείωση είναι προσωρινή, για 5 μόνο χρόνια και μετά θα γίνει και τιμαριθμική αναπροσαρμογή. Το πιο σοβαρό είναι πως αυτόν το μέσο όρο των χρεώσεων που κυρίως επιβαρύνονται οι εργαζόμενοι τις ώρες αιχμής -όπου εκεί τα διόδια μπορεί να αυξηθούν έως και 30%, δηλαδή, 3,25 ευρώ- θα τον πληρώνουν οι καθημερινοί χρήστες. Πολύ σωστά ανέφερε ο Πρόεδρος της ΕΜΔΥΔΑΣ ότι κάποιος που παίρνει 1000 ευρώ το μήνα θα δίνει 12,5% των μηνιαίων αποδοχών του για διόδια. Υπάρχει, όμως και κάτι ακόμα. Συνήθως οι συχνοί χρήστες, δηλαδή, οι άνθρωποι που καθημερινά πηγαίνουν στη δουλειά τους πρέπει να επιβραβεύονται με χαμηλότερο αντίτιμο και όχι να πληρώνουν τα πιο ακριβά.

Βεβαίως, να επισημάνω ότι είναι πολύ καλή η κίνηση για τα άτομα με αναπηρία. Απλώς, μέσα σε ένα φόρτο, 250.000 σήμερα, που βαίνει συνεχώς αυξανόμενος είναι ένα πολύ μικρό ποσοστό και θα έλεγα ότι θα έπρεπε να ληφθεί μια μέριμνα για αυτούς που κατοικούν στις περιοχές και έχουν αναγκαστική μετακίνηση -και είναι ένα αίτημα πολλών χρόνων- και για τους εργαζόμενους.

Σε ότι αφορά τα διόδια, τυχαίνει να ξέρω ότι στην προηγούμενη Σύμβαση υπήρχε και ένα θέμα, πέρα από την ενδοομιλική, σε ότι αφορά τα διόδια. Είναι δύσκολο εγχείρημα, το καταλαβαίνω, να ελεγχθεί πραγματικά το τι διόδια εισπράττει ο Παραχωρησιούχος. Γι’ αυτό, το κάνουμε ως πρόταση πως μπορεί κάποια στιγμή να γίνει μια σύνδεση online της αρμόδιας υπηρεσίας του δημοσίου με το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας του παραχωρησιούχου, ακριβώς για να παρακολουθείται η κυκλοφορία, όπως ίσχυε με την ΕΥΔΕ-ΕΛΣΕΠ, δηλαδή, της Εταιρείας Λειτουργίας Και Συντήρησης Έργων Παραχώρησης, η οποία, δεν ξέρουμε πού βρίσκεται.

Για τους εργαζόμενους, πολλές σελίδες, πολλές κουβέντες, φαίνεται ότι βρίσκονται σε καθεστώς εργασιακής ανασφάλειας. Θα είναι πλέον Ορισμένου Χρόνου, μέχρι και για τρίμηνες συμβάσεις ακούσαμε. Δεν κατάλαβα εγώ ότι διασφαλίστηκαν τα εργασιακά κεκτημένα. Προφανώς, εδώ υπάρχει πρόβλημα και επαφίεται στην καλή θέληση του παραχωρησιούχου αν και εφόσον.

Τα προσαρτήματα τα ζήτησαν όλοι και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της Σύμβασης και θα έπρεπε να μας έχουν κοινοποιηθεί. Την Πέμπτη, το συζητάμε, αλλά ούτως ή άλλως συζητάμε και μια υπογεγραμμένη σύμβαση. Δεν έχω να πω τίποτε άλλο, παρά μόνο ότι βλέπει το ΤΑΙΠΕΔ μια σύμβαση εμβληματική. Ξέρετε, πιο πολύ με το ΤΑΙΠΕΔ θυμώνω εγώ, γιατί αυτοί έπρεπε να κάνουν τους ελέγχους και αυτοί έπρεπε να είχαν κάνει την αποτίμηση. Βλέπουν μια εμβληματική σύμβαση με οφέλη για όλους τους εμπλεκόμενους ενώ εμείς βλέπουμε μια σύμβαση που θα λειτουργήσει υπέρ του παραχωρησιούχου, υπέρ των δανειστών και σε καμία περίπτωση υπέρ των πολιτών και του ελληνικού δημοσίου. Αυτό το έργο επιμένουμε ότι αποτελεί μια συνθήκη. Αναφέρθηκα στο τι γίνεται στις χώρες της Ευρώπης, πως η Μεγάλη Βρετανία την έχει «πατήσει» και με τα νοσοκομεία που έκανε ΣΔΙΤ δεν ήταν συμφέρουσες και το σταμάτησαν.

Σε αυτή τη συγκυρία θα ήταν μια πολύ σωστή πολιτική κίνηση να επανέλθει στο Ελληνικό Δημόσιο η Αττική Οδός, να στηθεί ειδική υπηρεσία -και ξέρει πολύ καλά το Υπουργείο και έχει και έμπειρο δυναμικό- και βεβαίως, να δει και το θέμα των εργολαβιών για τη συντήρηση κλπ., αλλά όχι παραχώρηση και όχι όλο αυτό εν κενό.

Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός μέσω υπηρεσιών Webex και να ρωτήσω αρχικά ποια είναι ψήφο σας επί της αρχής του νομοσχέδιου;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

Καταρχήν από πλευράς σύμβασης, είναι μια τέλεια σύμβαση. Τι εννοώ; Δεν υπάρχει κανένα νομικό πρόβλημα, δεν υπάρχει καμία άλλη δυσκολία πάνω στην οποία να οφείλεται ότι μπορούμε να κάνουμε στο νομικό επίπεδο κάποια παρατήρηση. Είμαι βέβαιος ότι έχουν γίνει όλα καλά. Έχει ελεγχθεί και από το Ελεγκτικό Συνέδριο ότι είναι και νομότυπη……………..

*(Τεχνικό πρόβλημα στη σύνδεση μέσω των υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης)*

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Κύριε συνάδελφε, όπως με πληροφορούν και από την τεχνική υποστήριξη της Έδρας, υπάρχει θέμα με τη σταθερότητα του σήματός σας και δεν μπορούμε να σας ακούσουμε. Προσπαθήστε να συνδεθείτε εκ νέου από σταθερό σημείο και θα επανέλθουμε.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας, ο κ. Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ξεκινήσω λέγοντας ότι, μετά την διαδικασία της ακρόασης φορέων που είχαμε στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής, πιστεύω ότι ξεκαθαρίστηκαν κάποια ζητήματα που μας απασχολούσαν από την πλευρά της Πλεύσης Ελευθερίας και τα οποία θα θέσω στη συνέχεια.

Ωστόσο, αρχικά πρέπει να τονίσω πως η κριτική που ασκήσαμε στη Σύμβαση για τη νέα Αττική Οδό, όπως ονομάζεται, είναι πολύπλευρη. Αναφερθήκαμε στο γεγονός ότι δεν έχει υπάρξει απολογισμός του τι έκανε η παλιά ιδιωτική σύμπραξη που διαχειρίστηκε την Αττική Οδό και αυτή η Σύμβαση λήγει σε ελάχιστες ημέρες. Ο απολογισμός είναι σημαντικός διότι στη διάρκεια της διαδικασίας ακρόασης φορέων μάθαμε ορισμένα πράγματα τα οποία διαφωτίζουν ακόμα περισσότερο τη Βουλή αλλά, ενδεχομένως, και την Κυβέρνηση για το πώς θα πρέπει να δρομολογήσει τη νέα Σύμβαση. Ένας από τους εκπροσώπους μας είπε ότι στην παλιά Σύμβαση από την πλευρά της σύμπραξης που διαχειριζόταν την Αττική Οδό υπήρχε μια υπερτίμηση του κόστους συντήρησης της Αττικής Οδού. Αναφέρθηκε σε έναν αριθμό, λέγοντας ότι υπολογιζόταν σταθερά στο 1 εκατομμύριο, για να αιτιολογήσει το υψηλό κόμιστρο στα διόδια. Αυτό είναι ένα κρίσιμο ζήτημα το οποίο θα έπρεπε να το ξέρουμε και θα έπρεπε να έχει μπει στη συζήτηση που κάνουμε τώρα. Δηλαδή θα έπρεπε να έχουμε συγκεκριμένα στοιχεία για το πόσο στοιχίζει η συντήρηση της Αττικής Οδού και να υπάρχουν και ασφαλιστικές δικλείδες στη Σύμβαση που έχουμε μπροστά μας, ούτως ώστε να μην υπάρχει υπερτίμηση του κόστους συντήρησης.

Έρχομαι τώρα σε μια σειρά από άλλα θέματα, τα οποία θίξαμε και κατά την πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, αλλά νομίζουμε ότι τώρα μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερο και υπό το πρίσμα των όσων ακούσαμε στις προηγούμενες συνεδριάσεις.

Το ποσό των 3,27 δις ευρώ που λαμβάνει το ΤΑΙΠΕΔ ως αποτέλεσμα της νέας Σύμβασης Παραχώρησης προς την ΓΕΚ - ΤΕΡΝΑ για 25 χρόνια, όπως είπαμε, δυστυχώς, θα

καταλήξει στη «μαύρη τρύπα» του δημοσίου χρέους και κατά συνέπεια, δεν θα ωφεληθεί άμεσα ο πολίτης και ο φορολογούμενος από αυτό. Η Πλεύση Ελευθερίας σταθερά θεωρεί ότι το δημόσιο χρέος δεν είναι βιώσιμο. Αυτό σημαίνει ότι όταν το ξεπληρώνουμε και όταν έχουμε αγωνία να το ξεπληρώσουμε, ως έχει τώρα, σε μεγάλο βαθμό αποτυγχάνουμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα του χρέους. Δηλαδή μπαίνει σε μια «μαύρη τρύπα», οι μειώσεις είναι ελάχιστες και μάλιστα αναφέρθηκα και σε μία παρατήρηση που είχε κάνει ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, κ. Χατζηδάκης που λέει ότι τα 3,27 δις ισοδυναμούν με 1,5 μονάδα του ΑΕΠ. Με 1,5 μονάδα του ΑΕΠ ισοδυναμούν τώρα, αλλά μακροχρόνια είναι πάρα πολύ μικρό ποσό τελικά όσον αφορά την παραχώρηση της Σύμβασης για 25 χρόνια.

Τα διόδια είναι ένα επίσης σημαντικό ζήτημα που μας απασχολεί. Δεν νομίζω ότι η συζήτηση που είχαμε μας έκανε ιδιαιτέρως σοφότερους για τις αμφιβολίες που έχουμε για το κατά πόσο η προσωρινή μείωση των διοδίων από 2,80 ευρώ για τη διέλευση ενός ΙΧ σε 2,50 ευρώ για τα επόμενα πέντε χρόνια πρόκειται να ωφελήσει τον πολίτη. Αντιθέτως, αυτά που ακούσαμε και από την διαδικασία της ακρόασης φορέων, επιβεβαιώνουν την υποψία μας πως μετά από αυτή την περίοδο χάριτος κατά την οποία υπάρχει μείωση της τάξης του 11% στα επιβατικά ΙΧ, θα δίνεται τη δυνατότητα, βάσει της Σύμβασης, τα διόδια να διογκωθούν -και να διογκωθούν σημαντικά. Διότι προβλέπεται ότι μπορεί η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ μετά από 5 χρόνια να τα αυξήσει μέχρι και 30%. Επίσης, θα υπάρχει από το σημείο εκείνο και μετά Αυτόματη Τιμαριθμική Προσαρμογή. Δηλαδή, θα αυξάνονται ετησίως τα διόδια σύμφωνα με τον πληθωρισμό, τη στιγμή που τα εισοδήματα των χρηστών της Αττικής Οδού, σε μεγάλο βαθμό τουλάχιστον, δεν πρόκειται να βλέπουν τα εισοδήματά τους να υπόκεινται σε Αυτόματη Τιμαριθμική Αναπροσαρμογή. Άρα, θα υπάρχει επιβάρυνση γι’ αυτούς. Επίσης, προβλέπεται εδώ να υπάρχουν και αυξημένα διόδια για ώρες αιχμής και για κάποιες μέρες όπου είναι η πιο έντονη η κυκλοφορία.

Συνεπώς, η ρύθμιση που έχει γίνει για τα διόδια, δεν μας πείθει ότι γίνεται προς το συμφέρον των χρηστών της Αττικής Οδού, δηλαδή των πολιτών. Αντιθέτως, πρόκειται για μια προσωρινή οριακή βελτίωση, η οποία όμως είναι βέβαιο ότι θα χειροτερέψει σημαντικά. Και το λέω αυτό διότι το 2010 ήταν η τελευταία φορά που αυξήθηκαν τα διόδια για τα ΙΧ στην Αττική Οδό και πήγαν στα 2,80 ευρώ και σήμερα, 14 χρόνια μετά έχουν το ίδιο κόστος, το ίδιο αντίτιμο που ήδη θεωρείται υψηλό. Για αυτό τον λόγο κατεβάζει το κόστος η Κυβέρνηση. Ο πληθωρισμός σε αυτή την περίοδο, αν υπήρχε Αυτόματη Τιμαριθμοποίηση, είναι πάνω από 15%, δηλαδή, θα έπρεπε σήμερα η Αττική Οδός, αν τιμαριθμοποιούνταν τα διόδια, να πλησίαζε τα 3,30-3,40 ευρώ για το ΙΧ. Αυτό το πράγμα είναι βέβαιο ότι θα γίνει μετά από 5 χρόνια. Αυτό υπάρχει ήδη, στη Σύμβαση και είναι σημαντικό να μην το ξεχάσουμε, γιατί όταν το δούμε, θα πρέπει να ξέρουμε πότε έγινε και έγινε με τη Σύμβαση που έχουμε μπροστά μας.

Υπάρχει ένα κρίσιμο ζήτημα που αφορά πάλι τα διόδια. Ειπώθηκε νομίζω και από τον Υπουργό, αλλά και κατά τη διάρκεια της συζήτησης με τους φορείς. Αυτό που «αγοράζουμε», ή τουλάχιστον ένα μεγάλο μέρος αυτού που αγοράζουμε από τα διόδια, είναι η ασφάλεια. Η ασφάλεια είναι κάτι που πράγματι χρειάζεται να το έχουμε υπόψη μας όταν καταβάλλονται τα διόδια. Όμως το πρώτο πράγμα που «αγοράζει» ένας χρήστης της Αττικής Οδού δεν είναι η ασφάλεια, είναι η γρήγορη διέλευση. Το προϊόν που πουλάει η Αττική Οδός είναι η ταχύτητα. Δεν έχει κανένας οδηγός κανένα λόγο να αφήσει τους άλλους δρόμους και να χρησιμοποιήσει την Αττική Οδό, αν δεν πρόκειται να πάει πιο γρήγορα στον προορισμό του.

Ολόκληρη η παρούσα Σύμβαση δεν έχει τίποτα που να εγγυάται την ευθύνη της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ να παρέχει γρήγορη διέλευση στην Αττική Οδό. Δηλαδή, το κύριο προϊόν που πουλάει η εταιρεία στο χρήστη μπορεί να παραδοθεί στον χρήστη-οδηγό «χαλασμένο», και πάλι όμως να το πληρώσει. Αν δηλαδή περιμένει ένας οδηγός να γλιτώσει 5 ή 10 λεπτά από τη διαδρομή του χρησιμοποιώντας την Αττική Οδό και τελικά μόλις μπει βρεθεί σε οδική συμφόρηση, έχασε το προϊόν το οποίο αγόρασε. Είναι κάτι το οποίο συμβαίνει τακτικά και δεν θεωρείται ευθύνη της εταιρείας που διαχειρίζεται την Αττική Οδό, να λάβει εκείνα τα μέτρα που δεν θα αφήνουν την Αττική Οδό να βρίσκεται σε μποτιλιάρισμα. Όμως, δεν παίρνει τα χρήματά του πίσω.

Γι’ αυτό εμείς πιστεύουμε ότι η γρήγορη διέλευση είναι πρωταρχικό ζήτημα και έπρεπε να υπάρχει στη Σύμβαση. Πρέπει να υπάρχει μια Χάρτα με τα δικαιώματα των χρηστών της Αττικής Οδού. Αυτό λείπει. Συνεπώς, αυτός που χρησιμοποιεί την Αττική Οδό δεν έχει δικαιώματα απέναντι στην εταιρεία. Πληρώνει ένα προϊόν, το οποίο ενδέχεται αν είναι τυχερός να το πάρει. Δηλαδή, να περάσει πιο γρήγορα μέσα από την Αττική Οδό. Αν είναι άτυχος όμως -και σε πάρα πολλές περιπτώσεις γνωρίζουμε ότι είναι άτυχος- δεν παίρνει αυτό το οποίο πλήρωσε. Πρόκειται με άλλα λόγια για μια Σύμβαση που δεν λαμβάνει σοβαρά υπόψη τα δικαιώματα των χρηστών.

Επίσης, πρέπει να πω ότι εκφράσαμε επιφυλάξεις για τον τρόπο με τον οποίο τα ζητήματα της προστασίας του περιβάλλοντος αντιμετωπίζονται από τη Σύμβαση. Υπάρχει το θέμα του Άρθρου 10 για τον ανεξάρτητο μηχανικό. Ειπώθηκε από άλλους βουλευτές της Αντιπολίτευσης, το λέμε και εμείς, ότι ο ανεξάρτητος μηχανικός δεν είναι ακριβώς ανεξάρτητος αφού η πληρωμή του εξαρτάται από την εταιρεία που χειρίζεται το δρόμο, τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Συνεπώς, εδώ υπάρχει μια σύγκρουση συμφερόντων η οποία μειώνει την ανεξαρτησία του μηχανικού. Αυτός ο μηχανικός σύμφωνα με τη Σύμβαση, μεταξύ άλλων, είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη της περιβαλλοντικής διαχείρισης, αλλά και των επενδύσεων της Αττικής Οδού. Αυτά θεωρούμε ότι είναι σημαντικά. Τόσο η περιβαλλοντική διαχείριση και οι επενδύσεις και θα θέλαμε να είναι υπό την επίβλεψη κάποιου πραγματικά ανεξάρτητου φορέα ο οποίος να μην επηρεάζεται από την εταιρεία που χειρίζεται τον δρόμο.

Τέλος, θα κλείσω με ένα γενικό σχόλιο για ένα ζήτημα που έθεσα στο τέλος της ομιλίας μου κατά την 1η συνεδρίαση, που θα πρέπει να το εξετάσουμε και θα πρέπει η Κυβέρνηση και ο κ. Υπουργός να μας το απαντήσει. Η Αττική Οδός είναι ένας δρόμος σήμερα μήκους 70 χιλιομέτρων. Ημερησίως χρησιμοποιείται από, περίπου, 250.000 αυτοκίνητα. Τα έσοδα από την Αττική Οδό υπολογίζονται, με βάση τον τζίρο της εταιρείας που διαχειρίζεται τώρα, περίπου στα 250 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Ο τζίρος της Αττικής Οδού. Δηλαδή, σε βάθος 25 ετών -και αυτό ειπώθηκε από τον εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ στη διάρκεια της ακρόασης φορέων- υπολογίζεται ότι αν έχουμε προβολή, με σημερινές τιμές, για τα 25 χρόνια ο τζίρος της επιχείρησης θα φτάσει τα 7,5 δις ευρώ. Το δημόσιο εξασφαλίζει 3,27 δις ευρώ, δηλαδή περίπου τα μισά, και ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξης του 7,5% για κάθε έτος.

Η ιδιωτική επιχείρηση η οποία εκμεταλλεύεται την Αττική Οδό, εδώ φαίνεται πως θα έχει μία Σύμβαση η οποία θα της αποφέρει τεράστια κέρδη. Και το ερώτημα είναι κατά πόσο τα περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου τα οποία παράγουν τόσο μεγάλο πλούτο θα πρέπει να ιδιωτικοποιούνται με αυτόν τον τρόπο. Η ιδιωτικοποίηση είναι μια πολιτική που εισήχθη με το νεοφιλελευθερισμό στη διάρκεια της δεκαετίας του ‘80 με σκοπό να παραχωρήσει σε ιδιώτες, εταιρίες του Δημοσίου οι οποίες είναι ελλειμματικές και προβληματικές. Όχι να χαρίζει στους ιδιώτες περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου τα οποία είναι κερδοφόρα. Όμως, με την παρούσα Σύμβαση δίνουμε μια επιχείρηση η οποία είναι αποδεδειγμένα κερδοφόρα –υπερ-κεδοφόρα αν θέλετε- στον ιδιώτη. Για αυτό και θα πρέπει ο κ. Υπουργός να μας πει, ποια είναι η λογική με βάση την οποία η Κυβέρνηση ιδιωτικοποιεί κερδοφόρες επιχειρήσεις και περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου.

Η άποψή μας είναι ότι πλέον αυτή η πολιτική έχει μπει στον αυτόματο πιλότο. Η Κυβέρνηση δεν μπαίνει πια στον κόπο να σκεφτεί κατά πόσο θα πρέπει να κρατήσει κάποια περιουσιακά στοιχεία υπό τον δικό της έλεγχο και τη δική της διαχείριση για να έχει μεγαλύτερα έσοδα και πάντοτε διαλέγει την εύκολη οδό, που είναι η Παραχώρηση σε ιδιώτη παραχωρησιούχο. Βεβαίως γνωρίζουμε πως η χώρα παραμένει κάτω από ένα μνημονιακό καθεστώς με την παρουσία του ΤΑΙΠΕΔ το οποίο ωθεί την Κυβέρνηση στο να διατηρεί μια πολιτική που μας επιβλήθηκε στη διάρκεια των Μνημονίων και της κρίσης μέσω της Τρόικα. Ωστόσο, αυτή τη στιγμή πλέον υπάρχει η επιλογή να «φύγει» η Κυβέρνηση μέσα από αυτή την καταστροφική, κατά την άποψή μας, φιλοσοφία της κατασπατάλησης των περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου. Και όμως δεν την εξετάζει. Θα θέλαμε να ξέρουμε γιατί το Υπουργείο δεν εξετάζει αυτή την επιλογή. Διότι για εμάς στην προκειμένη περίπτωση όπως και στις περιπτώσει των κερδοφόρων αεροδρομίων και λιμένων της χώρας είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να το έχουμε πολύ σοβαρά υπόψη.

Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κ. Καζαμία. Να κάνουμε μια ακόμα προσπάθεια σύνδεσης με τον Ειδικό Αγορητή της Νίκης, κ. Βρεττό, μήπως έχει αποκατασταθεί το πρόβλημα. Παρακαλώ έχει συνδεθεί ο κ. Βρεττός;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ’»):** Έχω συνδεθεί κ. Πρόεδρε, αλλά με προβλήματα παρόλο που βρίσκομαι σε σταθερό σημείο. Δηλώνω ξανά ότι θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο και θα προσπαθήσω χωρίς να κουράσω την Επιτροπή να πω μερικές σκέψεις και αν για κάποιο λόγο με «πετάξει» το σύστημα, ζητώ συγγνώμη θα τα πω σε επόμενη συνεδρίαση.

*(στο σημείο αυτό διακόπτεται η σύνδεση)*

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κόπηκε ξανά δυστυχώς η σύνδεση με τον κ. Βρεττό.

Θα συνεχίσουμε τη διαδικασία δίνοντας τον λόγο στον κ. Ιωάννης Κόντη, Ειδικό Αγορητής από την Κ.Ο. των Σπαρτιατών.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ)**: Κύριε Υπουργέ, χτες κάνατε μια αναφορά για το Εθνικό Οδικό μας Δίκτυο, η οποία είναι πραγματικότητα και την είχα κάνει και εγώ αν θυμάστε σε άλλη συζήτηση. Όντως είναι γεγονός πλέον, ότι όσοι πηγαίνουν στη Θεσσαλονίκη, έχουνε την τύχη να διέρχονται την Εθνική Οδό χωρίς κίνδυνο αιματοκυλίσματος όπως συνέβαινε παλιά, ειδικά στον Μαλιακό Κόλπο. Πλέον έχει μηδενιστεί και τα ατυχήματα εξαρτώνται σχεδόν αποκλειστικά από το προσωπικό λάθος, ή η πρόσκρουση στο αντίθετο ρεύμα όπως συνέβαινε παλιά και είχαμε εκατόμβες νεκρών.

Σίγουρα όμως όταν γίνονται αυτά τα έργα, έχουν κάποιον κατασκευαστή ο οποίος με τη δυνατότητα που του παρέχει το Κράτος κάνει απόσβεση των όσων δαπάνησε, παρότι έχει ήδη αποσβέσει εξ αρχή το έργο από δαπάνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης - γιατί δόθηκαν πολλά χρήματα για αυτούς τους δρόμους και για άλλα έργα - και τους δίνουμε τη δυνατότητα να βγάλουν και κάποια κέρδη στην πορεία με τη μορφή του συντηρητή, του επόπτη έργου για κάποια χρόνια. Όμως τώρα εδώ, τείνουμε να διαιωνίσουμε μία κατάσταση στην οποία, όπως είπαν και οι προηγούμενοι ομιλητές, θα μπορούσε το Κράτος πλέον να έχει τον εποπτικό ρόλο, να έχει τον εισπρακτικό ρόλο και να μην περιμένει να πάρει το μέρισμα του 30%, όπως μας είπε ο εκπρόσωπος του ΤΑΙΠΕΔ ο οποίος παρουσίασε τις εταιρείες και του Οργανισμούς που έχει πουλήσει το ΤΑΙΠΕΔ λίγο έως πολύ ζημιογόνες για την Κυβέρνηση, ενώ όλοι όσοι ασχολούμαστε ξέρουμε –προσωπικά ασχολούμαι περισσότερο με τα λιμάνια και τα ναυτιλιακά- ότι δεν είναι ζημιογόνα ούτε τα λιμάνια μας ούτε φυσικά τα αεροδρόμιά μας.

Δεν μπορεί, ελαφρά τη καρδία, να λέμε ότι το λιμάνι του Ηρακλείου, ένα τεράστιο λιμάνι με μεγάλο κύκλο εργασιών και εμπορευμάτων και πελατών που εισέρχονται εκεί -είτε με κρουαζιερόπλοια είτε με ποστάλια- έχει μόνο 1 εκατομμύριο ευρώ κέρδος το χρόνο, από τη στιγμή που όταν δόθηκε είχε ήδη αποθεματικό 27 εκατομμύρια ευρώ στο Ταμείο του. Είναι ένα λιμάνι με τεράστιες προοπτικές. Στη Θεσσαλονίκη βλέπουμε ξεκάθαρα ότι ο Παραχωρησιούχος βγάζει 40-50 εκατομμύρια ευρώ -με τα δηλωθέντα κέρδη- ο οποίος όπως είπαμε δεν έχει κάνει και καμία επένδυση ως όφειλε τόσα χρόνια, από το 2018.

Με αυτό θέλω να πω ότι, είναι έργα που εξόφθαλμα μπορούν να βοηθήσουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Μπορούν να είναι περιουσία των Ελλήνων και όχι να φροντίζουμε κάποιοι ιδιώτες, οι οποίοι κατά σύμπτωση βλέπουμε ότι είναι οι ίδιοι παντού -όποια πέτρα και αν σηκώσεις θα δεις ΤΕΡΝΑ και 5, 6 άλλες εταιρείες- οι οποίοι πλειοδοτούν στα έργα αυτά. Δεν ξέρω αν ήταν 10 αυτοί που πλειοδοτούν ή 20 αυτοί που μάλλον «χτυπάνε» τα έργα, ξέρω ποιος πλειοδοτεί.

Θέλουμε λοιπόν να πούμε ότι η αντίρρηση που έχουμε είναι ότι πλέον υπάρχει μία ανάθεση, η οποία μακροπρόθεσμα μόνο κέρδη θα αποφέρει στον παραχωρησιούχο. Κάποιοι συνάδελφοι τα εντόπισαν περίπου στα 250 εκατομμύρια ευρώ. Εμείς πιστεύουμε ότι τα έσοδα είναι πολύ περισσότερα, γιατί μην ξεχνάμε ότι δεν το μετράμε με μέσο αντίτιμο 2,80 που ήταν έως τώρα, αλλά υπάρχουν και πάρα πολλά μεγάλα οχήματα τα οποία διέρχονται με μεγαλύτερο αντίτιμο και μας έχει πληροφορήσει η εταιρεία ότι έχει 250.000 διελεύσεις την ημέρα. Όπως και να έχει λοιπόν θεωρούμε ότι και περιθώρια μείωσης, από τη στιγμή που ανέλαβε το έργο, έχει για να μειώσει το αντίτιμο της διέλευσης ακόμα περισσότερο και περιθώρια να δει τα θέματα που είπαμε για τις σύντομες διελεύσεις. Δηλαδή, ένας πολίτης που θέλει να αποφύγει την κίνηση το πρωί για να πάει τα παιδιά του σχολείο, σε μία γειτονική του περιοχή -όπως συμβαίνει πάρα πολύ και στο Ψυχικό, στου Παπάγου, που περνούν την Αττική Οδό για να πάνε Αγία Παρασκευή που έχει πολλά Κολέγια- και μετά να πάνε στη δουλειά τους, μέσω της Αττικής Οδού με μια σύντομη διέλευση στα 100 ή 200 μέτρα, θα γλίτωναν πάρα πολύ χρόνο και θα αποσυμφορίζονταν οι γειτονικοί παράλληλοι δρόμοι, όπως η Μεσογείων ή Κηφισίας. Θα μπορούσε να προβλεφθεί γι’ αυτούς με κάποιον τρόπο -που δεν τον γνωρίζω γιατί δεν είμαι τεχνοκράτης στο θέμα αυτό- να φαίνεται τόσο η εντοπιότητα όσο και ο προορισμός από τη χρονική στιγμή της εξόδου και της εισόδου και να μην χρεώνονται αυτοί οι άνθρωποι.

Επίσης, έχουμε τις περιπτώσεις των ανθρώπων, που είναι πάρα πολλοί, που μετακινούνται καθημερινά για ιατρικά περιστατικά. Να αναφέρουμε απλά τους ανθρώπους που πηγαίνουν για αιμοκάθαρση- νομίζω προβλέπεται και αυτό με τους ΑμεΑ. Έχουμε ανθρώπους οι οποίοι πηγαίνουν για αιμοκάθαρση κάθε μέρα σε πολλά μέρη της Αθηνάς και είναι άνθρωποι οι οποίοι, εκτός του ότι υποφέρουν, επιβαρύνονται και με έξοδα τα οποία είναι δυσανάλογα με τις δυνατότητές τους, τις περισσότερες φορές. Έχουμε όπως είπαμε τους ΑμεΑ, που για αυτούς υπάρχει πρόβλεψη με το Άρθρο 18, και τους πολύτεκνους οι οποίοι είναι μια μεγάλη κατηγορία. Κι αν σε αυτούς ενταχθούν και οι τρίτεκνοι καταλαβαίνετε ότι έχουμε ανθρώπους οι οποίοι έχουν ανάγκη αυτά τα χρήματα τα οποία θα γλυτώνουν. Υπολογίστε πως αν θέλουν 6 ευρώ την ημέρα μόνο για μία απλή διέλευση στην εργασία ή στο σχολείο των παιδιών τους και επιστροφή καταλαβαίνετε ότι έχουμε 150-180 ευρώ το μήνα ένα περιττό έξοδο και νομίζουμε ότι η Αττική Οδός και ο Παραχωρησιούχος έχει τα περιθώρια να τα δώσει.

Η νέα Σύμβαση που εξετάζουμε σήμερα, είναι μια συμφωνία μακροχρόνιας και δυνητικά με περίεργες συνέπειες για το Ελληνικό Δημόσιο, γιατί είναι αδύνατο να αναλυθούν λεπτομερώς τα επιμέρους άρθρα και να καταδειχθούν οι κίνδυνοι για αδυναμίες που ελλοχεύουν στη συγκεκριμένη Σύμβαση, όπως ειδικά θέματα που είναι η λειτουργία του ανεξάρτητου μηχανικού, η εκμετάλλευση των διοδίων, οι παραλείψεις που αναφέραμε στις ευάλωτες ομάδες. Και να πούμε ότι ξεκινάει με την εισαγωγή των συμβαλλόμενων μερών, δηλαδή το ΤΑΙΠΕΔ και τη Νέα Αττική Οδό Παραχώρηση Μονοπρόσωπη ΑΕ η οποία εκπροσωπεί την ΤΕΡΝΑ, και υπάρχει μια τριμερής σχέση-πυρήνας της Σύμβασης που αναδεικνύει από την αρχή μία σημαντική εξάρτηση του κράτους από τον ιδιωτικό τομέα τη διαχείριση του ζωτικού αυτού έργου. Η μεταβίβαση του ελέγχου ενός σημαντικού αυτοκινητοδρόμου στην ιδιωτική εταιρεία δημιουργεί ασύμμετρες σχέσεις ισχύος, γιατί στην ουσία το κράτος παραχωρεί τα δικαιώματά του σε ιδιωτικό σχήμα μη έχοντας τη δυνατότητα να έχει άμεση πρόσβαση στα έσοδα, στον έλεγχο και στη διαχείριση του έργου. Όπως ανέφερα, πρέπει να βρεθεί και ένας τρόπος, ένας μηχανισμός να ελέγχουμε επ’ ακριβώς τα πραγματικά έσοδα που εισπράττει καθημερινά η Αττική Οδός σε όλο το μήκος των 70 χιλιομέτρων.

Όσον αφορά την 25ετή ισχύ της Σύμβασης είναι ένα μακρύ χρονικό διάστημα που στερεί από το δημόσιο τη δυνατότητα αναπροσαρμογής των όρων της Σύμβασης σε μελλοντικές συνθήκες ή οικονομικές κρίσεις, κάτι που δεν έχει προβλεφθεί. Θα δεσμευτούμε για το 1/4 του αιώνα σε μια συμφωνία που δεν μπορούμε να αλλάξουμε τους όρους ή να επαναδιαπραγματευθούμε και δεν θα έχουμε τη δυνατότητα να επανακτήσουμε τον έλεγχο. Η αποκλειστική εκμετάλλευση από τον παραχωρησιούχο δίνει το δικαίωμα στην επιβολή διοδίων ανάλογα με «τα κέφια του», όπως θέλει χωρίς κανένα έλεγχο. Και πάλι αυτό θα έρχεται σε βάρος των Ελλήνων πολιτών οι οποίοι είναι αυτοί που στο τέλος της ημέρας πληρώνουν τη ζημιά. Επιπλέον, υπάρχει ανισότητα στην κατανομή κινδύνων που οδηγεί το Δημόσιο να αναλάβει περισσότερες υποχρεώσεις από ότι μπορεί να διαχειριστεί ειδικά σε περιπτώσεις που έχουν αποτύχει ή παρουσιαστούν σοβαρά προβλήματα. Δεν θα έχει την ευκαιρία να διαχειριστεί άμεσα την κατάσταση στο Δημόσιο ενώ ο Παραχωρησιούχος έχει σημαντικά πλεονεκτήματα αφού έχει περιορισμένες υποχρεώσεις.

Στο θέμα της συντήρησης, επειδή προσωπικά κάνω συχνές διελεύσεις και γι’ αυτό μιλάω –εδώ και πολλά χρόνια ταξιδεύω από τα Βόρεια στα Νότια- δεν έχω δει να υπάρχουν μεγάλα έργα συντήρησης όλα αυτά τα χρόνια. Έχουμε δει, όπως και στην Εθνική Οδό, κάτι κώνους που βάζουν κατά καιρούς ή βάφουν τις γραμμές άσπρες όμως μέσα σε όλα αυτά τα χρόνια δεν έχουμε δει να αλλάζει το οδόστρωμα, να γίνονται ασφαλτοστρώσεις. Πιστεύουμε πως η συντήρηση είναι τελείως επιφανειακή. Δεν υπάρχουν μεγάλα έσοδα για αυτή τη συντήρηση; Όταν η εταιρεία ζήτησε να αναλάβει αυτή τη Σύμβαση, σίγουρα θα έπρεπε να έχουν αναφερθεί με λεπτομέρειες ποια έργα συντήρησης έγιναν όλα αυτά τα χρόνια και με ποιες εταιρείες οι οποίες θα φαίνονταν στα παραστατικά. Θέλω να ελπίζω ότι τα έχει όλα αυτά το Υπουργείο σας, τα έχετε μελετήσει και έχετε βγάλει κάποια συμπεράσματα τα οποία δεν μπορούμε να βγάλουμε εμείς. Η εκπόνηση μελετών είναι υποχρέωση του παραχωρησιούχου για τις κατασκευές που θα κάνει κτλ., αλλά θα πρέπει να υπάρχει διαφάνεια και σε αυτές, γιατί το Δημόσιο μπορεί να βρεθεί αντιμέτωπο με υπερκοστολογήσεις, κακής ποιότητας κατασκευές και χωρίς να έχει την εποπτεία των διαδικασιών αυτών.

Ο ανεξάρτητος μηχανικός, κάτι που είναι πολύ σημαντικό και είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη του έργου και τη διασφάλιση των όρων της Σύμβασης, θα πρέπει να είναι πραγματικά ανεξάρτητος και να μην έχει την παραμικρή σχέση, ούτε επ’ αμοιβή ούτε με συμφέροντα ούτε με πρόσκληση από την ΤΕΡΝΑ. Θα πρέπει να είναι τελείως ανεξάρτητος, για να μην αμφισβητηθεί η ακεραιότητα και αμεροληψία του, η οποία είναι ουσιώδης για την ορθή λειτουργία του έργου και ο οποίος μην ξεχνάμε, θα κληθεί να καταθέσει σε αρχές, εάν υπάρξει κάποιο πρόβλημα.

Τέλος, όσον αφορά τα διόδια είπαμε πως οι ευάλωτες ομάδες θα πρέπει να μην είναι υπόχρεες στην καταβολή διοδίων. Είναι ένα θέμα πολύ σοβαρό και αυτό μας προβληματίζει. Καλώς και εμείς αποδεχόμαστε την απαλλαγή των ΑμεΑ αλλά υπάρχουν και άλλοι οι οποίοι, όπως αναφέραμε, πρέπει να απαλλαγούν. Επίσης, η δυνατότητα καταγγελίας Σύμβασης από το Δημόσιο θα έπρεπε να έχει περισσότερες δυνατότητες, περισσότερα εφόδια. Είναι πολύ περιορισμένη και σε περίπτωση καταγγελίας θα πρέπει το Δημόσιο να καταβάλει τεράστια ποσά ως αποζημίωση, γεγονός που καθιστά πρακτικά αδύνατη την καταγγελία. Θα βρεθούμε σε δυσμενή θέση και δεν θα μπορούμε να αντιδράσουμε, σε περίπτωση που η Σύμβαση αποδειχθεί επιζήμια για τα συμφέροντα του δημοσίου και κατ’ επέκταση των Ελλήνων πολιτών.

Συνεπώς βλέπουμε πως η Σύμβαση είναι περισσότερο προς όφελος του ιδιώτη, του κατασκευαστή, και εμείς, ως Κοινοβουλευτική Ομάδα, συνεχίζουμε να επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, αλλά κατ’ αρχήν είμαστε αρνητικοί στην πραγματοποίηση της Σύμβασης. Παρά το γεγονός πως στο τέλος της ημέρας φέρνει οφέλη σε αυτούς που κινούνται στην Αττική οδό κατά καιρούς. Αυτοί που καθημερινά κινούνται, δυστυχώς, πληρώνουμε ένα μεγάλο ποσό. Καθένα που χρησιμοποιεί την Αττική Οδό καθημερινά χρειάζεται γύρω στα 200 ευρώ. Είναι ένα θέμα το οποίο πρέπει να το φροντίσουμε, τουλάχιστον για ανθρώπους, οι οποίοι λόγω ανάγκης εργασίας ή άλλων αναγκών, διέρχονται καθημερινά.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ(Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς.

Με την ομιλία του κ. Κόντη ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Η συνεδρίαση θα κλείσει με την τοποθέτηση του κ. Υπουργού και τις τυχών διευκρινίσεις ή ενδεχομένως και τις βελτιώσεις επί του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ, έχετε τον λόγο κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Θα προσπαθήσω να είμαι συμπληρωματικός προς τις δύο προηγούμενες τοποθετήσεις μου. Μου είχατε δώσει άνεση χρόνου και γι’ αυτό δεν θα ήθελα να κάνω κατάχρηση του χρόνου της Επιτροπής. Νομίζω πως η Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας έκανε μια εξαιρετική ανάλυση των άρθρων της Σύμβασης. Έχω τοποθετηθεί δύο φορές, θεωρώ με πληρότητα, ακούσαμε και τους φορείς. Θα ήθελα να κάνω ορισμένες, πολύ σύντομες, επισημάνσεις.

Πρώτα από όλα, άκουσα ότι η συγκεκριμένη Σύμβαση είναι εξαιρετικά κερδοφόρα για τον ιδιωτικό τομέα. Κύριε συνάδελφε είπατε μάλιστα υπερκερδοφόρα. Πέρα και πάνω από το αν συμφωνούμε ή διαφωνούμε γι’ αυτή τη διαδικασία της παραχώρησης, γενικότερα για τις παραχωρήσεις έχετε μια διαφορετική άποψη. Εάν ήταν υπερκερδοφόρα θα είχε έρθει κάποιος άλλος ιδιώτης να δώσει μεγαλύτερο τίμημα. Άρα, αυτός ο ιδιώτης έδωσε το μεγαλύτερο τίμημα. Όλοι οι άλλοι, γι’ αυτό που εσείς ονομάζεται «υπερκερδοφόρα επένδυση», δώσανε χαμηλότερο τίμημα. Οπότε η αγορά αξιολόγησε κατά το μέγιστο, με βάση τον παραχωρησιούχο που έχουμε, ότι αυτά τα δεδομένα που εσείς λέτε υπερκερδοφόρα, έχουν αυτό το αντίτιμο.

Να ξεκαθαρίσουμε ότι πέρα και πάνω από τις διαφορετικές προσεγγίσεις που μπορεί να έχουμε επί των παραχωρήσεων, θα επανέλθω λίγο σε αυτό, αυτή τη στιγμή έγινε ένας διεθνής διαγωνισμός και με βάση αυτά τα δεδομένα του υπερκερδοφόρου περιουσιακού στοιχείου, η ΤΕΡΝΑ έδωσε το υψηλότερο τίμημα.

Δεύτερη παρατήρηση. Κυρία Μανωλάκου, αναφερθήκατε σε ένα υποθετικό παράδειγμα, μη επίτευξης ημερομηνίας έναρξης παραχώρησης και την ευθύνη του δημοσίου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Τα άρθρα διάβασα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Σωστά. Ναι, αλλά την Κυριακή ολοκληρώνεται αυτό. Οπότε αυτό ήταν μέσα στη Σύμβαση, αν δεν ολοκληρωνόταν η διαδικασία. Δεν πρόκειται να ισχύσουν αυτά που λέτε. Επιτυγχάνουμε την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης, 6 Οκτωβρίου. Άρα, δεν υπάρχει ευθύνη Δημοσίου.

Αναπροσαρμογή διοδίων. Εδώ είναι το μόνο σημείο το οποίο θέλω να επαναλάβω, ως συμπλήρωση αυτών που ακούσαμε στην ακρόαση φορέων. Πρώτα από όλα, άκουσα να θέτετε προβληματισμούς για το μελλοντικό ύψος των διοδίων και αμφισβήτηση αν θα βγει ωφελημένος ο πολίτης. Την Κυριακή ο πολίτης πληρώνει 2,50 ευρώ, πριν πάμε στο μέλλον. Δεν άκουσα από κανέναν να το λέει αυτό. Την Κυριακή ο πολίτης πληρώνει 2,50 ευρώ, δεν πληρώνει 2,80. Πληρώνει 2,50 ευρώ. Εγώ δεν είπα να μην το εξετάσετε αυτό, αλλά προτρέξατε και για το τι θα γίνει μετά από 5 χρόνια. Αυτή τη στιγμή, την Κυριακή -όπως και σήμερα, κύριε συνάδελφε, αν πάτε στη Θεσσαλονίκη- πληρώνετε 3 ευρώ λιγότερο διόδια, από σήμερα μέχρι το τέλος του 2025. Την Κυριακή, ο πολίτης, θα πληρώνει 2,50 ευρώ αντίτιμο, όταν θα πηγαίνει στα διόδια.

Πράγματι, υπάρχει μία πρόβλεψη για τη δυνατότητα αναπροσαρμογής διοδίων μετά από 5ετία. Όμως, ισχύουν κάποιες προϋποθέσεις που όπως ακούσατε, εν πολλοίς, ίσχυαν και σήμερα. Η αύξηση συναρτάται από συγκεκριμένους μετρήσιμους δείκτες κυκλοφοριακού φόρτου. Άρα, θα πρέπει αυτό να τεκμηριώνεται επαρκώς από τον Παραχωρησιούχο. Θα γίνεται έλεγχος από τον ανεξάρτητο μηχανικό, θα υπάρχει ευχέρεια έγκρισης από το Δημόσιο, μπορεί το Δημόσιο να αρνηθεί και μπορεί να είναι απαραίτητη και η κοινοποίηση και ο προληπτικός έλεγχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το είπα και χθες, η Digi Move.

Επόμενο κεφάλαιο που μας απασχόλησε αφορά τον ανεξάρτητο μηχανικό. Η πρόσκληση υποβολής δεσμευτικών προσφορών ορίζει ρητά ότι πρέπει να τυγχάνει της επιλογής του Δημοσίου. Ο επενδυτής δήλωσε, την εταιρεία που επέλεξε ως ανεξάρτητο μηχανικό κατά την περίοδο οριστικοποίησης των συμβατικών εγγράφων μαζί με όλα τα άλλα δικαιολογητικά που ορίζει η πρόσκληση. Η διαδικασία αυτή, ελέγχθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου και αποτέλεσε μέρος της υποβολής και έγκρισης από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Επίσης, για τον ανεξάρτητο μηχανικό έχει εχέγγυα βάσει της πρόσκλησης υποβολής δεσμευτικών προσφορών. Πρώτον, τίθεται ως προϋπόθεση να μην τελεί σε άμεση ή έμμεση σχέση με τον πλειοδότη. Δεύτερον, η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει ότι, αν ο ανεξάρτητος μηχανικός παραβεί τις υποχρεώσεις του, το Δημόσιο μπορεί να ζητήσει την αντικατάστασή του. Τρίτον, η Σύμβαση Παραχώρησης ορίζει ρητά ότι για να απαλλάξει και να αλλάξει ο ανεξάρτητος μηχανικός απαιτείται προηγούμενη συναίνεση του Ελληνικού Δημοσίου. Τέταρτον, η Σύμβαση Παραχώρησης ορίζει ρητά ότι ο ανεξάρτητος μηχανικός έχει καθήκον επιμέλειας έναντι του Δημοσίου και είναι υπεύθυνος έναντι του Δημοσίου.

Επόμενη ενότητα, δύο ουσιώδεις διαφοροποιήσεις αυτής της Σύμβασης σε σχέση με την προηγούμενη. Πρώτον, πλέον, η νέα Σύμβαση Παραχώρησης ορίζει δείκτες απόδοσης, αυτό, που είπα και χθες, τα «KPIs», βάσει των οποίων αξιολογείται ο Παραχωρησιούχος. Η παλιά Σύμβαση δεν είχε «KPIs». Δεύτερον, πιο σημαντικό ακόμα, το οποίο προέκυψε και από την ακρόαση φορέων, δεν το έθιξε κανένας συνάδελφος της Αντιπολίτευσης, βάση υπολογισμού της ετήσιας αμοιβής παραχώρησης με τη νέα Σύμβαση είναι πάνω στον τζίρο, ενώ η παλιά Σύμβαση είναι με βάση τα καθαρά κέρδη.

Επόμενη ενότητα, εργαζόμενοι. Νομίζω ότι επιβεβαιώθηκε στην ακρόαση φορέων ό,τι ακριβώς ανέφερα χθες κατά την τοποθέτησή μου, για αυτό το επανέλαβα κατά την ακρόαση φορέων για να είναι απόλυτα ξεκάθαρο σε όλους. Τι έγγραφα εκτιμώ πως από αύριο το πρωί θα έχετε στην κατοχή σας. Υποδείγματα συμβατικών εγγράφων, πρωτόκολλο παράδοσης παραλαβής χώρου εκτέλεση του έργου σε σχέδια, λειτουργία και συντήρηση, ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης, μερίδιο Παραχωρησιούχου σε κεφαλαιακή δαπάνη και μεταβολής νομοθεσίας, αναπροσαρμογή χρηματοοικονομικού μοντέλου λόγω γεγονότος αναπροσαρμογής, σύμβαση ανεξάρτητου μηχανικού, δεσμευτική προσφορά, πράξη σύσταση του Παραχωρησιούχου. Τα άλλα έγγραφα, τρία, τον αριθμό, δεν μπορούν να δοθούν, είναι εμπιστευτικά, είναι μέσα και το «Business Plan».

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Άρα, αναπροσαρμογή χρηματοδοτικού μοντέλου ή εν συνόλου του ……. *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Σας ανέφερα, ακριβώς, από την λίστα που υπάρχει, τους τίτλους, τα σώματα, που θα τα πάρετε αύριο, το πρωί, θα τα έχετε όλα, είναι πολλές σελίδες, αλλά θέλετε να τα έχετε όλα.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Λείπουν το «Business Plan» και ποια άλλα δύο; *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Θα λείπει το χρηματοοικονομικό, η Σύμβαση Λειτουργίας και η Σύμβαση Μελετών Συντήρησης.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Εισηγήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Η Σύμβαση Μελετών Συντήρησης, γιατί να λείπει; *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Γιατί υπάρχουν στοιχεία εμπιστευτικότητας, όπως ενημερώθηκα από τους νομικούς.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ναι, αλλά η Σύμβαση Λειτουργίας; *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Πρώτα απ’ όλα, σας είπα πολύ σύντομα, με βάση την ακρόαση φορέων, τις δυνατότητες που έχουμε βάσει της ενημέρωσης και από τους νομικούς. Θα πάω στο γραφείο και θα δούμε αν υπάρχουν άλλες δυνατότητες για κάποια από τα άλλα έγγραφα.

Αν μου επιτρέπετε, όπως βλέπετε ανοίγω εγώ ένα κεφάλαιο και σας λέω συγκεκριμένα ζητήματα για αύριο το πρωί και όχι για την Πέμπτη. Οφείλω όμως να τηρήσω και ορισμένα θέματα, που είναι του θεσμικού πλαισίου. Είναι και Υπουργείο Οικονομικών είναι και ΤΑΙΠΕΔ στην όλη διαδικασία.

Κλείνω με ένα σημείο προς τον αγαπητό συνάδελφο του ΣΥΡΙΖΑ. Ξεκίνησε την τοποθέτησή του λέγοντας ότι τώρα που έγινε η Αττική Οδός, δεν υπάρχει λόγος παραχώρησης. Σωστά;

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Είναι μια καινοφανής διαδικασία και εδώ πρέπει να το σκεφτούμε σοβαρά ..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Αν θα πρέπει να υπάρχει παραχώρηση.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Ναι, και πώς θα το εκμεταλλευτούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Να υπενθυμίσω ότι κατ’ αντιστοιχία η Εγνατία Οδός κατασκευάστηκε. Αλλά το 2016-2017, και δεν ήταν Κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία, κάποιοι αποφάσισαν την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού στην ίδια εταιρεία που είναι σήμερα. Αν μου επιτρέπετε να ολοκληρώσω, γιατί έχω εδώ ακριβώς τα στοιχεία, Υπογραφή Σύμβαση Παραχώρησης και αφού με προκαλείτε ακόμα περισσότερο έχω κάτι υπογραφές εδώ, 29 Νοεμβρίου 2007 για καθορισμό τελών διοδίων στην Εγνατία Οδό, γιατί κάποιοι απόρησαν, γιατί να υπάρχουν και διόδια.

Εσείς δικαιολογείστε, έχετε μια συνέπεια, επειδή με κοιτάτε.

*(Πολλοί βουλευτές ομιλούν μη ακουόμενοι)*

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρετε πολύ καλά πως ό,τι είναι εκτός μικροφώνου δεν καταγράφεται

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Εγώ επειδή μένω στις πράξεις και όχι στα λόγια, έρχομαι να πω ότι θα περίμενα να έχετε μια διαφορετική προσέγγιση από αυτή που εκδηλώσατε, γιατί και εσείς κάνατε τα ίδια.

Έρχεστε, συνεπώς και λέτε, 5.10.2016 «PROJECT EGNATIA MOTORWAY», 2017 δεσμευτικές προσφορές για παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, που ήταν χωρίς διόδια και με παραχώρηση της Εγνατίας Οδού για να γίνει συντήρηση. Υπάρχει καθορισμός τελών διοδίων στην Εγνατία Οδό, που πράγματι υπήρχε και στο προηγούμενο διάστημα. Ακούω το επιχείρημα ήταν milestone των θεσμών, αναγκαστήκαμε να το κάνουμε.

Η αλήθεια είναι ότι και εκεί, στην Εγνατία Οδό -εγώ δεν κάνω πολιτικό αντιπερισπασμό, αλλά προσπαθώ να έχω συνέπεια λόγων και έργων ενώ εδώ βλέπω μια «οβιδιακή μεταμόρφωση»- εγώ έρχομαι και λέω ότι ορθώς τότε και τώρα, όπως βλέπετε δεν έρχομαι να πω κάτι αντίθετο, επειδή το Δημόσιο δεν μπορεί και για οικονομικούς λόγους να συντηρήσει το δρόμο, προχώρησε σε μία διαδικασία με την οποία παραχωρεί ουσιαστικά την συντήρηση του δρόμου.

Εδώ έχουμε υπογραφή Σύμβασης Παραχώρησης που ξεκίνησε το 2016-2017, υπογραφή το 2024, υπάρχει και συνέχεια, 29.3.2024 -κυρία Πέρκα γνωρίζω που έβαλα την υπογραφή μου, δεν λέω ότι ήταν milestone ή μου το επέβαλαν- 35 χρόνια χρήση και εκμετάλλευση, ό,τι αποφάσισε δηλαδή η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, βαριά συντήρηση Εγνατίας Οδού και 3 κάθετων μήκους διακοσίων 225 χιλιομέτρων, εντός πενταετίας επενδύσεις 420 εκατομμύρια ευρώ, 1,8 δις βαριά συντήρηση τα επόμενα χρόνια.

Άρα, έρχομαι και λέω, ότι όπως αποδεικνύεται στην πορεία αυτών των ετών από διαδοχικές Κυβερνήσεις, ΠΑΣΟΚ, Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, έχουμε επιλέξει όλοι ότι αυτό είναι το μοντέλο, με το οποίο μπορούμε να συντηρήσουμε οδικούς άξονες, γιατί πολύ απλά…

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** *(ομιλεί μη ακουόμενη)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Το 2016 και το 2017, κυρία Πέρκα, δεν ήμουνα εγώ, ήσασταν εσείς.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ναι, αλλά ήταν οι θεσμοί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Α, οι θεσμοί φταίνε. Χαίρομαι πάντως που συμφωνήσαμε ότι τότε κάνατε το ίδιο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Τότε όμως δεν δόθηκε. Γιατί δεν δόθηκε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Γιατί οι πολίτες ορθώς και σοφά επέλεξαν διαφορετικά το 2019. Ορθώς και σοφά. Και το έχουν επιβεβαιώσει τα επόμενα χρόνια.

Άρα, συμπερασματικά ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ, Νέα Δημοκρατία, που κυβερνήσαμε τα προηγούμενα χρόνια και συνάδελφοι Βουλευτές που είναι σε άλλα κόμματα, έχουμε κάνει την ίδια επιλογή στο παρελθόν, άσχετα από το τι λέμε σήμερα. Και έχουμε κάνει αυτήν την επιλογή, γιατί για διάφορους κυρίως δημοσιονομικούς λόγους δεν μπορεί το Κράτος να συντηρήσει τέτοιους οδικούς άξονες.

Η Εγνατία Οδός για πάρα πολλά χρόνια δεν έχει συντηρηθεί ή συντηρείται από την Εγνατία Οδό Α.Ε. Γι’ αυτό και με την παραχώρηση που ξεκίνησε το 2016-2017 προβλέπεται 1,8 δις βαριά συντήρηση. Αντιλαμβανόμαστε τι λέμε, 1,8 δις βαριά συντήρηση. Για να καταλάβουμε την αξία που έχουν και οι παραχωρήσεις, όταν βεβαίως αυτές οδηγούν σε συντήρηση του έργου, σε χρηματοδότηση του έργου και ναι σε βελτίωση της οδικής ασφάλειας του πολίτη.

Και κατ’ αντιστοιχία οι αποφάσεις για τα διόδια και για επιβολή διοδίων και στην Εγνατία Οδό αντίστοιχα, ήταν όλων των κομμάτων που κυβέρνησαν. Δεν ήταν ενός κόμματος. Έχω εδώ, όπως είδατε, τις διατάξεις του 2016, του 2017 και τις υπογραφές αρκετών Υπουργών και στο παρελθόν και μεταγενέστερα.

Εγώ, συνεπώς, καταλήγω με το εξής. Πρέπει σε αυτή την αίθουσα να έχουμε συνέπεια λόγων και έργων. Εμείς υπερασπιζόμαστε αυτή τη λογική, γιατί αποδεδειγμένα, όπως ακούσατε στην ακρόαση φορέων, αυτή μπορεί να οδηγήσει και σε δημοσιονομικό όφελος, μπορεί να βοηθήσει και σε όφελος της οικονομίας, μπορεί να οδηγήσει σε όφελος των πολιτών και τελικά, αλλά υψίστης σημασίας, σε ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κ. Υπουργέ, και για την αναλυτική τοποθέτησή σας, αλλά και για τις διευκρινήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού».

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

Η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Σούκουλη, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Μαμουλάκης, επιφύλαξη.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής, κ. Πάνας, επιφύλαξη.

Η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κυρία Μανωλάκου, κατά.

Η Ειδική Αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης, κυρία Αθανασίου, επιφύλαξη.

Η Ειδική Αγορήτρια από τη Νέα Αριστερά, κυρία Πέρκα, κατά.

Ο Ειδικός Αγορητής της Νίκης, κ. Βρεττός κατά.

Ο Ειδικός Αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας, κ. Καζαμίας, επιφύλαξη και

ο Ειδικός Αγορητής από τους Σπαρτιάτες, κ. Κόντης, επιφύλαξη.

Στο σημείο αυτό, ερωτάται η Επιτροπή. Γίνονται δεκτά το Άρθρο πρώτο έως το Άρθρο έκτο του σχεδίου νόμου;

Δεκτά, ως έχουν κατά πλειοψηφία.

Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο Άρθρο;

Δεκτό, ως έχει κατά πλειοψηφία.

Τέλος, ερωτάται η Επιτροπή εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του.

Δεκτό κατά πλειοψηφία.

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

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ 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, Καλαφάτης Σταύρος, 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, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Τσοκάνης Χρήστος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 18.10΄ λύθηκε η συνεδρίαση

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**