**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 23 Σεπτεμβρίου 2022, ημέρα Παρασκευή και ώρα 9.20΄π.μ., στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις».

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

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

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή σας μέρα.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Σήμερα ξεκινάμε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις».

Σήμερα έχουμε την πρώτη συνεδρίαση και τη συζήτηση, επί της αρχής. Η πρότασή μας είναι να συνεχίσουμε τη Δευτέρα, 26 Σεπτεμβρίου, στις 15.00΄ με την ακρόαση των φορέων, στις 17.00΄ με τη συζήτηση, επί των άρθρων και την Τρίτη, 27 Σεπτεμβρίου, στις 16.00΄, με τη β΄ ανάγνωση του νομοσχεδίου, ούτως ώστε να ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του και την Τετάρτη, σύμφωνα με τον προγραμματισμό της Διάσκεψης των Προέδρων, να εισαχθεί στην Ολομέλεια.

Νομίζω ότι ισορροπούμε, όσο μπορούμε τους χρόνους και την κατάσταση, χωρίς να καθυστερούμε και το νομοθετικό έργο, επιβαρύνοντας όσο λιγότερο μπορούμε τους Εισηγητές, διότι οι υπόλοιποι συνάδελφοι έχουν διάφορους τρόπους να παρακολουθήσουν τη συνεδρίαση.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Καλημέρα σε όλους και σε όλες. Κύριε Πρόεδρε, θέλω να ξεκινήσω λέγοντας ότι αποτελείτε υπόδειγμα κοινοβουλευτικής αποτελεσματικότητας σε αυτή την Επιτροπή. Γι’ αυτό και θα μου επιτρέψετε να εκφράσω με ένταση και δυσφορία, ερμηνεύοντας και εκπροσωπώντας πιστεύω και τους υπόλοιπους συναδέλφους, αν όχι την οργή, αλλά τη δυσφορία, όχι για την επιτάχυνση του νομοθετικού έργου, αλλά για τη συμπύκνωση, για την «ασφυξία» που δημιουργείται στις διαδικασίες και τις ημερομηνίες.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** (ομιλεί εκτός μικροφώνου) Ασφυξία;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Υπουργέ, δεν το λέω για το περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Το λέω για τους χρόνους. Νομίζω ότι ωφελεί και εσάς και εμάς να έχουμε τον χρόνο επεξεργασίας του περιεχομένου στο επίπεδο των προτάσεων και της κριτικής, να σεβόμαστε, αν μη τι άλλο, τους φορείς και την παρουσία τους που να μην είναι μία τόσο σύντομη διαδικασία, να έρχονται, δηλαδή, να λένε τη θέση τους, χωρίς να έχουμε τη δυνατότητα να τα επεξεργαστούμε.

Ξέρω ότι αυτό δεν ξεκίνησε τώρα, έχει προϊστορία. Δεν είναι φαινόμενο που προκύπτει τα τελευταία τέσσερα, πέντε, έξι χρόνια, αλλά η επιδείνωσή του πιστεύω ότι επιβαρύνει και τη δική μας τη θέση και την αποτελεσματικότητα του κοινοβουλευτικού έργου και εν τέλει, την εξυπηρέτηση των πολιτών μέσα από αυτά που συζητάμε, αποφασίζουμε και εφαρμόζονται.

 Θα έπρεπε, δηλαδή, αν μη τι άλλο, να μην επανέλθουμε στο προ δεκαετίας χρονικό «άπλωμα» της συζήτησης, όπου μεσολαβούσαν ακόμα και πέντε μέρες μετά την ολοκλήρωση των Επιτροπών, για να έρθει ένα νομοσχέδιο προς ψήφιση στην Ολομέλεια, αλλά μία μέση κοινή λογική πιστεύω ότι πρέπει να βρεθεί.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, είναι απαράδεκτο να συνεχίζονται αυτές οι διαδικασίες σε όλα τα νομοσχέδια. Έχει γίνει κανόνας. Υπάρχουν κάποιοι κανονισμοί που προβλέπουν πώς οργανώνονται οι συνεδριάσεις στις Επιτροπές και πώς φθάνουμε στην Ολομέλεια. Ας πάρουμε μία απόφαση να ψηφίσουμε στην Ολομέλεια να καταργηθούν αυτοί οι κανονισμοί, δεν έχουν κανένα νόημα, καθώς καταπατούνται συνεχώς, πιεζόμαστε χρονικά. Θα κάνουμε τη Δευτέρα συνεδρίαση της ακρόασης των φορέων και αμέσως μετά, με δέκα λεπτά διάλειμμα, θα τοποθετηθούμε έχοντας ακούσει φορείς. Πώς θα επεξεργαστούμε τα δεδομένα;

Κύριε Πρόεδρε, είναι πολύ σοβαρό αυτό το ζήτημα και παρακαλώ να το λάβετε υπόψιν κι εσείς, αλλά και η Κυβέρνηση, δεδομένου ότι δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό το πράγμα. Δεν έχουμε καν είκοσι τέσσερις ώρες που πήραμε στα χέρια μας το νομοσχέδιο και καλούμαστε να τοποθετηθούμε. Δεν έχουμε τους συμβούλους που έχει το Υπουργείου που, επί μήνες, επεξεργάζεται αυτά τα νομοσχέδια. Με αυτή τη λογική και με τον τρόπο που καταλήγουμε στην Ολομέλεια, θα μπορούσατε να βάλετε και μία Ολομέλεια το απόγευμα, για να τελειώνουμε. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα ήθελα να συνεχίσουμε τη συζήτηση και να μην το αναλύσουμε άλλο. Το μήνυμα εκπέμφθηκε και ελήφθη.

Παρακαλώ, κύριε Δελή, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Σας ευχαριστώ.

Θέλω κι εγώ να προσθέσω τη φωνή μου στο ζήτημα αυτό. Εσείς καλά κάνατε και προσπαθείτε να ισορροπήσετε τους χρόνους, αλλά αντικειμενικά δεν μπορούν αυτοί να ισορροπήσουν. Η διαδικασία που φαίνεται ότι παγιώνεται σταθερά πια σε όλα τα νομοσχέδια, δηλαδή, μέσα σε τρεις-τέσσερις ημέρες να ολοκληρώνεται η ψήφιση ενός νομοσχεδίου, είναι εξουθενωτική για τους Βουλευτές. Ιδίως για Βουλευτές και για Κόμματα, όπως εμείς, που επιμένουμε να διαβάζουμε τα νομοσχέδια μέχρι την τελευταία λεπτομέρειά τους. Δεν είναι δυνατόν, δηλαδή, να ακούμε τους φορείς στη 13.00΄ ή στις 15.00΄και σε δύο ώρες να μπορέσουμε όλα αυτά να τα επεξεργαστούμε και να τοποθετηθούμε.

Θα καλούσα την Κυβέρνηση, την οποία μπορεί να τη βολεύει αυτή η διαδικασία των fast track διαδικασιών νομοθετικά, να αναθεωρήσει μερικά πράγματα, σε σχέση με τους χρόνους που επιλέγονται να συζητηθούν τα νομοσχέδια. Τουλάχιστον, να υπάρχει μία ημέρα προθεσμία για κάθε συνεδρίαση, για να μπορέσουμε κι εμείς, αλλά και όλοι οι βουλευτές, να έχουμε μία ουσιαστική παρουσία.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Σας ευχαριστώ.

Κύριε Πρόεδρε, το λέμε συνεχώς, το έχουμε πει πάρα πολλές φορές, το λέμε και στη Διάσκεψη των Προέδρων. Δυστυχώς, δεν αλλάζει τίποτα και δεν βλέπω για ποιον λόγο θα πρέπει να συνεχίσουμε να κάνουμε παράπονα σε μία κατάσταση που δεν φαίνεται να έχει καμία αλλαγή.

Τη δική μου απορία μπορεί να την απαντήσει ο Υπουργός. Για ποιον λόγο κατατίθεται την Τετάρτη το βράδυ, στην προκειμένη περίπτωση το σημερινό νομοσχέδιο, και να ορίζεται συνεδρίαση για την Παρασκευή το πρωί; Δεν μπορεί να κατατεθεί μία-δύο ημέρες προηγουμένως; Είναι ανοργάνωτο το Προεδρείο ή υπάρχει κάποια άλλη σκοπιμότητα;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καταρχήν, φαντάζομαι ότι το θέμα που θίγετε δεν αφορά στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο και το συγκεκριμένο Υπουργείο. Είναι μία πρακτική, η οποία γίνεται το τελευταίο διάστημα και όπως είπε και ο κ. Γιαννούλης κρατάει χρόνια. Εγώ θα σας θυμίσω, ως λίγο παλαιότερος, ότι από την εποχή των μνημονίων, που επισπεύστηκαν οι χρόνοι και νομοθετούσαμε πιο γρήγορα, καθιερώθηκε μία πρακτική.

Αυτή την περίοδο, έχοντας τον κορονοϊό, έχοντας λίγες Αίθουσες, μην μπορώντας, δηλαδή, να βρεθούμε, ανά πάσα στιγμή, συνεχίζει να υπάρχει μια πίεση. Όμως, κι εγώ θα συμφωνήσω, ότι η πίεση αυτή δεν μπορεί να μας οδηγεί σε αυτές τις ταχύτατες διαδικασίες, που πολλές φορές δεν μας δίνουν τη δυνατότητα να συζητήσουμε -θα το πω θετικά- όσο θα έπρεπε. Αυτό θα φαινόταν καλύτερα, αν αρκετοί συνάδελφοι μίλαγαν στις Επιτροπές, αν αρκετοί συνάδελφοι μίλαγαν στην Ολομέλεια και ουσιαστικά αποδείκνυαν, στην πράξη, ότι οι χρόνοι αυτοί δεν φθάνουν. Καταλαβαίνεται τι εννοώ και δεν το πάω παρακάτω.

Θα έλεγα, όμως, και με αυτό να κλείσω, ότι στη Διάσκεψη των Προέδρων, γιατί εκεί αποφασίζονται οι χρόνοι και οι διαδικασίες κάθε νομοσχεδίου, καλό είναι να τεθεί πάλι το θέμα. Εγώ θα ενημερώσω τον Πρόεδρο της Βουλής, τον κ. Τασούλα. Ας τεθεί, όμως, και από τους εκπροσώπους των Κομμάτων στη Διάσκεψη, γιατί μπορεί η Κυβέρνηση να φέρνει τα νομοσχέδια, αλλά τα υπόλοιπα τα αποφασίζουμε εμείς εδώ στη Βουλή. Ίσως, με έναν καλύτερο τρόπο συνεννόησης να τον πετύχουμε.

Οπότε, μην χάνουμε άλλο χρόνο με αυτό το θέμα και να προχωρήσουμε. Να πω, ότι αφού συμφωνήσαμε με τις συνεδριάσεις, θα παρακαλέσω, σχετικά σύντομα, να έχω τις προτάσεις σας για τους φορείς, τους οποίους, όπως είπαμε, θα καλέσουμε τη Δευτέρα στις 15:00΄. Πριν ξεκινήσουμε με τους Εισηγητές, κύριε Υπουργέ, θέλετε να συμπληρώσετε κάτι, επί του νομοσχεδίου;

 **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα ήθελα να προσθέσω, κύριε Πρόεδρε, αν διευκολύνει τη Βουλή και χρειαστεί να πάρουμε κάποιες ώρες παραπάνω, μεταξύ τα ακρόασης των φορέων και της β΄ ανάγνωσης, από τη δική μας πλευρά, είμαστε διατεθειμένοι να εφαρμόσουμε αυτόν τον χρόνο.

Επί της ουσίας, όμως, επειδή με ρωτήσατε, κύριε Βιλιάρδε, κάτι που δεν «στέκει» στη λογική, να σας πω το γιατί, και η απάντηση είναι αποστομωτική. Το μεγαλύτερο κομμάτι του νομοσχέδιου είναι σε διαβούλευση, εδώ και δεκαπέντε μέρες. Το νομοσχέδιο ΟΣΕ- ΕΡΓΟΣΕ είναι τεχνικό νομοσχέδιο, για το οποίο, όπως θα δείτε κιόλας, θα δυσκολευτούμε να βρούμε και πολλούς φορείς να καλέσουμε.

Επομένως, αν δείτε την κατάθεση του νομοσχεδίου, σε αντίθεση με ότι έκανε -θα μου επιτρέψετε να πω, κύριε Γιαννούλη- πολλές φορές η προηγούμενη Κυβέρνηση και ειδικά το Υπουργείο, που κατέθετε νομοσχέδια σε διαβούλευση και έφερνε μετά προς ψήφιση νομοσχέδια που δεν είχαν καμία σχέση με τη διαβούλευση, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, που είναι το βασικό νομοσχέδιο για τις μεταφορές, που είναι ο ευρωπαϊκός κανονισμός 1370, είναι, σχεδόν, αυτούσιο, αυτό που φέραμε σε διαβούλευση με αυτό που ψηφίζουμε σήμερα.

Επομένως, θα μου επιτρέψετε να πω, ότι το επιχείρημα που λέτε, ότι δεν είχατε καιρό να το επεξεργαστείτε, το ακούω, αλλά είχαμε δεκαπέντε μέρες. Αν έφερνε το Υπουργείο ένα νομοσχέδιο, που ήταν σε, εντελώς, αντίθετη κατεύθυνση με αυτό που είχαμε σε διαβούλευση, τότε θα είχε πολύ μεγάλη βάση η κριτικής σας.

Αναφορικά, κύριε Πρόεδρε, με το αν θέλουμε να έχουμε λίγο χρόνο παραπάνω, αν υπάρχει Αίθουσα, εμείς είμαστε διατεθειμένοι, πολύ ευχαρίστως, να έχουμε ένα μεγαλύτερο κενό. Αν έχουμε τη β΄ ανάγνωση τη Δευτέρα, έχουμε και την Ολομέλεια την άλλη μέρα, αυτό δεν λέγεται διαδικασία fast track. Νομίζω ότι έχετε άδικο σε αυτό που λέτε και θα μου επιτρέψετε να το πω και να καταγραφεί στα Πρακτικά, ότι εδώ γίνεται μία προσπάθεια να δημιουργηθεί από την αρχή μία όξυνση που δεν υπάρχει λόγος να γίνει. Και θα μου επιτρέψετε να καταθέσω κι εγώ την άποψη από την πλευρά της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Όχι. Μόνο όξυνση δεν θα δημιουργηθεί. Σε αυτή την Επιτροπή, αν μη τι άλλο, έχουμε κατακτήσει να μπορούμε να συζητάμε και να συνεννοούμαστε. Μην χάνουμε, λοιπόν, χρόνο. Αυτό που έπρεπε να ακουστεί, ακούστηκε. Σας είπα πώς μπορεί να γίνει η συνέχεια. Ο κ. Υπουργός διευκρίνισε αυτό που έπρεπε να κάνει.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Κωνσταντίνος Κόλλιας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο έχω την τιμή να εισηγούμαι σήμερα, αποτελεί μία εξαιρετική και καθ’ όλα ολοκληρωμένη προσπάθεια της Κυβέρνησης, προκειμένου να εναρμονιστεί το θεσμικό πλαίσιο της χώρας μας με τις προβλέψεις του ενωσιακού κανονισμού 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Είναι αυτονόητο, ότι ο Κανονισμός αυτός είναι δεσμευτικός και για τη χώρα μας. Μέχρι σήμερα, προκειμένου να επιτευχθεί η προσαρμογή του εθνικού θεσμικού πλαισίου μας στο ενωσιακό δίκαιο θεσμοθετήθηκαν οι εξής δύο νόμοι: ο ν.4199/2013, ο οποίος ρυθμίζει τις τακτικές υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και ο ν.4568/2018, που αφορά στις τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Ο μεν ν.4199/2013, είχε παραμείνει ανενεργός, αν και παρήλθε χρονικό διάστημα εννέα ετών, περίπου, από την ισχύ του, κυρίως, διότι δεν συμπεριελήφθησαν και οι τακτικές αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές στο πεδίο εφαρμογής του, αλλά και από το γεγονός ότι δεν κατέστη δυνατή η λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών.

Ο δε νόμος 4568/2018, που αφορά στο θεσμικό πλαίσιο για τις τακτικές αστικές οδικές μεταφορές επιβατών, έχει διαμορφωθεί σε, τελείως, διαφορετική βάση, έναντι του ν.4199/2013, επιφέροντας δυσλειτουργίες κατά την εφαρμογή αμφοτέρων.

Στο ίδιο πλαίσιο, καταργείται, επίσης, ο ν.2963/2001, που αφορά στην οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία. Αγαπητοί συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο διαμορφώνεται σε πέντε μέρη. Εισαγωγικά, επιτρέψτε μου, να αναφέρω, ότι η θέση του σε ισχύ εξυπηρετεί μία σειρά από βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους. Ενδεικτικά, στοχεύει στη διασφάλιση παροχής υψηλής ποιότητας και της συνεχούς και απρόσκοπτης προσφοράς δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών και με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Περαιτέρω, προβλέπει τις απαραίτητες διαδικασίες για την ανακήρυξη των εκάστοτε αναδόχων και την υπογραφή των συμβάσεων, προκειμένου να υπάρξει ένα επαρκές και αξιόπιστο σύστημα παροχής των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στο σύνολο της χώρας.

Θα ήθελα να σταθώ στα βασικότερα σημεία που απαρτίζουν το νομοσχέδιο. Σχετικά με το Α΄ Μέρος, βλέπουμε ότι θεσπίζεται ένα ενιαίο πλαίσιο για την οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του νομοσχεδίου θεσπίζεται για τις δημόσιες αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές, εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, πλην των νήσων, της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, καθώς και των Περιφερειακών Ενοτήτων Ρόδου και Κω, στις οποίες η παροχή των υπηρεσιών αυτών ανατέθηκε σε εγχώριους φορείς, δηλαδή, σε νομικώς ανεξάρτητες οντότητες.

Επίσης, παρέχονται, πλέον, αρμοδιότητες, τόσο στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου, όσο και στις Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες της χώρας, αναφορικά με τον σχεδιασμό και έλεγχο του δικτύου υπεραστικών και αστικών γραμμών της επικράτειας. Η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών, που προανέφερα, ως αρμόδια αρχή έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει στις δημόσιες τακτικές και υπεραστικές οδικές μεταφορές στην επικράτεια. Οι Περιφέρειες ή Περιφερειακές Ενότητες είναι οι αρμόδιες τοπικές αρχές με αρμοδιότητες, μεταξύ άλλων, την εποπτεία των φορέων εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου, την επιβολή κυρώσεων, την αιτιολογημένη εισήγηση στην αρμόδια αρχή για τον Καθορισμό των Υπεραστικών και Αστικών Γραμμών, διαδρομών και δρομολογίων, καθώς και τη χορήγηση αποζημίωσης παντός είδους, ως αντιστάθμισμα για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Ορίζεται ότι μόνο οι επιχειρήσεις που εκτελούν κατ’ επάγγελμα οδικές μεταφορές επιβατών και διαθέτουν λεωφορεία με συγκεκριμένες προδιαγραφές, αποτελούν τους φορείς εκτέλεσης του μεταφορικού έργου.

Είναι σημαντικό, να πούμε, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι δυνάμει του νέου ενιαίου νόμου πλαισίου, καθίσταται εφικτός ο ορθολογικός σχεδιασμός των γεωγραφικών περιοχών παροχής των αστικών και υπεραστικών τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών. Εισάγονται ενιαίοι κανόνες, σε ότι αφορά στις διαδικασίες και τα όργανα σχεδιασμού, ανάθεσης εποπτείας και ελέγχου, κάτι που δεν αντιμετωπίζεται, μέχρι και σήμερα, στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας.

Γι’ αυτό και προσδιορίζονται, πλέον, οι βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού του δικτύου, ο οποίος σχεδιασμός λαμβάνει πάντοτε υπόψη τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, από και προς άλλες πόλεις ή αστικά κέντρα ή προορισμούς ιστορικού και τουριστικού ενδιαφέροντος. Θα πρέπει δε, να σημειωθεί, ότι ο σχεδιασμός αυτός δεν προκαλεί σημαντική επιβάρυνση για τους περιβαλλοντικούς στόχους που έχουμε θέσει.

Ακόμη οι αρμόδιες τοπικές αρχές, κατά τον σχεδιασμό, λαμβάνουν υπόψη υφιστάμενα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή, όπου δεν υφίσταται, τις κυκλοφοριακές μελέτες, τα πολεοδομικά, πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, καθώς και τις ανάγκες μετακινήσεων των πολιτών.

Η ανάθεση του προαναφερόμενου μεταφορικού έργου γίνεται με τη διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή κατ’ εξαίρεση, με απευθείας ανάθεση, κατ’ εφαρμογή του ενωσιακού κανονισμού. Περιλαμβάνει τη χορήγηση, είτε αποκλειστικού δικαιώματος παροχής των υπηρεσιών αυτών, είτε αποκλειστικού δικαιώματος παροχής των υπηρεσιών και αποζημίωση, ως αντιστάθμισμα, όπου κρίνεται αναγκαίο. Έτσι προωθείται η θεσμοθέτηση διαφανών διαδικασιών ανάθεσης του αστικού και υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου, με διαγωνιστικές διαδικασίες. Ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι ρυθμίσεις που αφορούν στις προδιαγραφές των υποδομών, δηλαδή, οι σταθμοί και οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών.

Επίσης, προβλέπεται, ότι οι δαπάνες για την τοποθέτηση στάσεων και στεγάστρων αναμονής επιβατών, βαρύνουν τους συγκοινωνιακούς φορείς και σε περίπτωση άρνησης αυτών, τους οικείους Δήμους. Αντίστοιχα, η διαφημιστική εκμετάλλευση, επί των λεωφορείων και των προαναφερόμενων υποδομών, γίνεται και πάλι με δαπάνη των συγκοινωνιακών φορέων, οι οποίοι καταβάλλουν ανταποδοτικό τέλος, ύψους 2%, επί των διαφημιστικών εσόδων υπέρ των δήμων.

Σε ότι αφορά στο κομμάτι της προκήρυξης, θα ήθελα να αναφέρω, ότι στο νομοσχέδιο περιγράφονται λεπτομερώς, τόσο το περιεχόμενο των προκηρύξεων, όσο και οι ελάχιστες απαιτήσεις που θα πρέπει να πληροί ο εκάστοτε ανάδοχος του έργου. Συνεπώς, προβλέπεται και υποχρέωση της αρμόδιας αρχής να προσδιορίζει στις προκηρύξεις την ανώτατη επιτρεπόμενη, κατά ζώνη, χρέωση, αναφορικά με τις αστικές μεταφορές, καθώς και τη χρέωση των μεταφερόμενων αποσκευών και ασυνόδευτων δεμάτων. Αναφορικά με τις υπεραστικές μεταφορές, λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Επιτρέψτε μου να σταθώ στο άρθρο 17, στο οποίο ορίζονται αναλυτικά οι προϋποθέσεις για τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων στους διαγωνισμούς. Αυτές οι προϋποθέσεις αποτελούν εχέγγυα για την πιστή τήρηση και την καλή εκτέλεση της σύμβασης, δηλαδή, για την εύρυθμη και καθ’ όλα ομαλή εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Μία εξ αυτών, είναι η υποχρέωση των ενδιαφερομένων να παρέχουν εγγυήσεις, με τις οποίες διασφαλίζεται, ότι κατά την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης, θα πρέπει να διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό κατάλληλων λεωφορείων -εδώ θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να προσδιορίσουμε με ακρίβεια, τι απαιτείται, για να χαρακτηρίζεται ένα λεωφορείο ως κατάλληλο- τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων, καθώς και την απαιτούμενη στελέχωση και εμπειρία στην εκτέλεση των δρομολογίων.

Βασικό κριτήριο, κατά την αξιολόγηση των προσφορών, είναι η προσφερόμενη έκπτωση, επί του ανώτατου ορίου χρέωσης, περαιτέρω προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες, καθώς και προσφερόμενες πρόσθετες υπηρεσίες μεταφορών. Επίσης, αξιολογούνται τα ποιοτικά κριτήρια, όπως ο περιορισμός των μετεπιβάσεων.

Η χρονική διάρκεια των συμβάσεων για την ανάθεση εκτέλεσης των δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών μεταφορών ορίζεται στα δέκα έτη.

Ασφαλώς, προβλέπεται ότι, αν κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αυτών διαπιστωθεί μεταβολή στις ανάγκες του επιβατικού κοινού, μετά από εισήγηση της αρμόδιας τοπικής αρχής, που βασίζεται σε σχετικό αίτημα του αναδόχου προς αυτή, η αρμόδια αρχή δύναται να εγκρίνει τυχόν τροποποίηση της λειτουργίας του δικτύου. Η σχετική απόφαση λαμβάνεται, εντός έξι μηνών, από την υποβολή της πρότασης.

Στη συνέχεια, ρυθμίζονται τα σχετικά με την επιβολή κυρώσεων, σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων εκ μέρους των φορέων εκτέλεσης, ενώ προβλέπεται το εποπτικό έργο που ασκούν οι αρμόδιες τοπικές αρχές, επί των αναδόχων, για τη διασφάλιση της καλής εκτέλεσης των συμβάσεων.

Επιπρόσθετα, επιτρέπεται σε περίπτωση διακοπής ή επικείμενου κινδύνου διακοπής των τακτικών μεταφορών, για διάστημα που δεν θα υπερβαίνει τα δύο έτη, η απευθείας ανάθεση περιορισμένου μεταφορικού έργου σε τρίτον ή παράταση σύμβασης, με ανάδοχο πέραν των προβλεπομένων ορίων.

Τέλος, προβλέπεται η διαδικασία ίδρυσης και ανάθεσης νέων υπεραστικών και αστικών γραμμών, με όρους και διάρκεια, ανάλογους της υφιστάμενης σύμβασης.

Ως προς το Β' Μέρος, να αναφέρω, ότι προβλέπεται η κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών. Μεταφέρονται 33 κενές οργανικές θέσεις προσωπικού της ΡΑΕΜ ως εξής: 23 θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και 10 θέσεις στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Ακολούθως, τα Μέρη Γ' και Δ', συγκροτούν τις ενέργειες για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού δικτύου, του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω της αναδιοργάνωσης των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο ελληνικό δημόσιο. Αντίστοιχα, εκτίθεται και ο τρόπος μεταβίβασης των μετοχών, ρυθμίζονται όλα τα σχετικά ειδικότερα θέματα και προσδιορίζεται το αντικείμενο της μεταβίβασης, που συνίσταται στη μεταβίβαση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΡΓΟΣΕ στο δημόσιο, ύστερα από σχετικό οικονομικό και τεχνικό έλεγχο. Ακολούθως, προβλέπεται ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών, ώστε να επιτευχθούν η διακριτική κατανομή τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία τους. Συγκεκριμένα, η εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. ασκεί, εφεξής, καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Στο ίδιο πλαίσιο, προβλέπεται η κατάρτιση από την ΟΣΕ Α.Ε., ως διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, σχεδίου δράσης, με βάση το Εθνικό Σχέδιο Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Παράλληλα, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ορίζεται ως διαχειριστής έργων για τα έργα ΠΟΥ εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή.

Με την παραπάνω διάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα σκοπείται, λοιπόν, η βελτίωση της ελκυστικότητας της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα οικονομικά και αποδοτικά και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς και των χρηστών. Επιπλέον, τίθενται οι βάσεις για μία νέα εποχή προς τον ψηφιακό μετασχηματισμό των σιδηροδρόμων, μέσω της αξιοποίησης των ψηφιακών τεχνολογιών.

Αγαπητοί συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο το εθνικό θεσμικό πλαίσιο εναρμονίζεται, πλήρως, με τις προβλέψεις του ενωσιακού δικαίου. Το νομοθέτημα αυτό αντιμετωπίζει δυσλειτουργίες και στρεβλώσεις του παρελθόντος, αναβαθμίζει την ποιότητα των παρεχόμενων συγκοινωνιών, συγκοινωνιακών υπηρεσιών και υπηρετεί απόλυτα τον σκοπό, για τον οποίο θεσπίζεται. Γι’ αυτό και σας προτείνω να το υπερψηφίσετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν καλέσουμε τον επόμενο Εισηγητή μας, θα ήθελα να ανακοινώσουμε τους φορείς. Θα καλέσουμε, λοιπόν, την Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ), την Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ), την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ), την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε, την ΟΣΕ Α.Ε, την Ένωση Περιφερειών Ελλάδας, την ΚΕΔΕ, την Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ), την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, τη Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ), την Ομοσπονδία Επιχειρηματιών Τουρισμού, τον Σύνδεσμο Τουριστικών Πρακτόρων και Ιδιοκτητών Τουριστικών Λεωφορείων, τo TEE και τους Συλλόγους Εργαζομένων ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ.

Καλούμε τώρα στο βήμα τον Εισηγητή της Μειοψηφίας, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, τον συνάδελφο Χρήστο Γιαννούλη, για τη δική του τοποθέτηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Πριν από λίγα λεπτά, ορθά διορθώνοντάς με ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, για τη νεότητα ή παλαιότητα της συμμετοχής μας στη Βουλή, θύμισε ότι είναι ένας νέος πολιτικός, που εξελέγη το 2015, εγώ το 2019. Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, μία μικρή παρέκκλιση, για να πω ότι και ως νέοι άνθρωποι και ως νέοι πολιτικοί, έχουμε μία ιδιαίτερη ευαισθησία για το κύρος της κοινοβουλευτικής διαδικασίας, του κοινοβουλευτικού ελέγχου και του γεγονότος, ότι εδώ καταλήγει η αλήθεια ή μη, των όσων συμβαίνουν σε αυτή τη χώρα.Το λέω αυτό, θέλοντας να υπογραμμίσω, ότι δεν μπορεί να μην υπάρχει «οδύνη» για το γεγονός, ότι σε μία πολύ κρίσιμη κοινοβουλευτική διαδικασία, στη σύσταση της Εξεταστικής Επιτροπής για τις παρακολουθήσεις και τις υποκλοπές, υποχρεώθηκε η Αντιπολίτευση να αποσυρθεί, γιατί πλέον, η ιδιοτέλεια της Συμπολίτευσης ξεπερνούσε κάθε προσδοκία. Θέλω να το καταθέσω αυτό από κοινοβουλευτικό βήμα, για να υπάρχουν, τουλάχιστον, κάποιες αξίες, τις οποίες συμμεριζόμαστε όλοι, σε ότι αφορά στη διαφάνεια για την παρακολούθηση Ανδρουλάκη, Κουκάκη, για το πως πολλές φορές εμείς οι ίδιοι «βάζουμε το χεράκι μας», για να φθίνει η αξιοπιστία και η εμπιστοσύνη των πολιτών στις κοινοβουλευτικές διαδικασίες, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον τρόπο που συμπεριφέρθηκε η Νέα Δημοκρατία στην Εξεταστική Επιτροπή με τη μη κλήση σημαντικών μαρτύρων, έτσι ώστε να «φωτιστεί» και όχι να συσκοτιστεί αυτή υπόθεση.

Κλείνοντας αυτή τη παρένθεση, θέλοντας να μπω στο νομοσχέδιο, όπου, πραγματικά, αν θα θέλαμε να έχει έναν διαφορετικό ή πραγματικό τίτλο, πιο κοντά στην πραγματικότητα μάλλον, θα ήταν πώς θωρακίζεται και εξασφαλίζεται η ολιγοπωλιακή ή σχεδόν μονοπωλιακή δράση των ΚΤΕΛ, στις υπεραστικές, αλλά και στις αστικές συγκοινωνίες, εκτός Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Εκεί διασφαλίζεται με άλλες νομοθετικές παρεμβάσεις, με άλλες πρακτικές.

Ένα από τα κεντρικά σημεία, γιατί στα ειδικότερα θα αναφερθούμε και στη συνέχεια, είναι το γεγονός, ότι το Υπουργείο Υποδομών αναλαμβάνει, προφανώς, μέσα σε ένα πλαίσιο στρεβλής αντίληψης για την αποκέντρωση, την εκτέλεση των διαγωνιστικών διαδικασιών για τις κατά τόπους αναθέσεις, ανά την Ελλάδα, των συμβάσεων που θα πρέπει να υπογραφούν και τη διαγωνιστική διαδικασία. Στη συνέχεια, μεταθέτει στην Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, στις Περιφερειακές Διευθύνσεις Μεταφορών, τον έλεγχο εκτέλεσης αυτής της σύμβασης.

Έχω δύο απορίες που έχουν και πολιτικό και τεχνικό περιεχόμενο. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κύριε Υπουργέ, και το λέω πολύ ήρεμα, εδώ και τρία, περίπου, χρόνια, αδυνατεί να ολοκληρώσει μία διαγωνιστική διαδικασία για την προμήθεια των νέων λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Μπαίνουμε στον τέταρτο χρόνο διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και ακόμη δεν έχει κυκλοφορήσει στους δρόμους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ούτε ένα από τα λεωφορεία που επρόκειτο να προμηθευτεί η Ελλάδα για Αθήνα και Θεσσαλονίκη με περιβαλλοντικό αποτύπωμα, ηλεκτροκίνητα, κ.λπ..

Το δεύτερο που θέλω να σας ρωτήσω, είναι αν, πραγματικά, έχετε εικόνα από την υποστελέχωση των Διευθύνσεων Μεταφορών, ανά την Ελλάδα; Έχετε εικόνα, το τι γίνεται σε επίπεδο στελέχωσης, λειτουργίας, αποτελεσματικότητας και εξυπηρέτησης των πολιτών, σε ότι αφορά στις κατά τόπους Διευθύνσεις Μεταφορών;

Θέλω να σας θυμίσω μία περίπτωση, όπου η ανανέωση ενός διπλώματος ενός πολίτη στη Θεσσαλονίκη χρειάστηκε, περίπου, οκτώ μήνες. Τυχαίνει η έδρα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, του Περιφερειακού Συμβουλίου, στο οποίο συμμετέχω, να γειτνιάζει με μία από τις Διευθύνσεις Μεταφορών της Ανατολικής Θεσσαλονίκης, όπου καθημερινά υπάρχει το αδιαχώρητο.

Θα ήθελα να σας παρακαλέσω, να έρθετε μία ημέρα να δείτε από κοντά ποια είναι η άποψη για τη λειτουργία του Επιτελικού Κράτους, της αποκεντρωμένης, πλέον, λειτουργίας της Δευτεροβάθμιας Αυτοδιοίκησης και των υπηρεσιών που διασυνδέονται ακόμη και με το κεντρικό κράτος. Αυτά σε ότι αφορά την εφαρμογή.

Πολιτική αρχή της προσπάθειας που γίνεται για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, είναι να εξυπηρετούνται οι πολίτες, κυρίως, οι πολίτες που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όχι μόνο γιατί το επιλέγουν συνειδητά, αλλά και γιατί δεν έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν κάποιο άλλο μέσο για τη μετακίνησή τους. Θέλω να πω, δηλαδή, ότι συζητάμε, στην ουσία, για τον τρόπο μετακίνησης συγκεκριμένων ομάδων, ευπαθών ομάδων, εργαζομένων, μαθητών, κατοίκων σε απομακρυσμένες περιοχές, κατοίκων σε ορεινά χωριά, μεγάλα νησιά, μπορεί να ακούγεται λίγο παράδοξο- όπου ακόμη και εκεί η αστική συγκοινωνία παίζει καθοριστικό ρόλο για την ομαλή λειτουργία και της χειμωνιάτικης και της καλοκαιρινής περιόδου που είναι δύο κόσμοι διαφορετικοί.

Θέλω, όμως, να επιστρέψω στο εξής. Από το Α΄ Μέρος του νομοσχεδίου, διακρίνεται μία διάθεση μονοπωλιακής μεταχείρισης των ΚΤΕΛ. Οι προϋποθέσεις που περιγράφονται στον νόμο για την άσκηση του έργου των μεταφορών, δεν απελευθερώνουν τις μεταφορές. Ουσιαστικά, κατοχυρώνουν το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ. Ποιο είναι το μεγάλο «θύμα», όμως, αυτής της ιστορίας; Ελπίζω, με βάση τον χρόνο, ότι δεν θα προχωρήσω στην πιο εξειδικευμένη ανάλυση των άρθρων και του περιεχομένου.

Οι πρόνοιες, που λαμβάνονται για τα ΚΤΕΛ, έχουν ως αποτέλεσμα την περαιτέρω επιδείνωση ενός κλάδου, που είμαι σίγουρος ότι έχετε και προσλαμβάνουσες παραστάσεις, ενημέρωση, επικοινωνία και γνώση, που είναι τα τουριστικά λεωφορεία, που έχουν πληγεί και από την πανδημία και από την οικονομική κρίση νωρίτερα, αλλά, ιδιαίτερα, από την πανδημία, ίσως, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, που έχει υποστεί «οδύνες» οικονομικές και επαγγελματικές ένας κλάδος.

Το χειρότερο απ’ όλα είναι, ότι για άγνωστο λόγο εξαιρέθηκαν από τα βοηθήματα, από τις πολιτικές που ακολουθήθηκαν από την Κυβέρνηση, για τη στήριξη επαγγελματικών κλάδων. Στην ουσία, εκμηδενίζεται το έργο τους ή δίνεται αυτή η δυνατότητα, οδηγώντας τους με μαθηματική ακρίβεια, ακόμη περισσότερο, στην ανεργία και την ανέχεια.

Πριν από λίγες ημέρες, ο εκπρόσωπος των επαγγελματιών των τουριστικών λεωφορείων, σε μία συνάντηση που είχαν οι παραγωγικοί φορείς με τον Πρόεδρο του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία, τον Αλέξη Τσίπρα, εν όψει της ΔΕΘ, ανέφερε την εξής εικόνα, ότι οι περισσότεροι συνάδελφοί του των τουριστικών λεωφορείων, αυτή τη στιγμή, βρίσκονται σε κατάσταση ουσιαστικής και πραγματικής πτώχευσης και είναι χιλιάδες σε όλη την Ελλάδα. Δεν έχουν τη δυνατότητα να κλείσουν φορολογικές και ασφαλιστικές εκκρεμότητες, για να μην υποστούν τις κυρώσεις της πτωχευτικής κατάστασης, στην οποία έχουν περιέλθει. Με λίγα λόγια, δεν μπορούν να επιβιώσουν οικονομικά, αλλά δέχονται και την απίστευτη πίεση, να μην μπορούν ούτε καν να γλιτώσουν από αυτό που έχουν υποστεί. Είναι το προφανές «θύμα» αυτής της νομοθετικής παρέμβασης.

Υπάρχει και κάτι ακόμη, το οποίο ανέφερα και στην αρχική προσέγγιση, σε ότι αφορά στην πολιτική αντίληψη για την αποκέντρωση και τον ρόλο που πρέπει να παίζει το κεντρικό κράτος στη λειτουργία των τοπικών κοινωνιών, εκεί όπου το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι ο κυρίαρχος στις διαγωνιστικές διαδικασίες, στις αποφάσεις και σε όλα αυτά. Στο Β΄ Μέρος, λοιπόν, του νομοσχεδίου καταργείται η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, η ΡΑΕΜ. Έχετε δίκιο, γιατί συστάθηκε το 2013 -διαψεύστε με αν κάνω λάθος- δεν κατέστη ποτέ δυνατή η λειτουργία της, παρέμεινε, δηλαδή, «ένα γράμμα κενό περιεχομένου».

Τώρα ορίζεται, ως αρμόδια Αρχή, η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή, η Ανεξάρτητη Αρχή γίνεται Υπουργείο. Πρέπει, όμως, να επισημάνουμε, ότι ένας από τους λόγους που δεν λειτούργησε ποτέ αυτή η Ρυθμιστική Αρχή, ήταν γιατί τα ΚΤΕΛ δεν κατέθεσαν ποτέ, με βάση τον νόμο του 2013, τα χρήματα που όφειλαν να καταθέσουν για τη λειτουργία αυτής της Αρχής, η οποία θα ήταν σημαντική για τον ουσιαστικό έλεγχο όλων αυτών των διαδικασιών, ενώ στις Περιφέρειες λέγεται, ότι θα υπάρχει διασύνδεση με τα τοπικά ΚΤΕΛ. Επιτρέψτε μου, αλλά μπορώ να βάλω μία υποσημείωση του όρου «αδιαφάνεια» στο τελευταίο.

Ο σχεδιασμός και η οργάνωση λειτουργίας των δικτύων των δημόσιων τακτικών και υπεραστικών και των αστικών επιβατικών μεταφορών, δεν αφορά, πλέον, τη μεταφορά των επιβατών, μεταξύ των αστικών κέντρων, αλλά αφορά και άλλους προορισμούς που έχουν εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό, τουριστικό ενδιαφέρον. Εδώ, λοιπόν, είναι το σημείο αιχμής, που αυτό το έργο ανατίθεται, με περίτεχνο νομοτεχνικά τρόπο, σε έναν, πραγματικά, ισχυρό «παίκτη» των συγκοινωνιών, τα ΚΤΕΛ, που ενισχύονται με πάρα πολλούς τρόπους και στις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης και αφαιρείται από μία άλλη μερίδα επαγγελματιών.

Ζητείται η δημιουργία δικτύου σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών προκαταβολικά, πριν από την ανάθεση του έργου, με, απολύτως, βέβαιο τελικό αποτέλεσμα. Δηλαδή λένε, ότι για να συμμετάσχεις σε μία τέτοια διαδικασία, θα πρέπει πρώτα να έχεις τον σταθμό εξυπηρέτησης των πελατών. Πείτε μου, με όρους πραγματικότητας και με όρους καθημερινότητας και ζωής, τι άλλο θα μπορούσε από το να είναι μία «φωτογραφική» διάταξη;

 **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ίσχυε στον παλιό, δεν ισχύει στον καινούριο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εάν ίσχυε στον παλιό και δεν ισχύει στον καινούργιο, μπαίνει από την «πίσω πόρτα» και θα σας το εξηγήσω στην επόμενη συνεδρίαση. Δεν έχω καμία αντίρρηση να λειτουργήσει και επικουρικά αυτή η συζήτηση, αλλά αυτές οι δομές, με κάποιον τρόπο, παρουσιάζονται, κύριε Υπουργέ, ως ένα προνόμιο, ως ένα πλεονέκτημα, που καθιστά την γενική ιδέα, την οποία σας περιέγραψα, ότι κάποιοι μπαίνουν στο περιθώριο και μάλιστα, μπαίνουν, ίσως, και με προκλητικό τρόπο.

Κλείνοντας, θέλω να σας ρωτήσω και κάτι άλλο, γιατί είναι πάρα πολλά τα επιμέρους που θέλουμε να συζητήσουμε. Εκδώσατε ένα δελτίο τύπου στις 29 Αυγούστου, όπου αναφέρεστε και στην επικοινωνία του Υπουργείου με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έχω ένα ερώτημα. Δεν είναι ούτε κριτική, ούτε θέση. Από την ανακοίνωση αυτή παραμένουν σε εκκρεμότητα τα ζητήματα της μεταβατικής περιόδου των δύο ετών, σε σχέση με τα τρία χρόνια που ζητούσε η ελληνική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φαίνεται να αποδέχεται(;) εσείς θα μας το πείτε, τη συμβιβαστική λύση των δύο ετών. Υπήρξε πρόοδος σε αυτή τη διαπραγμάτευση για τα πράσινα ηλεκτρικά λεωφορεία σε ορεινές ή ημιορεινές περιοχές για τα κριτήρια επιλογής των αναδόχων.

Θα θεωρούσα ιδιαίτερα σημαντικό, να μας πείτε, εάν υπήρξε πρόοδος, σε σχέση με τους όρους του διαγωνισμού, δηλαδή, για το ότι οι υποψήφιοι ανάδοχοι θα παρέχουν εγγυήσεις, κατά τη διενέργεια του διαγωνισμού, ότι «κατά την υπογραφή της σύμβασης, αν επιλεγούν, θα διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων και τις εγκαταστάσεις των σταθμών σε πλήρη λειτουργία.

Εάν επιλεγούν, θα πρέπει να τεθεί χρονικός περιορισμός πλήρωσης των προαναφερόμενων απαιτήσεων. Σε διαφορετική περίπτωση θα κηρυχθεί ο ανάδοχος έκπτωτος και θα επιλεγεί ο επόμενος υποψήφιος που θα πληροί τις προϋποθέσεις αυτές. Εναλλακτική λύση θα ήταν η εξής, να τεθεί ως όρος στους διαγωνισμούς, ότι οι υποψήφιοι ανάδοχοι θα παρέχουν εγγυήσεις, ότι κατά την υπογραφή της σύμβασης θα διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων και τις εγκαταστάσεις των σταθμών σε πλήρη λειτουργία».

Άρα, κύριε Υπουργέ, μάλλον, δεν βγαίνει αυτό που περιέγραψα, αλλά θα περιμένω να μας το εξηγήσετε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα τα πούμε και στις επόμενες συνεδριάσεις. Η γενική μας τοποθέτηση είναι ότι επιφυλασσόμαστε, επί της αρχής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα προχωρήσουμε τώρα με τον συνάδελφο, κ. Χρήστο Γκόκα, τον οποίο καλούμε στο βήμα. Παρακαλώ πολύ, έχετε τον λόγο.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, η εισαγωγή για συζήτηση, όπως είπαμε και πριν, ενός ακόμα νομοσχεδίου της Κυβέρνησης, ακολουθεί τον κανόνα της κακής νομοθέτησης. Έχει καταντήσει μονότονο και κουραστικό να το λέμε. Από το συζητούμενο νομοσχέδιο το Α΄ και το Β΄ Μέρος, με τις διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, τέθηκε σε διαβούλευση με 36 άρθρα. Τα Μέρη, όμως, Γ΄ και Δ΄, με τις διατάξεις για την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, 19 άρθρα, ουδέποτε τέθηκαν σε διαβούλευση και καλούμαστε να τα συζητήσουμε σε λιγότερο από 24 ώρες από την κατάθεση του νομοσχεδίου, με συνεχόμενες συνεδριάσεις μέχρι την Τετάρτη στην Ολομέλεια. Προφανώς, δεν μπορεί να γίνει σοβαρή συζήτηση, σε αυτό το πλαίσιο και ουσιαστικός διάλογος. Προφανώς, δεν ενδιαφέρεται η Κυβέρνηση να είμαστε, τουλάχιστον, το ίδιο ενημερωμένοι όλοι. Σε αυτά τα περιορισμένα, σκόπιμα(;) χρονικά πλαίσια, θα προσπαθήσουμε να έχουμε μία, κατ’ αρχήν, τοποθέτηση για τα ζητήματα που προκύπτουν και αφορούν στο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάσταση στον χώρο των δημόσιων υπεραστικών και αστικών συγκοινωνιών είναι γνωστή και κάθε άλλο παρά ικανοποιητική. Η γενικότερη κρίση, οικονομική, υγειονομική, η ενεργειακή κρίση και η ακρίβεια, μαζί με τις ευθύνες της διαχείρισης και της αντιμετώπισης από την πλευρά της Κυβέρνησης, έχουν δημιουργήσει πολλά προβλήματα στον χώρο των οδικών συγκοινωνιών. Υπάρχουν μειώσεις των δρομολογίων των υπεραστικών γραμμών. Ιδιαίτερα, θέλω να αναφέρω, ότι υπάρχει έντονο πρόβλημα σε δρομολόγια ορεινών απομακρυσμένων περιοχών, με ελάχιστα ή καθόλου δρομολόγια την εβδομάδα. Περιοχές που, πλέον, εξυπηρετούν, κυρίως, ανθρώπους ηλικιωμένους που έχουν και τη μεγαλύτερη ανάγκη και για λόγους οικονομικούς, να χρησιμοποιήσουν τη δημόσια συγκοινωνία. Δεν παραγνωρίζω, βέβαια, τις δυσμενείς επιπτώσεις και για τις ίδιες τις επιχειρήσεις, τις κοινοπραξίες των υπεραστικών συγκοινωνιών, αλλά και για τους εργαζόμενους σε αυτές τις κοινοπραξίες.

Σε σχέση με τον χώρο των αστικών συγκοινωνιών, τα λέμε τρία χρόνια. Μόλις, προχθές, ψηφίστηκαν από την κυβερνητική πλειοψηφία, πρώτον, διατάξεις για τον ΟΑΣΑ και τις θυγατρικές ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ, μερικές, μάλιστα, με ισχύ, μέχρι τέλος του 2025. Μήπως είναι ο ορίζοντας για το βήμα ιδιωτικοποιήσεων στις αστικές συγκοινωνίες;

Διατάξεις που διαλύουν εργασιακά δικαιώματα, συλλογικές συμβάσεις εργασίας, μισθούς, διαφάνειας στις δημόσιες συμβάσεις, διατάξεις που δικαιολογημένα ξεσήκωσαν τους εργαζόμενους στις ΔΕΚΟ, συνολικά. Δεύτερον, ψηφίστηκε, επίσης, από την κυβερνητική πλειοψηφία η επέκταση, κατά έναν χρόνο, των συμβάσεων ανάθεσης έργου αστικών συγκοινωνιών από τον ΟΑΣΑ και τον ΟΑΣΘ στα ΚΤΕΛ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και, μάλιστα, πρόσθετου έργου, κατά 25% σε γραμμές, δρομολόγια και χιλιόμετρα απευθείας και χωρίς κανένα διαγωνισμό. Η διάταξη αυτή επανανομοθετήθηκε, συνεχίζοντας μία διαδικασία έμμεσης ιδιωτικοποίησης του έργου των αστικών συγκοινωνιών, προφανώς, επειδή το Ελεγκτικό Συνέδριο έκρινε, ότι δεν υφίστανται, πλέον, οι λόγοι του κατεπείγοντος και των εκτάκτων συνθηκών.

Η εξέλιξη, όμως, αυτή αποτελεί «φιάσκο» για την Κυβέρνηση, που, αφού πρώτα υποστήριξε ότι ο κορονοϊός δεν κολλάει από τον συνωστισμό στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ανέθεσε ύστερα έργο στα ΚΤΕΛ με τη γνωστή διαδικασία. Δεν προχώρησε σε επαρκή μίσθωση λεωφορείων από τον ΟΑΣΑ, παρά τον προβληματικό διαγωνισμό των 300 λεωφορείων. Πάμε στον τέταρτο χρόνο και ακόμα δεν προχώρησε η αγορά των νέων λεωφορείων. Τι γίνεται με αυτόν τον διαγωνισμό; Δεν δίνονται χρήματα για ανταλλακτικά, ώστε να μπουν στην κυκλοφορία τα λεωφορεία του οργανισμού που είναι αραγμένα στα μηχανοστάσια. Ζητήματα για τα οποία είναι υπεύθυνη κυβέρνηση.

Ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, μίλησε για παροχή έργου με πολύ μικρότερο κόστος με τα ΚΤΕΛ στις αστικές συγκοινωνίες. Για ποιο έργο μιλάμε; Με τα μη κατάλληλα λεωφορεία, για ποιότητα εξυπηρέτησης, ειδικά για τις αστικές συγκοινωνίες; Ποια είναι τελικά τα σχέδια της Κυβέρνησης για το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης;

Σήμερα, μέσα σε αυτή την κατάσταση, επιχειρείται μία αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο των αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών. Στην ουσία, αφορά στην εναρμόνιση με το ενωσιακό δίκαιο και την ένταξη στο εθνικό μας δίκαιο του Κανονισμού 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές, σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Από το 2007, έχουν περάσει δεκαπέντε χρόνια. Προηγήθηκαν δύο προσπάθειες προσαρμογής στον Κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, μία με τον ν.4199/2013, που αφορά στις τακτικές υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και μία με τον ν.4568/2018, που αφορά στις αντίστοιχες αστικές. Οι νόμοι αυτοί, μέχρι σήμερα, δεν εφαρμόστηκαν στην πράξη, ώστε να υπάρξει εναρμόνιση με τον Κανονισμό. Αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση, μπορεί ως ένα σημείο να οφείλεται και σε αυτό το γεγονός, ότι δεν υπήρξε, δηλαδή, ενιαία νομοθέτηση για αστικές υπεραστικές συγκοινωνίες. Νομίζω, όμως, ότι η κυριότερη αφορά στην έλλειψη πολιτικής βούλησης για την εφαρμογή της των δύο τελευταίων κυβερνήσεων.

Το ερώτημα είναι, αν η νέα προσπάθεια που επιχειρείται θα έχει αποτέλεσμα στην πράξη. Αν μπορεί να έχει, αλλά και πότε, γιατί υπάρχουν αρκετά ζητήματα που πρέπει να συζητηθούν και αρχίζοντας από το τέλος, η πρόβλεψη για την ανάθεση του έργου των συγκοινωνιών με τον καινούργιο νόμο, που θα ψηφιστεί μέσα σε δύο χρόνια από την έναρξη ισχύος του, αλλά με τη δυνατότητα απροσδιόριστης παράτασης, εφόσον χρειαστεί για την ολοκλήρωση των διαδικασιών, «γεννά» ερωτηματικά για τον τελικό χρόνο εφαρμογής στην πράξη και αυτού του νόμου, ενώ η εναρμόνιση έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί στις 3/12/2019 για τις οδικές, αλλά και για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ίδιος ο Κανονισμός 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προσδιορίζει την υποχρέωση, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, οι αρμόδιες αρχές να ενεργούν στον τομέα των δημόσιων επιβατικών μεταφορών, ώστε να διασφαλίζουν την προσφορά υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι οποίες θα είναι, μεταξύ των άλλων, πολυπληθέστερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας ή λιγότερο δαπανηρές από εκείνες που θα προσφέρουν από μόνες τους οι δυνάμεις της αγοράς. Κατά πόσο διασφαλίζονται όλα αυτά, από την όλη διαδικασία σύναψης των σχετικών συμβάσεων, με τους φορείς παροχής των αντίστοιχων δημόσιων υπηρεσιών; Είναι σημαντικό, και αυτό αφορά στην ουσία της διαδικασίας του ανοίγματος της αγοράς σε αυτόν τον τομέα, να υπάρχει υγιής ανταγωνισμός, να υπάρχουν πραγματικές ανταγωνιστικές διαδικασίες.

Οι διατάξεις του νομοσχεδίου για τις δημόσιες συγκοινωνίες, όπως είναι διατυπωμένες, δημιουργούν όχι μόνο ερωτηματικά, αλλά κάθε άλλο, παρά διασφαλίζουν αυτούς τους στόχους και την εφαρμογή του κανονισμού, στα πλαίσια των όσων προβλέπουν οι διατάξεις του, αλλά, κυρίως, σε ότι αφορά στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών στο κοινό, αλλά και στο χαμηλό κόστος για τις υπηρεσίες αυτές. Θα αναφερθούμε σε ορισμένα σημεία, γενικά, σήμερα και αναλυτικότερα θα τοποθετηθούμε, επί των άρθρων, μετά και την ακρόαση φορέων. Όπως, γιατί καταργείτε τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών που ιδρύθηκε με το ν.4199/2013; Ορίζετε δε, ως αρμόδια αρχή, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και αρμόδιες τοπικές αρχές σε Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες, υπεύθυνες για τον σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Όλα, δηλαδή, σε ότι αφορά στον σχεδιασμό, όπως προβλέπεται, καταλήγουν στο Υπουργείο.

Υπάρχει, όμως, διαδικασία έγκρισης και δημοσιοποίησης, πριν προχωρήσουν οι διαγωνισμοί για τον σχεδιασμό του δικτύου και για τις διαγωνιστικές διαδικασίες; Δεν έχει προβλεφθεί και θα πρέπει να προβλεφθεί τοπική δημόσια διαβούλευση, γιατί τα θέματα σχεδιασμού και καθορισμού γεωγραφικών περιοχών και δικτύων μεταφοράς επιβατών είναι πολύ σημαντικά για την εύρυθμη λειτουργία κοινωνικών και οικονομικών τοπικών δραστηριοτήτων. Το κρίσιμο θέμα αφορά, όπως προανέφερα, στις ανταγωνιστικές διαδικασίες. Στη διασφάλιση, δηλαδή, όρων ισότιμης και ίσης μεταχείρισης, μεταξύ των επιχειρήσεων που θα συμμετέχουν στους διαγωνισμούς ανάθεσης και εκτέλεσης αυτών των μεταφορών, των αστικών και υπεραστικών οδικών μεταφορών.

Επίσης, μας προβληματίζει το κεφάλαιο της απευθείας ανάθεσης μεταφορικού έργου. Χρειάζονται ασφαλιστικές δικλείδες, για να μην γίνει κανόνας, όπως γενικότερα έχουν γίνει κανόνας οι απευθείας αναθέσεις δημοσίων συμβάσεων, τα τελευταία δύο χρόνια, ιδιαίτερα. Σε ότι αφορά στους διαγωνισμούς, πώς θα συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι, όταν δεν υπάρχει ο απαραίτητος χρόνος, μεταξύ της κατακύρωσης του έργου και της ημερομηνίας υπογραφής της σύμβασης, ώστε να έχουν τον προβλεπόμενο και απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων, όπως θα δεσμευτούν, ότι θα έχουν με εγγυητική επιστολή που καταθέτουν κατά τον διαγωνισμό;

Επίσης, ζητείται να έχουν σταθμούς, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και αμαξοστάσια, όπως προστέθηκε μετά τη διαβούλευση, όταν μόνο οι αδειοδοτήσεις, αν βρεθούν χώροι, είναι πολύπλοκες και χρονοβόρες. Υπάρχουν, όμως, σήμερα σταθμοί που κατασκευάστηκαν με χρήματα των πολιτών, με το 5% εισφορά, επί του εισιτηρίου, για την κατασκευή υποδομών και άλλων δαπανών. Θα μπορούσε να προβλεφθεί τρόπος να χρησιμοποιηθούν αυτοί οι σταθμοί. Διαφορετικά, θα έχουμε αποκλεισμούς.

Επίσης, πώς είναι δυνατόν την ημέρα διεξαγωγής του διαγωνισμού να υπάρχουν οι προϋποθέσεις, όπως αναφέρονται, στελέχωσης, οργάνωσης και συστήματα τηλεματικής και νέας πληροφόρησης και ενιαίας έκδοσης εισιτηρίου; Συστήματα που κοστίζουν και θέλουν συγκεκριμένες εγκρίσεις που δίνονται μόνο σε όσους, ήδη, εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και το οποία, όμως, όλα αυτά εύκολα μπορεί να υπάρχουν με την ανάθεση του έργου. Αυτά δεν είναι χρονοβόρα. Με αυτές τις προϋποθέσεις, όμως, την ημέρα του διαγωνισμού, ουσιαστικά, δεν υπάρχει ανταγωνισμός. Γιατί να μην αρκεί η εμπειρία σε οδικές μεταφορές γενικά, αλλά θα πρέπει να αφορά στην εκτέλεση υπεραστικών και αστικών δρομολογίων. Είναι συγκεκριμένοι αυτοί που εκτελούν τέτοια δρομολόγια.

Θα πρέπει να έχουμε κανονικούς διαγωνισμούς, διαφορετικά, θα έχουμε εμπλοκή στην όλη διαδικασία, αφού πολλές διατάξεις φαίνονται «φωτογραφικές» και προφανώς, θα υπάρχουν και δικαστικές προσφυγές.

Επίσης, πρέπει να διασαφηνιστεί το συγκοινωνιακό έργο, σε σχέση με άλλες δραστηριότητες μεταφορών επιβατών, όπως εργασιακοί, τουριστικοί και λοιποί προορισμοί, σε ότι αφορά στο αντικείμενο, αυτό καθ’ αυτό, του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Όλα αυτά θα πρέπει να τα ξεκαθαρίσουμε, για να μην έχουμε προβλήματα και να πετύχουμε τον στόχο και να ανταποκριθούμε στην υποχρέωση εναρμόνισης με τον σωστό τρόπο στον Κανονισμό. Στην πορεία της συζήτησης, θα πρέπει να λυθούν αυτά τα ζητήματα μαζί και με άλλες παρατηρήσεις που θα κάνουμε στη συνέχεια.

Στο Β΄ Μέρος, απ’ όσα μέχρι στιγμής προλάβαμε να δούμε. Για την αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., δηλαδή, τη μεταφορά της ΕΡΓΟΣΕ που συστάθηκε το 1996 για τη διαχείριση έργων συγχρηματοδοτούμενων από προγράμματα της Ε.Ε. απευθείας στο ελληνικό δημόσιο, μία ΕΡΓΟΣΕ που προορίζεται να έχει διευρυμένες αρμοδιότητες στον σχεδιασμό και την υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων, αλλά και σε ευρύτερες συνεργασίες.

Το επαναλαμβανόμενο δε, πρόγραμμα των 4,5 δις σιδηροδρομικών έργων με τον περιβόητο ανταγωνιστικό διάλογο φαίνεται ότι δεν προχωρά. Προφανώς, όλα τα έργα τα νέα, τίθενται, πλέον, στον έλεγχο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ούτε γνωρίζουμε ακόμη αν υπάρχουν πόροι, ποιοι είναι αυτοί και από ποιες πηγές χρηματοδότησης.

Από την άλλη πλευρά, ο ΟΣΕ μένει με τη συντήρηση του δικτύου και την ανάγκη αναβάθμισης του υπάρχοντος δικτύου. Σήμερα, πολλές περιοχές δεν εξυπηρετούνται. Η Hellenic Train βάζει περισσότερα λεωφορεία, παρά τρένα, σε πολλά δρομολόγια. Τα «ασημένια τρένα» και όχι μόνο ακινητοποιούνται ή έχουν βλάβες και πολύωρες καθυστερήσεις. Αυτά είναι τα κατορθώματα και αυτής αλλά και της προηγούμενης Κυβέρνησης.

Η ΕΡΓΟΣΕ, ως θυγατρική του ΟΣΕ, μαζί με τον ΟΣΕ, είχαν την ευθύνη, μέχρι σήμερα, του στρατηγικού σχεδιασμού κατασκευών, αλλά και των συντηρήσεων. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει τη δική της αξία ως εταιρία με την τεχνογνωσία και την εμπειρία του προσωπικού και απ’ όσο γνωρίζουμε είναι μία υγιής εταιρεία. Εδώ δεν προσδιορίζεται ούτε η αξία, αλλά ούτε ο χρόνος για την αποτίμηση της αξίας της ΕΡΓΟΣΕ. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, πλέον, αναλαμβάνει τον καθορισμό των στρατηγικών στόχων, στο πλαίσιο της εκπόνησης του εθνικού στρατηγικού σχεδίου μεταφορών. Ο ΟΣΕ αποδυναμώνεται από πόρους και μένει μόνο με τις ευθύνες για τα δίκτυα.Από την άλλη πλευρά, προετοιμάζονται, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις που έχουμε προς ψήφιση, προσλήψεις έξω από κάθε διαδικασία, ενός εξωτερικού τεχνικού συμβούλου, αλλά και πλήθους συμβούλων και στελεχών. Με το αξιόλογο προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ, τι γίνεται;

Επίσης, η διοίκηση ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ προβλέπει επταμελές Διοικητικό Συμβούλιο, με το Υπουργείο να διαμορφώνει τις προδιαγραφές και τα προσόντα ακόμη και για τον εκπρόσωπο των εργαζομένων, που ουσιαστικά, δηλαδή, θα τον επιλέγει το ίδιο το Υπουργείο. Με ποια λογική;

Μάλιστα, προβλέπεται τριμελής επιτροπή επιλογής, αλλά και ανάθεσης και σε άλλη εταιρεία συμβούλων -πολλές εταιρείες συμβούλων- εξειδικευμένη για την αναζήτηση των υποψηφίων. Και ενώ, ούτε ο ΟΣΕ, ούτε η ΕΡΓΟΣΕ ανήκουν στην ΕΕΣΥΠ Α.Ε., στο Υπερταμείο, στην τριμελή αυτή επιτροπή το ένα μέλος θα προέρχεται και θα εκπροσωπεί το Υπερταμείο. Ποια είναι, τελικά, η σκοπιμότητα αυτής της πρόβλεψης, αλλά και του εγχειρήματος, γενικά, του διαχωρισμού, μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ. Με ποια λογική το Υπερταμείο θα έχει λόγο, προφανώς, ισχυρό λόγο, για τις διοικήσεις των δύο εταιρειών του δημοσίου, κατά τ’ άλλα τομέα; Και μάλιστα, όταν η Ν.Δ. καταψήφισε το Υπερταμείο και υποτίθεται, ότι, όπως διατυμπανίζει η Κυβέρνηση, βγήκαμε από την αυξημένη εποπτεία. Δηλαδή, αντί να πάμε μπροστά και να φύγουμε από το Υπερταμείο γυρίζουμε πίσω και δίνουμε και άλλες εταιρείες. Πόσο υποκριτική είναι τελικά η στάση της Κυβέρνησης;

Μάλιστα, πόσο τυχαία είναι και γιατί μόλις προχθές, ενώ έχουμε σήμερα νομοσχέδιο με διατάξεις που δεν ήταν στη διαβούλευση για την ΕΡΓΟΣΕ, φέρατε τροπολογία για τα εργασιακά με παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως για τις εταιρείες του Υπερταμείου και αφορούσαν και τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ. Καθόλου τυχαίο. Προφανώς, υπάρχουν σκοπιμότητες και σχεδιασμοί για το μέλλον των εταιρειών αυτών που δεν γνωρίζουμε. Επίσης, γιατί το Υπουργείο Οικονομικών, που είναι ο κύριος μέτοχος των δύο εταιρειών, δεν θα έχει λόγο στις αποφάσεις για τη διοίκηση αυτών των εταιρειών; Γιατί οι διοικήσεις αυτών των δύο δημόσιων εταιρειών, δεν προβλέπεται να έχουν την έγκριση της Επιτροπής ΔΕΚΟ της Βουλής, εφόσον δεν είναι και δεν πρόκειται να ενταχθούν στο Υπερταμείο;

Δεν μπορείτε να αγνοείτε τη Βουλή. Θα πρέπει με εισήγηση των δύο Υπουργών να προβλεφθεί αυτή η διαδικασία, η ορθή διαδικασία. Αυτά είναι ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν και οι εξηγήσεις που πρέπει να δοθούν, όπως και για την κατάργηση των τεχνικών συμβουλίων που έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν από τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και πλέον, ο Υπουργός ορίζεται, ως ο μόνος αρμόδιος να κρίνει παρόμοιες, αλλά και όλες τις εκκρεμείς υποθέσεις. Θα τα δούμε, βέβαια, και αναλυτικότερα.

Κλείνω, λέγοντας ότι για πολλά ζητήματα περιμένουμε απαντήσεις, αλλά και την ακρόαση φορέων, επιφυλασσόμενοι για τη συνέχεια.

Από το νομοσχέδιο, όπως προανέφερα, προκύπτουν θέματα διαφάνειας, υγιούς ανταγωνισμού και διασφάλισης του κοινωνικού και δημοσίου συμφέροντος. Θα τοποθετηθούμε και στις επόμενες συνεδριάσεις, επί των άρθρων, αλλά και στην Ολομέλεια για τις τελικές μας θέσεις στις επιμέρους διατάξεις.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

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

Καλούμε στο βήμα τον Ειδικό Αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος, τον συνάδελφο Γιάννη Δελή, για τη δική του παρέμβαση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 Το πρώτο που θέλουμε να πούμε είναι ότι το νομοσχέδιο αποτελεί τη συνέχεια του νόμου, ο οποίος ψηφίστηκε, μόλις, την περασμένη Τετάρτη το βράδυ. Δεν είναι καθόλου τυχαίο, μάλιστα, ότι κατατέθηκε στη Βουλή ακριβώς την ώρα που ψηφιζόταν εκείνος ο νόμος για τις ΔΕΚΟ, όπου ανάμεσα στα πολλά «καλούδια» που είχε ο νόμος της προηγούμενης Τετάρτης για τις ΔΕΚΟ, ένα από αυτά ήταν ότι δίνει, επιπλέον, του 25% του συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ, στους ιδιώτες, δηλαδή.

Ας έρθουμε, όμως, στο σημερινό νομοσχέδιο. Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση του νομοσχεδίου, το Α΄ Μέρος, αυτό, δηλαδή, για τις υπεραστικές και τις αστικές συγκοινωνίες, αυτό που ήταν και στη διαβούλευση, διότι το υπόλοιπο κομμάτι δεν ήταν, δεν είναι παρά μία προσαρμογή, μια εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τον τελευταίο Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του 2007. Συγκεκριμένα με αυτόν τον ευρωενωσιακό κανονισμό προωθείται η πλήρης ανάπτυξη της επιχειρηματικής δράσης -περί αυτού πρόκειται- με τη λεγόμενη απελευθέρωση από κάποια «δεσμά» του Κράτους των δημόσιων συγκοινωνιών, προκειμένου να «προσφερθούν στο πιάτο» νέα πεδία κερδοφόρων επενδύσεων στους επιχειρηματικούς ομίλους.

Έτσι, όμως, για ακόμα μία φορά, στον «βωμό» της κερδοφορίας «θυσιάζονται» ξανά και ξανά και οι πιο στοιχειώδεις λαϊκές ανάγκες και μία από αυτές, βεβαίως, είναι και η ανάγκη των μετακινήσεων των λαϊκών στρωμάτων, των μεταφορών τους, των μεταφορικών τους αναγκών, ενώ προστίθενται νέα μεγαλύτερα βάρη στην εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα κοντά σε αυτά που ήδη έχουν.

 Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση του νομοσχεδίου, επιχειρήθηκε άλλες δύο φορές, κατά το παρελθόν, η εναρμόνιση της εγχώριας νομοθεσίας με το ευρωενωσιακό δίκαιο. Η μία ήταν το 2013, όταν υπήρχε η συγκυβέρνηση της Ν.Δ. με το ΠΑΣΟΚ, με τον ν.4199. Και η άλλη ήταν πιο πρόσφατα το 2018, όταν ήταν Κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και οι δύο αυτές προσπάθειες, σύμφωνα πάλι με την Αιτιολογική Έκθεση, κρίθηκαν και οι δύο ως ελλιπείς και άρα, ανεπιτυχείς.

Φέρνει, λοιπόν, σήμερα η Ν.Δ. αυτό το νομοσχέδιο, προκειμένου να θεσμοθετήσει ένα ενιαίο νομικό πλαίσιο, όπως λέει, το οποίο θα διέπει τη λειτουργία της λεγόμενης απελευθερωμένης δημόσιας οδικής συγκοινωνιακής αγοράς. Επιμένουμε στο «απελευθερωμένης», γιατί αυτή είναι και όλη η ουσία του εγχειρήματος. Ο στόχος είναι διατυπωμένος πεντακάθαρα. Και ως βραχυπρόθεσμος και ως μακροπρόθεσμος, πάλι στην Αιτιολογική Έκθεση. Το διαβάζω, επί λέξει, ο βραχυπρόθεσμος στόχος είναι «ο σχεδιασμός του έργου των αστικών συγκοινωνιών με καθορισμό των αντίστοιχων γεωγραφικών περιοχών, διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών για ανάθεση των συμβάσεων παροχής αστικού συγκοινωνιακού έργου από τους αναδόχους». Ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι «η ανακήρυξη των αναδόχων και η υπογραφή των συμβάσεων, προκειμένου να υπάρξει ένα επαρκές και αξιόπιστο σύστημα παροχής των υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών για το σύνολο της χώρας». Οι ανάδοχοι και στον πρώτο και στον δεύτερο στόχο.

Αν διαβάσει κανείς το νομοσχέδιο, θα προσέξει αμέσως, ότι το νομοσχέδιο εξαιρεί τις δύο μεγαλύτερες Περιφερειακές Ενότητες, δηλαδή, την Αττική και τη Θεσσαλονίκη. Και θα αναρωτηθεί, μα γιατί το κάνει αυτό; Γιατί πολύ απλά, για να μας ακούσουν και όσοι παρακολουθούν το Κανάλι της Βουλής, ο Κανονισμός 1370/2007 Ε.Ε., που γενικεύεται με το νομοσχέδιο σε όλες τις δημόσιες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, σε αυτές τις δύο περιοχές, στην Αττική και τη Θεσσαλονίκη, εφαρμόζεται, εδώ και χρόνια, και με πολλούς νόμους. Έχουν φροντίσει γι’ αυτό οι προηγούμενες Κυβερνήσεις, Ν.Δ., ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ.

Ας ρίξουμε μία σύντομη ματιά στα αποτελέσματα που έφερε η εφαρμογή αυτού του Κανονισμού, θα καταλάβουμε, βεβαίως, τι πρόκειται να ακολουθήσει και στις υπόλοιπες περιοχές της χώρας. Ο δρόμος που άνοιξε αρχικά από τον ΣΥΡΙΖΑ, αυτό πρέπει να του το αναγνωρίσουμε, για την ιδιωτικοποίηση γραμμών των αστικών συγκοινωνιών που βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο, βελτίωσε, ουσιαστικά, τις παρεχόμενες υπηρεσίες; Σίγουρα, όχι. Η Ν.Δ. που παρέλαβε τη σκυτάλη βρήκε, βεβαίως, πρόσφορο έδαφος και άνοιξε το πεδίο για ενοικίαση μεταχειρισμένων λεωφορείων, για να κερδοφορήσουν εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο χώρο. Τα μεταχειρισμένα λεωφορεία τώρα του ΚΤΕΛ στις αστικές γραμμές, τα οποία μένουν συνεχώς από βλάβες και οι πολύωρες αναμονές στις στάσεις, παρά τον «πακτωλό» εκατομμυρίων ευρώ για ενοικιαζόμενα λεωφορεία, είναι ένα χαρακτηριστικό, αλλά είναι και μία καθημερινή πραγματικότητα για χιλιάδες ανθρώπους.

Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό είναι τα ακατάλληλα μεταχειρισμένα λεωφορεία, τα οποία δεν πληρούν τις προδιαγραφές ταξινόμησης, είτε γιατί έχουν σκαλοπάτια στο εσωτερικό, γιατί έχουμε και αστικά λεωφορεία που έχουν σκαλοπάτια στο εσωτερικό, τα ξέρουμε εμείς που ανεβαίνουμε σε αυτά, είτε δεν διαθέτουν πλήρως ανοιγόμενα παράθυρα. Στη Θεσσαλονίκη, για παράδειγμα, κυκλοφορούν λεωφορεία χωρίς παράθυρα, μέσα στην πανδημία παρακαλώ. Αυτά τα λεωφορεία αγοράστηκαν τώρα. Διαθέτουν μόνο θυρίδες, κάτι μικρά παραθυράκια. Πολλά από αυτά τα λεωφορεία έχουν δύο πόρτες και στενούς εσωτερικούς διαδρόμους, γιατί αυτά τα λεωφορεία προορίζονταν για ημιαστικές συγκοινωνίες και όχι για αστικές.

Το τρίτο χαρακτηριστικό της εφαρμογής του Κανονισμού 1370/2007 Ε.Ε., είναι οι εργαζόμενοι πολλών «ταχυτήτων». Στα ΚΤΕΛ όλοι οι εργαζόμενοι εργάζονται με συμβάσεις έξι μηνών. Δεν έχουν συλλογική σύμβαση εργασίας, ενώ ακόμα και τα χρήματα που πληρώνει το κράτος και προβλέπονται ως όρος για να δίνονται μέσα από τις σχετικές συμφωνίες, 25.000 λέει είναι ο μέσος όρος ανά εργαζόμενο, πολλά είναι τα ΚΤΕΛ που δεν εφαρμόζουν αυτόν τον όρο.

Τώρα, βέβαια, σειρά έχουν οι υπόλοιπες περιοχές της χώρας να δοθούν ως πεδίο κερδοφορίας, όχι μόνο στα ΚΤΕΛ που εκτελούν, επί δεκαετίες, με απευθείας αναθέσεις το μεταφορικό έργο, αλλά και σε κάθε άλλου είδους ιδιώτες και κοινοπραξίες ακόμα και σε μεμονωμένους. Συγκεκριμένα, το άρθρο 7, αναφέρεται και σε φυσικά πρόσωπα.

Μέσα στα άρθρα του νομοσχεδίου, όπου και να κοιτάξει κανείς, «ξεχειλίζουν» τα προνόμια για τους ιδιώτες. Ανοικτοί διαγωνισμοί, απευθείας αναθέσεις, αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης, αλλά και αποζημίωσης στους επιχειρηματίες της μεταφοράς, δηλαδή, ό,τι συμφέρει κάθε φορά τους ιδιώτες σε κάθε αστική, υπεραστική γραμμή, σε κάθε γεωγραφική περιοχή. Το νομοσχέδιο, βεβαίως, «φωτογραφίζει» μέσα στα άρθρα του τις μεγάλες εταιρείες, οι οποίες θα παίρνουν τις δουλειές για δέκα, δεκαπέντε, δεκαεπτά χρόνια, εκβιάζοντας, μάλιστα, και το κοινωνικό σύνολο, λέγοντας ότι σε άλλη περίπτωση δεν θα υπάρχει συγκοινωνία.

Στο άρθρο 14, περιγράφονται οι προϋποθέσεις των ανοικτών διαγωνισμών.

Στο άρθρο 17, περιγράφεται ποιοι φορείς θα μπορούν να παίρνουν το έργο, να δρομολογούν τους κατάλληλους τύπους οχημάτων, φιλικούς προς το περιβάλλον. Ακόμα και τα πανάκριβα ηλεκτρικά να εκτελούν τη συχνότητα των δρομολογίων, να έχουν εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, να παρέχουν εγγυήσεις, με τις οποίες διασφαλίζεται, ότι κατά την ημερομηνία διενέργειας διαγωνιστικών διαδικασιών διαθέτουν την απαιτούμενη στελέχωση, την εμπειρία στην εκτέλεση υπεραστικών, την οργάνωση, τα συστήματα τηλεματικής, να έχουν εμπειρία, κ.λπ.. Εντάξει, όλοι καταλαβαίνουμε ποιοι μπορεί να είναι αυτοί οι φορείς που θα τα έχουν όλα αυτά. Έτσι δεν είναι; Όλες αυτές τις δυνατότητες. Αυτές οι διατάξεις, φυσικά, «κουμπώνουν» σε προηγούμενες που είναι νόμοι του κράτους, όπου, μάλιστα, η επιδότηση για αγορά καινούργιων λεωφορείων, όταν γίνεται από κοινοπραξίες των ΚΤΕΛ, φτάνει μέχρι και το 35%.

Το νομοσχέδιο διασφαλίζει το κέρδος των ιδιωτών, υπολογίζοντας και όλα τα υπόλοιπα έξοδά τους, της επιχείρησής τους δηλαδή, του συνολικού κόστους, όπως είναι το κόστος κίνησης των οχημάτων, οι αμοιβές του προσωπικού, το κόστος τρίτων, το κόστος διοίκησης της επιχείρησης. Δηλαδή, το κράτος έχει πολύ μεγάλη «ευαισθησία» απέναντι σε αυτούς τους ιδιώτες, καθώς τους διασφαλίζει ότι δεν θα ρισκάρουν ούτε ένα ευρώ, λαμβάνοντας και τη χορηγούμενη αποζημίωση. Φυσικά, είναι δεδομένο, ότι «τη νύφη άλλος θα την πληρώσει» και πάλι. Το κόμιστρο θα αυξηθεί για τους επιβάτες, προκειμένου να εξασφαλιστούν, αλλιώς πώς θα γίνει, όλες οι παραπάνω προϋποθέσεις για τις ιδιωτικές, μα κρατικοδίαιτες επιχειρήσεις.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι στα «μαλακά πέφτουν» οι ιδιώτες ακόμα και αν παραβιάσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις και μείνει ο κόσμος, για παράδειγμα, χωρίς συγκοινωνία. Τα πρόστιμα που θα τους επιβληθούν, ξέρετε πόσα είναι; Είναι από 1.000 μέχρι 10.000 ευρώ. «Σιγά τα ωά». Μάλιστα, σε αυτές τις περιπτώσεις, ισχύει -λέει- και η αρχή της επιείκειας για τους ιδιώτες. Δηλαδή, μπορεί να τους λυπηθείτε, αυτούς τους «καημένους» ιδιώτες, τους επιχειρηματίες και να τους χαμηλώσετε και τα πρόστιμα, αν τύχει και αφήσουν τον κοσμάκη χωρίς λεωφορεία, όπως τον αφήνουν για ώρες στις πολύωρες αναμονές.

Το επόμενο κομμάτι του νομοσχεδίου που δεν ήταν στη διαβούλευση που αφορά στον διαχωρισμό της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ, θα πρέπει και αυτόν να τον ερμηνεύσουμε, στο πλαίσιο των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πάλι γι’ αυτή την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και τον σχεδιασμό της αστικής τάξης στη χώρα μας που φιλοδοξεί να την καταστήσει έναν κόμβο μεταφορών και διαμετακόμισης στην Ευρώπη. Αυτή είναι η στρατηγική του κεφαλαίου. Αυτή υπηρετούν όλες οι κυβερνήσεις, άσχετα από το πρόσημο που επιλέγουν για τον εαυτό τους.

Είναι γνωστό, ότι επίκειται η επένδυση ενός μεγάλου πακέτου, πάνω από 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ, για σιδηροδρομικά έργα, τα οποία θα συνδέουν το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο με τα Λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, του Λαυρίου, της Καβάλας. Στην πλειοψηφία τους πρόκειται για νέα έργα, δηλαδή, για έργα που αναλαμβάνει η ΕΡΓΟΣΕ. Με τον διαχωρισμό της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ γίνεται πιο άμεσος ο έλεγχός της από το Υπουργείο Υποδομών, γιατί εκεί θα ανήκει. Αποσπάται από τον ΟΣΕ και πάει στο Υπουργείο Υποδομών. Άρα, θα είναι και πιο αποτελεσματική η πρόσβαση των κατασκευαστικών ομίλων που αναμένεται να «ξεκοκαλίσουν» αυτά τα 3,5 δις ευρώ. Έτσι εξηγείται ο διαχωρισμός. Αυτή είναι η βασική ουσιαστική αιτία του διαχωρισμού.

Βεβαίως, σχετίζεται και με την τροπολογία της τελευταίας στιγμής. Πάλι στο νομοσχέδιο που συζητούσαμε προχθές, για να δείτε πώς «δένει» το ένα με το άλλο, η τροπολογία της τελευταίας στιγμής ενέταξε και τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ στον νόμο για τις ΔΕΚΟ, κάτι που σημαίνει ότι αλλάζουν και οι εργασιακές σχέσεις σε αυτές τις εταιρείες. Εν πάση περιπτώσει, αυτό που θέλουμε να πούμε, καταλήγοντας είναι ότι όποια ανάπτυξη του σιδηροδρόμου γίνεται με κριτήριο το κέρδος, δηλαδή, όταν το κέρδος προσδιορίζει ποια τμήματα και ποιες υπηρεσίες του σιδηροδρόμου θα αναπτυχθούν, τότε και ο λαός που έχει ανάγκη από μία σύγχρονη ασφαλή και φθηνή σιδηροδρομική συγκοινωνία, αλλά και οι εργαζόμενοι, στον σιδηρόδρομο χάνουν.

Κοντολογίς, κύριε Υπουργέ, μάς χωρίζει μονάχα μία λέξη. Πρόκειται για μία λέξη, όμως, που ανοίγει μία «άβυσσο», ανάμεσα σε εμάς και σε εσάς, όπως και στα υπόλοιπα αστικά κόμματα, ανάμεσα στον λαό και στους κεφαλαιοκράτες κι αυτή η λέξη είναι η λέξη «κέρδος». Το κέρδος βρίσκεται πίσω από την πολιτική της απελευθέρωσης και των δημόσιων συγκοινωνιών και γι’ αυτό το κέρδος ακριβαίνουν και τα εισιτήρια, γι’ αυτό το κέρδος μειώνονται τα δρομολόγια, γι’ αυτό το κέρδος σαραβαλιάζουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, γι’ αυτό το κέρδος μεγαλώνει η ταλαιπωρία και οι ατέλειωτες ουρές στις στάσεις. Αυτό που ζούμε τώρα, δηλαδή.

Αν φύγει αυτή η λέξη, η λέξη «κέρδος», αν οι συγκοινωνίες γίνουν κοινωνική περιουσία, αν υπαχθούν σε ενιαίο κρατικό φορέα, σχεδιαστούν κεντρικά για να λειτουργούν, όχι για το κέρδος των καπιταλιστών και των εταιρειών τους, αλλά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών του λαού μας, τότε και μόνο τότε θα υπάρχει φθηνή λαϊκή συγκοινωνία, ασφαλής συχνή και, κυρίως, σύγχρονη.

Καταψηφίζουμε, φυσικά, το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητή της Ελληνικής Λύσης, τον συνάδελφο Βασίλη Βιλιάρδο, τον οποίο καλούμε στο βήμα.

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

Αγαπητοί συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, με το σημερινό νομοσχέδιο εφαρμόζεται ένα πλαίσιο κεντρικού ελέγχου στις περιφερειακές επιβατικές μεταφορές, εκτός Αθήνας και Θεσσαλονίκης, δηλαδή, ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ, όπως αυτών στην Κω και στη Ρόδο. Το θετικό είναι η κατάργηση μιας Ανεξάρτητης Αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, της ΡΑΕΜ, μιας από τις πολλές κοστοβόρες και ουσιαστικά αντισυνταγματικές που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία, όμως, δεν είχε ποτέ λειτουργήσει.

Πώς να λειτουργήσει, βέβαια, όταν δεν έχει αλλάξει τίποτα στις συγκοινωνίες του Υπερταμείου, στον ΟΑΣΑ, δηλαδή, ούτε της ιταλικής κρατικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εκτός αυτού, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τον ΟΣΕ, ο οποίος μετά τον «τεμαχισμό» του από τον κ. Χατζηδάκη και το «ξεπούλημα» της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον ΣΥΡΙΖΑ, έχει απομείνει ως μία επιδοτούμενη και ζημιογόνα υποδομή με μοναδική «θυγατρική» την ΕΡΓΟΣΕ που αποσχίζεται τώρα.

Σε κάθε περίπτωση, όπως συνήθως συμβαίνει με τις νεοφιλελεύθερες «ληστρικές», στην ουσία, μεταρρυθμίσεις, η ζημία του ΟΣΕ κοινωνικοποιήθηκε, ενώ το κέρδος, τα εισιτήρια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δηλαδή, ιδιωτικοποιήθηκε, κατά τη γνωστή «παρασιτική» τακτική, αν και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι η ιταλική κρατική, καθώς, επίσης, επιδοτούμενη.

Ακόμη χειρότερα, οι υπηρεσίες που παρέχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ,η οποία μετονομάστηκε σε HELLENIC TRAIN, συνεχίζουν να είναι προβληματικές, όπως το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη που δεν έγινε σε τρεισήμισι ώρες, αλλά παραμένει, εξ’ όσων γνωρίζουμε, στις 4 ώρες. Εκτός αυτού, απολαμβάνει κάποιο περίεργο ακαταδίωκτο με εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις της, σε ότι αφορά στα δικαιώματα των επιβατών, που ο Υπουργός είχε υποσχεθεί να καταργήσει, απαντώντας σε Ερώτηση Βουλευτή, επιδεικνύοντας, επιπλέον, πλήρη αδιαφορία προς τις αρχές, αρνούμενη, για παράδειγμα, την πρόσφατη κλήση προς ακρόαση της ΡΑΣ (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων).

Τέλος, υπάρχουν βλάβες, ακόμη και στα νέα τρένα, στα πανάκριβα «ασημένια βέλη», όπως διαπιστώσαμε στο νομοσχέδιο για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ελπίζουμε να μην είναι πια προβληματικά, καθυστερώντας και ταλαιπωρώντας τους επιβάτες τους, όπως στην κακοκαιρία «Ελπίδα».

Σε ότι αφορά στα περιεχόμενα του σχεδίου νόμου, το Α΄ και Β΄ Μέρος, με τα άρθρα 1 έως 35, αφορούν στο κανονιστικό πλαίσιο για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, ενώ ήταν τα μοναδικά μέρη που τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση με, σχεδόν, ανύπαρκτο ενδιαφέρον.

Το επόμενο για τον ΟΣΕ δεν υπήρχε καν στη διαβούλευση, κάτι που μας έκανε μεγάλη εντύπωση, ειδικά μετά τη «θύελλα» των αντιδράσεων για τα προβλήματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γιατί δεν υπήρχε, κύριε Υπουργέ;

Σε ότι αφορά στις αλλαγές, εφαρμόζεται κάποιος Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2007, ο οποίος έχει μεν μεταφερθεί με δύο νόμους, σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση, αλλά δεν έχουν εφαρμοστεί πλήρως. Τι ακριβώς σημαίνει αυτό; Μήπως το σύνηθες στην Ελλάδα, όπου υπάρχουν νόμοι, αλλά δεν εφαρμόζεται, λόγω ανικανότητας των εκάστοτε κυβερνήσεων;

Η βάση του Κανονισμού είναι οι διαγωνιστικές διαδικασίες ανάθεσης αστικών και υπεραστικών μεταφορών, με στόχο να μην υπάρχει μονοπώλιο των ΚΤΕΛ, όπως της ΔΕΗ, στο παρελθόν, με τελικό αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα ολιγοπώλιο, γνωστό ως «καρτέλ» της ενέργειας. Βέβαια, σε μία χώρα, όπου οι διαγωνισμοί διεξάγονται συχνά με έναν διαγωνιζόμενο και μάλιστα επιδοτούμενο ή με περισσότερους, αλλά σε συνεννόηση μεταξύ τους, μάλλον δεν πρόκειται να αλλάξουν τα δεδομένα, ειδικά εάν θα ορίζονται προϋποθέσεις, όπως για τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων, για τους σταθμούς, για τη στελέχωση και για την εμπειρία.

Από την άλλη πλευρά, με τον ν.4796/2021, περί απλούστευσης των αδειοδοτήσεων και με το καθεστώς γνωστοποίησης του ν.4442/2016, υπήρξε μία χαλάρωση των κανονισμών, ως προς το σύστημα λειτουργίας σταθμού υπεραστικών λεωφορείων, με το άρθρο 12 του ν.4796/21 και με τα άρθρα 189 έως 196 του ν.4442/2016. Η μία Κυβέρνηση ψηφίζει και η άλλη εφαρμόζει.

Εκτός αυτού, με τον σχετικό ν.4811/21, υπήρξε χαλάρωση και για άλλες παραμέτρους των μεταφορών. Πρώτον, των Σχολών Κέντρων Επαγγελματικής Κατάρτισης για τη χορήγηση του πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας σε οδηγούς οχημάτων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και δεύτερον, των τουριστικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών. Εμείς, πάντως, είχαμε εκφράσει τότε τις επιφυλάξεις μας, σχετικά με αυτή τη χαλαρότητα σε κρίσιμες δομές, οι οποίες έχουν σχέση με τη δημόσια υγεία και την ασφάλεια.

Συνεχίζοντας, αναφέρεται πώς για τις κατά τόπους οδικές αστικές και υπεραστικές επιβατικές μεταφορές, ορίζεται ότι αρμόδιο για τη διενέργεια των διαγωνισμών και για την ανάθεση των συμβάσεων είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ενώ οι Περιφέρειες της χώρας, απλά επιφορτίζονται με την παρακολούθηση της εφαρμογής, κάνοντας μόνο προτάσεις για τις ανάγκες και τον σχεδιασμό των τοπικών συγκοινωνιών, με το άρθρο 10. Ποιος είναι ο σκοπός αυτού του συγκεντρωτισμού; Γιατί αποκλείονται οι τοπικές αρχές και κοινωνίες;

Τέλος, με το άρθρο 15, τοποθετούνται ανώτατες τιμές χρέωσης για τα εισιτήρια και τις αποσκευές, ενώ στην περίπτωση διακοπής μιας σύμβασης ή μη ύπαρξης ενδιαφέροντος, μπορεί να γίνεται απευθείας ανάθεση με τα άρθρα 24 έως 26.

Στο Β΄ Μέρος τώρα, με ένα άρθρο, ουσιαστικά, καταργείται η ΡΑΕΜ, όπου δεν είναι μεν αρνητικό, πόσο μάλλον, αφού στερείται αρμοδιοτήτων, αλλά θα θέλαμε, πραγματικά, να γνωρίζουμε, γιατί συστάθηκε στο παρελθόν και γιατί καταργείται σήμερα. Όπως αναφέρεται, πάντως, συστάθηκε με τον ν.4199/2013, ενώ τη διαδέχεται, ως αρμόδια αρχή, η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η επόμενη ερώτησή μας είναι πόσο προσωπικό και ποια εξοικονόμηση επιτυγχάνεται με αυτή την κατάργηση. Επειδή το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν αναφέρει τίποτα, υποθέτουμε πώς δεν είχε καθόλου προσωπικό. Τι άλλο να υποθέσουμε; Εντούτοις, γιατί αναφέρετε πως οι ειδικές οργανικές θέσεις μεταφέρονται στο Υπουργείο και στην, επίσης, αποτυχημένη, χωρίς λόγο ύπαρξης, ΡΑΣ;

Συνεχίζοντας με το Γ΄ Μέρος, το οποίο είναι αρκετά σημαντικό, περιλαμβάνεται η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου αποσχίζεται η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από τον ΟΣΕ Α.Ε., ενώ υπάγονται και οι δύο απευθείας στο δημόσιο, χωρίς την παρεμβολή του Υπερταμείου. Εν προκειμένω, σε ότι αφορά στις αρμοδιότητές τους δεν φαίνεται να επέρχεται καμία αλλαγή, ενώ είναι οι εξής. Πρώτον, ο ΟΣΕ Α.Ε. διαχειρίζεται την υποδομή, δηλαδή, τη σιδηροδρομική γραμμή. Είναι ο κύριος του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 41, ενώ αναλαμβάνει την εκπόνηση σχεδίου δράσης για τη συντήρηση του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου. Επομένως, εξαιρείται το ανενεργό δίκτυο, το οποίο -κατά την άποψή μας- είναι σημαντικό, ενώ το θέμα είναι τι συμβαίνει με τη γραμμή Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης που τυπικά είναι ενεργή, αλλά, στην ουσία, υπολειτουργεί.

Δεύτερον, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. με το άρθρο 42, αναλαμβάνει τα έργα στη σιδηροδρομική γραμμή, ως διαχειριστής έργων. Επιπλέον, αναφέρονται θέματα προσωπικού, καθώς, επίσης, διοίκησης των δύο εταιρειών, ενώ προβλέπεται και εδώ, δυστυχώς, η πρόσληψη τεχνικών συμβούλων, χωρίς κοστολόγηση. Με το άρθρο 45, παρ.1 και με το άρθρο 3, παρ2.

Περαιτέρω, με το παρόν νομοσχέδιο, ορίζεται το Υπουργείο υπεύθυνο για τον σχεδιασμό των στρατηγικών προτεραιοτήτων στον σιδηρόδρομο, στα πλαίσια του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών. Η εκπόνηση του στρατηγικού προγράμματος σιδηροδρομικών επενδύσεων χρηματοδοτείται από το συγχρηματοδοτούμενο σκέλους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης, ενώ με βάση το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, η ΟΣΕ Α.Ε. καταρτίζει το σχέδιο δράσης με τις δράσεις, στις οποίες εξειδικεύεται η εφαρμογή του. Εντούτοις, διαπιστώνουμε πως και εδώ τοποθετείται ένας εκπρόσωπος του Υπερταμείου στην εταιρική διακυβέρνηση του ΟΣΕ Α.Ε., με το άρθρο 46. Γιατί, αλήθεια, τοποθετείται εκπρόσωπος του Υπερταμείου, αφού δεν έχει σχέση εκτός από τη ΓΑΙΑ ΟΣΕ;

Για τη μεταβίβαση των μετοχών θα διεξαχθεί οικονομικός έλεγχος και αποτίμηση από δύο ανεξάρτητους ελεγκτές, κατά τα γνωστά, βέβαια, για τις ανώνυμες εταιρείες. Εντούτοις, αναφέρεται πώς δρομολογείται, ήδη, η μεταβίβαση της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. στο δημόσιο, έναντι 300.000 ευρώ. Εδώ απορούμε, γιατί αυτή η βιασύνη. Όπως καταλαβαίνουμε από αυτά που αναφέρει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, το τίμημα θα αλλάξει, ανάλογα με την αποτίμηση, με το άρθρο 38 παρ.1. Γιατί δεν διενεργήθηκε η αποτίμηση, πριν από την απόσχιση, όπως θα ήταν το σωστό, και συμβαίνει βέβαια παντού; Μήπως επειδή η απόσχιση είναι ένας τρόπος χρηματοδότησης της ΟΣΕ Α.Ε. που χρωστά, ήδη, ξανά χρήματα στο δημόσιο; Πόσο θα κοστίσει;

Σε ότι αφορά στην κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, εκτός των παραπάνω, δηλαδή, της αξίας μεταβίβασης της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και των προσλήψεων σε ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, δεν αναφέρεται στο κόστος επιδότησης. Ενδεχομένως, από την ανάθεση οδικών υπεραστικών γραμμών υπό τύπου άγονων, με τα άρθρα 8 και 16. Γιατί δεν αναφέρεται το κόστος; Δεν υπάρχει εκτίμηση των αναγκών από το Υπουργείο; Εάν όχι, πότε θα διενεργηθεί;

Ο ΟΣΕ είναι σταθερά ζημιογόνος με αρνητικά κεφάλαια έως το 2020. Στη συνέχεια, εξυγιάνθηκε σχετικά με λογιστικές κινήσεις, ενώ η αξία του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 10,8 δισεκατομμύρια ευρώ, όπως φαίνεται από το πάγιο ενεργητικό του που θα καταθέσουμε στα πρακτικά μαζί με τις οικονομικές καταστάσεις της ΕΡΓΟΣΕ, για να είμαστε τεκμηριωμένοι.

Η εξυγίανση του ΟΣΕ έγινε με λογιστικές κινήσεις, με τη διαγραφή δανείου από το δημόσιο, ύψους 800, περίπου, εκατομμυρίων ευρώ. Με τον νόμο της Νέας Δημοκρατίας, τον ν.4876 από τις 23/12 του 2021 και με το άρθρο 149, όπως αναφέρεται στις οικονομικές καταστάσεις του οργανισμού του 2021, εμφανίστηκε με θετικά κεφάλαια, με τη σχετική έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαγραφή ως μη κρατική επιδότηση.

Αλήθεια, μόνο για τη ΛΑΡΚΟ, έχει πρόβλημα η Ευρωπαϊκή Ένωση; Όπως με τα Ναυπηγεία και με την Ελληνική Βιομηχανία Ζάχαρης; Με τον ΟΣΕ δεν έχει πρόβλημα; Προφανώς, συμβαίνει, επειδή εδώ δεν ανταγωνίζεται κάποια εταιρεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ ωφελεί την κρατική ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που έλαβε, επιπλέον, επιδότηση-«προίκα» για δεκαπέντε χρόνια, συνολικού ύψους 750 εκατομμυρίων, παραβιάζοντας, εντελώς, τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Μία φιλελεύθερη κυβέρνηση πρέπει, ασφαλώς, να σέβεται τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, όπως άλλωστε και η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ο ΟΣΕ, πάντως, «συγκρούονται» για τις χρεώσεις, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Τι προβλέπεται εδώ; Θα συνεχίσουν να επιδοτούνται τον ΟΣΕ οι Έλληνες; Τι θα συμβεί, σε ένα έως δύο χρόνια, αφού συνεχίζει να έχει ζημιές; Σημειώνεται δε, ότι υπάρχει θέμα συντήρησης, ενώ ετοιμάζονται ΣΔΙΤ για τη συντήρηση της υποδομής, για τα οποία είμαστε αρνητικοί, αλλά θα περιμένουμε, έως ότου κατατεθούν, και δούμε πώς θα το διαχειριστεί η Κυβέρνηση. Η ΕΡΓΟΣΕ, πάντως, είχε μεικτό κέρδος 1,8 εκατομμύρια το 2020, με κύκλο εργασιών 56,8 εκατομμύρια και με ίδια κεφάλαια 45 εκατομμύρια ευρώ. Οπότε, μπορεί κανείς να εκτιμήσει, εάν θα υπάρχει μεγάλη απόκλιση από τις 300.000 ευρώ που μεταβιβάζονται μετοχές της, αν και η αξία της εξαρτάται από τα έργα που της δίνει το δημόσιο. Οπότε, θα πρέπει να γνωρίζει κανείς, επίσης, τα έργα που θα τις δοθούν.

Τέλος, με το άρθρο 52, καταργούνται τα τεχνικά συμβούλια σε εποπτευόμενους φορείς με τις αρμοδιότητες να μεταφέρονται, επίσης, στον Υπουργό, κάτι που δίνει την εντύπωση της υποβάθμισης και του συγκεντρωτισμού, οπότε απαιτείται και εδώ μία σαφής εξήγηση.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, έχω ανειλημμένες υποχρεώσεις και δεν μπορώ να μείνω, για να ακούσω τις απαντήσεις σας. Θα τις διαβάσω, όμως, από τα Πρακτικά και θα αναφερθώ στην επόμενη Επιτροπή. Όπως βλέπετε με τον τρόπο που λειτουργεί η Κυβέρνηση, δεν μπορούμε να προγραμματίσουμε κάτι και αυτό είναι μεγάλο πρόβλημα για εμάς.

Σε ότι αφορά τώρα στην ψήφιση του νομοσχεδίου, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Να καλέσουμε τώρα τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25, τον συνάδελφο Γιώργο Λογιαδή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι, συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, με τίτλο «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις». Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα σήμερα, οι σιδηροδρομικές υποδομές, δηλαδή, το δίκτυο και οι αμαξοστοιχίες, ανήκουν στον ΟΣΕ που ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που δημιουργήθηκε ως ξεχωριστή εταιρεία παροχής επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών το 2005, έχει το μονοπώλιο της εμπορικής διαχείρισης των υποδομών και αποκρατικοποιήθηκε το 2017, ανήκοντας έκτοτε στην ιταλική κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων την Ferrovie dello Stato Italiane FSI.

Το σχήμα, λοιπόν, έχει ως εξής. Ο κρατικός ΟΣΕ διαχειρίζεται, συντηρεί και επεκτείνει το δίκτυο και το σύνολο των υποδομών, κυρίως, μέσω του ΕΡΓΟΣΕ, με ευρωπαϊκά και ελληνικά δημόσια κονδύλια, με την ιταλική, πλέον, ΤΡΑΙΝΟΣΕ να νέμεται τις υποδομές, καταβάλλοντας σχετικά χαμηλά τέλη χρήσης, την ίδια ώρα που το δίκτυο επεκτείνεται σημαντικά. Να προσθέσουμε ότι η ιδιωτικοποίηση ή ετεροκρατικοποίηση, κατά το ορθότερο, μιας και η FSI είναι κρατική εταιρεία, της εμπορικής εκμετάλλευσης των υποδομών, συμπίπτει με την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης. Απομένει, απλώς, ένα πολύ μικρό τμήμα στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη που ακόμα χρησιμοποιούν ντιζελάμαξες και την επέκταση του δικτύου σε βάθος τετραετίας σε μεγάλη κλίμακα, ιδιαιτέρως, επικερδή.

Η ΕΡΓΟΣΕ είναι η θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, που συστάθηκε το 1986, με στόχο τη διαχείριση των έργων του επενδυτικού προγράμματος του οργανισμού και ιδιαίτερα εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με τον ν.3891/2010, με τίτλο «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στο άρθρο 4, στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ περιλαμβάνεται και η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, καθώς και διενέργειας απαλλοτριώσεων υπέρ του δημοσίου ή άλλων φορέων του δημοσίου. Σε εφαρμογή του ν.3891/2010, με τίτλο «Επείγοντα μέτρα εφαρμογής του προγράμματος στήριξης της ελληνικής οικονομίας» η ΕΡΓΟΣΕ υπάγεται από τον Δεκέμβριο του 2010 στις ΔΕΚΟ. Ουσιαστικά, λοιπόν, η ΕΡΓΟΣΕ είναι ο εργολάβος του ΟΣΕ.

Περαιτέρω, την είσοδο του Υπερταμείου στα σιδηροδρομικά τεκταινόμενα, σε ότι αφορά στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, τη θυγατρική του οργανισμού με αντικείμενο τα σιδηροδρομικά έργα, κρύβει, κατά τη γνώμη μας, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την αναδιάρθρωση των δύο εταιρειών, οι οποίες δεν ανήκουν στο «μπουκέτο» των θυγατρικών της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας γνωστής ως Υπερταμείο. Συγκεκριμένα, το άρθρο 46, με τίτλο «Εταιρική διακυβέρνηση ΟΣΕ Α.Ε.» στην παρ.2, εμπλέκεται το Υπερταμείο στην επιλογή της διοίκησης. Περαιτέρω, ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής, θα αναλάβει τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και όλων των εργασιών που απαιτούνται για το σιδηροδρομικό δίκτυο σε λειτουργία.

Η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων θα επικεντρωθεί στην ανάληψη νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής, εκτός του εν λειτουργία δικτύου, όπως νέες χαράξεις και επεκτάσεις υφιστάμενου δικτύου. Η ΕΡΓΟΣΕ θα αναλαμβάνει, επίσης, εργασίες αναβάθμισης στο υφιστάμενο δίκτυο που απαιτούν διακοπή στη λειτουργία της γραμμής, όπως υπογειοποίηση γραμμής, η ευθύνη, όμως, της γραμμής θα παραμένει στον ΟΣΕ.

Από τον διαχωρισμό των δύο εταιρειών προκύπτει, επίσης, ότι ο ΟΣΕ μένει, κυρίως, με τις ευθύνες, αλλά χωρίς τους πόρους, καθώς είναι προφανές από την υφιστάμενη κατάσταση του δικτύου, ότι τα τέλη χρήσης της υποδομής δεν επαρκούν να καλύψουν τα κόστη που απαιτεί η συντήρησή του. Τα αποτελέσματα αυτής της πρακτικής είναι ορατά, καθώς εξαιτίας της έλλειψης ανθρώπινων και οικονομικών πόρων, ο σιδηρόδρομος μοιάζει να οδηγείται σε πλήρη απαξίωση στην Ελλάδα και οι επιβάτες που τον εμπιστεύονται να αντιμετωπίζουν συστηματικά δυσάρεστες εκπλήξεις και ταλαιπωρίες, όπως είδαμε και πρόσφατα. Εν όψει της υλοποίησης του επενδυτικού πλάνου των 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, το σχέδιο νόμου στις βασικές αρχές προβλέπει τον διαχωρισμό των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με σαφή διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων τους και μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ στο ελληνικό δημόσιο.

Το Υπουργείο Μεταφορών θα έχει την εποπτεία των δύο εταιρειών και μέσω του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών θα καθορίζει τον μακροχρόνιο σχεδιασμό των έργων, ενώ, παράλληλα, θα είναι υπεύθυνο για τη θέσπιση πλαισίου εταιρικής διακυβέρνησης των εταιρειών. Το ΜέΡΑ25 διαφωνεί πολιτικά με αυτό το πλαίσιο λειτουργίας των σιδηροδρόμων στη χώρα, αλλά και εν γένει ως αναπτυξιακό μοντέλο, με το κράτος να παρέχει το σύνολο των υποδομών από τη μία, και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να τις νέμονται προνομιακά από την άλλη, πλαίσιο το οποίο υπηρετεί με σθένος η Κυβέρνηση Μητσοτάκη. «Άλλος πληρώνει άλλος κερδίζει».

Εμείς ως ΜέΡΑ25 θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με την ομιλία του κ. Λογιάδη, ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών. Να καλέσω τώρα τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Κώστα Καραμανλή, για τη δική του ομιλία, με την οποία και θα ολοκληρωθεί η σημερινή μας συνεδρίαση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Να ξεκινήσω λέγοντας, ότι σήμερα παρουσιάζουμε εδώ στην Επιτροπή σας, το νέο νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο, επί της ουσίας, έρχεται να επιλύσει χρόνια προβλήματα και συγχύσεις που έχουν δημιουργηθεί στους χώρους των επιβατικών μεταφορών, όσο και του σιδηροδρόμου.

Όπως θα έχετε διαπιστώσει, διαβάζοντας το κείμενο του νομοσχεδίου, το Α΄ Μέρος, και συγκεκριμένα τα άρθρα 1 έως και 35, αφορούν στην εφαρμογή από την πλευρά μας, ενός ευρωπαϊκού κανονισμού, που πολλοί συνάδελφοι αναφερθήκαν, του 1370, ενός ευρωπαϊκού κανονισμού, ο οποίος, ενώ υφίσταται από το 2007, στην ουσία, μέχρι σήμερα πολύ λίγα πράγματα έχουν γίνει, για να μπορέσει να εφαρμοστεί και να είμαστε συνεπείς με τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Ένας Κανονισμός, δηλαδή, για να είμαστε σαφείς σε αυτή την Αίθουσα, ο οποίος σχετίζεται με την απελευθέρωση των επιβατικών μεταφορών και πλην του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, που είχε μία ξεκάθαρη τοποθέτηση, η οποία έρχεται σε πλήρη αντίθεση με αυτά που πιστεύουμε εμείς, εγώ δεν άκουσα ξεκάθαρα, εάν πρέπει αυτόν τον Κανονισμό να τον εφαρμόσουμε ή να μη τον εφαρμόσουμε από τα άλλα Κόμματα.

Το Α΄ Μέρος, λοιπόν, περιλαμβάνει 35 άρθρα, καλύπτοντας όλες τις πτυχές που θέτει ο 1370 και εδώ επιτρέψτε μου να πω, ότι αυτό το νομοθέτημα είναι ένα νομοθέτημα το οποίο, έστω και με καθυστέρηση πάρα πολλών ετών, έρχεται, επιτέλους, στην Ολομέλεια και είναι ένα από τα λεγόμενα reforms (μεταρρυθμίσεις) που έχουμε βάλει στο Ταμείο Ανάκαμψης, έτσι ώστε να μπορέσουμε, επιτέλους, ως Ελληνική Δημοκρατία, να πιεστούν οι γραφειοκρατίες, να πιεστούν οι κυβερνήσεις, να κάνουν αυτή τη πολύ σπουδαία, κατά την άποψή μας, μεταρρύθμιση.

Τι δεν είχαμε θεσπίσει, κύριε Πρόεδρε, ως σήμερα, με όλους τους προγενέστερους νόμους, οι οποίοι με τον άλφα ή με τον βήτα τρόπο, κάλυπταν τα ζητήματα των μεταφορών; Αναφέρομαι και στον ν.4199/2013 και στον ν.4568/2018. Είχαμε καλύψει αρκετά κενά. Όμως, πολλές φορές, κι αυτό πρέπει να ειπωθεί σε αυτή την Αίθουσα, αυτά τα νομοθετήματα έρχονταν σε αντίθεση με τον Κανονισμό 1370 και με την Οδηγία που έπρεπε να ακολουθήσουμε.

Αυτό, λοιπόν, που δεν είχαμε θεσπίσει, είναι ο τρόπος με τον οποίο θα γίνεται η διαγωνιστική διαδικασία. Ας μην «κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας». Επί χρόνια, δεν γίνονταν διαγωνιστικές διαδικασίες και αυτή είναι μία πραγματικότητα, γιατί ακούστηκε, ειδικά από τον κ. Γιαννούλη, κάποια μομφή για θέματα διαφάνειας. Μα η διαφάνεια, στην ουσία, θα γίνει πράξη, εφαρμόζοντας, κύριε Γιαννούλη, κατά την άποψή μας, τον Κανονισμό 1370, διότι με αυτόν τον τρόπο ανοίγουμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες με όρους και προϋποθέσεις, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν και άλλοι στους διαγωνισμούς. Είναι ένα, πραγματικά, φιλελεύθερο μέτρο, που ισχύει και στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο Α΄ Μέρος, λοιπόν, του νομοσχεδίου, ενοποιούμε το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο και προβλέπουμε, όπως σας είπα, διαδικασίες για τη διαγωνιστική διαδικασία και έρχομαι και σε κάποιες λεπτομέρειες. Στην ουσία, αυτό που κάνουμε είναι να υιοθετήσουμε μία πολύ συγκεκριμένη μεθοδολογία, η οποία να είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς και σε όλες τις διαδικασίες προκήρυξης, με σεβασμό στις αρχές της διαφάνειας.

Συγκεκριμένα, οι διαγωνισμοί θα διεξάγονται, ανά γεωγραφική περιοχή. Θα καθορίζεται ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των μετακινούμενων επιβατών, ανά χιλιόμετρο. Τι σημαίνει αυτό; Να το δούμε λίγο σε λεπτομέρεια; Αυτή τη στιγμή, σε όλα τα δρομολόγια των υπεραστικών και των αστικών ΚΤΕΛ, δεν έχουμε υπηρεσία δημόσιας υποχρέωσης. Δεν έχουμε PSO. Σημαίνει, λοιπόν, ότι δεν υπάρχει επιδότηση σήμερα στις άγονες γραμμές. Αυτή είναι μία πραγματικότητα, γιατί ακούστηκαν και από το Κ.Κ.Ε. πράγματα που δεν απηχούν την πραγματικότητα. Δεν έρχεται το δημόσιο σήμερα να επιδοτήσει τα ΚΤΕΛ. Γι’ αυτό και ποιος παίρνει το κόστος πάνω του; Το κόστος το παίρνει ο επιβάτης. Με αυτή τη διαδικασία, λοιπόν, βάζοντας ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των μετακινούμενων, ανά χιλιόμετρο, στην ουσία, θα πιέσουμε τις τιμές των εισιτηρίων προς τα κάτω που είναι και το ζητούμενο. Και θα έρχεται, επιτέλους, όπως συμβαίνει και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη, το ελληνικό δημόσιο, η Ελληνική Δημοκρατία να επιδοτεί, επί της ουσίας, και άγονα δρομολόγια. Θα λαμβάνονται υπόψη, λοιπόν, όλα τα στοιχεία κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών και θα πληρούνται και πολύ συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας.

Επίσης, προκειμένου να συμμετάσχει κάποιος στον διαγωνισμό, θα πρέπει να διαθέτει την απαιτούμενη στελέχωση και εμπειρία. Θα πρέπει να έχει συστήματα τηλεματικής, ενιαίας πληροφόρησης, ενιαίας έκδοσης εισιτηρίων. Θα πρέπει -εδώ, κύριε Γιαννούλη, σας διέκοψα πριν, όταν μιλάγατε, για να το διευκρινίσω, γιατί, ίσως, δεν το έχουμε διευκρινίσει ή δεν το είχατε καταλάβει εσείς καλά, να παρέχονται εγγυήσεις, κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, ότι θα διαθέτει ο ενδιαφερόμενος, αυτός που κατεβαίνει στον διαγωνισμό, τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις.

Ο δικός σας νόμος, που, τελικά, ποτέ δεν κατατέθηκε, διότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ «έπεσε» δύο μήνες πριν, έκανε κάτι που έρχεται σε πλήρη αντίθεση, κύριε Γιαννούλη, με αυτά που μας είπατε. Ο νόμος τότε έλεγε, ότι θα πρέπει να υπάρχουν, κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού, όχι απλά εγγυήσεις, αλλά θα πρέπει να υπάρχουν και τα λεωφορεία και οι σταθμοί. Αυτό, κύριε Γιαννούλη, για σκεφτείτε το, ποιον «φωτογράφιζε;» «Φωτογράφιζε» τα ΚΤΕΛ, τα οποία, θα μου επιτρέψετε να πω, ότι εγώ εξέλαβα την ομιλία σας, μιλώντας για μονοπωλιακή μεταχείριση των ΚΤΕΛ, ως μία απίστευτη επίθεση σε αυτόν τον οργανισμό, σε αυτόν τον θεσμό, που λειτουργεί σε αυτή τη χώρα, εδώ και δεκαετίες. Απορώ, λοιπόν, αν αυτά αντηχούν τις θέσεις του ΣΥΡΙΖΑ ή είναι προσωπικές σας απόψεις.

Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει, επίσης, να υπογραμμιστούν, που και εδώ έρχεται αυτό που σας λέω, σε αντίθεση με αυτό που μας είπατε, κύριε Γιαννούλη, ότι η διενέργεια διαγωνιστικών διαδικασιών εντάσσεται πλήρως στους στόχους του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών 2017-2037, το οποίο, ως γνωστόν, είχε συνταχθεί -και πολύ σωστά- από την προηγούμενη Κυβέρνηση. Πάμε, λοιπόν, να κλείσουμε το θέμα του Κανονισμού 370/2007. Σε ότι αφορά στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ), τα είπαμε. Αυτό που κάνουμε είναι, στην ουσία, το λογικό, γιατί ήταν μία Αρχή που ποτέ δεν λειτούργησε. Μπορούμε να συζητήσουμε επί ώρες, γιατί δεν λειτούργησε, αλλά η ουσία είναι ότι δεν λειτούργησε. Ερχόμαστε, λοιπόν, στο άρθρο 33 και μεταφέρουμε τις αρμοδιότητες, όχι στο Υπουργείο Μεταφορών, όπως ειπώθηκε, αλλά, πρωτίστως, στις Περιφέρειες της χώρας και δευτερευόντως, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που έχει τη γενική εποπτεία.

Επίσης, θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, να απαντήσω σε μερικά πράγματα που ακουστήκαν, δυστυχώς, δεν μπορώ να απαντήσω σε όλα, τα οποία δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Επιτρέψτε μου, να διευκρινίσω μερικά ζητήματα, γιατί και εδώ βλέπω ότι υπάρχει μία σύγχυση. Οι Διευθύνσεις Μεταφορών που ανήκουν στις Περιφέρειες δεν ανήκουν στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Επομένως, τα προβλήματα, που πολύ σωστά είπατε για τη στελέχωσή τους, κύριε Γιαννούλη, δεν αφορούν μόνο την Κυβέρνηση, αφορούν και τις Περιφέρειες, οι οποίες θα πρέπει να έρχονται με μία διαδικασία που υπάρχει, να δηλώνουν τα κενά που υπάρχουν και μέσω ΑΣΕΠ να γίνονται οι προσλήψεις. Το Υπουργείο Εσωτερικών, έχει δώσει πολύ μεγάλη δυνατότητα για να γίνουν προσλήψεις, για να καλύψουμε τα κενά που υπάρχουν στους δημόσιους οργανισμούς και στις περιφέρειες.

Σε ότι αφορά στα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την έκδοση των διπλωμάτων. Όντως, στο παρελθόν, κύριε Γιαννούλη, έχετε δίκιο, υπήρξαν τεράστιες καθυστερήσεις. Ήταν ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζαμε κι εμείς στο Υπουργείο, γιατί πάρα πολλοί πολίτες περίμεναν πάρα πολύ καιρό, για να πάρουν το δίπλωμά τους. Αυτό, όμως, έχει λυθεί τώρα με την ψηφιοποίηση όλης της διαδικασίας των διπλωμάτων. Νομίζω ότι, πλέον, έχουμε αντιμετωπίσει ως Κεντρική Διοίκηση ένα πρόβλημα και ένα κενό, το οποίο, πρωτίστως, οφειλόταν στις προβληματικές υπηρεσίες, που μετά το 2011 και με τους «καλλικρατικούς» νόμους που έχουν ψηφιστεί, ανήκουν αυτές οι Διευθύνσεις πλέον, όχι στην αρμοδιότητα του Υπουργείου, αλλά στην αρμοδιότητα των Περιφερειών.

Κύριε, Γιαννούλη, δεν θα απαντήσω για τον διαγωνισμό των λεωφορείων, τα έχουμε πολλές φορές. Εσείς είχατε κάνει έναν διαγωνισμό λεωφορείων, για να πάρετε ηλεκτρικά λεωφορεία, χωρίς να έχετε χρηματοδότηση. Εγώ αυτό που έχω πει, επανειλημμένως, και το λέω από το βήμα της Βουλής, είναι ότι αυτά τα λεωφορεία, πλέον, έχουν χρηματοδότηση από το RRF, οι διαγωνιστικές διαδικασίες «τρέχουν» και τα λεωφορεία αυτά θα είναι εδώ, μέσα στο 2023, και η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, μετά από χρόνια, θα είναι οι μόνες δύο πόλεις στην Ευρώπη που θα έχουν τόσο μεγάλο αριθμό καθαρών λεωφορείων, CNG και ηλεκτρικών. Αυτή είναι μία πραγματικότητα που δεν μπορείτε να αγνοήσετε.

Επίσης, δεν μπορείτε να αγνοήσετε, ότι εμείς αναλάβαμε έναν «γερασμένο» στόλο και μέχρι να «τρέξουν» αυτές οι διαγωνιστικές διαδικασίες, μπήκαμε στο μεταβατικό στάδιο και να μεταφέρουμε υπηρεσίες σε έναν ιδιώτη πάροχο και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, εκμεταλλευόμενοι έναν νόμο που είχε κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ -και σωστά τον είχε κάνει- για τον ΟΑΣΘ Θεσσαλονίκης, όπου, ήδη, είχε μεταφέρει κάποιες συγκοινωνιακές δραστηριότητες.

Αν θυμάμαι καλά, 25 δρομολόγια στα ΚΤΕΛ κι εμείς αυτό το συνεχίσαμε. Μετά κάναμε και κάτι που δεν έχει γίνει στο ελληνικό δημόσιο και σήμερα βλέπετε στο κέντρο της Αθήνας πολλά καινούργια λεωφορεία που είναι με τη διαδικασία του Leasing. Το Κ.Κ.Ε. διαφωνεί με αυτή τη διαδικασία. Εμείς θεωρούμε, ότι αυτή είναι μία διαδικασία, η οποία έχει λειτουργήσει και τα αποτελέσματα τα βλέπουμε.

Πάμε, λοιπόν, τώρα στο Γ΄ Μέρος του νομοσχεδίου που αφορά στο θεσμικό πλαίσιο του ΟΣΕ Α.Ε. με την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Γιατί κάνουμε αυτή την πολύ μεγάλη αλλαγή, δηλαδή, τον πλήρη και σαφή διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων των δύο αυτών εταιρειών; Για να είμαστε ειλικρινείς, ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετώπιζαν όλες οι κυβερνήσεις και η δική μας, όλα τα χρόνια, ήταν τα πολύ μεγάλα προβλήματα που υπήρχαν στα σιδηροδρομικά έργα.

Τι συνέβαινε, ποια ήταν η αιτία όλων αυτών των προβλημάτων; Και αυτά δεν τα λέμε τώρα, τα έχουμε πει και τα έχουμε συζητήσει αρκετές φορές. Πρώτα ήταν η τεράστια υπέρβαση που παρατηρείται, επί πολλά χρόνια, στους προϋπολογισμούς και τα χρονοδιαγράμματα των σιδηροδρομικών έργων. Στην Ολομέλεια θα σας καταθέσω και συγκεκριμένα στοιχεία, συγκρίνοντας την υπέρβαση προϋπολογισμών και χρονοδιαγραμμάτων που θα αποδείξει αυτά που θα πω.

Η δεύτερη αιτία έχει να κάνει με την ανάγκη ενός σαφούς και ξεκάθαρου διαχωρισμού αρμοδιοτήτων που διέπουν τη λειτουργία των δύο αυτών εταιρειών, ώστε να αποφεύγονται υπάρχουσες επικαλύψεις που, επί χρόνια, δημιουργούσαν πολύ σοβαρά προβλήματα.

Τρίτος λόγος, είναι η ανάγκη να εφαρμόσουμε το επιτυχές μοντέλο που έχει εφαρμοστεί με την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ Μετρό. Ένα μοντέλο, που όλος ο τεχνικός κόσμος παραδέχεται, ότι δουλεύει με πολύ μεγαλύτερη επιτυχία από ότι η ΕΡΓΟΣΕ.

Και τέταρτον, ήρθε η ώρα να εφαρμόσουμε και στην Ελλάδα μία νόρμα που ισχύει σε όλο το δυτικό κόσμο, ότι, ανά εξειδικευμένο πρότζεκτ, να έχουμε μονοσήμαντες εταιρείες που τα αναλαμβάνουν.

Επομένως, προχωράμε σε αυτή τη λύση, υιοθετώντας και το σύστημα της μελετοκατασκευής, το οποίο δίνει μεγάλες λύσεις στις τεράστιες υπερβάσεις. Να σας δώσω ένα παράδειγμα, για να κατανοήσουμε όλοι πώς γίνονταν τα σιδηροδρομικά έργα στην Ελλάδα από το 1996, από τότε που, αν θυμάμαι καλά, δημιουργήθηκε η ΕΡΓΟΣΕ.

Τι κάναμε, λοιπόν, επί χρόνια; Για έναν διαγωνισμό μελέτης, είχαμε τρία με τέσσερα χρόνια, για να γίνει η διενέργεια του διαγωνισμού, συν τέσσερα χρόνια, για να παραδοθεί αυτή η μελέτη στην ΕΡΓΟΣΕ. Οκτώ χρόνια μόνο για μελέτες. Δύο χρόνια, τουλάχιστον, για να εκδοθούν όλες οι περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις και μετά ακολουθούσε ο διαγωνισμός για την υποδομή, γιατί ήταν «κατακερματισμένοι» οι διαγωνισμοί. Δηλαδή, για τα βαριά έργα πολιτικού μηχανικού. Μετά είχαμε άλλον διαγωνισμό, διαγωνισμό επιδομής, δηλαδή, ποιος θα έκανε τις ράγες του σιδηροδρόμου και μετά τελειώναμε με τη «χαρά» του εργολάβου με τα συστήματα τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνίας και σηματοδότησης.

Αν στα παραπάνω προσθέσουμε και τις ενδεχόμενες ενστάσεις, αντιλαμβάνεστε ότι η κατάσταση γινόταν τραγική. Γι’ αυτό, επί χρόνια, δεν μπορούσαμε να απορροφήσουμε χρήματα από τα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά ταμεία για τα έργα αυτά, διότι καθυστερούσαν τόσο πολύ οι διαγωνιστικές διαδικασίες που δημιουργούσαν προβλήματα.

Διαχωρίζοντας, λοιπόν, τις εταιρείες και δημιουργώντας τη διαδικασία της μελετοκατασκευής, εμείς πιστεύουμε ότι βάζουμε τέλος στη σύγχυση των αρμοδιοτήτων. Ξεκαθαρίζουμε προς όλους τι θα κάνει ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής. Τι θα κάνει η ΕΡΓΟΣΕ, που δεν θα είναι θυγατρική του ΟΣΕ, πλέον, και θα είναι μία εταιρεία που θα κάνει τα νέα έργα και διευκολύνουμε στην πράξη, πιο αποτελεσματικά, την εργασία.

Επομένως, με αυτή την πολύ μεγάλη, θα μου επιτρέψετε να σας πω μεταρρύθμιση, την οποία διαπραγματευτήκαμε αρκετά και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην ουσία, θεωρούμε ότι θα συμπτύξουμε, σε πολύ μεγάλο βαθμό, τα σιδηροδρομικά έργα στην Ελλάδα και θα γλιτώσουμε πάρα πολλά χρήματα, από υπερβάσεις προϋπολογισμών και χρονοδιαγραμμάτων.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, με το Δ΄ Μέρος του νομοσχεδίου, που αποτελείται από το άρθρο 52, καταργούνται τα τεχνικά συμβούλια εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στην ουσία, συστήνουμε τεχνικό συμβούλιο δημοσίων έργων και μελετών εποπτευόμενων νομικών προσώπων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Με τη ρύθμιση αυτή εξασφαλίζουμε την πιο γρήγορη έκδοση των γνωμοδοτήσεων με ενότητα εφαρμογής και ασφάλεια δικαίου για όλους τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, επί των περιπτώσεων του άρθρου 174, του ν.4412/ 2016.

Κλείνοντας, επιτρέψτε μου, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι να πω, ότι με το παρόν νομοσχέδιο επιλύουμε χρόνια προβλήματα που απασχολούν, τόσο τον κόσμο των επιβατικών μεταφορών, όσο και τον σιδηροδρομικό κόσμο και ήρθε η ώρα αυτά τα προβλήματα να επιλυθούν. Θα ήθελα να ακούσω με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον προτάσεις, επί των συγκεκριμένων αυτών νομοθετημάτων, γιατί ωραία είναι η εύκολη κριτική, ωραία είναι να λέμε γενικόλογα, ότι ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα είναι αυτός που είναι. Να καθίσουμε, όμως, με μία σοβαρότητα σε αυτή την Αίθουσα, να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε, για να αντιμετωπίσουμε τα χρόνια προβλήματα; Αυτά τα προβλήματα δεν δημιουργήθηκαν τα τελευταία τρία χρόνια, και νομίζω ότι όλοι το αποδεχόμαστε αυτό. Η αποεπένδυση στον ελληνικό σιδηρόδρομο είναι ένα φαινόμενο που κρατάει πάρα πολλά χρόνια. Επομένως, ωραία είναι η εύκολη κριτική. Καταλαβαίνω ότι όλοι μιλάμε στα δικά μας πολιτικά και κομματικά ακροατήρια, αλλά επειδή έγινε και μια μομφή για τη διαδικασία, ότι δεν έχουμε χρόνο, ο χρόνος, θα μου επιτρέψετε να πω, ότι προϋποθέτει και έναΝ σοβαρό διάλογο, επί των συγκεκριμένων άρθρων.

Εγώ με πολύ μεγάλη προσοχή σας είπα, ότι τη μόνη σοβαρή κριτική την άκουσα από το Κ.Κ.Ε.. είναι ξεκάθαρη η θέση του Κ.Κ.Ε., ως το μόνο, κατά την άποψή μου, σοβαρό αριστερό κόμμα σε αυτή τη χώρα, το οποίο λέει ότι εμείς διαφωνούμε με την απελευθέρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών για τον Κανονισμό 1370 και τα θέλουμε όλα κρατικά. Είναι μία άποψη, με την οποία διαφωνώ. Από τα άλλα Κόμματα, όμως, θα μου επιτρέψετε να πω, σε πρώτη φάση, τουλάχιστον, άκουσα πολύ γενικόλογα πράγματα.

Οπότε, θα έχουμε την ευκαιρία τη Δευτέρα και την Τρίτη, αλλά και στην Ολομέλεια να τοποθετηθούμε όλοι ειδικότερα. Θέλω να ελπίζω, ότι θα αποφύγουμε να λέμε γενικότητες και να μπούμε σε έναν ουσιαστικό διάλογο, για το αν αυτές οι προτάσεις που κάνει σήμερα η Κυβέρνηση, κινούνται στη σωστή κατεύθυνση. Αν δεν κινούνται στη σωστή κατεύθυνση, εδώ είμαστε να ακούσουμε τις δικές σας αντιπροτάσεις, γιατί έτσι λειτουργεί η κοινοβουλευτική διαδικασία, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε όλο τον προηγμένο κόσμο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την ομιλία του Υπουργού, του κ. Καραμανλή, ολοκληρώθηκε η σημερινή μας συνεδρίαση, όπου ξεκινήσαμε να συζητάμε το νομοσχέδιο του  Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις».

Θα συνεχίσουμε τη Δευτέρα στις 15:00΄ με την ακρόαση των φορέων, ενώ, στη συνέχεια, στις 17:00΄ με τη συζήτηση, επί των άρθρων.

Καλό σαββατοκύριακο σε όλους. Σας ευχαριστώ.

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

Τέλος και περί ώρα 11.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**