**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, 26 Σεπτεμβρίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 15.05΄, στην **Αίθουσα της Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προεδρεύοντος αυτής, κ. Μάξιμου Σενετάκη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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». (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, οι Υφυπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, κ.κ. Μιχαήλ (Μιχάλης) Παπαδόπουλος και Γεώργιος Καραγιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, στη συνεδρίαση εξέθεσαν τις απόψεις τους, μέσω τηλεδιάσκεψης, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β. οι κ.κ.: Χρήστος Βίνης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ - ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ, Σπυρίδων Πατέρας, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ ΑΕ), Φάνης Σπανός, μέλος του Δ.Σ. και Πρόεδρος της Επιτροπής Χωροταξίας, Υποδομών και Μεταφορών της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ), Άρης Μαρίνης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ), Βασίλειος Κούτσιανος, Γενικός Γραμματέας της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), Παναγιώτης Παρασκευόπουλος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ), Θεμιστοκλής Αμπλάς, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ), Νικόλαος Τσικαλάκης, Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων του ΟΣΕ, Δήμητρα Τσερπέλη, Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, Παναγιώτης Χαραλάμπους, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Πρακτόρων Τουρισμού και Ιδιοκτητών Λεωφορείων Βορείου Ελλάδος, Γεώργιος Στασινός, Πρόεδρος της ΔΕ του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΤΕΕ), Λύσανδρος Τσιλίδης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ελληνικών Συνδέσμων Γραφείων Ταξιδίων και Τουρισμού (FedHATTA), Απόστολος Εμμανουηλίδης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Επιχειρηματιών Τουρισμού και Ιδιοκτητών Τουριστικών Λεωφορείων, Μιχαήλ Σακελλαρίου, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ) και Σοφοκλής Φάτσιος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ).

Ο Προεδρεύων 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, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Καλησπέρα σας κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Σήμερα έχουμε τη δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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», όπου θα γίνει η ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, όπως αυτά καθορίστηκαν, κατά την πρώτη συνεδρίαση.

Ως προς τα διαδικαστικά, θα δώσουμε τον λόγο στους φορείς για τρία λεπτά στον καθένα και θα ακολουθήσουν τυχόν ερωτήσεις Εισηγητών, Ειδικών Αγορητών, καθώς και όποιων συναδέλφων Βουλευτών το επιθυμούν. Θα ολοκληρώσουμε τη συνεδρίαση με τις απαντήσεις των φορέων και με τον κ. Υπουργό, εάν επιθυμεί να παρέμβει για μία σύντομη τοποθέτηση.

Τον λόγο έχει ο κ. Πατέρας.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.)):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το σημερινό νομοσχέδιο θεωρώ ότι είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό για τον σιδηροδρομικό τομέα, διότι λύνει χρόνια θέματα που απασχολούν αυτόν τον τομέα στην Ελλάδα και επικεντρώνομαι σε δύο σημεία. Το πρώτο είναι, ότι διακρίνει ρόλους και αρμοδιότητες, μεταξύ του διαχειριστή της υποδομής του ΟΣΕ και του διαχειριστή κατασκευής έργων που είναι η ΕΡΓΟΣΕ. Βάζει ένα πλαίσιο στον ρόλο του καθενός, στο πώς ο καθένας από τους φορείς αυτούς αναλαμβάνει το κομμάτι που του αντιστοιχεί και ξεκαθαρίζει μία κατάσταση, η οποία, για πολλά χρόνια, αποτελεί μία ζώνη δύσκολων χειρισμών, μεταξύ των δύο φορέων που, κατ’ εξοχήν, υλοποιούν το αντικείμενο της σιδηροδρομικής υποδομής στην Ελλάδα.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι, ότι το πλαίσιο αυτό δημιουργεί και τις προϋποθέσεις μέσω των υπουργικών αποφάσεων που θα ακολουθήσουν, για να διευκρινιστεί καλύτερα και να ολοκληρωθεί ένα, επίσης, σοβαρό ζήτημα που είναι οι διαδικασίες, με τις οποίες παραλαμβάνονται και παραδίδονται τα έργα, μεταξύ των δύο φορέων, δηλαδή, του κατασκευαστικού «βραχίονα» και του χρήστη της υποδομής, του χρήστη με την έννοια του διαχειριστή της υποδομής του ΟΣΕ και στις υπουργικές αποφάσεις που θα ακολουθήσουν, θα διευκρινιστεί ακριβώς πώς πρέπει ποιες πρέπει να είναι αυτές οι διαδικασίες, ώστε να μην υπάρχουν κενά και να καλύπτονται απολύτως όλα τα επιμέρους θέματα, μεταξύ της κατασκευής και της χρήσης των σιδηροδρομικών έργων.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι στο πλαίσιο αυτό μπαίνουν δύο πάρα πολύ σημαντικά θέματα, τα οποία επιλύονται με το παρόν νομοσχέδιο. Επίσης, σε ένα τρίτο επίπεδο, υπάρχουν διαδικασίες, οι οποίες αφορούν στο στελεχιακό και διοικητικό δυναμικό των οργανισμών που μπαίνουν διαδικασίες κρίσης και απόδοσης στο έργο τους, διαδικασίες που, προφανώς, θεωρώ ότι είναι θεμιτές και επιθυμητές απ’ όλους να υπάρχουν σε φορείς που διαχειρίζονται δημόσια περιουσία και δημόσια κονδύλια.

Ως εκ τούτου, η άποψή μου ως Διαχειριστή και Διευθύνοντα Συμβούλου του Διαχειριστή της Υποδομής είναι ότι το νομοσχέδιο αυτό θα έχει μία πάρα πολύ θετική επίπτωση στη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σπανός.

**ΦΑΝΗΣ ΣΠΑΝΟΣ (Μέλος του Δ.Σ. και Προέδρος της Επιτροπής Χωροταξίας, Υποδομών και Μεταφορών της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Ευχαριστώ πολύ. Πολύ συνοπτικά, εκ μέρους της Ένωσης Περιφερειών, θέλω να πω, ότι έχουμε ένα σχέδιο με συγκεκριμένη στοχοθεσία.Έχουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο στις βασικές του αρχές αντιλαμβανόμαστε και υιοθετούμε, απολύτως, τους λόγους, για τους οποίους κατατίθεται και αν μη τι άλλο υπηρετεί μία θετική στόχευση.

Ωστόσο, έχουμε το εξής σοβαρό ζήτημα, καθώς περιλαμβάνει την απόδοση στις Περιφέρειες της χώρας μιας σειράς από αρμοδιότητες, σχετικά με τις αστικές οδικές μεταφορές, όπως ήταν μέχρι σήμερα για τις υπεραστικές. Δηλαδή, την εποπτεία των φορέων αστικών μεταφορών, την απόφαση κυρώσεων, του πειθαρχικού κολασμού, δηλαδή, για όσους δεν εκτελούν με σωστό τρόπο, τον σχεδιασμό δρομολογίων και γραμμών, εν είδει εισήγησης, της συλλογικής διαχείρισης στοιχείων, την εισήγηση για αποζημιώσεις και γενικότερα ένα πολύ μεγάλο πλαίσιο αρμοδιοτήτων, με ταυτόχρονη κατάργηση της ρυθμιστικής αρχής, η οποία, βέβαια, ήταν για πολλά χρόνια ανενεργή.

Οι Περιφέρειες της χώρας, ως αυτοδιοικητικοί θεσμοί, διάκεινται θετικά, επί της αρχής, σε κάθε πρόταση του κοινωνικού κράτους για απόδοση αρμοδιοτήτων και ως εκ τούτου, αναζητούν και νέες αρμοδιότητες και νέες ευθύνες, αφού κάτι τέτοιο υπηρετεί και τις αρχές της επικουρικότητας και της εγγύτητας προς τον πολίτη.

Ωστόσο, εδώ έχουμε ένα τεράστιο πρόβλημα, το οποίο είναι, εντελώς, πρακτικό και αφορά στο ποιος θα εκτελέσει αυτές τις αρμοδιότητες. Οι υπηρεσίες μεταφορών, όπως και οι υπηρεσίες των Περιφερειών, είναι, εξαιρετικά, υποστελεχωμένες και ασθμαίνουν να φέρουν εις πέρας την καθημερινή δουλειά τους. Δηλαδή, τις άδειες κυκλοφορίας, τις άδειες οδήγησης, τις αρμοδιότητες του τεχνικού τμήματος, συνεργεία, πάρκινγκ, πρατήρια καυσίμων και ούτω καθεξής. Και τώρα έρχεται μία αρμοδιότητα, για την οποία δεν υπάρχουν, ούτε οι απαραίτητοι οικονομικοί πόροι, ούτε η απαραίτητη τεχνογνωσία, ούτε οι απαραίτητες βάσεις δεδομένων. Πάνω απ’ όλα, δεν υπάρχει το απαραίτητο προσωπικό.

Κοινώς, με τα δεδομένα, όπως τα έχουμε λάβει μέχρι τώρα -και το λέω με κάποιες επιφυλάξεις, διότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο περιήλθε σε γνώση της ΕΝΠΕ με τηλεφωνική ενημέρωση το μεσημέρι της περασμένης Πέμπτης- δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για τα ανθρώπινα και υλικά εργαλεία, με τα οποία οι υπηρεσίες μεταφορών θα μπορέσουν να διαχειριστούν αυτές τις, κατά τα άλλα, πολύ σοβαρές αρμοδιότητες. Και αν αυτό δεν ληφθεί υπόψιν και δεν απαντηθεί με έναν συγκεκριμένο τρόπο, αυτές οι αρμοδιότητες, εκ των πραγμάτων, δεν θα υπηρετηθούν σωστά και αυτό το πρόβλημα που πάμε να λύσουμε ή αυτή η κατάσταση που πάμε να βελτιώσουμε, μάλλον, το αντίθετο θα επιτύχει.

Οπότε, εκ μέρους των Περιφερειών της χώρας, αυτό θέλουμε να καταθέσουμε και το καταθέτουμε εξαιρετικά ανήσυχοι.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαρίνης.

**ΑΡΗΣ ΜΑΡΙΝΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μιλάμε για ένα νομοσχέδιο που αφορά στην απελευθέρωση των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και το οποίο βρίθει «φωτογραφικών» διατάξεων που ούτε το ίδιο το ΚΤΕΛ να είχε συνδράμει ή να το είχε γράψει, δεν θα το είχε πετύχει τόσο καλά.

Συγκεκριμένα, αναφέρομαι στο άρθρο 17, για τις προϋποθέσεις συμμετοχής στον συγκεκριμένο διαγωνισμό που ζητάει κάποια βασικά πράγματα. Δηλαδή, ζητά την εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών γραμμών, όταν, αυτή τη στιγμή, το ΚΤΕΛ είναι απελπιστικό, από την ίδρυσή του έως σήμερα. Άρα, κανένα άλλος επιχειρηματίας, που έχει άδεια οδικού μεταφορέα, όπως τα τουριστικά λεωφορεία, δεν έχει καμία εμπειρία σε αυτό το είδος, δηλαδή, στη μεταφορά υπεραστικού έργου. Έχουν, όμως, τεράστια εμπειρία και εκατομμύρια επιβάτες στην καθημερινότητά τους σε τουρίστες, σε μαθητές, σε εργαζόμενους.

Παρ’ όλα αυτά, στο νομοσχέδιο αναφέρεται, ότι πρέπει να έχουμε, κατά την υποβολή του ενδιαφέροντός μας και της συμμετοχή μας, να έχουμε εμπειρία τέτοιου είδους. Μάς λέει να έχουμε να έχουμε οργάνωση και συστήματα τηλεματικής και νέας έκδοσης εισιτηρίων. Δηλαδή, μας ζητάει να έχουμε εισιτήρια, όταν απαγορεύεται, σήμερα, να εκδίδουμε εισιτήρια. Είναι απόλυτα «φωτογραφική» διάταξη. Τουλάχιστον, δεν είχαν την ευθιξία να καθίσουν να πουν, ότι αφού πάρουν τον διαγωνισμό, αφού κερδίσουν έναν διαγωνισμό, να έχουμε την υποχρέωση να εγγυηθούμε, ότι θα έχουμε αυτά τα συστήματα, όπως το έκαναν τελευταία στιγμή -και το διόρθωσαν στη διαβούλευση, γιατί και αυτό ήταν μία «φωτογραφική» διάταξη- έλεγαν άκουσον- άκουσον να έχουμε υπεραστικά λεωφορεία για να συμμετάσχουμε στον διαγωνισμό. Τουλάχιστον, αυτό το έσωσαν και το διόρθωσαν κάπως και λένε να εγγυηθούμε ότι θα έχουμε υπεραστικά λεωφορεία.

Επίσης, μιλάει ο διαγωνισμός για εγκατάσταση βάσης και αφετηρίας των γραμμών αυτών, όταν αντίστοιχα ο «ανταγωνιστής» μας, τα ΚΤΕΛ, έχουν επιδοτηθεί με δεκάδες εκατομμύρια ευρώ από την τωρινή και την προηγούμενη Κυβέρνηση για τις εγκαταστάσεις αυτές και ακόμη συνεχίζουν να επιδοτούνται. Με τον ν.2963/2001, που σήμερα καταργείται μέσα από αυτόν τον υποτιθέμενο νόμο, πήραν τότε 80 εκατομμύρια ευρώ και μέχρι σήμερα έχουν ξεπεράσει τα 160, για να φτιάξουν αυτούς τους σταθμούς, που πρέπει να έχουμε κι εμείς ή όποιοι έχουν ενδιαφέρον να «κατέβουν» σε αυτούς διαγωνισμούς, αλλά και επιδοτήθηκαν για καινούργια λεωφορεία και συνεχίζουν να επιδοτούνται σήμερα από τα χρήματα του Έλληνα πολίτη. Το έργο που εκτελούμε εμείς, πλέον, έχει «ισοπεδωθεί» και έχουν μπει υπεραστικά λεωφορεία. Και μάλιστα, για να αποδείξω αυτό που λέω, πρόσφατα ένας νόμος κατήργησε το δικό μας έργο. Καταργήθηκε ο ν.711 και ο ν.2446 του Υπουργείου Τουρισμού και όταν ο σημερινός Υπουργός Τουρισμού, αλλά και ο προηγούμενος, προσπάθησε να επαναφέρει την τάξη, του τον «γύρισαν» πίσω από το Υπουργείο Μεταφορών. Το Υπουργείο Μεταφορών ήταν πάντα ένα Υπουργείο που έβλεπε μόνο ένα «παιδί», το ΚΤΕΛ. Δεν υπήρχε για το Υπουργείο Μεταφορών κανείς άλλος επιχειρηματίας, είτε λέγεται τουριστικό λεωφορείο, είτε οτιδήποτε άλλο.

Εμείς ως φορέας θα αντιδράσουμε με όλους τους τρόπους, ούτως ώστε ένα τέτοιο «φωτογραφικό» νομοσχέδιο να μην περάσει. Είναι ντροπή για το ελληνικό Κοινοβούλιο να περάσει ένα τέτοιο «φωτογραφικό» νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κούτσιανος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΥΤΣΙΑΝΟΣ (Γενικός Γραμματέας της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ)):** Καλησπέρα κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εκπρόσωποι των κοινωνικών φορέων.

Για την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία η προσβασιμότητα στα συστήματα μεταφορών είναι εκ των ων ουκ άνευ για την κοινωνική ένταξη. Ωστόσο, επί του σχεδίου νόμου, έχουμε ορισμένες παρατηρήσεις, επί των άρθρων.

Στο άρθρο 4, «ορισμοί» και στο άρθρο 6, «δίκτυο τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών», θα πρέπει να ενταχθεί και η συμπερίληψη των ατόμων με αναπηρία.

Στο άρθρο 7, «εκτέλεση δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών», τα λεωφορεία θα πρέπει να είναι ειδικά κατάλληλα διασκευασμένα και εξοπλισμένα, ώστε να εξυπηρετούν και επιβάτες με αναπηρία.

Στο άρθρο 9, «βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού» που αφορά στο δίκτυο των αστικών και υπεραστικών μεταφορών, θα πρέπει να διασφαλίζονται και οι απαιτούμενες συνθήκες προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία, καθώς και της εκπαίδευσης του προσωπικού του κάθε φορέα.

Στο άρθρο 12, «σταθμοί και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών» ζητάμε να συμπεριληφθεί η νομοθεσία του Γενικού Πολεοδομικού Κανονισμού και συγκεκριμένα ο ν.4067/2012 και ειδικότερα το άρθρο 26 αυτού, όπως τροποποιήθηκε με το ν.4782/2021, άρθρο 212 και ισχύει σήμερα.

Στο άρθρο 14, στην προκήρυξη διαγωνισμών, καθώς και στο άρθρο 26, που αφορά, επίσης, τις απευθείας αναθέσεις, αιτούμαστε στα ποιοτικά κριτήρια και στα κριτήρια της διακήρυξης των διαγωνισμών να συμπεριληφθεί και το κριτήριο της προσβασιμότητας στα άτομα με αναπηρία.

Στο άρθρο 17, «προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό», οι διαγωνιζόμενοι θα πρέπει να διαθέτουν την απαιτούμενη στελέχωση από προσωπικό κατάλληλα εκπαιδευμένο, μεταξύ άλλων, και στις ανάγκες όλων των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών με αναπηρία.

Τέλος, στο άρθρο 19, «κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζόμενων», να προστεθεί παράγραφος που να αναφέρει τα ακόλουθα: «μεταξύ των κριτηρίων αξιολόγησης περιλαμβάνεται πάντοτε κριτήριο για την προσβασιμότητα των οχημάτων και εγκαταστάσεων του προσφέροντος στα άτομα με αναπηρία».

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Παρασκευόπουλος.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ))**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είμαι ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, όπου εκπροσωπώ και την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ, υπό τον τύπο των εργαζομένων.

Τα προβλήματα στα έργα γενικά στη χώρα μας, γνωρίζουμε όλοι πόσο μεγάλα είναι, τόσο σε ότι αφορά στον χρόνο που διαρκούν, όσο και το κόστος που έχουν. Όμως, αυτό που μας αφορά περισσότερο, κυρίως για την ΕΡΓΟΣΕ, είναι το θέμα των απορροφήσεων, οι οποίες είναι σε πάρα πολύ χαμηλό επίπεδο και πιστεύουμε ότι με αυτό το νομοσχέδιο δεν λύνεται το πρόβλημα αυτό που έχει παρουσιαστεί.

Αυτό το νομοσχέδιο, απλώς, διευθετεί, μεταξύ των δύο εταιρειών, κάποιες δραστηριότητες που θα έχουν η μία εταιρεία ή η άλλη και εισάγει μία μορφή, η οποία υπάρχει και σήμερα, βέβαια, αρκετών συμβούλων, ακόμη και Τεχνικό Σύμβουλο για τα θέματα της αναδιάρθρωσης των δύο εταιρειών. Κατά καιρούς, σύμβουλοι υπήρξαν πάρα πολλοί. Παρ’ όλα αυτά, τα προβλήματα αυτά δεν λύθηκαν και υφίστανται, μέχρι και σήμερα. Μάλιστα, σε πάρα πολλές περιπτώσεις είχαμε και καταστροφικά αποτελέσματα. Γνωρίζετε ότι σιδηρόδρομος στην Πελοπόννησο δεν υπάρχει, γιατί κάποιοι σύμβουλοι είπαν, ότι «εφόσον είναι ζημιογόνος, κλείστε τον». Με αυτή τη λογική, θα πρέπει να μην λειτουργεί και το κράτος, γιατί, υπό αυτή την έννοια, όλοι «ζημιογόνοι» είναι.

Υπάρχουν κάποια θέματα μέσα σε αυτό καθαυτό το νομοσχέδιο, στα οποία θέλουμε να αναφερθούμε. Εμείς έχουμε και μία τροπολογία που κατατέθηκε στο προηγούμενο νομοσχέδιο, ενώ υφίστατο αυτό το νομοσχέδιο. Κατατέθηκε την ίδια μέρα, παρ’ όλα αυτά, με τροπολογία πέρασαν τα εργασιακά θέματα. Υπάρχει, όμως, ένα μεγάλο θέμα, σε ότι αφορά στον εκπρόσωπο των εργαζομένων και αυτό θέλω να το προσέξετε, γιατί δεν μπορεί ο εκπρόσωπος εργαζομένων να μπαίνει στην κρίση της εκάστοτε διοίκησης του Υπουργείου ή της Κυβέρνησης. Ο εκπρόσωπος των εργαζομένων ψηφίζεται. Έχουμε ψηφίσει εκπρόσωπο των εργαζομένων για πέντε χρόνια. Εάν τον δεχτείτε έχει καλώς, εάν δεν τον δεχθείτε, βάλτε όποιον θέλετε εσείς, αλλά δεν θα είναι εκπρόσωπος των εργαζομένων. Εάν ήταν έτσι, να μην ψηφίζαμε Κυβέρνηση, αλλά να ορίζαμε ποια θα είναι η επόμενη κυβέρνηση. Ορίστε τον εσείς που ξέρετε και αφήστε εμάς να μην ψηφίζουμε καθόλου. Δεν είναι λογικές αυτές και είναι αντιδημοκρατικό να υπάρχει εκπρόσωπος εργαζομένων, ο οποίος δεν έχει την εξουσιοδότηση των εργαζομένων και έχει μόνο του Υπουργείου. Μπορείτε να περάσετε ότι θέλετε, έχετε τη δύναμη και την κοινοβουλευτική αυτοδυναμία, αυτό, όμως, από εμάς δεν γίνεται αποδεκτό.

Παρατηρούμε παντού την παρουσία του Υπερταμείου και ξέρετε πολύ καλά, ότι εμείς και ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ, δεν είμαστε στο Υπερταμείο. Παρ’ όλα αυτά η παρουσία τους είναι έντονη σε όλες τις διαδικασίες, ακόμη και στην εκλογή διοίκησης.

Φροντίζετε σε κάποια σημεία να υπάρχει σαφής παρέμβαση ακόμη και στον υπηρεσιακό μηχανισμό, βάζοντας και τους διευθυντές ακόμα στη διαδικασία της προκήρυξης για τις θέσεις, γεγονός που σημαίνει ότι πολλοί διευθυντές μπορεί να είναι εξωτερικοί. Μα ο επιχειρησιακός μηχανισμός δεν θα υφίσταται; Όλα θα γίνονται απ’ έξω; Ξέρουν οι απ’ έξω, δηλαδή, καλύτερα από εμάς τι σημαίνει σιδηρόδρομος;

Η θέση της Ομοσπονδίας είναι μία και εκφρασμένη, εδώ και πάρα πολύ καιρό: ένα ενιαίο κέντρο σχεδιασμού, ένα ενιαίο κέντρο διοίκησης, ένα ενιαίο κέντρο υλοποίησης των έργων και συντήρησης, μία εταιρεία υποδομής. Αυτή τη θέση μας την ενσωματώσατε στο πρόγραμμα, όσο ήσασταν στην Αντιπολίτευση, την εξήγγειλε ο κ. Πρωθυπουργός, την επανέλαβε ο κ. Υπουργός, αργότερα, όταν γίνατε Κυβέρνηση. Παρ’ όλα αυτά, έρχεστε σήμερα και κάνετε κάτι, τελείως, διαφορετικό, αντί να κάνετε την ενοποίηση των δύο εταιρειών, που θα ήταν και το πιο λογικό, τις διαχωρίζετε παντελώς. Μάλιστα, η μία πάει στο Κεφάλαιο Β΄ και η άλλη παραμένει στις εταιρείες του Κεφαλαίου Α΄, με τις ίδιες προοπτικές, με τα ίδια πράγματα, ενώ υπάρχουν σοβαρές ασάφειες και την τροπολογία που καταθέσατε.

Τι σημαίνει ορισμένου χρόνου προσλήψεις στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ; Μήπως μπορεί να μου πει κάποιος, έστω και μία ειδικότητα, την οποία μπορούμε να πάρουμε με ορισμένου χρόνου, σε ένα εξειδικευμένο αντικείμενο και, μάλιστα, το οποίο δεν υπάρχει στην αγορά; Αν θεωρείτε, ότι αυτό μπορεί να γίνει μόνο για πελατειακούς και εκλογικούς λόγους κάποια στιγμή, να το καταλάβουμε και να πούμε κι εμείς ότι γίνεται, αλλά δεν προσφέρει κάτι στον υπηρεσιακό μηχανισμό, ούτε του ΟΣΕ, ούτε της ΕΡΓΟΣΕ, να υπάρχουν εργαζόμενους ορισμένου χρόνου.

Υπάρχει ένα θέμα που, επίσης, πρέπει να το δείτε. Δεν αναφέρεται πουθενά ποιο θα είναι το μισθολογικό σύστημα. Από τη βιασύνη σας να καταθέσετε την τροπολογία, δεν προβλέψατε ποιο θα είναι το μισθολογικό σύστημα και ποιες θα είναι οι εργασιακές σχέσεις αυτών που θα προσληφθούν. Οι προσλήψεις, με τον τρόπο που εισαγάγατε στο προηγούμενο νομοσχέδιο που ψηφίστηκε για να γίνουν, εμείς θα σας πούμε, ότι οποιαδήποτε δυνατότητα «ευελιξίας» ως προς προσλήψεις, σημαίνει λιγότερη διαφάνεια. Δόξα τω Θεώ, γι’ αυτό τόσα χρόνια γίνονται με τον ΑΣΕΠ, για να μπορεί να υπάρχει, έστω η μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια στις προσλήψεις. Αυτό που γίνεται σήμερα, μειώνει τα επίπεδα διαφάνειας. Ό,τι και να θέλουμε να πούμε αυτή είναι η πραγματικότητα.

Θέλω μόνο να προσέξετε το θέμα με το μισθολογικό σύστημα, καθώς δεν αναφέρεται πουθενά με ποιο μισθολογικό σύστημα θα είναι οι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ. Θα πρέπει να το δείτε, τόσο γι’ αυτούς, οι οποίοι είναι το υφιστάμενο προσωπικό, όσο και γι’ αυτούς, οι οποίοι θα προσληφθούν, με ποιο μισθολογικό σύστημα θα αμείβονται. Εμείς δεν θέλουμε μπόνους, γιατί από το ενιαίο μισθολόγιο είναι απαγορευτικά και δεν έχουν δοθεί πουθενά. Τα μπόνους προσωπικού τα βάλατε όλα μαζί και για την ΕΡΓΟΣΕ που μεταβιβάζεται στο Κεφάλαιο Β΄, αλλά και για τον ΟΣΕ, που είναι στο κεφάλαιο Α΄. Φροντίστε, τουλάχιστον, αντί για ΚΥΑ για μπόνους να βγάλετε την ΚΥΑ για την καταβολή του επιδόματος θέσης ευθύνης, η οποία «καρκινοβατεί», εδώ και τόσο καιρό.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αμπλάς.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστούμε για την πρόσκληση εκ μέρους της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ) στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, προκειμένου να καταθέσουμε τις απόψεις μας, επί του παρόντος νομοσχεδίου.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί και κύριοι Βουλευτές, ως εκπρόσωποι των εργαζομένων στις χερσαίες, αστικές και υπεραστικές επιβατικές μεταφορές της χώρας, θα εστιάσουμε σε τρία ζητήματα που θεωρούμε ως σημαντικότερα.

Το πρώτο ζήτημα είναι η διατήρηση των θέσεων εργασίας του ήδη υπάρχοντος προσωπικού στα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και η διασφάλιση των εργασιακών τους δικαιωμάτων, στην περίπτωση αλλαγής του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, ο οποίος, ενδεχομένως, προκύψει μετά από την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών.

Κύριε Πρόεδρε, για το σοβαρό αυτό ζήτημα δεν προηγήθηκε καμία διαβούλευση με την Ομοσπονδία, παρά το γεγονός της εκπροσώπησης χιλιάδων εργαζομένων στα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ της χώρας, οι οποίοι σήμερα κινδυνεύουν να χάσουν τις θέσεις εργασίας τους, στην περίπτωση ψήφισης και εφαρμογής, ως έχει, του παρόντος νομοσχεδίου. Πέραν της απουσίας διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των εργαζομένων και παρά τη συνεχή επίκληση του ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007, η Πολιτεία ξέχασε τους εργαζόμενους. Ουδεμία πρόνοια έχει λάβει για τους χιλιάδες εργαζόμενους, οι οποίοι απασχολούνται σήμερα στα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και δεν αξιοποιεί τις ευρύτατες δυνατότητες, τις οποίες παρέχει ο Κανονισμός αυτός για την προστασία των θέσεων εργασίας και των εργασιακών τους δικαιωμάτων.

Σε αντίθεση με τα προβλεπόμενα στο σχέδιο νόμου, ο συγκεκριμένος Κανονισμός 1370, λαμβάνει υπόψη και ρυθμίζει την περίπτωση, κατά την οποία η εφαρμογή του μπορεί να επιφέρει διακοπή της απασχόλησης του προσωπικού του συγκοινωνιακού φορέα, λόγω ανάθεσης του έργου σε άλλο φορέα.

Συγκεκριμένα, στις αιτιολογικές σκέψεις του εν λόγω Κανονισμού, άρθρο 16, περιλαμβάνονται και οι ακόλουθες. Όταν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να επιφέρει αλλαγή του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να ζητούν από τον επιλεγόμενο φορέα δημόσιας υπηρεσίας, να εφαρμόσει τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/23 του Συμβουλίου της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσέγγισης των νομοθεσιών των κρατών-μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων, σε περίπτωση μεταβίβασης επιχείρησης, εγκαταστάσεων, ή μέρος των εγκαταστάσεων.

Όπως προκύπτει από την προαναφερόμενη ρύθμιση, αλλά και από αντίστοιχη σχετική, όπως αυτή που περιγράφεται στην παρ.5, του άρθρου 4, του υπό συζήτηση ευρωπαϊκού Κανονισμού, υπάρχει σαφής ευχέρεια της Πολιτείας να θέσει ως προϋπόθεση για την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού έργου, σε οποιονδήποτε τρίτο την πρόσληψη και απασχόληση του προσωπικού που απασχολούνταν στα αστικά ή στα υπεραστικά ΚΤΕΛ της αντίστοιχης γεωγραφικής περιοχής, στην οποία αφορά κάθε διαγωνισμός, μέσω πρόβλεψης σχετικού κοινωνικού κριτηρίου, και τη διατήρηση των εργασιακών δικαιωμάτων, μέσω του προστατευτικού πλαισίου του ευρωπαϊκού δικαίου, περί μεταβίβασης επιχείρησης. Αυτή θεωρούμε, ότι είναι και η μόνη οδός, ώστε να μπορέσει να εφαρμοστεί το νομοθέτημα, χωρίς να βρεθούν χιλιάδες εργαζόμενοι στον δρόμο.

Κύριε Υπουργέ, για τους λόγους αυτούς σας καλούμε να επαναφέρετε τη σχετική προστατευτική, για τους εργαζόμενους, διάταξη της παρ.6, του άρθρου 45, του ν.4568/18, την οποία με το παρόν νομοσχέδιο καταργείτε και να την προσαρμόσετε στα σημερινά δεδομένα, σύμφωνα και με το περιεχόμενο της τροπολογίας, την οποία έχουμε, ήδη, καταθέσει στην Επιτροπή.

Δεύτερον, κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, μία Αρχή, η οποία ποτέ δεν λειτούργησε, όπως είχε προχθές στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής ο κ. Καραμανλής. Και δεν λειτούργησε ποτέ, κύριε Υπουργέ, γιατί ποτέ δεν χρηματοδοτήθηκε. Γιατί ποτέ τα ΚΤΕΛ δεν τήρησαν τις υποχρεώσεις τους. Γιατί τα ΚΤΕΛ δεν σεβάστηκαν και παραβίασαν τον νόμο. Γιατί τα ΚΤΕΛ δεν ήθελαν και δεν θέλουν να είναι υπό τον έλεγχο και την εποπτεία μιας ανεξάρτητης αμερόληπτης και αντικειμενικής Αρχής. Γιατί τα ΚΤΕΛ θεωρούν, ότι η μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων της ΡΑΕΜ στις Περιφέρειες και στις αρμόδιες

τοπικές αρχές τούς ευνοεί, ώστε να συνεχίσουν να αυθαιρετούν και να συνεχίσουν να ασυδοτούν σε βάρος του επιβατικού κοινού, σε βάρος των εργαζομένων και σε βάρος, κατ’ επέκτασιν, του δημόσιου συμφέροντος.

Ως εκ τούτου, δεν θεωρούμε ότι είναι το λογικό, όπως είπατε, κύριε Υπουργέ, η κατάργηση της ΡΑΕΜ. Θεωρούμε ότι είναι μεγάλο λάθος και σε καμία περίπτωση δεν θα επιτελέσει, κατά την άποψή μας, τον σκοπό της διασφάλισης της παροχής ασφαλούς και υψηλής ποιότητας συγκοινωνιακού έργου.

Τρίτον, οι διαγωνιστικές διαδικασίες, πάγια θέση μας, ως εκπρόσωπου των εργοδοτών στη δημόσια δημοτική μεταφορά είναι η δημόσια συγκοινωνία, αστική και υπεραστική, να τεθεί υπό τον απόλυτο έλεγχο του δημοσίου. Μόνο κατ’ αυτόν τον τρόπο, θεωρούμε ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες θα είναι ασφαλείς, ποιοτικές και προσιτές στον λαό.

Πέραν αυτού, διαπιστώνουμε, όπως και πολλοί άλλοι, ότι μέσω των διατάξεων του παρόντος νομοσχεδίου «φωτογραφίζονται» συγκεκριμένες επιχειρήσεις. Έχει, δηλαδή, το νομοσχέδιο διαμορφωθεί, έτσι ώστε να είναι σχεδόν αδύνατο να προκύψει νέος πάροχος εκτός των ΚΤΕΛ. Τα ΚΤΕΛ, τα οποία, κατ’ αποκλειστικότητα, ασκούν σήμερα το αστικό και υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο, δεν έχουν την έξωθεν καλή μαρτυρία για τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν τη δημόσια συγκοινωνία.

Επειδή, όμως, ο χρόνος δεν επαρκεί, επιγραμματικά, θα αναφέρουμε τα εξής: ασυδοσία, αυθαιρεσία, αυταρχισμός, συστηματική παραβίαση της εργατικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας για την ασφάλεια της δημόσιας συγκοινωνίας, απολύσεις, ανύπαρκτες εργασιακές σχέσεις, εργαζόμενοι χωρίς συλλογική σύμβαση εργασίας και δικαιώματα, ασέβεια προς τον νόμο, ασέβεια προς τους εργαζόμενους και το επιβατικό κοινό, εγκατάλειψη της υπαίθρου και αυθαίρετη μείωση των δρομολογίων. Και όλα αυτά με την ανοχή της Πολιτείας, κύριε Πρόεδρε, και τη στήριξή σας, κύριε Υπουργέ, αφού φροντίσετε εσείς και ο Υφυπουργός σας, ο κ. Παπαδόπουλος με την κατάργηση του γενικού κανονισμού προσωπικού των ΚΤΕΛ, να απεμπολήσετε την υποχρέωσή σας για τους κανόνες ασφάλειας για τη δημόσια συγκοινωνία, φέρατε δυσμενείς διατάξεις για τους εργαζόμενους και ανοίξατε την «κερκόπορτα» στην ασυδοσία, την αυθαιρεσία και στις εκατοντάδες απολύσεις.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, παρ’ ότι, όπως αναφέρεται σκοπός αυτού του νομοσχεδίου είναι η εφαρμογή του Κανονισμού 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές οδικές μεταφορές, καθώς και η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας και συνεχούς προσφοράς δημόσιων υπεραστικών αστικών οδικών μεταφορών, κατά την άποψή μας για τους λόγους, τους οποίους προαναφέραμε, λαμβάνοντας υπόψη και τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου, πιστεύουμε ότι η επίτευξη αυτού του σκοπού δεν προορίζεται.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τσικαλάκης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ (Προέδρος του Σωματείου Εργαζομένων του ΟΣΕ):** Καλησπέρα και από μένα.

Αυτό που θα ήθελα να πω είναι τα δικά μας θέματα τα ανέλυσε ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας. Εγώ θα ήθελα να σταθώ επιγραμματικά σε τρία ζητήματα, για να μην καταχραστώ τον χρόνο σας. Πρώτο θέμα είναι οι προσλήψεις. Μιλάμε για έναν οργανισμό, τον ΟΣΕ, ο οποίος σήμερα, μετά βίας, φθάνει τους 780 εργαζόμενους, με ένα οργανόγραμμα για 2.100 εργαζομένους, ενώ το σιδηροδρομικό επάγγελμα είναι και εξειδικευμένο και ιδιαίτερο

ιδιαίτερο. Οι προσλήψεις μόνιμου προσωπικού πρέπει να είναι προτεραιότητα, ώστε η τεχνογνωσία που υπάρχει, η οποία ξεπερνάει τα 150 χρόνια στην Ελλάδα, να «μεταλαμπαδευτεί» στις επόμενες γενιές, για να μπορούν με ασφάλεια να κυκλοφορούν τα τρένα στο δίκτυο.

Σε ότι αφορά στο κύριο θέμα του νομοσχεδίου που είναι ο διαχωρισμός ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, θα μου επιτρέψετε να «κρατάω μικρό καλάθι», γιατί, κατά καιρούς, έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες, οι οποίες, όμως, «πέφτουν στο κενό». Προσωπικά, πιστεύω πώς αυτό που θα πρέπει να υπάρξει, για να μειωθεί, επιτέλους, αυτό που εξαγγέλλουν όλες οι κυβερνήσεις, η λεγόμενη γραφειοκρατία, είναι μία εταιρεία υποδομής που θα αναλαμβάνει, από την αρχή μέχρι το τέλος, κατασκευή και συντήρηση. Δεν μπορεί για το ίδιο αντικείμενο να υπάρχουν δύο και τρεις εταιρείες, γιατί αφήνεται το περιθώριο, όπως διάβασα, να ιδρυθούν και θυγατρικές επιπλέον. Άρα, λοιπόν, για τη σωστή συντήρηση πρέπει να υπάρχει μία εταιρεία υποδομής, διαχείρισης και λειτουργίας.

Υπάρχουν και άλλα βασικά θέματα, όπως αυτό που ανέφερε και ο Προέδρος της Ομοσπονδίας, για να προχωρήσω και στα εργασιακά. Το σημαντικό θέμα είναι ο διορισμός του εκπροσώπου των εργαζομένων. Καταρχήν, δεν είναι εκπρόσωπος των εργαζομένων. Κακός υπάρχει αυτός ο όρος, αν διορίζεται από την εκάστοτε κυβέρνηση. Οπότε, ζητούμε, ουσιαστικά και τυπικά, αυτό το κομμάτι να αποσυρθεί από το νομοσχέδιο. Μία δημοκρατική διαδικασία δεν ανταλλάσσεται με μία διαδικασία νομική. Και μόνο η λέξη «διορισμός» τα λέει όλα και δεν χρειάζεται να πω περισσότερα.

Ένα άλλο σημαντικό άλλο κομμάτι που αφορά στην πρόσληψη των νέων παιδιών που θα έρθουν, όταν και αν γίνουν οι προσλήψεις, γιατί αυτό το ακούμε χρόνια τώρα, αλλά τώρα γίνεται μία προσπάθεια που έχει κρατήσει επτά-οκτώ μήνες και να δούμε πότε θα ολοκληρωθεί και πότε θα τελειώσει αυτή η διαδικασία, είναι ότι θα πρέπει να γίνεται με την επίβλεψη του ΑΣΕΠ, πρέπει να γίνουν «καθαροί» οι όροι, σε ότι αφορά στο μισθολογικό κομμάτι αυτών των νέων συναδέλφων.

Κλείνοντας, θέλω να τονίσω, ότι δεν είμαι βέβαιος, αν ο διαχωρισμός θα λύσει τα προβλήματα. Πιστεύω ότι θα παραμείνουν τα ίδια προβλήματα που θα τα βρούμε μπροστά μας, τόσο στην ΕΡΓΟΣΕ, όσο και στον ΟΣΕ, γιατί εδώ και χρόνια, προσπαθούμε να βρούμε μία λύση που, στην ουσία, είναι μία προσπάθεια των εργαζομένων.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Τσερπέλη.

**ΔΗΜΗΤΡΑ ΤΣΕΡΠΕΛΗ (Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για τον Σύλλογο Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ η πρόσκλησή σας στην Επιτροπή που συζητά το νομοσχέδιο της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω της αναδιοργάνωσης και διαχωρισμού των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, καθώς αυτό αφορά στο μέλλον μας, αλλά και το μέλλον των σιδηροδρομικών έργων. Διαχρονική θέση του Συλλόγου μας αποτελεί η πλήρης αξιοποίηση της τεχνογνωσίας του προσωπικού της ΕΡΓΟΣΕ, καθώς το ανθρώπινο δυναμικό μας έχει εξειδικευτεί και διαθέτει μεγάλη εμπειρία σε πολυάριθμα γνωστικά αντικείμενα, όπως υποδομή, επιδομή, σηματοδότηση, ηλεκτροκίνηση και άλλα.

Σε ότι αφορά στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, παρ’ όλο που ο χρόνος που είχαμε για να προετοιμαστούμε δεν ήταν πολύς, έχουμε να επισημάνουμε τα παρακάτω. Στο άρθρο 43, αναφέρεται ότι η ΕΡΓΟΣΕ με την επιφύλαξη των στόχων οικονομικής απόδοσής της έχει τη δυνατότητα να προσλαμβάνει το κατά την κρίση της αναγκαίο για τη διεξαγωγή των εργασιών προσωπικό. Είναι κρίσιμο, να διασφαλιστεί η ποιοτική και ποσοτική αξιοποίηση του υφιστάμενου προσωπικού και η αποφυγή ανισοτήτων, μεταξύ υφιστάμενου και νέου προσωπικού.

Επίσης, στο ίδιο άρθρο, αναφέρεται ότι η ΕΡΓΟΣΕ έχει τη δυνατότητα ανάθεσης, διοίκησης και συντονισμού των πάσης φύσεως δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στους σκοπούς της. Με την πρόβλεψη αυτή δημιουργείται ένας ορατός κίνδυνος υποβάθμισης του προσωπικού της ΕΡΓΟΣΕ. Για παράδειγμα, δυνητικά, την πρώτη μέρα εφαρμογής του εν λόγω νομοσχεδίου, θα μπορούσε να αποφασιστεί και να γίνει ανάθεση της Διεύθυνσης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ ή της Διεύθυνσης Μελετών. Με ποιον τρόπο διασφαλίζεται, ότι δεν θα συμβεί μία τέτοια ενέργεια; Αυτό που ζητούμε είναι η εξασφάλιση, ότι, κατά προτεραιότητα, θα γίνεται αξιοποίηση του υφιστάμενου προσωπικού στη διοίκηση και στον συντονισμό των πάσης φύσεως δραστηριοτήτων της ΕΡΓΟΣΕ.

Στο άρθρο 41, με τη δυνατότητα που παρέχεται και στον ΟΣΕ να αναλαμβάνει την υλοποίηση έργων σε τμήματα του ενεργού δικτύου σε προσωρινή αναστολή δημιουργείται μία σύγκρουση συμφερόντων. Ο ΟΣΕ θα μπορεί να εκτελεί σιδηροδρομικά έργα ανακαίνισης και αναβάθμισης στο χαρακτηρισμένο ως ενεργό δίκτυο για την ταχεία αποκατάσταση λειτουργίας του, αλλά γιατί να του παρέχεται αυτή η δυνατότητα στο δίκτυο με τον χαρακτηρισμό «ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας;» Θεωρούμε ότι η διαχείριση των έργων στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, πρέπει να υπάγεται αποκλειστικά στην αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ.

Ένα άλλο σημείο που θα ήθελα λίγο να σταθούμε είναι και το άρθρο 45, όπου γίνεται αναφορά για τις ενδεχόμενες αποκλίσεις από τον οικονομικό και χρονικό προγραμματισμό υλοποίησης των έργων. Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε αντικειμενικούς εξωγενείς παράγοντες, όπως είναι η αρχαιολογία, δασαρχεία, πανδημίες, ενεργειακή κρίση και άλλες καταστάσεις, όπως αλλαγή διοικητικών συμβουλίων, προεκλογική περίοδος, οι οποίοι παράγοντες επηρεάζουν αρνητικά την επίτευξη των στόχων και την αποδοτικότητα. Πώς μπορεί να εμποδιστεί η μετακίνηση των ανωτέρων συνεπειών στο προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ, ως επίπτωση στην αποδοτικότητά του;

Ολοκληρώνοντας την παρουσίαση των θέσεων μας, είναι βέβαιο, ότι ζούμε σε μία νέα εποχή, συνεχώς, εξελισσόμενη. Σε αυτή τη νέα εποχή, όπου η ΕΡΓΟΣΕ παύει, πλέον, να είναι θυγατρική του ΟΣΕ και το σύνολο των μετοχών της μεταβιβάζεται στο δημόσιο, ο Σύλλογος είναι εδώ, με σκοπό τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας του υφιστάμενου προσωπικού και τη διαφύλαξη της προαγωγής των εργασιακών, οικονομικών, ασφαλιστικών και άλλων συμφερόντων του. Δηλώνουμε παρόντες υπηρετώντας αυτόν τον σκοπό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον έχει ο κ. Χαραλάμπους.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Πρακτόρων Τουρισμού και Ιδιοκτητών Λεωφορείων Βορείου Ελλάδος):** Καλησπέρα, κύριε Πρόεδρε. Καλησπέρα κύριοι Βουλευτές, κυρίες και κύριοι που παρακολουθούν τη διαβούλευση αυτή.

Ως εκπρόσωπος των τουριστικών λεωφορείων Βορείου Ελλάδος έχω να παρατηρήσω, ότι αυτό το νομοσχέδιο που βαίνει προς ψήφιση είναι καθαρά «φωτογραφικό». «Φωτογραφίζει» το έργο των ΚΤΕΛ και δεν δίνει τη δυνατότητα να συμμετέχει στον διαγωνισμό αυτόν, ως προς την μεταφορά γενικά επιβατικού κοινού, καμία άλλη εταιρεία, πλην των εταιρειών των ΚΤΕΛ.

Ο κ. Μαρίνης, που μίλησε νωρίτερα, με κάλυψε κατά πολύ. Επιγραμματικά, θα αναφέρω το εξής. Ως προϋπόθεση θεωρείται η εμπειρία στις υπεραστικές ή αστικές συγκοινωνίες, κάτι που μέχρι σήμερα έχει μόνο το ΚΤΕΛ και κανένας άλλος φορέας. Σταθμούς λεωφορείων, για τους οποίους έχουν επιδοτηθεί, έχουν δημιουργήσει τα ΚΤΕΛ, δημιουργώντας έτσι την προϋπόθεση να διεκδικήσουν το έργο, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν αυτοί οι σταθμοί από οποιονδήποτε αναλάβει το μεταφορικό έργο, έστω και με ενοίκιο, παρά μόνο από αυτούς που είναι ιδιοκτήτες των σταθμών, δηλαδή, τα ΚΤΕΛ.

Σε ότι αφορά στην τηλεματική, για την έκδοση εισιτηρίων και γενικά να έχουν τα οχήματα τηλεματική, είναι κάτι που μπορεί να ζητηθεί από τον οποιονδήποτε αναλάβει το έργο και δεν θεωρώ ότι είναι προϋπόθεση, για να συμμετέχει κάποιος στο διαγωνισμό.

Τέλος, στο άρθρο 2, αναφέρεται, ότι «παρέχεται η δυνατότητα διεύρυνσης του έργου του αναδόχου με τη δημιουργία τακτικών δρομολογίων σε προορισμούς με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό και τουριστικό ενδιαφέρον». Αυτό το περιεχόμενο, μέχρι σήμερα, βάσει του ν.2446/96, όπως ισχύει, είναι έργο που το έχουν τα τουριστικά λεωφορεία και μόνο αυτά. Δόθηκε η δυνατότητα στα ΚΤΕΛ να έχουν όλοι τουριστικά γραφεία και τουριστικά λεωφορεία και έχουν, μέσω αυτών των τουριστικών γραφείων και λεωφορείων, τη δυνατότητα να πάρουν τέτοιο έργο. Δηλαδή, το ότι, από τη μία τα τουριστικά λεωφορεία δεν έχουν τη δυνατότητα να μπουν και να εκτελέσουν αυτό το έργο, αλλά από την άλλη τα ΚΤΕΛ μπορούν να επεκτείνουν το έργο που έχουν μέχρι σήμερα, σημαίνει ότι για τα τουριστικά λεωφορεία δεν θα υπάρχει, πλέον, έργο.

Κλείνοντας, θεωρώ ότι το νομοσχέδιο είναι «φωτογραφικό». Προτείνουμε ως Ομοσπονδία την απόσυρσή του και τη δημιουργία του εκ νέου σε νέες βάσεις, έτσι ώστε, τουλάχιστον, να μπορούν να συμμετέχουν και άλλοι φορείς.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Τσιλίδης.

**ΛΥΣΑΝΔΡΟΣ ΤΣΙΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ελληνικών Συνδέσμων Γραφείων Ταξιδίων και Τουρισμού (FedHATTA)):** Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση.

Θέλουμε να δηλώσουμε ξεκάθαρα, ότι το τουριστικό λεωφορείο, με τον ν.711 «σύρεται» στον ν.393, τον νόμο των γραφείων ταξιδίων. Άρα, για να αποκτήσεις τουριστικό λεωφορείο, πρέπει, πρωτίστως, να είσαι τουριστικό και ταξιδιωτικό γραφείο. Το διευκρινίζω προς αποφυγή παρεξηγήσεως.

Ο νομοθέτης καλά κάνει και φτιάχνει νόμο για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών και είναι δεδομένο, ότι ο νομοθέτης δεν θα μπορούσε να είναι παράτυπος με την ευρωπαϊκή οδηγία των ευρωπαϊκών νόμων για την απελευθέρωση των αγορών. Το θεωρώ de facto, δεδομένο. Αλλά εάν υποθέσουμε, ότι επιθυμία του νομοθέτη είναι αυτή και μόνο αυτή, θα επιθυμούσα σήμερα τον διαχωρισμό του κλάδου των τουριστικών λεωφορείων από τα αυτοκίνητα ΚΤΕΛ. Όταν, λοιπόν, ένα γραφείο ταξιδίων ΚΤΕΛ γίνεται γραφείο ταξιδίων και θέλει τουριστικό λεωφορείο και παίρνει λεωφορείο του ΚΤΕΛ, τι κάνει; Το αποχαρακτηρίζει, γιατί είναι χαρακτηρισμένο για συγκοινωνία. Όταν, λοιπόν, αυτό το συνάδελφο γραφείο και

μέλη μας ασκούν τη δραστηριότητα για ποιον λόγο δεν παίρνουν τουριστικά λεωφορεία της περιοχής τους και υποναυλώνουν λεωφορεία ΚΤΕΛ, των οποίων το αντικειμενικό έργο δεν είναι ολική ναύλωση;

Επίσης, εδώ έχει παρεννοηθεί από τον νόμο του άρθρου 5 του Υπουργείου Τουρισμού, το ποιος κάνει τουρισμό και παραγωγή έργου. Θα το κάνουμε εμείς. Και λέει μάλιστα, ναυλώνουμε πλοία, τρένα, αεροπλάνα, λεωφορεία δημόσιας χρήσης ή ιδιωτικής. Ποιος έχει πει, ότι τα δημόσιας χρήσης ΚΤΕΛ ασκούν τουριστικό έργο; Άλλωστε, δεν θα υπήρχε ο διαχωρισμός τουριστικό από συγκοινωνιακό όχημα. Για ποιον λόγο σήμερα οι φίλοι μας του ΚΤΕΛ, που εκτελούν ένα έργο, καθ’ όλα κοινωνικό, δεν μας επιτρέπουν να υπάρχουμε και θέλουν να μας ανταγωνίζονται καθημερινά;

Σε ότι αφορά στο «κατ’ εξαίρεση», επειδή βλέπω ότι είναι και οι εκπρόσωποι του ΚΤΕΛ εδώ, κάποτε βγήκε αυτή η Οδηγία, αυτός ο όρος, διότι δεν υπήρχαν τουριστικά λεωφορεία στην Ελλάδα και υπήρχαν μικτές επιτροπές τουριστικών γραφείων ΚΤΕΛ της οικείας Περιφέρειας και του Υπουργείου Τουρισμού, για το πόσο είχαμε ανάγκη να εξυπηρετήσουμε ένα κρουαζιερόπλοιο. Μια φορά κι έναν καιρό. Τώρα έχουμε πολλά τουριστικά λεωφορεία. Για ποιον λόγο, λοιπόν, χρησιμοποιείται καταχρηστικά το «κατ’ εξαίρεση;» Με ποιο δικαίωμα θέλουν να έχουν τη δυνατότητα να κάνουν και εκδρομές στο εξωτερικό; Με ποιο δικαίωμα εκτελούν και οποιοδήποτε συγκοινωνιακό έργο, απαξιώνοντας οποιονδήποτε επιχειρηματία του τουρισμού να ασχοληθεί με το έργο; Σε καμία χώρα της Ευρώπης δεν υπάρχουν αποκλεισμοί. Το ότι εάν εμείς οι επιχειρηματίες του τουρισμού θέλουμε να κάνουμε μία άλλη δραστηριότητα, είναι δικαίωμά μας και το επιτρέπει ο νόμος και το Σύνταγμα. Κανείς δεν μπορεί να μας το αποτρέψει το δικαίωμα αυτό.

Θα ήθελα να τονίσω κάτι για τις εγκαταστάσεις και τις επιδοτήσεις. Ας τα θεωρούμε, λοιπόν, αυτά δεδομένα, τα ξέρουμε. Να θέσω, όμως, ένα ερώτημα. Έχετε υπόψη σας όλοι τα αεροδρόμια της Ελλάδος, της Αθήνας και των νησιών και όλων των περιοχών. Όταν προσγειώνεται μία αεροπορική εταιρεία και έχει πενήνταή εκατό πτήσεις, για να προσγειωθεί στη Θεσσαλονίκη ή στην Αθήνα κάνει δικό της αεροδρόμιο; Είναι μονοπωλιακό; Της δίνεται το δικαίωμα χρήσης, υπάρχουν ειδικοί χώροι να εξυπηρετούνται, όσοι ταξιδεύουν, την ώρα που φεύγουν τα αυτοκίνητά τους, τα πλοία τους, τα αεροπλάνα τους στα λιμάνια και τους σταθμούς και σε όλη την Ευρώπη αυτό είναι καθιερωμένο.

Άρα, θα ήθελα να προτείνω στον νομοθέτη να κοιτάξει λίγο τις ευρωπαϊκές δυναμικές, οι οποίες θα βοηθήσουν και την αντιπαράθεση των φορέων που δημιουργείται από το πουθενά. Η αντιπαράθεση δημιουργείται από τον υπερπροστατευτισμό μιας πλευράς και μόνο. Και όσες φορές έχουμε πάει με τους εξαιρετικούς συναδέλφους να μιλήσουμε στα Υπουργεία, ακούμε μονίμως για το «το πολιτικό κόστος» ή «δεν μπορούμε να το κάνουμε αυτό που ζητάτε, γιατί θα αντιδράσουν κάποιοι άλλοι». Δηλαδή, εμείς δεν είμαστε κοινωνικό κόστος; Εμείς δεν είμαστε «κάποιοι άλλοι;» Δηλαδή, τι πρέπει να κάνουμε; Πρέπει να αρχίσουμε να τσακωνόμαστε μεταξύ μας;

Έχω ακούσει πολλές φορές, ότι υπάρχουν και άλλα διοικητικά δικαστήρια σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Δεν θα ήθελα να το βάλουμε αυτό το θέμα στο τραπέζι. Δεν θα ήθελα να νιώσω, ότι ως Έλληνας πολίτης θα πάω σε άλλα ευρωπαϊκά δικαστήρια, για να τιμωρήσω τη χώρα μου, γιατί η χώρα μου ή παράβλεψε ή οι σύμβουλοι που είναι στον εκάστοτε Υπουργό

Υπουργό, αλλά και στον Υφυπουργό, με τους οποίους συναντηθήκαμε και θίξαμε τα θέματα και πολλά άλλα που περιμέναμε να λυθούν, δεν φρόντισαν να τα επιλύσουν με το σημερινό νομοσχέδιο για τις μεταφορές. Δεν θα ερχόμασταν, εάν θα είχαν τακτοποιηθεί οι εκκρεμότητες. Εάν λυθούν οι εκκρεμότητες, όλα είναι πολύ εύκολα. Χρειάζεται όχι φαντασία. Χρειάζεται τόλμη.

Θέλουμε, λοιπόν, να πούμε, ότι οι σχολικές εκδρομές, οι μεταφορές εργαζομένων εργοστασίων και εργοταξίων, κρουαζιέρες, που κάποιοι πονηρά έχουν αφήσει τα δικά τους λεωφορεία του ΚΤΕΛ του πράσινου χρώματος, να είναι κάθε άλλο χρώμα, για να μην ξεχωρίζει στον δρόμο ποιος είναι ποιος και πρέπει να κάθεσαι με έναν αστυνομικό στη γωνία για να γίνεις καταγγέλλων. Δεν θα το κάνουμε αυτό. Ο νομοθέτης να ξεκαθαρίσει από την πρώτη στιγμή μέχρι σήμερα, γιατί «ξεχείλωσε» το θέμα αυτό σε κάποιους «κλείνοντας το μάτι».

Είμαστε επιχειρήσεις, έχουμε χιλιάδες προσωπικό, πληρώνουμε φόρους, συμμετέχουμε στο ΑΕΠ, σχεδόν στα πέντε δισεκατομμύρια, ένας δεύτερος ισχυρότερος της εθνικής οικονομίας, είμαστε εμείς που φέρνουμε τον τουρισμό και τον διακινούμε, είμαστε εμείς που κάνουμε τον πολιτιστικό τουρισμό, τις κρουαζιέρες, γιατί μας απαξιώνετε; Δεν σας ζητήσαμε, ούτε δανεικά, ούτε επιδοτήσεις. Δώστε μας το δικαίωμα να δουλεύουμε, να υπάρχουμε και να εκπληρώνουμε τις υποχρεώσεις μας. Άλλωστε, πρόσφατα, αντιληφθήκατε, ότι υπάρχει ένα έλλειμμα εργαζομένων στον δικό μας κλάδο, γιατί ένας άλλος μηχανισμός πήρε τους δικούς μας ανθρώπους, τους οποίους είχαμε εκπαιδεύσει πολλά χρόνια, είχαν μάθει ακόμη και γλώσσες από τις εταιρείες μας που τους εκπαιδεύουν, για να εξυπηρετούν τους επιβάτες τουρίστες. Εμείς τι κάνουμε τώρα; Θα εκπαιδεύουμε για να παραδίδουμε; Κανένα πρόβλημα. Δεν είναι κακό, αλλά πρέπει να συνεχίσουμε να δουλεύουμε κανονικά.

Θίξαμε πολλές φορές το όριο ηλικίας. Ξέραμε ότι το Υπουργείο είναι κατά για λόγους περιβάλλοντος. Μα, αν δείτε ένα λεωφορείο στην Αθηνά ή ένα μικρό όχημα το τι εκπέμπει κάθε μέρα, δεν νομίζω πως τα 1.000 αυτοκίνητα ή τα 2.000 σε κάθε νομό στην Ελλάδα είναι ο φορέας μόλυνσης. Είναι επιλογή. Άλλωστε, τα ΚΤΕΟ γι’ αυτό υπάρχουν. Σε όλη την Ευρώπη, αν ένα αυτοκίνητο δεν περνάει ΚΤΕΟ, παραγκωνίζεται. Πριν από είκοσι επτά χρόνια φτιάχτηκε ο νόμος στην Ελλάδα, την εποχή της ΒΙΑΜΑΞ, για να μπορούν να αντικαθίστανται τα παλιά αυτοκίνητα και να παράγει η ελληνική βιομηχανία νέα. Αυτό δεν υπάρχει.

Οι χώρες που παράγουν τουριστικά λεωφορεία στην Ευρώπη, τέτοιο καθεστώς δεν έχουνε. Γιατί το έχει η Ελλάδα που είναι χώρα εισαγωγέας αυτοκινήτων; Κάτι δεν πάει καλά.

Και το κοινωνικό κόστος, κύριοι Βουλευτές, είναι σε αυτούς τους ανθρώπους που θέλουν πέντε χρόνια, για να πάρουν τη σύνταξή τους και καλούνται να αγοράσουν ή κακής ποιότητας μεταχειρισμένα ή να χρεωθούν ξανά αυτοκίνητα, για να μπορέσουν να ολοκληρώσουν την επιθυμία τους.

Άρα, λέμε ναι στο ιστορικό λεωφορείο, το οποίο πρέπει να κυκλοφορήσει με άδεια επιβίβασης και ναι στις συναρμοδιότητες των Υπουργείων. Εφόσον βλέπετε, ότι έχουμε καλό και συνεργατικό λόγο, πριν βγάλετε οποιαδήποτε νομοθεσία, όλοι οι συνάδελφοι μου έχουν την ικανότητα και τη θετικότητα της επίλυσης σε οποιοδήποτε πρόβλημα.

Σας ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό έγινε η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Συνεχίζουμε τη διαδικασία δίνοντας τον λόγο στον κ. Σακελλαρίου.

**ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΣ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με την ιδιότητα του Προέδρου της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών και του εκπροσώπου, άνω 1.800 αυτοκινητιστών μετόχων των αστικών ΚΤΕΛ όλης της χώρας, σας ευχαριστούμε για την πρόσκλησή σας να σας παρουσιάσουμε τις θέσεις μας, επί του σχεδίου νόμου για τις δημόσιες αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές και την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στον Κανονισμό 1370/2007 με ενιαίο θεσμικό πλαίσιο για το σύνολο των τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών υπεραστικών και αστικών.

Η λειτουργία των αστικών ΚΤΕΛ σε όλη τη χώρα και η προσφορά τους στην κοινωνία, από το 1952 μέχρι σήμερα, επιβεβαιώνουν την ασφάλεια, την αξιοπιστία και την ποιότητα των υπηρεσιών τους, οι οποίες προσφέρονται διαχρονικά με χαμηλό κόστος στο επιβατικό κοινό. Οι δε μετακινήσεις από τα αστικά ΚΤΕΛ ξεπερνούν τα 100 εκατομμύρια ετησίως, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία, λόγω της προσβασιμότητας των αστικών λεωφορείων στο σύνολό τους σε όλες τις πόλεις της χώρας που δραστηριοποιούμαστε.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου σχεδιάζεται, για μία ακόμη φορά, η προσαρμογή του εθνικού θεσμικού πλαισίου για τις υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών, στο κοινοτικό δίκαιο και συγκεκριμένα στον Κανονισμό 1370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Αναφερόμαστε σε αυτό, για μία ακόμη φορά, διότι η ελληνική Πολιτεία έχει ήδη θεσπίσει τους νόμους 4199/2013 και 4568/2018, με τους οποίους αναμορφώνεται το εθνικό θεσμικό πλαίσιο των υπεραστικών και των αστικών οδικών μεταφορών σε προσαρμογή στο ευρωπαϊκό πλαίσιο του ανωτέρω Κανονισμού.

Με τους παραπάνω, όμως, νόμους, η Πολιτεία διαχώρισε τις αστικές και υπεραστικές μεταφορές, θεσμοθετώντας ως αρμόδια αρχή εφαρμογής για τις αστικές συγκοινωνίες το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών και για τις υπεραστικές συγκοινωνίες τη ΡΑΕΜ. Είναι προφανές, ότι ήταν αδύνατο να γίνει σχεδιασμός των γεωγραφικών περιοχών των αστικών και των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών από τις δύο διαφορετικές αρμόδιες αρχές, σε οποιαδήποτε περιφέρεια ή περιφερειακή ενότητα, με διαφορετικά κριτήρια κλπ..

Κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, το παρόν σχέδιο νόμου αντιμετωπίζει σε ενιαία βάση, τόσο τις αστικές, όσο και τις υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές της χώρας. Η Ομοσπονδία των Αστικών Συγκοινωνιών Ελλάδος χαιρετίζει, επί της αρχής, την πρωτοβουλία σας αυτή κύριε Υπουργέ. Φρονεί πώς εκκινεί από ορθή κοινωνική ανάγκη, καθ’ όσον, τόσο οι αστικές, όσο και υπεραστικές οδικές συγκοινωνίες, παρουσιάζουν πλείστες ομοιότητες που δικαιολογούν τη νομοθετική αντιμετώπιση σε ενιαία βάση με ενιαία αρμόδια αρχή, ομογενοποιημένα κριτήρια σχεδιασμού, προγραμματισμού συμβάσεων ανάθεσης, εποπτείας ελέγχου, κ.λπ..

Δεν μπορεί, όμως, να μην εκφράσει τη δυσαρέσκεια των 32 αστικών ΚΤΕΛ μελών της και των 1.800 αυτοκινητιστών μετόχων και των λοιπών μελών των οικογενειών τους για τη νομοθετική επιλογή που εκφράζεται στο παρόν σχέδιο νόμου, με την κατάργηση ενός νομοθετικού κεκτημένου των αστικών ΚΤΕΛ, που προβλέπεται και ισχύει ήδη, βάσει του ν.4568/2018 για τις αστικές οδικές μεταφορές. Συγκεκριμένα, αναφερόμαστε στη διάταξη του άρθρου 45, του ισχύοντος νόμου, για τη διαδικασία προκήρυξης των διαγωνισμών, η οποία στην παρ.4 προβλέπει, ότι «κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνισμών, οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να διαθέτουν, μεταξύ άλλων προϋποθέσεων, τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων.

Στο παρόν σχέδιο νόμου που εξετάζεται στη Βουλή, το κριτήριο της σύμπραξης των οχημάτων στην κατοχή των διαγωνιζομένων, κατά την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού, δεν έχει συμπεριληφθεί στις προβλεπόμενες προϋποθέσεις του άρθρου 17, χωρίς καμία νομική ή κοινωνική αιτιολογία. Σημειώνουμε, ότι η εν ισχύ διάταξη του άρθρου 45, παρ.4, ισχύει με την παραπάνω πρόβλεψη από το 2018, χωρίς να έχει προσβληθεί ποτέ μέχρι σήμερα, χωρίς να έχει αμφισβητηθεί από κάποιον φορέα ή πολίτη το κύρος της και χωρίς η χώρα να έχει κληθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, να προχωρήσει σε τροποποίηση αυτής, με σκοπό της την αναμόρφωση και συμμόρφωση με τον κανονισμό 1370/2007. Και αυτό, διότι στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, που υπόκεινται στους ευρωπαϊκούς κανόνες της εσωτερικής αγοράς και ανταγωνισμού, είναι, απολύτως, θεμιτές οι παρεκκλίσεις από τους κανόνες αυτούς, εάν αυτό είναι απαραίτητο, για να διασφαλιστεί η πρόσβαση των πολιτών σε βασικές υπηρεσίες. Εξ αυτού, άλλωστε, του λόγου ο Κανονισμός 1370 έχει εφαρμοστεί διαφορετικά σε κάθε μέλος χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο άρθρο 17, με το προτεινόμενο περιεχόμενο που εισάγεται στο παρόν σχέδιο νόμου, επιφέρει για τα αστικά ΚΤΕΛ επιδείνωση της θέσης τους την επόμενη ημέρα της ψήφισης του παρόντος σχεδίου νόμου, αλλά και θέτει, εν αμφιβόλω, την απρόσκοπτη συνέχιση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας των αστικών συγκοινωνιών προς τους πολίτες. Υφίσταται νομική υποχρέωση, κύριε Υπουργέ, να διασφαλίσετε τη συνέχιση της απρόσκοπτης και ομαλής μεταφοράς των επιβατών σε ολόκληρο το δίκτυο των δημόσιων αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

Η Ομοσπονδία μας προτείνει να αφουγκράστηκε το εύλογο αίτημα των μελών μας και να προβείτε στην τροποποίηση της παρ.2, του άρθρου 17 ως εξής: «οι διαγωνιζόμενοι, κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών πρέπει να διαθέτουν, α΄ τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων υπεραστικού ή αστικού ή ημιαστικού τύπου και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων και β΄ την απαιτούμενη στελέχωση, την εμπειρία, την εκτέλεση των αστικών και υπεραστικών οδικών

οδικών επιβατικών μεταφορών, την οργάνωση, συστήματα της τηλεματικής και νέας πληροφόρησης και νέας έκδοσης εισιτηρίων, όπως αυτά καθορίζονται στις προκηρύξεις των διαγωνιστικών διαδικασιών».

Η παραπάνω τροποποίηση, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, θέλουμε να αντιληφθείτε, ότι είναι ζωτικής σημασίας για τα αστικά ΚΤΕΛ. Σε κάθε περίπτωση, και εφόσον δεν αποδεχθείτε την πρόταση τροποποίησης της διάταξης του άρθρου 17, κατά τα ανωτέρω, υποβάλλουμε την εξής πρόταση.

Στο άρθρο 17, παρ.2 ως εξής. Στο άρθρο αυτό, προτείνουμε στην παρ.2 και πριν από τις λέξεις στη δεύτερη σειρά «παρέχουν εγγυήσεις» να προστεθούν οι λέξεις «πρέπει να διαθέτουν ή να». Επομένως, θα πάρει την εξής μορφή: «οι διαγωνιζόμενοι, κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών, πρέπει να διαθέτουν ή να παρέχουν εγγυήσεις, με τις οποίες διασφαλίζεται, ότι κατά την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων υπεραστικού, αστικού ή ημιαστικού τύπου που προβλέπεται και τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των αμαξοστασίων». Με την προσθήκη αυτή εισάγεται στις προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό, η πρόβλεψη της ύπαρξης των οχημάτων στην κατοχή των διαγωνιζομένων, κατά την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού. Η προσθήκη αυτή, συνδυαστικά και με την επόμενη προτεινόμενη προσθήκη, επί του άρθρου 19, είναι αναγκαία, για να διασφαλίσει την επιτυχή έκβαση των διαγωνιστικών διαδικασιών και κατ’ επέκταση, την απρόσκοπτη και σε συνεχή βάση παροχή των υπηρεσιών των αστικών συγκοινωνιών στους πολίτες.

Επίσης, υποβάλουμε πρόταση τροποποίησης του άρθρου 19. Στο άρθρο αυτό, προτείνουμε στην παρ.2, στο τέλος του α΄ εδαφίου, δηλαδή, στην τέταρτη σειρά, να προστεθούν οι λέξεις «καθώς και η ύπαρξη των οχημάτων στην κατοχή διαγωνιζομένων». Προτείνουμε λοιπόν, να λάβει η παρ.2 την εξής μορφή: «Βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προσφορών είναι η προσφερόμενη έκπτωση επί του ανώτατου ορίου χρέωσης, περαιτέρω προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες, οι προσφερόμενες πρόσθετες υπηρεσίες μεταφορών, όπως δρομολόγια, πέραν των ελάχιστων απαιτούμενων, καθώς και η ύπαρξη των οχημάτων στην κατοχή των διαγωνιζομένων». Αξιολογούνται επίσης και ποιοτικά κριτήρια, όπως ο περιορισμός των επιβιβάσεων. Με την προσθήκη αυτή εισάγεται η πρόβλεψη της κατοχής των οχημάτων, κατά την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού, ως βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προσφορών. Εκτιμούμε ότι η παραπάνω τροποποίηση είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της συνέχισης της απρόσκοπτης και ομαλής μεταφοράς των επιβατών σε ολόκληρο το δίκτυο των δημόσιων αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών

Πέραν της ανωτέρω βασικής μας πρότασης, υποβάλουμε πρόταση βελτίωσης στο άρθρο 13. Στο άρθρο αυτό, προτείνουμε να βελτιωθεί ο τίτλος με προσθήκη, μετά τη λέξη «διαφημίσεις», των λέξεων «επιστεγάστρων, στάσεων και λεωφορείων» και να προστεθεί νέα παράγραφος ως εξής: «Στις εσωτερικές και εξωτερικές επιφάνειες των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων επιτρέπεται η αναγραφή διαφημίσεων και η εκμετάλλευση αυτών από τους φορείς και οι συγκοινωνιακοί φορείς καταβάλλουν το 2% ανταποδοτικά τέλη στους Δήμους».

Όπως, επίσης, και στο άρθρο 14, παρ.7, προτείνουμε να προστεθούν δύο ακόμη περιπτώσεις υποδομών: ε΄ στους χώρους εξυπηρέτησης λεωφορείων - αμαξοστάσια και στ΄ στα απαιτούμενα συστήματα τηλεματικής έκδοσης εισιτηρίων και πληροφόρησης εκδοτών.

Ευελπιστούμε, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, οι ανωτέρω απόψεις και προτάσεις μας να τύχουν της αποδοχής σας, όχι για το καλό του κλάδου και των μετοχών των αστικών ΚΤΕΛ, αλλά προεχόντος για την ομαλή διασφάλιση μετάβασης στην επόμενη μέρα των αστικών συγκοινωνιών για τους πολίτες της χώρας.

Σας ευχαριστούμε για τον χρόνο σας και τη δυνατότητα ανάπτυξης των θέσεων της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας των Αστικών Συγκοινωνιών, τις οποίες έχουμε, ήδη στείλει με υπόμνημα.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Στασινός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητήριου (ΤΕΕ):** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κύριοι Βουλευτές, ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση.

Σε μία προσπάθεια να διευκολύνω το έργο της Επιτροπής, δεν θα επεκταθώ στα ζητήματα που έχουν αναφερθεί από τους προλαλήσαντες. Θα αναφερθώ μόνο στις βασικές αρχές γύρω από την αναδιάρθρωση του σχήματος ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ.

Το προτεινόμενο νομοσχέδιο νομίζω, ότι κάνει μία σημαντική προσπάθεια να επιλύσει ένα σημαντικό ζήτημα, δηλαδή τον χρόνο καθυστερήσεων στην παράδοση των σιδηροδρομικών έργων, το οποίο αποτελεί απόρροια έλλειψης σαφούς καθορισμού των αρμοδιοτήτων κάθε εταιρείας.

Με το παρόν νομοσχέδιο διαχωρίζονται οι εταιρείες ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ και θεωρώ ότι αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να προχωρήσουν πολύ πιο γρήγορα τα έργα κάθε εταιρείας. Νομίζω ότι το Υπουργείο καλώς κρατά ένα σημαντικό ρόλο, έχοντας την εποπτεία των δύο εταιρειών και καθορίζοντας μέσω του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών τον μακροχρόνιο σχεδιασμό των έργων, καθώς αυτή η προσπάθεια θα αποβεί προς όφελος των δύο εταιρειών και των πολιτών.

Επομένως, καλώς το Υπουργείο συνεχίζει αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Εμμανουηλίδης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ (Προέδρος της Ομοσπονδίας Επιχειρηματιών Τουρισμού και Ιδιοκτήτων Τουριστικών Λεωφορείων):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είμαστε σήμερα εδώ, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ και κύριοι Βουλευτές, για να σας εκφράσουμε την κάθετη διαφωνία και την έντονη αγανάκτηση σύσσωμου του κλάδου των τουριστικών επιχειρήσεων που διαθέτουν τουριστικά λεωφορεία για το σχέδιο νόμου που ετοίμασε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Δημόσιες Υπεραστικές και Αστικές Τακτικές Οδικές Μεταφορές Επιβατών».

Ένα νομοσχέδιο που κατατέθηκε προς επεξεργασία στη Βουλή και στη συνέχεια, θα πάει σε ψήφιση. Ένα νομοσχέδιο «φωτογραφικό» υπέρ ενός φορέα πάντα. Γνωρίζουμε όλα τα χρόνια, ότι όλες οι κυβερνήσεις και η τωρινή και η προηγούμενη και οι άλλες ήταν πάντα θέσεις υπέρ ενός φορέα, άλλωστε γι’ αυτό καθυστερήσαμε και πήγαμε γι’ αυτή την απελευθέρωση δέκα ολόκληρα χρόνια. Νόμιμα, βέβαια. Όμως, κάποτε πρέπει να τελειώσει αυτό και να ξεκαθαρίσει μία για πάντα, εδώ και τώρα, αυτό το έργο σε ποιους ανήκει και ποιοι μπορούν να το κάνουν και πώς μπορούν να το κάνουν.

Πώς γίνεται λόγος για απελευθέρωση, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, κύριοι συνάδελφοι, όταν κάποια άρθρα «φωτογραφίζουν» πάντα έναν φορέα, όπως το άρθρο 17, το άρθρο 2, το άρθρο 31 και τόσα άλλα άρθρα που με κάλυψαν λέγοντας

ο Πρόεδρος μας, ο κ. Μαρίνης και ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βορείου Ελλάδος, ο κ. Χαραλάμπους;

Βέβαια, για να μην σας κουράζω άλλο, επειδή όλα αυτά επειδή αναφέρθηκαν, θα σας τα στείλουμε γραπτώς και θα παρακαλέσω πάρα πολύ να τα εξετάσετε πολύ προσεκτικά.

Η πανδημία έκανε πολλά κακά στη χώρα και στην Πατρίδα μας. Έκανε, όμως, και ένα καλό: να ενωθεί όλος ο τουριστικός κλάδος. Όλοι, συνεχώς, μιλούν για τουρισμό, από την πρώτη μέρα που ανεβαίνουν στο πολιτικό «πάλκο», προεκλογικά. Μέχρι και σήμερα, μιλούν για τον τουρισμό, τη «βαριά» βιομηχανία της χώρας. Τον τουριστικό κλάδο, όμως, τον έχει ξεχάσει η σημερινή Κυβέρνηση, ιδιαιτέρως, τον κλάδο των τουριστικών λεωφορείων, καθώς 7.000 τουριστικά λεωφορεία είναι «κλειδωμένα» από το 2020 και 2021 και παραμένουν αρκετά «κλειδωμένα» έως και σήμερα, ενώ η Κυβέρνηση έψαχνε να αγοράσει λεωφορεία, για να καλύψει τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες.

Θα σας στείλω τη σχετική επιστολή αύριο, κύριοι Υπουργοί και κύριε Πρόεδρε, και θα παρακαλέσω να τη μελετήσετε. Να έχετε στο μυαλό σας, ότι οι μεταφορές είναι ο πρώτος πυλώνας ανάπτυξης και για εμάς και για κάθε χώρα. Οπότε, φροντίστε να μελετήσετε σωστά όλα τα δεδομένα, υπέρ όλων των κλάδων και όχι να μεροληπτείτε πάντα υπέρ ενός κλάδου. Και να μην ξεχνάτε, ότι τα τουριστικά λεωφορεία σήμερα είναι 10.716.

Με αυτά τα λίγα, κλείνω, καθώς τα υπόλοιπα θα σας τα στείλω με υπόμνημα.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Φάτσιος.

**ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΦΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι βουλευτές, ως Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών και εκπρόσωπος, άνω των 6.000 αυτοκινητιστών, σας ευχαριστούμε για την πρόσκλησή σας να σας παρουσιάσουμε τις θέσεις μας, επί του σχεδίου νόμου για τις οδικές επιβατικές μεταφορές.

Φέτος, το 2022, συμπληρώνονται 70 χρόνια λειτουργίας και προσφοράς κοινωνικών υπηρεσιών των υπεραστικών ΚΤΕΛ σε όλη τη χώρα. Κάθε χρόνο, τα υπεραστικά ΚΤΕΛ εξυπηρετούν, με ασφάλεια και προσιτό κόστος μετακίνησης, πάνω από 150 εκατομμύρια επιβάτες. Η οργάνωση και η λειτουργία των αστικών και των υπεραστικών συγκοινωνιών φορέων διέπονται, από πολλές δεκαετίες, και συνεχίζουν να διέπονται από ένα ενιαίο θεσμικό πλαίσιο.

Τα ΚΤΕΛ είναι ιδιωτικές, κατ’ ευφημισμό, επιχειρήσεις και από το 2001 έχουν μετατραπεί σε Α.Ε., με βάση τις ρυθμίσεις του ν.2963. Παρέχουν υπηρεσίες δημόσιου οικονομικού συμφέροντος, μετά από αποφάσεις, ως προς το έργο και με την εποπτεία και τον έλεγχο των οικείων Περιφερειών, ενώ ως προς τα κόμιστρα, μετά από αποφάσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Παρά το γεγονός, ότι έπρεπε να λειτουργούν με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, το κράτος τις ελέγχει «σφιχτά» και μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις, επιβάλλει τόσο άδικες ρυθμίσεις που δυσχεραίνει τη λειτουργία τους.

Βέβαια, θα ήμουν άδικος αν δεν ανέφερα, ότι, τα τελευταία τρία χρόνια, έγιναν ορισμένες ρυθμίσεις που απελευθέρωσαν τη λειτουργία μας από τον «σφιχτό» εναγκαλισμό του κράτους. Τα κόμιστρα έχουν διατηρηθεί σταθερά, από το 2010, ακόμη και αυτή την περίοδο, παρά την αύξηση του πετρελαίου κίνησης που αποτελεί σημαντικό παράγοντα διαμόρφωσης του κόστους λειτουργίας μας.

Έχει ειπωθεί από πολλούς «καλοθελητές», ότι τάχα τα ΚΤΕΛ επιδοτούνται για την εκτέλεση της συγκοινωνίας. Αυτό πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε. Τα ΚΤΕΛ δεν λαμβάνουν κανενός είδους επιδοτήσεις. Ακόμη και οι αποζημιώσεις που λαμβάνουν από τα οικεία Υπουργεία για τις απώλειες εσόδων από τις μετακινήσεις φοιτητών, ΑΜΕΑ και πολυτέκνων για τη μετακίνησή τους με μειωμένο κόμιστρο, η δωρεάν μετακίνηση είναι πολύ μικρότερη των απωλειών εσόδων από την άσκηση της κοινωνικής πολιτικής του κράτους. Μάλιστα, εισπράττονται πολύ καθυστερημένα, έναντι του χρόνου παροχής των υπηρεσιών αυτών.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου γίνεται, για δεύτερη φορά, προσαρμογή του εθνικού θεσμικού πλαισίου για τις υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές στο κοινοτικό δίκαιο και συγκεκριμένα, στον Κανονισμό 1370. Βασικό στοιχείο του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου είναι η ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου, δια διαγωνιστικών διαδικασιών. Για τις υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες, στο σύνολο της χώρας, εκτός των αστικών περιοχών των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης, είχε θεσμοθετηθεί, δια του ν. 2963/ 2001, ενιαίο θεσμικό πλαίσιο, που εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται. Ο ν.2963 είχε τύχει της υποστήριξης και θετικής ψήφου όλων των κομμάτων της Βουλής και ήταν το μοναδικό νομοσχέδιο που είχε περάσει απ’ όλα τα κόμματα. Αποδείχθηκε, στην πράξη, ένας ιδιαίτερα επιτυχής νόμος που συνέβαλε σημαντικά στον εκσυγχρονισμό των οχημάτων, των υποδομών και του εξοπλισμού, αλλά και στη βελτίωση της ποιότητας και της ασφάλειας των μετακινήσεων.

Το 2013 η τότε Κυβέρνηση προχώρησε στη θεσμοθέτηση νέου θεσμικού πλαισίου προσαρμογής στον Κανονισμό μόνο για τις υπεραστικές συγκοινωνίες, θεσμοθετώντας διαγωνιστικές διαδικασίες και ορίζοντας ως αρμόδια αρχή εφαρμογής τη λεγόμενη ΡΑΕΜ. Ο νόμος αυτός κατέστη ανενεργός, επί δέκα έτη.

Στη συνέχεια το 2018, η τότε Κυβέρνηση προχώρησε στη θεσμοθέτηση νέου θεσμικού πλαισίου για τις αστικές συγκοινωνίες, ο ν.4568, κατ’ εφαρμογή από το ΄99, για τις υπεραστικές συγκοινωνίες το Υπουργείο Μεταφορών. Ο νόμος αυτός κατέστη και αυτός ανενεργός, επί τέσσερα έτη. Είναι προφανές, ότι ήταν αδύνατον να γίνει σχεδιασμός των γεωγραφικών περιοχών των υπεραστικών και των αστικών οδικών μεταφορών από δύο διαφορετικές αρμόδιες αρχές σε οποιαδήποτε Περιφέρεια και Περιφερειακή Ενότητα με διαφορετικά κριτήρια.

Το υπό ψήφιση νομοσχέδιο αντιμετωπίζει σε ενιαία βάση, τόσο τις αστικές, όσο και τις υπεραστικές οδικές μεταφορές της χώρας, είναι ενιαία αρμόδια αρχή, με ομογενοποιημένα κριτήρια σχεδιασμού, προγραμματισμού, διαδικασιών ανάθεσης συμβάσεων, ανάθεση εποπτείας και ελέγχου. Η μόνη ένστασή μας είναι στις διατάξεις του άρθρου 17 του σχεδίου νόμου, αναφορικά με τα ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια που τίθενται. Συγκεκριμένα, θέτουμε τον εξής προβληματισμό μας, τον οποίο ζητούμε από τον κ. Υπουργό, η ευαισθησία του οποίου είναι δεδομένη για την καλή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, να λάβει σοβαρά υπόψη. Αναφέρει το συγκεκριμένο άρθρο, ότι οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να παρέχουν εγγυήσεις, ότι θα έχουν, κατά την υπογραφή της σύμβασης τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων και τους απαραίτητους σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών.

Ποιες θα είναι οι εγγυήσεις; Κατά τη γνώμη μας, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο συγκεκριμένο άρθρο, ώστε κάθε επενδυτής να γνωρίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχει, για να μετάσχει στον διαγωνισμό και να επενδύσει, ότι διαθέτει τον χώρο κατασκευής σταθμού, εντός του αστικού ιστού της πόλης, ώστε να μην απαιτείται δεύτερη

μετακίνηση των επιβατών, γιατί αν σε κάποιο νομό μειοδότης κριθεί κάποιος επενδυτής, ο οποίος δεν θα είναι το ΚΤΕΛ, που έχει τις αντίστοιχες υποδομές, μέχρι να αποκτήσει τα ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια που προβλέπει ο νόμος, για να εκτελέσει τη σύμβαση, πώς θα εξυπηρετηθεί συγκοινωνιακά ο συγκεκριμένος νομός; Απλώς, θέτουμε τον προγραμματισμό μας.

Κύριε Υπουργέ θα σας παρακαλούσαμε να ξαναδείτε τη συγκεκριμένη διάταξη, γιατί είναι άδικο επιχειρήσεις που προσέφεραν 70 χρόνια στο επιβατικό κοινό να κινδυνεύουν να βρεθούν εκτός διαγωνιστικών διαδικασιών από επιχειρηματίες που δεν πρόκειται να προχωρήσουν σε σοβαρές επενδύσεις, αλλά το μόνο που τους ενδιαφέρει είναι το κέρδος. Πράγματι, είναι άδικο τόσα χρόνια να πηγαίνουμε και το τελευταίο χωριό της Ελλάδας, χωρίς επιδότηση και τώρα που το ίδιο το νομοσχέδιο για τον Κανονισμό προβλέπει αποζημίωση στις άγονες γραμμές των ΚΤΕΛ, να κινδυνεύουμε να βρεθούμε εκτός της δυνατότητας αυτής.

Γνωρίζετε κύριε Υπουργέ και κύριοι Βουλευτές, τις επενδύσεις που έχουν γίνει σε σταθμούς και λεωφορεία σε όλη την επαρχία και μάλιστα, με ίδια κεφάλαια. Είναι κρίμα, αυτά να πάνε χαμένα, αλλά, κυρίως, οι πόλεις των επαρχιών να περιμένουν να «ξανακτιστούν» όλα από την αρχή.

Εκφράζοντας, για μία ακόμη φορά, την ευαρέσκειά μας για τη στήριξη που μέχρι σήμερα έχετε δώσει στις επιχειρήσεις μας, συμφωνούμε με το προτεινόμενο σχέδιο και ελπίζουμε, ότι θα κάνετε ότι είναι δυνατόν για να καλυτερεύσετε το έργο μας.

Θέλω, όμως, να πω κάτι, με όλο τον σεβασμό προς τους συναδέλφους μου, τους οποίους άκουσα με μεγάλη προσοχή. Τα ΚΤΕΛ, από την ίδρυσή τους, εκτελούσαν και εκτελούν δημόσια συγκοινωνία, ενώ τα τουριστικά λεωφορεία σκοπός του έργου τους είναι ο τουρισμός και η αναψυχή. Το νομοσχέδιο δεν αποκλείει κανέναν, αλλά βάζει προϋποθέσεις και αναφέρει, ότι πρέπει να γίνουν επενδύσεις που μπορείτε να κάνετε, για να έρθετε να συμμετάσχετε στις διαγωνιστικές διαδικασίες όλοι οι συνάδελφοι, αρκεί να κάνετε κι εσείς τις επενδύσεις. Όσοι λέτε πώς επιδοτηθήκαμε από το κράτος είναι ψέμα. Για άλλη μία φορά, σας το λέω και αυτό μπορεί να σας το βεβαιώσει και το Υπουργείο Μεταφορών, γιατί είναι χρήματα δικά μας από το 1-2% που θεσμοθέτησε το 2001, ο τότε Υπουργός, ο κ. Βερελής.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βίνης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ – ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ):** Καλησπέρα και από εμένα και ευχαριστώ για την πρόσκληση.

Ως νόμιμος εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ, χαιρετίζω και προσωπικά, αλλά και στο σύνολο από την πλευρά της διοίκησης όλη αυτή την προσπάθεια που έχει ξεκινήσει τα τελευταία δύο χρόνια, τόσο με παρότρυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όσο και με την ευθύνη που διακατέχει το Υπουργείο Υποδομών, να λύσει χρόνιες «παθογένειες», τουλάχιστον, της τελευταίας εικοσαετίας, διεπιφάνειες αρμοδιοτήτων, μεταξύ των δύο εταιρειών, που έφεραν ως αποτέλεσμα όλες αυτές τις μακροχρόνιες καθυστερήσεις ολοκλήρωσης και υλοποίησης των έργων, πολλές εμπλοκές στις χρηματοδοτήσεις και πολλά συμπαρομαρτούντα μέσα σε όλα αυτά.

Δεν θέλω να υπεισέλθω πιο συγκεκριμένα και αναλυτικά στα άρθρα του νομοσχεδίου, διότι, κατά τη δική μας άποψη, καλύπτει όλα αυτά που προγενέστερα ανέφερα. Απλά, χαρακτηριστικά θα ήθελα να σχολιάσω και να λύσω κάποιες απορίες, τόσο της ΠΟΣ, όσο και των δύο Συλλόγων που άκουσα. Ακούσαμε για χαμηλές απορροφήσεις. Να ενημερώσω, ότι από το 2016, το 2020, ήταν η πρώτη χρονιά που καταγράψαμε θετικές απορροφήσεις της εταιρείας. Υπήρξε ένας προβληματισμός για τους συμβούλους. Ξέρετε, μέσα από αυτό το νομοσχέδιο, ακολουθούμε τα good practices της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, γεγονός που διευκολύνει όλη αυτή τη διαχείριση, τόσο για τα αιτήματα συγχρηματοδότησης, όσο και για να εισάγουμε στο ελληνικό δημόσιο καλές πρακτικές και ουσιαστικά, σύγχρονες μεθόδους διαχείρισης έργων.

Υπάρχει μία ανησυχία που καταγράφηκε για τον εκπρόσωπο των εργαζομένων που θα συμμετέχει στις διοικήσεις. Στο νομοσχέδιο χαρακτηριστικά αναφέρεται, ότι θα υπάρχουν κάποια ελάχιστα προαπαιτούμενα κριτήρια. Η διαδικασία επιλογής και εκλογής του θα συνεχίσει να γίνεται σίγουρα από το σύνολο των εργαζομένων.

Σε ότι αφορά στην εμπλοκή του Υπερταμείου, δεν υπάρχει εμπλοκή του Υπερταμείου. Το Υπερταμείο θα είναι, ουσιαστικά, ένας παρατηρητής - παράγοντας, που θα συνδράμει στην εισαγωγή των κριτηρίων επιλογής των υποψηφίων για τη διοίκηση της κάθε μίας από τις εταιρείες.

Σε ότι αφορά στο κομμάτι των Γενικών Διευθυντών ή των λοιπών, που υπάρχει η δυνατότητα και δίνει τη δυνατότητα αυτό το νομοσχέδιο να προσληφθούν, προφανώς, θα γίνουν με όρους διαφάνειας και για να καλύψω και το κομμάτι της Προέδρου των εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, όλοι θα αξιολογηθούν, όπως και αυτοί που θα προσληφθούν μέσα από τις νέες διαδικασίες. Επομένως, δεν υφίσταται ζήτημα, στο να παρακάμψει κάποιος κάποιον από τους υφιστάμενους υπηρεσιακούς.

Τέλος, σε σχέση με τον προβληματισμό που άκουσα από την ΕΡΓΟΣΕ και θα ήθελα να μην υπάρξει καμία παρερμηνεία από την Πρόεδρο του Συλλόγου για τη συνέχιση της εμπλοκής της ΕΡΓΟΣΕ σε έργα που βρίσκονται σε γραμμή σε χρήση, να διευκρινίσω ότι είναι μία από τις πολύπαθες ιστορίες που, τόσο στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, όσο και η ίδια η εταιρεία, λόγω κακής συνεννόησης, λόγω προβλημάτων πολλών διαχειρίσεων, μεταξύ των δύο εταιρειών, ταλαιπωρήθηκαν τόσα χρόνια.

Ας χαιρετίσουμε, λοιπόν, αυτή την προσπάθεια διακριτικότητας των όρων που είναι ξεκάθαρες οι αρμοδιότητες της κάθε μίας από τις εταιρείες. Καμία εταιρεία δεν χάνει κεφάλαιο στην εκτέλεση των έργων, διακρίνονται οι ρόλοι και, επομένως, θα βελτιστοποιήσει την παραγωγή του σιδηροδρομικού έργου.

Ευχαριστώ και πάλι για την πρόσκληση.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η ακρόαση των φορέων.

Τον λόγο τώρα έχει όποιος εκ των Εισηγητών επιθυμεί. Να πω ότι σε λίγη ώρα θα ξεκινήσει και η συζήτηση, επί των άρθρων.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι σύντομος, γιατί φαντάζομαι δεν θα έχουμε και τη δυνατότητα να έχουμε τους καλεσμένους για περισσότερο.

Κύριε Πρόεδρε, και μία παρατήρηση. Θα κάνουμε μία προσπάθεια να ακούσουμε και τον εκπρόσωπο της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, τον κ. Κουκοδήμο ή τον Σύμβουλο; Θα είναι χρήσιμο.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Θα επιχειρήσω, εκ νέου, γιατί τον πήρα και προσωπικά τηλέφωνο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Εάν μπορέσετε, θα ήταν χρήσιμο.

Θέλω να ρωτήσω τον τελευταίο ομιλητή, τον κ. Φάτσιο, γιατί, δυστυχώς, είναι από τους ελάχιστους που υπερασπίζονται το νομοσχέδιο, πέραν του συνήθη «υπόπτου» του κ. Στασινού, εάν μπορεί να μας βοηθήσει, εφόσον εκπροσωπεί την πλειοψηφία των ΚΤΕΛ, λέγοντάς μας ποια ακριβώς, κατά τη γνώμη του, θα ήθελε να είναι η διατύπωση του συγκεκριμένου άρθρου, για να μην θεωρείται ότι αδικείται η κοινωνική και επαγγελματική τους προσφορά τα προηγούμενα χρόνια. Άλλοι φορείς που είχαν τις ενστάσεις τους, ανέφεραν μία συγκεκριμένη διατύπωση. Θα ήθελα να μας διαφωτίσει ο κ. Φάτσιος πώς ακριβώς θέλει τη διατύπωση για το άρθρο 17.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

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

Θα ήθελα να ρωτήσω, όσους εκπροσώπους μίλησαν για τα ζητήματα προσωπικού. Για ζητήματα προσωπικού μίλησε ο κ. Σπανός, ο εκπρόσωπος της Ένωσης Περιφερειών, ο οποίος, πραγματικά, διατύπωσε τον προβληματισμό, ότι δεν επαρκεί το προσωπικό. Ήθελα να τον ρωτήσω, εάν οι Περιφέρειες και η Περιφέρεια που εκπροσωπεί, έχουν ζητήσει προσωπικό, έχουν προχωρήσει κάποια διαδικασία πρόσληψης προσωπικού κι εάν βρήκαν ή δεν βρήκαν εμπόδια στην έγκρισή τους ή στις πιστώσεις για την πρόσληψή τους από την πλευρά της Κυβέρνησης και αυτής και της προηγούμενης.

Η δεύτερη ερώτηση είναι προς τον κ. Πατέρα, τον Πρόεδρο του ΟΣΕ. Ο ΟΣΕ, αυτή τη στιγμή, έχει τους πόρους που χρειάζεται, για να υλοποιήσει το αντικείμενό του; Μετά τον διαχωρισμό, εκτός του ότι διαχωρίζονται οι αρμοδιότητες, μειώνεται το αντικείμενο που μέχρι σήμερα είχε ο ΟΣΕ;

Η τρίτη ερώτηση είναι προς τον κ. Μαρίνη, ο οποίος ανέφερε μία σειρά από ζητήματα που αφορούν στο άρθρο 17. Θεωρεί ο ίδιος, ότι το άρθρο 17, είναι το μόνο άρθρο που δημιουργεί τα προβλήματα; Με ποια προϋπόθεση κρίνει ο ίδιος, ακούγοντας και τους εκπροσώπους των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, διότι υπάρχει μία μεγάλη αντίθεση και αντίφαση μεταξύ τους, ότι θα μπορούσαμε να έχουμε ένα νομοθέτημα, με το οποίο θα εναρμονιστούμε στον ευρωπαϊκό κανονισμό και θα μπορεί να προχωρήσει και να εφαρμοστεί στην πράξη; Δηλαδή, απ’ όλα όσα ανέφερε, ποια θεωρεί τα κυριότερα που θα έθετε προς συζήτηση και η αλλαγή στη διατύπωσή τους θα μπορούσαν να βοηθήσουν σε αυτή την κατεύθυνση.

Επίσης, έχω το ίδιο ερώτημα, που έθεσε και ο κ. Γιαννούλης, προς τον κ. Φάτσιο, για να δούμε ακριβώς πώς μπορεί να προχωρήσουμε σε αυτή την προσπάθεια, που φαίνεται να δημιουργεί μεγάλα προβλήματα και μεγάλες τριβές.

Ένα τελευταίο ερώτημα αφορά στις Περιφέρειες. Την ίδια ερώτηση, σε σχέση με το στελεχιακό δυναμικό που αφορά στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, όπως ανέφεραν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων, αλλά και ο κ. Πατέρας και ο κ. Βίνης, που είναι εδώ, θα μπορούσαν να μας απαντήσουν, εάν το πρόβλημα είναι οι λειτουργίες ή υπάρχει και πρόβλημα στην αποτελεσματικότητα αυτών των φορέων από τον επαρκή αριθμό του προσωπικού, διότι το υπάρχον προσωπικό, προφανώς, είναι αξιόλογο, έχει εμπειρία και τεχνογνωσία. Χρειάζονται, λοιπόν, προσλήψεις προσωπικού ή δεν χρειάζονται, επειδή θα έχουμε τους συμβούλους και όλες αυτές τις εξειδικευμένες εταιρείες που θα εμπλακούν στη λειτουργία αυτών των οργανισμών;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

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

Καταρχήν, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φορείς, εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης για την παρουσία τους, η οποία μας βοήθησε αρκετά.

Η πρώτη ερώτηση που έχω να κάνω είναι στον κ. Μαρίνη, ο οποίος, αν δεν κάνω λάθος, αναφέρθηκε σε «φωτογραφικό» νομοσχέδιο και ζήτησε, όπως πολλοί άλλοι, την απόσυρσή του. Έχω σημειώσει τα άρθρα 2, 17 και 31, αν έχει την καλοσύνη να μας πει επιγραμματικά ποια ακριβώς άρθρα θεωρεί «φωτογραφικά».

Η επόμενη ερώτηση είναι προς τον κ. Παρασκευόπουλο, τον οποίο θέλω να ρωτήσω, ποιες ακριβώς δεσμεύσεις έχει αναλάβει η Νέα Δημοκρατία προεκλογικά και δεν τήρησε μετεκλογικά.

Η επόμενη ερώτηση είναι προς τον κ. Πατέρα. Έχω σημειώσει, ότι με το άρθρο 41, ο ΟΣΕ ορίζεται ως διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Υπεύθυνος, δηλαδή, για την εκτέλεση όλων των εργασιών που απαιτούνται για το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και για το ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας. Το δεύτερο υποθέτουμε πώς είναι αυτό στην Πελοπόννησο, που μάλλον, εξ όσων γνωρίζουμε, τουλάχιστον, δεν γίνεται τίποτα ή ακόμη και αυτό στη Δυτική Μακεδονία και στην Αιτωλοακαρνανία, που αφήνετε να καταστραφεί. Ισχύει αυτή η υπόθεσή μας; Ο ΟΣΕ έχει προσωπικό; Διαθέτει την οικονομική δυνατότητα να συντηρήσει και να κάνει όλα αυτά τα έργα που πρέπει να γίνουν, αφού είναι ζημιογόνος;

Εκτός αυτού, στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ υπάγεται η λειτουργία εκπαιδευτικών κέντρων. Δεν έχουμε καταλάβει για ποιον λόγο; Δεν ίδρυσε ακαδημία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με νόμο που ψήφισε η Νέα Δημοκρατία; Ποια οικονομική λογική υπάρχει, ώστε να υπάρχει και άλλη ακαδημία, έστω για άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες;

Τέλος, μία ερώτηση προς τον κ. Βίνη, της ΕΡΓΟΣΕ. Στο άρθρο 42, η ΕΡΓΟΣΕ ορίζεται ως διαχειριστής έργων που εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή. Δηλαδή, όχι για τη συντήρηση των έργων. Επίσης, ορίζεται υπεύθυνη για τις εργασίες, εντός του κατηργημένου δικτύου. Εδώ δεν έχουμε καταλάβει τι σημαίνει. Είναι για το «ξήλωμα» των γραμμών; Έχει το ανάλογο προσωπικό η ΕΡΓΟΣΕ γι’ αυτά τα έργα;

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτα από όλα, να ευχαριστήσω όλους τους φορείς που μας ενημέρωσαν διεξοδικά. Θα ήθελα να κάνω τις εξής ερωτήσεις, ταυτόχρονα, στον κ. Τσιλίδη, στον κ. Εμμανουηλίδη, στον κ. Μαρίνη και στον κ. Χαραλάμπους. Ο τουρισμός, όντως, είναι η «βαριά» βιομηχανία μας. Προσωπικά, προέρχομαι από τον τουρισμό, όπως και ο κ. Πρόεδρος προέρχεται από τον τουρισμό. Η πρώτη ερώτηση είναι πώς οι συναρμοδιότητες των Υπουργείων και η γραφειοκρατία δυσχεραίνουν το έργο και τον ρόλο των τουριστικών γραφείων, των επιχειρήσεων τουρισμού, των τουριστικών λεωφορείων, οι οποίοι, βέβαια, είναι η «ραχοκοκαλιά» του οργανωμένου τουρισμού;

Η δεύτερη ερώτηση είναι, επειδή όντως ο τουρισμός είναι η «βαριά» βιομηχανία, συζητάμε τώρα για επέκταση της τουριστικής περιόδου, εκ των ων ουκ άνευ, για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε ως κοινωνία. Ποια είναι τα προβλήματα με τα μίνι βαν, που ακούγονται συνεχώς και δεν τα είδαμε σήμερα στο νομοσχέδιο;

Ο κ. Παρασκευόπουλος ήταν κατανοητός. Θα ήθελα να τον ρωτήσω, διαχρονικά, υπήρξαν κυβερνητικές παρεμβάσεις που δυσχέραιναν το έργο σας; Είπατε, επίσης, κύριε Παρασκευόπουλου, «παρατηρούμε την παρουσία του Υπερταμείου». Που, κατά τη γνώμη σας, στοχεύει αυτό και τι πρόκειται να γίνει;

Ο κ. Κούτσιανος, αναφέρθηκε σε πολλά άρθρα, στο 7, στο 9, στο 12, στο 17, στο 19. Θα ήθελα να τον ρωτήσω, γιατί, κατά τη γνώμη σας, το σχέδιο νόμου δεν αναφέρει, δεν ρυθμίζει τέτοια θέματα κοινωνικής προτεραιότητας, ανάγκης και ευαισθησίας;

Τέλος, προς τον κ. Αμπλά, που ήταν πολύ κατατοπιστικός, σε όλα όσα ανέφερε, θέλω να ρωτήσω, γιατί δεν χρηματοδοτήθηκε και δεν στηρίχθηκε το έργο της ΡΑΕΜ; Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Θα δώσουμε τώρα τον λόγο σε όσους φορείς δέχτηκαν ερωτήσεις.

Τον λόγο έχει ο κ. Φάτσιος.

**ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΦΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (ΠΟΑΥΣ) )**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ δεν είμαι νομικός, κύριε Γιαννούλη. Αυτό είναι θέμα του Υπουργού και των υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών, να δουν τον προβληματισμό που έθεσα.

Ως προς το έργο, εμείς κάνουμε δημόσια συγκοινωνία και τα τουριστικά λεωφορεία κάνουν τουρισμό και αναψυχή. Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πατέρας.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς, να πω, ότι ο ΟΣΕ, τα τελευταία χρόνια, δεν είχε επαρκές προσωπικό. Είχε μία έλλειψη στελεχιακού δυναμικού, αλλά αυτή τη στιγμή γίνεται μία προσπάθεια πολύ σημαντική για τη στελέχωσή του, μέσω του ΑΣΕΠ. Και πέρυσι και φέτος το ΑΣΕΠ έχει συμπεριλάβει έναν σημαντικό αριθμό στελεχών στις προκηρύξεις του για την ενίσχυση του Οργανισμού και αυτό θα βοηθήσει πάρα πολύ τον Οργανισμό, ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει, σε συνάρτηση, βέβαια, πάντα με τις συνταξιοδοτήσεις που υπάρχουν, στο έργο του.

Σε ότι αφορά στην αύξηση ή τη μείωση του αντικειμένου, σε σχέση με το καινούργιο νομοσχέδιο, θεωρώ ότι δεν μπορεί κανείς να μετρήσει, αν είναι αύξηση ή μείωση. Είναι, μάλλον, μία διαφοροποίηση και «καθαρές γραμμές» στο τι αναλαμβάνει ο Οργανισμός να εκτελέσει, ενώ σε ότι αφορά στο θέμα των συμβούλων, άλλος είναι κατά την προσωπική μου άποψη ο ρόλος των συμβούλων και άλλο είναι ο ρόλος των οργανικών στελεχών του ΟΣΕ, οι οποίοι οφείλουν να κρατούν τη γενική λειτουργία της συντήρησης και της κυκλοφορίας του Οργανισμού και να συντονίζουν όλες τις αρμοδιότητες. Οι σύμβουλοι είναι πάντα χρήσιμοι σε συγκεκριμένα πεδία και μπορούν να συνδράμουν πάρα πολύ στη λειτουργία και το έργο του διαχειριστή της υποδομής, εφόσον αξιοποιηθούν σωστά.

Τέλος, σε ότι αφορά στην εκπαίδευση, το μοναδικό εκπαιδευτικό σιδηροδρομικό κέντρο στην Ελλάδα και το μεγαλύτερο στα Βαλκάνια είναι αυτό του ΟΣΕ. Δεν υπάρχει άλλο, είναι το μοναδικό και εκπαιδεύει όλες τις σιδηροδρομικές ειδικότητες που απαιτούνται για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαρίνης.

**ΑΡΗΣ ΜΑΡΙΝΗΣ (Προέδρος του Δ.Σ. της Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ):** Καταρχήν, να ξεκινήσω από αυτό που είπε ο Πρόεδρος

του ΚΤΕΛ, ο κ. Φάτσιος, ότι εμείς κάνουμε τουρισμό και αναψυχή, ενώ τα ΚΤΕΛ κάνουν δημόσιες συγκοινωνίες. Τα ΚΤΕΛ κάνουν και τουρισμό και αναψυχή, γιατί έχουν κατορθώσει τα τελευταία δεκαπέντε-είκοσι χρόνια να κάνουν σπίτι τους το Υπουργείο Υποδομών και με μικρά άρθρα ή παραγράφους ή κάποια άρθρα να «αλωνίζουν» και να παίρνουν το δικό μας έργο, τον τουρισμό και την αναψυχή και έχουμε χιλιάδες περιστατικά που συμβαίνουν.

Να απαντήσω και στους αξιότιμους Βουλευτές, για το τι είναι αυτό που εμείς λέμε για το άρθρο 17, και ποιες είναι οι «φωτογραφικές» διατάξεις. Θα το επαναλάβω. Δεν μπορείς να συμμετάσχεις σε έναν διαγωνισμό, όταν σου λένε να έχεις εμπειρία στις αστικές και υπεραστικές μεταφορές, όταν δεν σου επιτρέπεται να κάνεις τέτοιο έργο, μέχρι σήμερα, μέχρι το 2022 που μιλάμε. Άρα, δεν έχουν εμπειρία. Άρα, λέει ότι μόνο το ΚΤΕΛ έχει, μόνο το ΚΤΕΛ μπορεί να συμμετάσχει. Δεν μπορεί να έρχεται το νομοσχέδιο και να σου λέει, ότι πρέπει να έχεις εισιτήριο και τηλεματική. Τηλεματική έχουν, εισιτήρια δεν έχουν, γιατί απαγορεύεται. Άρα, δεν μπορούμε να συμμετάσχουμε σε ένα τέτοιου είδους διαγωνισμό. Δεν μπορεί να σου λένε να έχεις σταθμούς, όταν εμείς έχουμε σταθμούς που έχουμε πληρώσει από την τσέπη μας, με ίδια κεφάλαια, από το λίγο μεροκάματο που μας μένει, όταν το ΚΤΕΛ, επαναλαμβάνω και να διαψεύσω πάλι τον κ. Φάτσιο, έχει επιδοτηθεί με, τουλάχιστον, 160 εκατομμύρια ευρώ από την τσέπη των Ελλήνων. Αυτή είναι η διαφορά μας.

Εμείς, λοιπόν, ζητάμε να αλλάξει αυτό το σημείο στον νόμο, να ζητηθούν όλες αυτές οι προϋποθέσεις, αν και εφόσον πάρουμε τον διαγωνισμό, εξασφαλίζοντας με εγγυητικές και οτιδήποτε άλλο χρειάζεται, ότι συμμετέχουμε στον διαγωνισμό. Και αν τον πάρουμε, θα έχουμε και τηλεματική, ενώ θα πρέπει να προσμετρηθεί και η εμπειρία που έχουμε στα εκατομμύρια των επιβατών που διακινούμε καθημερινά, είτε λέγονται σχολεία, είτε εργοστάσια, είτε τουρισμός, γιατί και ο αριθμός των επιβατών που διακινούμε ξεπερνά τα 150 εκατομμύρια τον χρόνο σε μεταφορές ατόμων.

Να απαντήσω και στον τελευταίο ερωτώντα Βουλευτή, σχετικά με τις συναρμοδιότητες και τα προβλήματα που υπάρχουν. Σίγουρα, υπάρχουν προβλήματα με τις συναρμοδιότητες. Είμαστε ένα χώρος του τουρισμού που θα πρέπει να είμαστε υπό την «σκέπη» του Υπουργείου Τουρισμού, του Υπουργείου Εργασίας, του Υπουργείου Μεταφορών, του Υπουργείου Οικονομικών. Σίγουρα, υπάρχουν δυσκολίες στο να συντονιστούν όλες οι διαδικασίες και να μπορέσεις να φέρεις ένα έργο και να εξουσιοδοτήσεις όλους αυτούς τους φορείς. Όμως, μέσα σε όλα αυτά τα χρόνια, έχουμε κατορθώσει να υπάρχει μία καλή συνεννόηση με όλους, με εξαίρεση το Υπουργείο Υποδομών, που δεν μας θέλει καθόλου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Παρασκευόπουλος.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρόμων (ΠΟΣ):** Κύριε Πρόεδρε, τη μία ερώτηση την κατάλαβα και θα απαντήσω, αλλά τη δεύτερη δεν την κατάλαβα.

Σε ότι αφορά στις δεσμεύσεις της Ν.Δ., ήταν ταυτόσημες με την άποψη της Ομοσπονδίας, ότι πρέπει να ενοποιηθούν η εταιρεία ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βίνης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ - ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα απαντήσω στον κ. Γκόκα για τις προσλήψεις. Όταν αναλάβαμε τη Διοίκηση της

ΕΡΓΟΣΕ, η εταιρεία είχε, περίπου, ένα ανεκτέλεστο, κοντά στα 200 εκατομμύρια και τα 180, περίπου, στελέχη βρισκόντουσαν όλα «διάσπαρτα», ανά τη χώρα, σε κάθε εργοτάξιο, τόσο διοικητικά, όσο και σε επίπεδο παρακολούθησης των συμβάσεων.

Μέσα σε αυτά τα τρία χρόνια, έχουμε δημοπρατήσει και συμβασιοποιήσει άλλα 550 εκατομμύρια, οπότε αντιλαμβάνεστε, ότι οι απαιτήσεις που αρχίζουν να δημιουργούνται, τόσο στη διαχείριση των έργων, όσο και στο διοικητικό προσωπικό και πόσο δε μάλλον, όταν κάπου στα τέλη του α΄ τριμήνου του 2023 θα συμβασιοποιηθούν τα 4,5 δισεκατομμύρια, όχι απλά δεν επαρκούν, αλλά χρειάζεται να μπούμε όλοι στη διαχείριση, για να βοηθήσουμε στο να βρεθεί προσωπικό, για να μπορέσουμε να καλύψουμε όλες αυτές τις απαιτήσεις και τις ανάγκες που θα δημιουργηθούν.

Σε σχέση με την ερώτηση του κ. Βιλιάρδου, αν ακούσατε στην πρωτομιλία μου, ήταν ένα από τα σημεία που χαιρέτισα, ως Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ότι παύει πλέον να έχει εμπλοκή με τη γραμμή σε χρήση, άρα, και με τη συντήρηση της γραμμής. Ευτυχώς, διότι έτσι παύουν οι διεπιφάνειες και όλα αυτά τα προβλήματα και οι στρεβλώσεις του παρελθόντος.

Σχετικά με το θέμα της κατάργησης της γραμμής, μπορώ να σας απαντήσω, ότι δεν θα ξηλώνει γραμμές. Όμως, παραδείγματος χάριν, στην εκτέλεση του έργου της υπογειοποίησης της Πάτρας, θα αναγκαστεί να διακοπεί η λειτουργία, θα ξηλωθεί η γραμμή, για να υπογειοποιηθεί το μεγαλύτερο τμήμα εκτέλεσης του έργου.

Κλείνοντας, για το τελικό σχόλιο του Προέδρου της ΠΟΣ, του κ. Παρασκευόπουλου, για τη θέση της Νέας Δημοκρατίας προεκλογικά για συγχώνευση ή μη των εταιρειών, είμαστε στην εποχή του 2022 και ακολουθούμε τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αποτελεί τον μόνιμο χρηματοδότη των έργων. Έγινε μία ολόκληρη διαχειριστική μελέτη που κράτησε, περίπου, δύο έτη και δεν δημοπρατήθηκε και δεν πληρώθηκε από το ελληνικό δημόσιο. Δημοπρατήθηκε και πληρώθηκε από την DG REFORM, το αποτέλεσμα της οποίας έδειχνε ξεκάθαρα τον διαχωρισμό των εταιρειών, όπως ακολουθείται σε όλες τις πολιτισμένες δυτικές χώρες, ότι εξειδικευμένα πρότζεκτ δημιουργούν και μονοσήμαντες εταιρείες.

Έτσι, λοιπόν, προσαρμόζεται, αναπτύσσεται και δημιουργείται και στη χώρα μας. Ευχαριστώ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αμπλάς.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (ΟΣΜΕ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα απαντήσω στο ερώτημα του κ. Λογιάδη, γιατί ποτέ δεν λειτούργησε η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών. Είπα συγκεκριμένα, ότι δεν λειτούργησε, διότι ποτέ δεν χρηματοδοτήθηκε από της σύστασής της με τον ν.4199/2013. Άμεσα υπήρξε αντίδραση από τα ΚΤΕΛ, γιατί δεν θέλουν να είναι υπό τον έλεγχο και την εποπτεία, κάτω από μία αντικειμενική και αμερόληπτη Ρυθμιστική Αρχή. Δεν λειτούργησε, λοιπόν, όχι μόνο γι’ αυτό τον λόγο, αλλά γιατί δεν χρηματοδοτήθηκε ποτέ. Σύμφωνα με τον ν.4199/2013, υπήρχε πρόβλεψη ότι η χρηματοδότηση της Ρυθμιστικής Αρχής θα προκύψει, επί ποσοστού 0,5%, επί του εκάστοτε κομίστρου και 0,5%, επί των ακαθάριστων εισπράξεων από τα τέλη χρήσης των δημόσιων σταθμών εγκαταστάσεων. Αυτό δεν έγινε ποτέ.

Τα ποσά που είχαν προκύψει, όλο αυτό το χρονικό διάστημα, μέχρι σήμερα, με νομοθετικές παρεμβάσεις, κατ’ απαίτηση των ΚΤΕΛ, έχουν διαγραφεί. Φτάσαμε, λοιπόν, σε αυτό το σημείο, ώστε αυτή η Αρχή να μην έχει λειτουργήσει ποτέ, που θεωρούμε ότι θα έπρεπε αυτό να ήταν το πρώτο θέμα που να ενδιαφέρει το νομοσχέδιο και όχι η κατάργησή της.

Επίσης, θέλω να πω κάτι για τη συζήτηση που άνοιξε για τους υπάρχοντες υπεραστικούς σταθμούς. Από τις αρχές του 2022, μέχρι και σήμερα, σύμφωνα με τον ν.2962/2001,επιβάλλεται 5% προσαύξηση, πέραν της αξίας του εισιτηρίου, για να γίνουν αυτές οι εγκαταστάσεις. Το επιβατικό κοινό, δηλαδή, πληρώνει προσαυξημένο το εισιτήριο, κατά 5%, για να ανανεώνεται ο στόλος και να υπάρξουν αυτές οι υποδομές και αυτές οι εγκαταστάσεις. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι αυτές οι εγκαταστάσεις, μετά από τόσα χρόνια που ο ελληνικός λαός επιδοτεί αυτές τις επιχειρήσεις, είναι δημόσιες εγκαταστάσεις και ανήκουν στον ελληνικό λαό.

Επίσης, θα πρέπει να ξέρετε, ότι από αυτή την εισφορά -το έχω πει πολλές φορές και εδώ στη Βουλή και δεν μας έχει ακούσει κανένας- που πληρώνουν οι επιβάτες, οι φτωχοί επιβάτες που μετακινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, με νομοθεσία του 2008 ένα μεγάλο μέρος της περνάει στους προέδρους των ΚΤΕΛ, που έχουν εννεαετή προϋπηρεσία και οι οποίοι παίρνουν, κατ’ αυτόν τον τρόπο, από το υστέρημα των φτωχών επιβατών σύνταξη μέχρι και σήμερα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής μας με την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, επί 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».

Θα πραγματοποιήσουμε μία ολιγόλεπτη διακοπή και θα συνεχίσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τη συζήτηση, επί των άρθρων. Παρακαλούνται οι κ.κ. Εισηγητές και Ειδικοί Αγορητές να παραστούν εγκαίρως, για να προχωρήσουμε στην ψήφιση επί της αρχής.

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

Τέλος και περί ώρα 17.05΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**