**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 Παρασκευή και ώρα 17.20΄, 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». (3η Συνεδρίαση)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, οι Υφυπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, κ.κ. Γεώργιος Καραγιάννης και Μιχαήλ (Μιχάλης) Παπαδόπουλος, 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, 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), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα, αρχίζει η 3η σε σειρά συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, για 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».

Πριν προχωρήσουμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, να ψηφίσουμε, επί της αρχής.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Κόλλιας, για λογαριασμό της Ν.Δ., ψηφίζει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, για λογαριασμό του ΣΥΡΙΖΑ, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, επιφυλάσσεται.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., ο κ. Δελής, ψηφίζει κατά.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, επιφυλάσσεται και

ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, ψηφίζει κατά.

Ως εκ τούτου, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γίνεται δεκτό, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

 Προχωράμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, ξεκινώντας από τον Εισηγητή της Ν.Δ., τον κ. Κόλλια.

 **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά και από τη δεύτερη συνεδρίαση, στην οποία παρέστησαν οι κληθέντες φορείς και διατύπωσαν προτάσεις και απόψεις, εκτιμώ ότι ο κ. Υπουργός, θα αναλάβει πρωτοβουλία και θα καταθέσει κάποιες νομοθετικές βελτιώσεις, ώστε η τελική μορφή του νομοσχεδίου να είναι από κάθε άποψη η αρτιότερη δυνατή. Να ανταποκρίνεται, δηλαδή, στο έπακρο, τόσο στις προσδοκίες του επιβατικού κοινού, όσο και στις υψηλές απαιτήσεις, που ανακύπτουν καθημερινά από την εκτέλεση και την εκμετάλλευση ενός σύγχρονου και ευρωπαϊκά προσανατολισμένου συγκοινωνιακού έργου.

Όπως ανέφερα και στην πρώτη συνεδρίαση, το νομοσχέδιο διαρθρώνεται σε πέντε μέρη. Στο Α΄ Μέρος, το οποίο αποτελείται από οκτώ κεφάλαια, συναντάμε τη δέσμη των άρθρων από 1 έως 22. Στο άρθρο 1, προσδιορίζεται ο επιδιωκόμενος σκοπός του νομοσχεδίου, που κατατείνει στην προσαρμογή της εθνικής μας νομοθεσίας στις προβλέψεις του ενωσιακού Κανονισμού 1370/2007 για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών για το σύνολο των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

Στο άρθρο 2, αποτυπώνονται το αντικείμενο του νομοσχεδίου, δηλαδή, η ρύθμιση της λειτουργίας των δικτύων υπεραστικών και αστικών μεταφορών σε όλη τη χώρα.

Στο άρθρο 3, προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής του νομοσχεδίου, με την υπαγωγή σε αυτό του συνόλου των τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών της χώρας.

Στο άρθρο 4, διατυπώνονται οι ορισμοί που είναι αναγκαίοι για τη νομοθετική πληρότητα του νομοσχεδίου, ενώ, στη συνέχεια, πολύ σημαντικό είναι το άρθρο 5. Εκεί προβλέπεται, ότι η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου εκπληρώνει τη λειτουργία της αρμόδιας Αρχής, με τις αρμοδιότητες που λεπτομερώς περιγράφονται και πάντα σε συνεχή συνεργασία με την Περιφέρεια και τις Περιφερειακές Ενότητες.

Στα άρθρα 6 έως 8, προσδιορίζεται το δίκτυο των μεταφορών, με γνώμονα την εξυπηρέτηση της ανάγκης διαρκών μετακινήσεων του επιβατικού κοινού με προγραμματισμένα δρομολόγια, έναντι του καθορισμένου κομίστρου. Εδώ προβλέπεται ότι οι φορείς εκτέλεσης του μεταφορικού έργου δύναται να είναι κατ’ επάγγελμα μεταφορείς που πληρούν τις προϋποθέσεις του Ενωσιακού Κανονισμού, με λεωφορεία υπεραστικού, αστικού ή μη αστικού τύπου, καθώς και τη σχετική έγκριση τύπου. Παράλληλα, αναγνωρίζεται η αρμοδιότητα της αρμόδιας αρχής «να αναθέτει την παροχή του μεταφορικού έργου σε κάθε γεωγραφική περιοχή, χορηγώντας το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών με ή χωρίς αποζημίωση».

Στα άρθρα 9 έως 11, βλέπουμε τις βασικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό των δικτύων. Λαμβάνονται απαραιτήτως υπόψη η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, οι ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού, τα πλεονεκτήματα και τυχόν μειονεκτήματα του υφιστάμενου δικτύου, αλλά και η εν γένει επικρατούσες, ανά περιοχή, συνθήκες.

Στα άρθρα 12 και 13, του Δ΄ Κεφαλαίου, προβλέπονται τα βασικά χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτουν οι σταθμοί αφίξεων αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων, καθώς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών. Στις εγκαταστάσεις, μάλιστα, ορίζεται, ότι συμπεριλαμβάνονται τα αμαξοστάσια στάθμευσης, συντήρησης και φύλαξης για τις περιπτώσεις των αστικών ή μη αστικών λεωφορείων. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο να υπάρχουν άνετοι, καθαροί και επαρκείς χώροι υποδοχής και υγιεινής των επιβατών, συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας, αλλά και προδιαγραφές προσβασιμότητας για ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα.

Ακολούθως, στο άρθρο 13, προσδιορίζεται η διαδικασία καθορισμού των προδιαγραφών και εγκατάσταση των στάσεων και στεγάστρων αναμονής με μέριμνα και δαπάνες των συγκοινωνιακών φορέων. Ειδάλλως, σε περίπτωση άρνησης αυτών από τους οικείους δήμους. Και πάλι υπάρχει μέριμνα, ώστε να διασφαλίζεται με συγκεκριμένες υποδομές η πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία.

Επιπλέον, οι συγκοινωνιακοί φορείς θα καταβάλλουν για την τοποθέτηση και συντήρηση στεγάστρων και στάσεων, με σκοπό τη διαφημιστική εκμετάλλευση ανταποδοτικό τέλος, ύψους 2% επί των διαφημιστικών εσόδων υπέρ των Δήμων. Και εδώ θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας ζητήσω να συμπεριληφθούν στο γράμμα της εν λόγω διάταξης και τα λεωφορεία, σε ότι αφορά την κατά τα ανωτέρω διαφημιστική εκμετάλλευση από τους συγκοινωνιακούς φορείς.

Στη συνέχεια, στη δέσμη των άρθρων από 14 έως 23, του Ε΄ Κεφαλαίου, καθορίζεται το πλαίσιο προκήρυξης των ανοικτών διαγωνισμών ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου, οι βασικές κατευθύνσεις που διέπουν τις προκηρύξεις και τα στάδια, όπως, επίσης, και οι ελάχιστες απαιτήσεις που θα πρέπει να καθορίζονται κάθε φορά για τον υποψήφιο ανάδοχο.

Οι διαγωνισμοί συντάσσονται από τις Περιφέρειες και εγκρίνονται από τον Υπουργό.

Ακόμη μία προσθήκη που νομίζω, ότι θα πρέπει να ενταχθεί, κύριε Υπουργέ, αφορά στην παρ.7, του άρθρου 14 και συγκεκριμένα στην περίπτωση γ΄, όπου στις «εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών», θα πρέπει να προστεθούν «και τα αμαξοστάσια», καθώς σύμφωνα με τα παραπάνω, τα αμαξοστάσια συμπεριλαμβάνονται στην έννοια των εγκαταστάσεων.

Στο άρθρο 15, προβλέπεται η υποχρέωση της αρμόδιας αρχής να προσδιορίζει στις προκηρύξεις την ανώτατη επιτρεπόμενη, κατά ζώνη, χρέωση των επιβατών, αναφορικά με τις αστικές μεταφορές, ως και την χρέωση των μεταφερόμενων αποσκευών και ασυνόδευτων δεμάτων, αναφορικά με τις υπεραστικές μεταφορές.

Επιπλέον, στο άρθρο 17, εκτίθενται οι προϋποθέσεις για τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων στους διαγωνισμούς. Όπως είχα επισημάνει και στην πρώτη συνεδρίαση, κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ σημαντική ως νομοθετική βελτίωση, την προσθήκη του χαρακτηρισμού «κατάλληλων», σε ότι αφορά τα λεωφορεία που θα πρέπει να διαθέτουν οι υποψήφιοι ανάδοχοι, καθώς και τα κατάλληλα λεωφορεία, που συνιστούν την αναγκαία προϋπόθεση για την εύρυθμη λειτουργία και εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι θα πρέπει, παράλληλα, να δηλώνονται οι τύποι των λεωφορείων και να κατατίθενται οι αριθμοί πλαισίων, όπως ακριβώς έγινε στη διαγωνιστική διαδικασία για την προμήθεια των λεωφορείων του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ.

Επίσης, πιστεύω ότι στη β΄ παράγραφο για τους διαγωνιζόμενους, η πρόταση θα πρέπει να έχει ως εξής. «Οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών διαθέτουν ή παρέχουν εγγυήσεις, με τις οποίες διασφαλίζεται ότι κατά την υπογραφή της σύμβασης διαθέτουν…», κ.λπ.».

Στα επόμενα άρθρα, δηλαδή, τα άρθρα 18, 19 και 20, έχουμε τις προσφορές των διαγωνιζομένων για το σύνολο των τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών για κάθε προκηρυσσόμενη γεωγραφική περιοχή το περιεχόμενο των προσφορών, καθώς και τον τρόπο αξιολόγησης.

Ακολούθως, με τα άρθρα 21, 22 και 23, προβλέπεται η διαδικασία διατύπωσης, έγκρισης και εφαρμογής τυχόν μεταβολών στις ανάγκες του επιβατικού κοινού.

Σύμφωνα με τα άρθρα 24 έως 29, ρυθμίζεται η περίπτωση, κατά την οποία συντρέχει ή επίκειται κίνδυνος διακοπής του μεταφορικού έργου. Εδώ η αρμόδια αρχή λαμβάνει έκτακτα μέτρα για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης παροχής των δρομολογίων, είτε μέσω απευθείας ανάθεσης του έργου σε τρίτον, είτε μέσω παράτασης της διάρκειας της σύμβασης με τον ανάδοχο, πέραν του προβλεπόμενου χρόνου. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δύο έτη.

Σε ότι αφορά στα άρθρα 25 και 26, προβλέπεται η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης, όταν το ανατιθέμενο έργο είναι περιορισμένο και κάτω από τα όρια που θέτει ο Κανονισμός, καθώς και οι διαδικασίες ανάθεσης από την αρμόδια αρχή.

Ακόμη, στις διατάξεις των δύο επόμενων άρθρων 27 και 28, ορίζεται η δυνατότητα ίδρυσης και η διαδικασία ανάθεσης νέας τακτικής ή υπεραστικής γραμμής, μετά από σχετικό φάκελο που υποβάλλουν οι αρμόδιες τοπικές αρχές προς την αρμόδια Αρχή.

Στο Β΄ Μέρος, δηλαδή, από τα άρθρα 33 έως και 35, αναφέρονται τα σχετικά με τη διαδικασία κατάργησης της ΡΑΕΜ.

Ακολούθως, στο Μέρος Γ΄, όπου περιλαμβάνονται τα άρθρα 36 έως 51, σχετίζονται με την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω της μεταβίβασης του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την ΟΣΕ Α.Ε. στο ελληνικό δημόσιο.

Στο άρθρο 37, τίθενται οι ορισμοί και στο 38, ορίζεται ότι με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης προσδιορίζονται η διαδικασία και ο τρόπος μεταβίβασης των μετοχών, καθώς και όλα τα σχετικά ειδικότερα θέματα.

Εν συνεχεία, στο άρθρο 39, προσδιορίζεται το αντικείμενο της μεταβίβασης που συνίσταται στη μεταβίβαση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. στο δημόσιο. Επιπλέον, στο άρθρο 40, καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας της ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., αλλά και η εποπτεία αμφοτέρων των εταιρειών από το Υπουργείο. Έπειτα, δυνάμει του άρθρου 41 και 42, αποτυπώνεται ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιρειών, ώστε να επιτευχθούν η διαρθρωτική κατανομή τους και η αποτελεσματικότερη λειτουργία τους.

Ως εκ τούτου, οι αρμοδιότητές τους επανακαθορίζονται ως εξής. Η εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. ασκεί εφεξής καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Στο ίδιο πλαίσιο, προβλέπεται η κατάρτιση από την ΟΣΕ Α.Ε. σχεδίου δράσης, με βάση το Εθνικό Σχέδιο Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Ταυτόχρονα, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ορίζεται ως ο διαχειριστής των έργων, για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή.

Στα άρθρα 43 έως 51, ρυθμίζεται μία σειρά ειδικότερων θεμάτων, ενώ προβλέπεται η σύσταση πενταμελούς ειδικής επιτροπής παρακολούθησης για την παρακολούθηση και τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα.

Τέλος, στο Δ΄ Μέρος, το άρθρο 52, αναφέρεται στην κατάργηση των τεχνικών συμβουλίων που έχουν ιδρυθεί ή λειτουργούν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, ώστε να επιτευχθεί η ομοιόμορφη αντιμετώπιση ομοειδών τεχνικών νομικών ζητημάτων. Να αρθεί, δηλαδή, ο κίνδυνος έκδοσης, ενδεχομένως, και αντιφατικών γνωμοδοτήσεων και να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου, κατά την εκτέλεση των έργων και την εκπόνηση μελετών.

Κλείνοντας αγαπητοί συνάδελφοι και με τη βεβαιότητα, ότι αυτό το νομοθέτημα διασφαλίζει την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών στο σύνολο των αστικών υπεραστικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, σας καλώ να το υπερψηφίσετε και κατ’ άρθρον.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα να υποβάλω μία παράκληση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Δεν το λέω ούτε σαρκαστικά, ούτε ειρωνικά. Θα ήθελα να χρησιμοποιήσετε το πολιτικό κύρος που διαθέτετε, με μία παραίνεση προς τις εταιρείες επίγειας διαχείρισης των αεροδρομίων. Απ’ ότι ξέρω, είναι απαράδεκτο μέσα σε λεωφορεία μεταφοράς επιβατών να μην επιβάλλεται η χρήση υποχρεωτικά της μάσκας. Μπορεί στις πτήσεις να είναι προαιρετική η χρήση της μάσκας, αλλά την ώρα που αποβιβάζονται από ένα αεροπλάνο σε ένα λεωφορείο, περίπου, 120 άνθρωποι, φαντάζομαι ότι είναι λογικό. Δεν είμαι σίγουρος, αν είναι νόμιμο, αλλά θεωρώ λογικό το να υπάρχει μία παραίνεση να χρησιμοποιούν οι επιβάτες μάσκες με αυτή την κατάληξη.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά, δεν πίστευα ποτέ ότι θα χρειαστεί η στιγμή, εγώ να κάνω νύξη προς εσάς για τους ιδεολογικούς κανόνες, στη βάση της φιλελεύθερης αντίληψης για το πώς λειτουργεί η αγορά, πώς εναρμονίζεται μία χώρα στο ενωσιακό δίκαιο, πώς απελευθερώνεται μία αγορά. Νιώθω σε πολύ δύσκολη θέση να χρειαστεί να επαναφέρω μερικά ερωτήματα, τα οποία, βέβαια, η ζωή και η εμπειρία τα έχει λύσει, αλλά εν πάση περιπτώσει επανέρχονται με αυτό το νομοσχέδιο, εάν θεωρούμε ότι απελευθέρωση, εάν θεωρούμε ότι οι υπηρεσίες, που θα διέπονται από τους κανόνες της αγοράς, είναι συνώνυμο με υπηρεσίες και επαγγελματική δράση, χωρίς κανόνες, χωρίς διαφάνεια και χωρίς ελευθερία επιλογής, αλλά και ισότιμη δυνατότητα συμμετοχής σε αυτές τις δραστηριότητες.

Απ’ ότι κατάλαβα, αν και είναι λίγος ο χρόνος, για να επεξεργαστούμε τις τοποθετήσεις των φορέων, είναι από τις λίγες συνεδριάσεις της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου που συμμετέχω με παρόμοιο αντικείμενο νομοθετικών πρωτοβουλιών, όπου οι δεκατέσσερις στους δεκαέξι εκπροσώπους των φορέων, χωρίς να είναι ούτε χειραγωγούμενοι από την Αντιπολίτευση, ούτε υποβολολιμαίοι από κάποια άλλα συμφέροντα, είπαν το ίδιο πράγμα. Έθεσαν τον όρο «φωτογραφικό νομοσχέδιο».

Προσωπικά, δεν θέλω να μπω στην «αρένα» μιας υποβόσκουσας διαμάχης, μεταξύ ΚΤΕΛ και τουριστικών λεωφορείων. Κατανοώ και δεν μπορώ να μην αναπαράγω την αγωνία που εξέφρασε ένας πολύ σημαντικός κλάδος για την ελληνική οικονομία, ο κλάδος των τουριστικών λεωφορείων, ότι μπαίνουν στο περιθώριο και σε μία πολύ επικίνδυνη ζώνη επαγγελματική. Όλοι, όμως, περιγράφουν ένα «φωτογραφικό» νομοσχέδιο, που μπορεί αυτούς που περιγράφω να τους «ρίχνει στον Καιάδα», αλλά στην περίπτωση των ΚΤΕΛ, τους ενδυναμώνει ή τους αποτυπώνει, τόσο εύγλωττα, που και στον, πλέον, συμπαθή προς στην Κυβέρνησή σας, δεν θα έμπαινε ο πειρασμός να το σχολιάσει;

Μα δεν μπορεί ξαφνικά αυτό που διαβάζουμε να είναι προϊόν νομοθετικής πρωτοβουλίας μιας Κυβέρνησης, που είναι «διαπρύσιος κήρυκας» των φιλελεύθερων ιδεών του ρόλου της αγοράς, της απελευθέρωσης κάποιων επαγγελμάτων. Είναι αντιφατικό και επειδή ακούγεται και θεωρητικό, θα γίνω και πιο πρακτικός, αφού σας ενημερώσω, ότι εμείς προτιθέμεθα να καταθέσουμε μία τροπολογία που, τουλάχιστον, θα διασφαλίζει αυτό που αφαιρέσατε από το προηγούμενο νομικό καθεστώς, σε ότι αφορά στην τύχη των εργαζομένων, τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας -και είναι αρκετές εκατοντάδες- στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, εάν αυτές αλλάξουν χαρακτήρα του φορέα υλοποίησης.

Σε ότι αφορά στα άρθρα, εκτός από την νομοτεχνική διατύπωση, υπάρχει η μεγάλη εικόνα. Η μεγάλη εικόνα, ότι αναφερόμαστε στο μέσο μεταφοράς του Έλληνα πολίτη, του εργαζόμενου, του μαθητή, του σπουδαστή, του φοιτητή, των ανθρώπων που δεν έχουν πολύ μεγάλη οικονομική δυνατότητα, πόσο μάλλον τώρα αυτό το διάστημα, να μετακινούνται με το Ι.Χ. τους ή με κάποιον άλλο τρόπο. Δεν είναι πολλές φορές επιλογή τους οι αστικές ή υπεραστικές συγκοινωνίες. Είναι υποχρεωτικά μονόδρομος, είτε για να πάει κάποιος στο σχολείο του, είτε για να πάει κάποιος στη δουλειά του.

 Κοιτάξτε, όμως, πώς παράγετε από μόνοι σας αδιέξοδα και μάλιστα, από φιλικές προς εσάς δυνάμεις. Εγώ θα κρατήσω μία τοποθέτηση από τους εκπροσώπους των φορέων, αυτή του εκπροσώπου της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος. Γνωρίζετε ότι ο Πρόεδρος της ΕΝΠΕ είναι ο κ. Τζιτζικώστας. Γνωρίζετε ότι συμμετέχω στο Περιφερειακό Συμβούλιο Κεντρικής Μακεδονίας, όπου εκπρόσωπος της ΕΝ.ΠΕ., σχεδόν, δηλώνει, όχι την αγωνία του, αλλά την απελπισία του για το σχέδιο που εισηγείστε ως νομοθετική παρέμβαση, όπου ο σχεδιασμός είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι, ειδικά σε απομακρυσμένες περιοχές, σε νησιωτικές περιοχές, σε ορεινές και ημιορεινές περιοχές, όπως ο σχεδιασμός, η πυκνότητα, η εκτέλεση και το είδος του τύπου των οχημάτων.

Σε όλα αυτά, λοιπόν, τα δεδομένα αυτού του σχεδιασμού, δεν είδα κάπου να υπάρχει και η έκφραση για συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και δυστυχώς, δεν είχαμε και την ευκαιρία να ακούσουμε τον εκπρόσωπο της ΕΝΠΕ. Οι Περιφέρειες όλης της χώρας, δια του εκπροσώπου τους, σήμερα, ενώπιον της Επιτροπής της Βουλής και ενώπιον της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλώνουν τρομαγμένοι από αυτό το έργο που πάτε να τους αναθέσετε: σχεδιασμό, τη διαγωνιστική διαδικασία, την εκτέλεση και τη συμμόρφωση όλων όσοι θα είναι ανάδοχοι αυτών των υπηρεσιών.

Να σας θυμίσω μόνο, ότι στο προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο που υπήρχε, ο έλεγχος αυτών των συμβάσεων γινόταν από μία Επιτροπή -όχι πολυμελή- στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωπος της Τροχαίας, εκπρόσωποι άλλων εμπλεκομένων φορέων, σε ότι αφορά στην οδική ασφάλεια και το μεταφορικό έργο. Εδώ τώρα, υπάρχει μία ασάφεια και οι Περιφέρειες είναι με τα γνωστά προβλήματα. Θυμηθείτε, αν θέλετε -και μπορείτε να μου το πιστώσετε προφητικά- ότι αναφέρθηκα και την Παρασκευή σε αυτό. Δηλαδή, ότι, ήδη, υπάρχει πρόβλημα με τις Περιφέρειες, ανά τη χώρα, στην υποστελέχωση που ορισμένες φορές παίρνει και τραγικές διαστάσεις.

Πάμε τώρα στο επίδικο, στο πιο σημαντικό που κυριάρχησε στη σημερινή συζήτηση, αν και θα τα πούμε πιο αναλυτικά και στην αυριανή συζήτηση και στην Ολομέλεια, και είναι το θέμα της διαγωνιστικής διαδικασίας. Πρώτα απ’ όλα, θα ήθελα να επισημάνω, ότι δεν συνεισφέρετε σημαντικά σε αυτό που ορίζουμε ως «λογοδοσία και διαφάνεια», δηλαδή οι

απευθείας αναθέσεις αυτών των υπηρεσιών να είναι και για ποσά κάτω του ενός εκατομμυρίου.

Θέλω να σας διευκρινίσω και κάτι, αν και προκαταβολικά έπρεπε να το κάνω. Η πολιτική μου αντίληψη δεν είναι πώς ότι προέρχεται από τον πολιτικό χώρο που υπηρετώ σήμερα, είναι το «ιερό Ευαγγέλιο», δεν έχει λάθη ή δεν μπορεί να διορθωθεί. Ακριβώς, επειδή αναφερόμαστε στα μέσα συγκοινωνίας, στον τρόπο μεταφοράς του φτωχού Έλληνα πολίτη, του μαθητή, του σπουδαστή, οφείλουμε να έχουμε τη γενναιότητα, τη μεγαθυμία και τη δυνατότητα να βελτιώνουμε τα πράγματα και να μη μένουμε δογματικά σε κάτι για λόγους κομματικού εγωισμού.

Ένα, λοιπόν, είναι το θέμα των απευθείας αναθέσεων κάτω του ενός εκατομμυρίου. Και πάμε, τώρα, στη διαγωνιστική διαδικασία. Πραγματικά, πιστεύετε ότι κάποιος αναγνώστης, εκτός από τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας ή και τους ακραία συνεπείς υποστηρικτές της κυβερνητικής πολιτικής από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Συμπολίτευσης, δεν θα έβλεπε ότι αυτό που ορίζεται στα βασικά προαπαιτούμενα, είναι η εικόνα, που έχουμε, όλοι όσοι καταγόμαστε από την Περιφέρεια, των επιβατικών σταθμών των ΚΤΕΛ; Χωρίς να δίνετε τη δυνατότητα σε κάποιον που μπορεί να έχει τη διάθεση να επενδύσει, να μπει σε αυτόν τον χώρο, με κανόνες ασφάλειας, με οικονομικό αντίτιμο εισιτηρίου που θα μπορεί να το «σηκώσει» η οικογένεια, ο εργαζόμενος, ένας μαθητής, ένας σπουδαστής, ακόμα και δομές που θα χρειαστεί να επιδοτήσουν εισιτήριο για κάποιες πολύ συγκεκριμένες ευπαθείς ομάδες. Δεν μπορώ να βρω, ειλικρινά, το σημείο εκείνο, με το οποίο εσείς ευνοείτε κάποιον που θέλει να μπει, να επενδύσει, να εισέλθει στον χώρο των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, ώστε να έχει τη δυνατότητα να το κάνει.

Σας ξαναλέω, δεν γίνομαι εγώ υπέρμαχος ή «διαπρύσιος κήρυκας» ούτε του καπιταλισμού, ούτε της φιλελευθεροποίησης, αλλά, είναι λίγο αντιφατικό. Στην ουσία, μπαίνουν «στεγανά». Δεν μιλάμε μόνο για μία ευνοϊκή νομοθέτηση υπέρ των ΚΤΕΛ. Μιλάμε, στην ουσία, για ένα «φράγμα» που μπαίνει στο ενδεχόμενο όφελος, που θα προέκυπτε από κάποια ανταγωνιστική διαδικασία για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, πάντα με κανόνες, διαφάνεια, ελέγχους ασφαλείας και όχι στο «πόδι».

Και κάτι τελευταίο που θα ήθελα να μας απασχολήσει. Είπαμε για τους εργαζόμενους, τη διασφάλιση, τον σχεδιασμό και τους κανόνες που πρέπει να μπουν. Θέλω να σας ρωτήσω και ελπίζω ότι θα υπάρξει μια απάντηση. Στο τελευταίο μέρος του νομοσχεδίου -για τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ θα αναφερθώ περισσότερο στην αυριανή συνεδρίαση- καταργείτε τα τεχνικά συμβούλια των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου σας - να μην τα απαριθμήσω, είναι πάρα πολλά- θεωρώντας, όπως έγινε και με τη Ρυθμιστική Αρχή Οδικών Μεταφορών, ότι μάλλον λειτουργούν ως εμπόδιο, ως «τροχοπέδη» στη γρηγορότερη εξέλιξη των έργων. Θα μου επιτρέψετε να συμμεριστώ τη διαφωνία και την αγωνία που διατυπώνεται και στη δημόσια σφαίρα σήμερα, όχι μόνο από πολιτικούς χώρους, αλλά και από ανθρώπους που γνωρίζουν και έχουν και μία επιστημονική τεκμηρίωση γύρω από αυτά τα ζητήματα.

Σε ότι αφορά στη Ρυθμιστική Αρχή η γνώμη μου είναι, ότι παρά το κακό προηγούμενο, παρά το αδιέξοδο του παρελθόντος, ίσως, θα πρέπει να συζητηθεί ξανά. Οι ρυθμιστικές αρχές, όταν λειτουργούν με κανόνες και εντός του πλαισίου, χωρίς να αποτελούν εστίες αδιαφάνειας ή πολιτικής συναλλαγής ατυχησάντων πολιτευτών, πολλές φορές, παράγουν έργο.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, δεν θέλω την εικόνα για τη χώρα μου, δεν θέλω την εικόνα, όπου «κλαίει με μαύρο δάκρυ» αυτός που αγόρασε μία μετοχή του ΟΑΣΘ 120.000 ευρώ στη «μαύρη» αγορά, γιατί του είπαν, ότι θα του αποφέρει πολλαπλάσια χρήματα. Δεν θέλω, πλέον, στη χώρα μου να υπάρχει ο απόδημος Έλληνας, που ήρθε από τη Γερμανία και του πάσαραν μία άδεια ταξί, γιατί του είπαν, τώρα στα στερνά, πριν τελειώσει αυτό το πάρτι, ότι είναι η καλύτερη επένδυση για τη χώρα του. Δεν θέλω στη χώρα μου να υπάρχει «κάτω από το τραπέζι» αιωρούμενη και υποβόσκουσα αδιαφάνεια, για το τι σημαίνει να έχεις μία άδεια ενός λεωφορείου ΚΤΕΛ.

Όλα αυτά, επιτρέψτε μου να σας πω, ότι, δυστυχώς, είναι η πρώτη εικόνα που αποτυπώνεται στον πολίτη, όταν ανοίγουμε αυτό το πεδίο συζήτησης και εγώ θα ήθελα να το «θεραπεύσουμε». Θα υπάρξουν και πιο συγκεκριμένες προτάσεις, αλλά σίγουρα η μεγάλη εικόνα είναι, ότι καλό είναι να νομοθετήσουμε για κάτι που θα διασφαλίζει και τους επαγγελματίες του κλάδου, δεν θα δημιουργεί σε κανέναν αδιέξοδο ζωής, όπως στους ανθρώπους του τουρισμού και των τουριστικών λεωφορείων και θα έχει πάντα μία και μόνη αξιακή υποχρέωση: να εξυπηρετεί τον πολίτη και τους πολίτες που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και στην προκειμένη περίπτωση τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής ΚΙΝ.ΑΛ.):** Ευχαριστώ, κύριεΠρόεδρε.

Η ακρόαση των φορέων που προηγήθηκε, επιβεβαίωσε τους προβληματισμούς και τις επισημάνσεις μας, κατά την πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής. Όπως φάνηκε και σήμερα, υπήρξε έλλειμμα διαβούλευσης, ιδιαίτερα στην περίπτωση της δεύτερης ενότητας του νομοσχεδίου που αφορά στην αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Δηλαδή, στον διαχωρισμό τους και την υπαγωγή της ΕΡΓΟΣΕ στον απευθείας έλεγχο του Υπουργείου Υποδομών. Αυτό φάνηκε, διότι τοποθετήθηκαν σήμερα οι εκπρόσωποι των εργαζομένων στην ΕΡΓΟΣΕ, η οποία διαθέτει αξιόλογα, έμπειρα στελέχη. Η συντριπτική τους πλειοψηφία είναι επιστήμονες, μηχανικοί, με μεγάλη τεχνογνωσία και νιώθουν απαξιωμένοι. Αυτό γεννά πολλά ερωτηματικά, στα οποία αναφερθήκαμε και στην πρώτη συνεδρίαση, για τους πραγματικούς σκοπούς αυτής της επιχειρούμενης θεσμοθέτησης, τους στόχους και τις σκοπιμότητες.

Το δεύτερο στοιχείο αφορά -και επιμένουμε σε αυτό- στη δυνατότητα, ότι πρέπει να υπάρχει επαρκής χρόνος και όχι αυτή η πίεση για ολοκληρωμένο και σοβαρό διάλογο. Το πρόβλημα δεν είναι ο χρόνος που δεν βρίσκει σοβαρό διάλογο, για να αναπτυχθεί, είναι ότι ο σοβαρός διάλογος χρειάζεται χρόνο.

Το τρίτο στοιχείο αφορά στις απόψεις που ακούστηκαν, αλλά και τις προτάσεις που ενισχύουν τους προβληματισμούς ή θα πρέπει να συνεκτιμήσουμε για την παραπέρα συνάντησή μας και αυτό μέσα από αντίθετες απόψεις και προσεγγίσεις και για τις δύο ενότητες του νομοσχεδίου.

 Η πρώτη ενότητα αφορά στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες και ιδιαίτερα, στην εναρμόνιση με την ένταξη στο εθνικό μας δίκαιο του Κανονισμού 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που αφορά στις δημόσιες επιβατικές και οδικές μεταφορές και είναι αυτονόητη η υποχρέωση εφαρμογής των ευρωπαϊκών κανονισμών και οδηγιών από τη

χώρα μας. Η παράταξή μας έχει πάρει αντίστοιχες πρωτοβουλίες για διάφορους τομείς, ως Κυβέρνηση και έχει στηρίξει στις περιπτώσεις που έκρινε, ότι η νομοθεσία κινείται σε αυτή την κατεύθυνση σε προηγούμενα νομοθετήματα, που αφορούσαν, ακριβώς, την προσπάθεια προσαρμογής στον Κανονισμό1370/2007.

Προς αυτή την κατεύθυνση ήταν και οι πρώτες επισημάνσεις μας και παρατηρήσεις στην πρώτη συνεδρίαση. Βέβαια, έχουμε την ευκαιρία σήμερα και αύριο στη β΄ ανάγνωση, όσο προλάβουμε, για μία αναλυτικότερη τοποθέτηση με προτάσεις, γιατί ο στόχος είναι να μπορούμε πραγματικά να έχουμε μια πραγματική εναρμόνιση, χωρίς προβλήματα στο μέλλον και ένα θεσμικό πλαίσιο που θα εφαρμοστεί, αφού η μη εφαρμογή του μέχρι τώρα θεσμικού πλαισίου, κυρίως, λόγω έλλειψης πολιτικής βούλησης, οδηγεί στην πιεστική ανάγκη για νέα θεσμοθέτηση. Πάνω απ’ όλα, βέβαια, ένα θεσμικό πλαίσιο που θα παρέχει ασφαλείς και ποιοτικές υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό, με κόστος που θα μπορεί να ανταπεξέλθει και με εξυπηρέτηση των ορεινών και απομακρυσμένων περιοχών, μέσα από την οργάνωση των αντίστοιχων διαγωνιστικών διαδικασιών.

Επί των άρθρων, στο άρθρο 2, δεδομένου, ότι υπάρχουν πολλά προβλήματα και ακούστηκαν και πολλές απόψεις, θα ήταν καλό να οριστούν οι κατηγορίες και οι τομείς έργων και δραστηριοτήτων που αφορούν, αφενός μεν στις τακτικές υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές, αφετέρου στους άλλους προορισμούς που καλούνται να εξυπηρετηθούν.

Στο άρθρο 5, η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών αναλαμβάνει, μετά την κατάργηση και της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, που κακώς καταργείται, αυτή την αρμοδιότητα. Για τις υπηρεσίες Μεταφορών Περιφερειών, πράγματι, το επιβεβαίωσε και ο κ. Σπανός, ότι είναι υποστελεχωμένες. Θεωρώ ότι κανείς δεν πιστεύει, ότι οι Περιφερειάρχες ή οι Δήμαρχοι δεν ζητούν προσωπικό ή όταν το ζητούν έχουν αμέσως την ανταπόκριση που πρέπει.

Στο άρθρο 8, προβλέπεται η διαδικασία ανάθεσης του μεταφορικού έργου με τη διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή και η κατ’ εξαίρεση με απευθείας ανάθεση, κατ’ εφαρμογή του σχετικού Κανονισμού. Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον η απευθείας ανάθεση και η προβλεπόμενη αποζημίωση, δηλαδή, η επιδότηση για άγονες γραμμές, που καλώς θεσμοθετείται, θα πρέπει να υπόκειται σε κανόνες για την εξυπηρέτηση του κοινού, αλλά και τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και θα πρέπει να είναι περισσότερο σαφείς οι προϋποθέσεις και στις δύο περιπτώσεις.

Πρέπει, επίσης, να υπάρξει πρόβλεψη για τους εργαζόμενους, σύμφωνα και με όσα η Ομοσπονδία των Εργαζομένων στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες έχει προτείνει.

Στο άρθρο 14, ορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις που διέπουν τις προκηρύξεις των διαγωνισμών. Ειδικότερα, προβλέπεται, ότι για τις περιφερειακές ενότητες και υπεραστικές και αστικές γραμμές, οι οποίες εκτελούνται από έναν φορέα, τότε προκηρύσσεται ένας διαγωνισμός και ανακηρύσσεται ένας ανάδοχος, ενώ για τις ενότητες, στις οποίες οι υπηρεσίες εκτελούνται από διαφορετικούς συγκοινωνιακούς φορείς, τότε προκηρύσσονται δύο διαφορετικοί διαγωνισμοί. Δεν ξέρω, ίσως, κάποιες ανάγκες ή ιδιαιτερότητες έχουν επιβάλλει την πρώτη περίπτωση, αλλά στα πλαίσια του νέου Κανονισμού που συζητάμε, ίσως, θα πρέπει να ξαναδούμε, για το εάν θα πρέπει να παραμείνει ως έχει.

Το πιο επίμαχο άρθρο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι το άρθρο 17, όπου ορίζονται οι προϋποθέσεις για συμμετοχή των ενδιαφερομένων στους διαγωνισμούς, σύμφωνα

σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο. Αυτές οι προϋποθέσεις, πράγματι, αποτελούν ένα λεπτό ζήτημα, κυρίως και ως προς την υποχρέωση συμμόρφωσης της χώρας στους κανόνες του ελεγχόμενου ανταγωνισμού, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Θα πρέπει, καταρχήν, να διευκρινίσουμε, μέχρι το τέλος της συζήτησης, πώς ορίζονται οι επιχειρήσεις που εκτελούν τις οδικές μεταφορές επιβατών, είτε αυτόνομα, είτε σε κοινοπραξίες, σε σχέση με τις τακτικές αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, διότι έγινε πάρα πολύς λόγους γύρω απ’ αυτό. Όσο, επίσης, θα πρέπει να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός, άλλο τόσο θα πρέπει ο διαγωνισμός να μην είναι μία διαδικασία πρόσβασης σε αυτόν, χωρίς ένα ελάχιστο βασικών προϋποθέσεων. Έτσι, λοιπόν, εμείς με αυτή τη λογική τοποθετηθήκαμε στην πρώτη συνεδρίαση και με αυτή τη λογική θα συνεχίσουμε και στις επόμενες συνεδριάσεις.

Ακούστηκαν, πράγματι, ενδιαφέρουσες, όπως είπα και πριν, αλλά και πολύ αντικρουόμενες απόψεις από τους ενδιαφερόμενους φορείς. Αναφέρθηκε από τον εκπρόσωπο των κοινοπραξιών των υπεραστικών συγκοινωνιών, ότι θα προβλέπεται να παρέχονται εγγυήσεις για τη διασφάλιση, κατά την υπογραφή της σύμβασης, ότι θα διαθέτουν οι επιχειρήσεις αστικών και υπεραστικών οδικών μεταφορών τον απαιτούμενο αριθμό λεωφορείων και τις εγκαταστάσεις, υποδομές, σταθμοί, αμαξοστάσια. Αυτό θα πρέπει να προβλεφθεί, σε σχέση και με τον χρόνο των δύο διαδικασιών, για να είναι πιο σαφές το πλαίσιο.

Επίσης, όπως όλοι γνωρίζουμε, από τις προϋποθέσεις που προβλέπονται για την ημέρα διεξαγωγής του διαγωνισμού υπάρχουν δύο θέματα. Πρώτον, το θέμα της στελέχωσης, για το οποίο πρέπει να συνεκτιμήσουμε και τις προτάσεις των εργαζομένων στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες. Δεύτερον, ως προς τα συστήματα, για τα οποία δεν είναι δυνατόν να χορηγείται έγκριση για τη λειτουργία τους, όταν μία επιχείρηση δεν εκτελεί, ήδη, έργο οδικής μεταφοράς επιβατών, να προβλέπεται η υποχρέωση αυτή να πληρούται, κατά την υπογραφή της σύμβασης, όπως τα συστήματα τηλεματικής και έκδοσης εισιτηρίων. Δεν είναι δυνατόν πρακτικά να συμβεί αυτό. Νομίζω ότι όλοι το καταλαβαίνουμε αυτό. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να θεσμοθετήσουμε μία διαδικασία που θα διασφαλίζει την εφαρμογή, στην πράξη, του Κανονισμού.

Στο άρθρο 18, σε σχέση με τα προβλεπόμενα στις προτάσεις προσφοράς. Το σχόλιο αφορά στην πρόβλεψη που υπάρχει για δυνατότητα υποβολής προσφοράς από τους υποψηφίους μόνο σε μία διαγωνιστική διαδικασία. Αυτό θα πρέπει να ξεκαθαριστεί, εάν είναι η μία διαγωνιστική διαδικασία και για τις αστικές και για υπεραστικές ή είναι μία για τις αστικές και μία για τις υπεραστικές συγκοινωνίες. Θα πρέπει να διευκρινιστεί.

Επίσης, στο άρθρο 19, δεν είναι ολοκληρωμένοι οι κανόνες αξιολόγησης των προσφορών. Όπως περιγράφονται στο άρθρο αυτό, το ερώτημα είναι αν αποτελούν και τα κριτήρια αξιολόγησης και θα πρέπει να γίνουν πιο συγκεκριμένα και καθαρά. Δηλαδή, ποια άλλα ποιοτικά κριτήρια υπονοούνται και πώς θα γίνεται η συγκριτική αξιολόγηση για τα λοιπά κριτήρια, πέραν των οικονομικών προσφορών.

Σε σχέση με τις διαδικασίες λήψης έκτακτων μέτρων, όπως οι απευθείας αναθέσεις. Εδώ, όπως είπαμε, θα πρέπει να είναι πιο καθαρά τα κριτήρια για μία τέτοια απόφαση. Βεβαίως, θα πρέπει να δούμε και την απευθείας ανάθεση του μεταφορικού έργου, εφόσον πληρούνται, βέβαια, οι προϋποθέσεις του άρθρου 17, όπως αναφέρεται, σε σχέση και με τούψος της αξίας των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι οποίες είναι κάτω του ενός εκατομμυρίου και αν το ετήσιο μεταφορικό έργο είναι μικρότερο από 300.000 χιλιόμετρα ή και κάτω από τα δύο εκατομμύρια, εφόσον αναφερόμαστε σε μικρότερες εταιρείες.

Αυτή η ρύθμιση, επειδή, όπως είπα, δεν εξειδικεύονται οι λόγοι, που θα πρέπει να συντρέχουν, προκειμένου η αρμόδια αρχή να προβεί στην απευθείας ανάθεση, θα πρέπει να οδηγήσει στην ανάγκη διευθέτησης αυτού του τόσο σημαντικού θέματος, που παραπέμπεται, βέβαια, σε υπουργική απόφαση, αλλά θα πρέπει να υπάρχουν στον νόμο περισσότερα στοιχεία και ασφαλιστικές δικλείδες.

Θα πω δυο λόγια για το Β΄ Μέρος του νομοσχεδίου και θα συνεχίσουμε στην αυριανή συνεδρίαση για άλλα άρθρα, που αφορά στον διαχωρισμό των εταιρειών του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Εδώ το πρώτο θέμα έχει να κάνει με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 38 και 39, όπου η μεταβίβαση γίνεται με 10.000 ονομαστικής αξίας μετοχές, 30 ευρώ η κάθε μία, δηλαδή, ύψους 300.000 ευρώ από τον ΟΣΕ στο ελληνικό δημόσιο. Όμως, το ερώτημα είναι ποιο είναι το σύνολο των μετοχών που θα μεταβιβαστούν, ενώ δεν προσδιορίζεται η αξία, αλλά και ο χρόνος για την αποτίμηση της αξίας της ΕΡΓΟΣΕ.

Αναφέρθηκα στην πρώτη συνεδρίαση αναλυτικά σε ορισμένα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις αρμοδιότητες του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Δεν θα τα επαναλάβω. Όμως, θα σταθώ στην πρόβλεψη για προσλήψεις πολλών εξωτερικών τεχνικών συμβούλων, όπως για την προκήρυξη του διαγωνισμού από την ΟΣΕ Α.Ε. και τη δυνατότητα πρόσληψης και από τις δύο εταιρείες για εξειδικευμένο προσωπικό για αριθμό συμβούλων. Εδώ, η παρατήρηση έχει να κάνει και πάλι με το προσωπικό που υπηρετεί, ήδη, σε αυτούς τους οργανισμούς, το οποίο έχει εκτελέσει σημαντικό έργο και έχει μεγάλη τεχνογνωσία.

Σε σχέση με τις διοικήσεις ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ και τον τρόπο, με τον οποίο θα γίνεται η συγκρότηση αυτών των επταμελών συμβουλίων. Κατ’ αρχήν, επαναλαμβάνεται η ιστορία: πάλι επιτροπές, εταιρείες συμβούλων σε κάθε βήμα, σε κάθε διαδικασία. Η εταιρεία συμβούλων αναζητά τους κατάλληλους για Πρόεδρο, Διευθύνοντα Σύμβουλο και μέλη διοικητικού συμβουλίου, τα προσόντα των οποίων άλλη εταιρεία συμβούλων έχει καθορίσει, πέραν των εταιρειών συμβούλων για μελέτες διαγωνισμούς, κ.λπ..

Στη συνέχεια, ενώ ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ είναι δημόσιες εταιρείες και δεν ανήκουν στην ΕΕΣΥΠ, στο Υπερταμείο, προβλέπεται στην τριμελή επιτροπή αξιολόγησης για τους υπό πρόσληψη υποψηφίους και εκπρόσωπος του Υπερταμείου. Προφανώς, θα έχει λόγο το Υπερταμείο και προφανώς, ισχυρό λόγο σε μία διαδικασία που αφορά στις διοικήσεις δύο εταιρειών του δημοσίου τομέα.

Δεν θα πω περισσότερα, καθώς τα πούμε και στην επόμενη συνεδρίαση.

Κλείνω, ωστόσο, και με ένα άλλο ερώτημα που αφορά και πάλι στις διοικήσεις. 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, απ’ όσα κι εσείς λέτε, να ενταχθούν στο Υπερταμείο;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό έγινε η 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, 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), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Δελή.

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

Όπως είπαμε, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, με το οποίο ολοκληρώνεται και γενικεύεται σε όλη τη χώρα, η λεγόμενη απελευθέρωση των υπεραστικών και αστικών οδικών συγκοινωνιών. Αποτελεί, καθ’ ομολογία του, τη νομοθετική συνέχεια του ν.4199/2013 και του ν.4568/2018, είτε επικαιροποιώντας διατάξεις αυτών των νόμων, είτε εισάγοντας νέες ρυθμίσεις. Άλλωστε, αυτοί οι νόμοι δεν καταργούνται συνολικά. Απλώς, ορισμένα τους άρθρα απενεργοποιούνται. Και όπως διακηρύσσει στο πρώτο του κιόλας άρθρο το σημερινό νομοσχέδιο, σκοπός του παρόντος είναι η εφαρμογή του Κανονισμού 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές.

Εδώ χρειάζεται να υπενθυμίσουμε, ότι ένας κανονισμός της Ε.Ε. είναι μία νομοθετική πράξη της Ε.Ε., νομικά υπέρτερη μιας Οδηγίας, καθώς έχει γενική ισχύ και είναι δεσμευτικός στο σύνολό του, μάλιστα, σε αντίθεση με μία Οδηγία της Ε.Ε., η οποία είναι δεσμευτική μόνο ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αφήνοντας στα κράτη μέλη την επιλογή της μορφής και των μεθόδων. Είναι χρήσιμα αυτά, για να κατανοήσουμε και τη στάση των κομμάτων που κυβέρνησαν.

Υπήρξαν, φυσικά, από το 2007 έως τώρα, ορισμένες νομοθετικές απόπειρες εφαρμογής αυτού του Κανονισμού και από τη συγκυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας-ΠΑΣΟΚ το 2013 και από τον ΣΥΡΙΖΑ το 2018, με τους νόμους που προανέφερα, οι οποίες, όμως, κρίθηκαν ως ελλιπείς. Υπήρξαν, όμως, και επιτυχείς εφαρμογές αυτού του Κανονισμού, όπως θα δούμε στη συνέχεια, οι οποίες έχουν τοπικό χαρακτήρα.

Το πρόβλημα, βέβαια, βρίσκεται στον ίδιο τον Κανονισμό, στο περιεχόμενό του, τον σκοπό του. Να το ξεκαθαρίσουμε, λοιπόν. Τα όσα προβλέπει αυτός ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μεταφέρονται φυσικά αυτά στο πρώτο άρθρο του νομοσχεδίου, από τη μία για υψηλή ποιότητα και συνεχή προσφορά στις οδικές μεταφορές, όπως γράφεται και από την άλλη, αυτό να γίνεται με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, απλώς, αυτά τα δύο είναι ασυμβίβαστα.

Εντωμεταξύ, από το νομοσχέδιο, όπως και από την Οδηγία λείπει μία εξαιρετικά κρίσιμη φράση, καθόλου τυχαία, μάλιστα. Η φράση «για όλους» δεν υπάρχει. Μεταφορές, λοιπόν, των επιβατών, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και εμείς συμπληρώνουμε με το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος για τις επιχειρήσεις των οδικών επιβατικών μεταφορών. Αυτή είναι και όλη η ουσία, άλλωστε, της απελευθέρωσης της αγοράς των δημόσιων, κατά τα άλλα συγκοινωνιών. Κέρδη για τις συγκοινωνιακές επιβατικές επιχειρήσεις και εισιτήρια ακριβά και αναμονές ατέλειωτες στις στάσεις για τα λαϊκά στρώματα, που τις χρησιμοποιούν κάθε μέρα και βέβαια «άθλιες» εργασιακές ελαστικές σχέσεις, εντατικοποίηση της δουλειάς και χαμηλοί, χαμηλότατοι μισθοί για τους εργαζόμενους σε αυτές.

Ας τα δούμε, λοιπόν, όλα αυτά στα ίδια τα άρθρα του σημερινού νομοσχεδίου. Μιλήσαμε, ήδη, για το πρώτο άρθρο που ορίζει τον σκοπό του. Συνδυάστε το και με το 15ο άρθρο που μιλάει για τον καθορισμό των εισιτηρίων, λαμβάνοντας, όπως λέει υπόψη το υπολογιζόμενο συνολικό κόστος, καθώς και το εύλογο κέρδος της επιχείρησης. Ποιος το ορίζει αυτό το εύλογο; Και τότε ο σκοπός του νομοσχεδίου για το επιχειρηματικό κέρδος, πρωταρχικά για το επιχειρηματικό κέρδος και όχι για τις ανάγκες τις μεταφορικές του λαού, γίνεται ολοφάνερος, αλλά συνάμα και προκλητικός.

Στο δεύτερο άρθρο, γίνεται καθαρά λόγος για τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών ή δικτύων και παραπέρα η πρόβλεψη αποζημιώσεων στις επιχειρήσεις, οι οποίες θα αναλάβουν αυτό το συγκοινωνιακό έργο. Οι επιχειρήσεις αυτές, σύμφωνα, άλλωστε, και με τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να είναι, είτε ιδιωτικές, είτε δημοτικές, είτε και δημόσιες ακόμη, αρκεί να είναι και θα είναι βέβαια, δεν μπορεί να μην είναι, καπιταλιστικές επιχειρήσεις, με κίνητρο και σκοπό τους, κατ’ αρχάς, το επιχειρηματικό κέρδος, πριν απ’ όλα. Το δημόσιο και το ιδιωτικό βλέπετε στον καπιταλισμό έχουν πολύ σχετική σημασία και διέπονται πάντως από την ίδια λογική. Μάλιστα, αυτό το δικαίωμα παραχωρείται ως αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και συνοδεύεται και με τον «μποναμά» της αποζημίωσης από το κράτος για τη διενέργεια υποχρεωτικών δρομολογίων στις λεγόμενες άγονες γραμμές, οι οποίες δεν συμφέρουν οικονομικά τους παραχωρησιούχους. Ό,τι ακριβώς, δηλαδή, γίνεται, εδώ και χρόνια με τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, ιδιαίτερα για την εξυπηρέτηση των νησιών της άγονης γραμμής. Σε κάθε περίπτωση, δηλαδή, κέρδη εξασφαλισμένα στους παραχωρησιούχους ιδιώτες.

Με το άρθρο αυτό, επίσης, διακηρύσσεται και γενικεύεται η ιδιωτικοποίηση των οδικών μέσων μαζικής μεταφοράς και το αστικό κράτος επιλέγει, σε αυτή τη φάση, γιατί σε κάποια άλλη χρονική φάση μπορεί να επιλέξει κάτι άλλο, τον ρόλο του «τροχονόμου» των ιδιωτικών επιχειρηματικών ανταγωνιστικών συμφερόντων. Από την περιγραφή στο ίδιο άρθρο φαίνεται καθαρά, ότι ο σχεδιασμός των συγκοινωνιών αφορά στη σύνδεση με τα διοικητικά κέντρα σε κάθε επίπεδο, δημοτικό, περιφερειακό.

Δευτερευόντως, ο σχεδιασμός στοχεύει στην εξασφάλιση της οδικής μεταφοράς σε περιοχές που έχουν -λέει- εργασιακό, εκπαιδευτικό ιστορικό ή τουριστικό ενδιαφέρον. Δεν νομίζουμε, ότι είναι τυχαία η φράση «σε περιοχές που έχουν εργασιακό ενδιαφέρον». Προφανώς, ενδιαφέρον για τα κέρδη του παραχωρησιούχου. Γι’ αυτά μιλάμε. Πουθενά, μα πουθενά, όμως, δεν αναφέρεται, ότι αντικείμενο του σχεδιασμού είναι η ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των αναγκών των λαϊκών στρωμάτων στην εργασία, στην εκπαίδευση και όπου αλλού.

Αν μάλιστα, αυτό το άρθρο το δούμε, σε συνδυασμό με το 9ο, που περιγράφει τις βασικές κατευθύνσεις αυτού του σχεδιασμού, τότε το πράγμα γίνεται εξοργιστικό, κυριολεκτικά, για τα λαϊκά στρώματα. Στην παρ.2 αυτού του άρθρου, αναφέρεται ότι ο σχεδιασμός του δικτύου λαμβάνει υπόψη -μας κάνει και χάρη - και τις ανάγκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού από και προς άλλες πόλεις που δεν αποτελούν διοικητικά κέντρα.

Το χειρότερο είναι στην παρ. 5, όπου αναφέρεται, ότι ο σχεδιασμός, απλώς, λαμβάνει υπόψη, δεν αναφέρεται ότι καλύπτει απόλυτα, τις ειδικές ανάγκες μετακινήσεων μαθητών ή εκπαιδευομένων προς τα κέντρα εκπαίδευσης, προς τα σχολεία, δηλαδή, και των εργαζομένων προς τους χώρους εργασίας, των ατόμων με αναπηρία και των στρατευσίμων που υπηρετούν τη θητεία τους. Με λίγα λόγια, οι συγκοινωνιακές και μεταφορικές ανάγκες αυτών των ευάλωτων μεγάλων πληθυσμιακά ομάδων «θυσιάζονται» απροκάλυπτα στον «βωμό» της κερδοφορίας των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων. Σε κάθε περίπτωση, όπως λέει και το άρθρο 9, η οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και η επιβατική κίνηση είναι αυτά που καθορίζουν τη λειτουργία μιας συγκοινωνιακής γραμμής. Με λίγα λόγια, αλίμονο σε όσους μένουν σε απομακρυσμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές.

Με το άρθρο 3, εξαιρούνται από το σημερινό νομοσχέδιο ο ΟΑΣΑ της Αθήνας και ο ΟΣΕΘ της Θεσσαλονίκης, γιατί, πολύ απλά εφαρμόζουν, ήδη, τον ευρωενωσιακό Κανονισμό 1370 στον χώρο ευθύνης τους, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, σε τοπικό επίπεδο, όπως είπαμε. Αυτό δεν το λέμε εμείς, το λέει η ίδια η Αιτιολογική Έκθεση που συνοδεύει τον ν.4482/2017 του ΣΥΡΙΖΑ, όπου γράφει στη σελίδα 3, ότι «οι ρυθμίσεις του νόμου αυτού εναρμονίζονται και υλοποιούν πλήρως τον Κανονισμό 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές». Κάπως έτσι «άνοιξε η πόρτα» για την είσοδο των ιδιωτών στις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και είχε το θράσος τότε ο ΣΥΡΙΖΑ να μας μιλά για την αποϊδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ.

 Σε ότι αφορά στο άρθρο 8, και τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και αποζημίωσης, προβλέπεται η παραχώρηση από το κράτος του έργου των μεταφορών σε μεγάλες ιδιωτικές επιχειρήσεις, είτε με τη μορφή του αποκλειστικού δικαιώματος, είτε σε συνδυασμό και με το δικαίωμα αποζημίωσης από το κράτος για την κάλυψη των λεγόμενων άγονων γραμμών και όχι μόνο. Το έργο παραχωρείται σε εκείνο το καθορισμένο επίπεδο ελάχιστων απαιτήσεων, γιατί τέτοιο είναι το επίπεδο που καθορίζεται κάθε φορά και που προβλέπεται από τον σχετικό Κανονισμό 1370 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το έργο των μεταφορών παραχωρείται, λοιπόν, είτε με ανοικτό διαγωνισμό, είτε και με απευθείας ανάθεση. Μία απευθείας ανάθεση, όμως, η οποία, εμφανιζόμενη ως διαδικασία σε αρκετά άρθρα, την είδαμε στο 5ο άρθρο, στο 8ο, στο 26ο, από ένα σημείο και μετά παύει να αποτελεί εξαίρεση και γίνεται κανόνας, με ότι αυτό, βέβαια, σημαίνει.

Στο άρθρο 13, για τις στάσεις στα στέγαστρα αναμονής επιβατών και τα έσοδα από διαφημίσεις. Δεν ξέρω ποιος είναι ο συντάκτης του νομοσχεδίου. Ενώ αρχικά γράφετε στο νομοσχέδιο, ότι οι παραχωρησιούχοι έχουν την υποχρέωση με δαπάνες τους να κατασκευάζουν τις στάσεις και τα στέγαστρα αναμονής των επιβατών, δύο γραμμές παρακάτω δίνετε το δικαίωμα στους παραχωρησιούχους αυτό να μπορούν να το αρνούνται, την ίδια στιγμή. Τελικά, το κόστος κατασκευής αυτών των στεγάστρων και των στάσεων μεταφέρεται, βεβαίως, στους Δήμους, γιατί δεν νομίζω ότι θα βρεθεί παραχωρησιούχος, ο οποίος θα αναλάβει το κόστος αυτών των εγκαταστάσεων και το ερώτημα είναι το εξής. Με τι κονδύλια, άραγε, οι Δήμοι θα καλύπτουν τις σχετικές δαπάνες; Προφανώς, μέσα από τα δημοτικά τέλη. Δεν τους αφήνετε άλλη διέξοδο.

Παράλληλα, στους παραχωρησιούχους παρέχεται το δικαίωμα να τοποθετούν και να εκμεταλλεύονται διαφημίσεις σε αυτές τις εγκαταστάσεις. Δεν φτάνει, δηλαδή, που θα τα έχουν δωρεάν, θα οικονομούν και από εκεί και το «τυράκι» στους Δήμους, γιατί για «τυράκι» πρόκειται κυριολεκτικά, προκειμένου να αναλάβουν αυτοί το κόστος κατασκευής, είναι εκείνο το τέλος 2% επί των διαφημιστικών εσόδων των παραχωρησιούχων.

Το άρθρο 23, αναφέρεται στα διοικητικά πρόστιμα. Τα ορίζετε στα 1.000 έως 10.000 ευρώ. Δεν λέτε, όμως, ότι τα μειώνετε και μάλιστα, τα μειώνετε δραστικά, καθώς στον προηγούμενο νόμο ήταν από 5.000 έως 50.000 ευρώ. Αν φυσικά και όταν πληρώνονταν αυτά. Άλλο ένα «δωράκι», λοιπόν, στους παραχωρησιούχους.

Κλείνω με το άρθρο 44, θα αναφερθούμε και αύριο εκτενέστερα με μία συνολική επισκόπηση του νομοσχεδίου για τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, για τη μεταφορά συγκεκριμένα και τον δανεισμό εργαζομένων, λες και μιλάμε για αντικείμενα. Η λύση, κατά την άποψή μας, δεν είναι ούτε η μεταφορά, ούτε ο δανεισμός των εργαζομένων. Είναι οι προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, με συγκροτημένα δικαιώματα για την πλήρη κάλυψη όλων των οργανικών θέσεων και των δύο εταιρειών.

Στο ίδιο άρθρο λέτε, ότι προϋπόθεση για να γίνει αυτή η μεταφορά, είναι ότι η κάλυψη των οργανικών θέσεων που προβλέπονται στο οργανόγραμμα του φορέα προέλευσης να ανέρχεται σε 65%, τουλάχιστον, επί του συνόλου των θέσεων. Άρα, θεωρείτε, ότι με ένα ποσοστό κάλυψης των οργανικών θέσεων, κατά 65%, εμείς αυτό καταλαβαίνουμε, μπορεί ένας οργανισμός να λειτουργήσει μια χαρά. Δεν χρειάζεται το 100%. Είναι ευνόητο, φυσικά, ότι η μέθοδος που ακολουθείται είναι η εντατικοποίηση της εργασίας, προκειμένου να βγει το έργο συνολικότερα.

Όλα αυτά είναι απαράδεκτα. Τα καταψηφίζουμε, φυσικά, όπως καταψηφίζουμε και το νομοσχέδιο, επί της αρχής. Θα τοποθετηθούμε αναλυτικότερα και σε άλλες πλευρές του στην αυριανή συνεδρίαση.

Σας ευχαριστώ.

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

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

Κύριε Υπουργέ, μου έκανε πραγματικά εντύπωση που το σύνολο, σχεδόν, των φορέων, αναφέρθηκαν σε νομοσχέδιο που είναι «φωτογραφικό», για «απόσυρση» και είναι «ειδικά φτιαγμένο», κ.λπ.. Θα πρέπει, λοιπόν, να απαντήσετε, για να καταλάβουμε κι εμείς. Βέβαια, και η αντίδραση των ιδιοκτητών των τουριστικών λεωφορείων, επίσης, ήταν περίεργη.

 Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, ουσιαστικά, επιδιώκεται η εφαρμογή της ανταγωνιστικής διαδικασίας στις οδικές και υπεραστικές μεταφορές, ένα είδος φιλελευθεροποίησης, δηλαδή, σε μία αγορά που δεν υπάρχουν συνθήκες ανταγωνισμού εν ισχύ. Σε γενικές γραμμές, όμως, δεν διαπιστώνονται μεγάλα παράπονα στον κλάδο, χωρίς, βέβαια, αυτό να σημαίνει πώς δεν υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, ενδεχομένως, σε ότι αφορά και στο κόστος.

Αντίθετα, τα παράπονα επικεντρώνονται στο ότι δεν έχουν προωθηθεί άλλου είδους ανταγωνιστικές μεταφορές, όπως το γρήγορο τρένο, ενώ όσο δεν θα υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις, δεν θα υπάρχει ανταγωνισμός, ανεξάρτητα από τους φορείς οδικών συγκοινωνιών. Το παράδοξο δε στην Ελλάδα είναι το ότι τα ΚΤΕΛ κοστίζουν εξίσου ή είναι ακριβότερα από το τρένο, όταν στο εξωτερικό είναι, συνήθως, πολύ φθηνότερα.

Στο άρθρο 3, αναφέρεται πως εφαρμόζεται σε όλες τις αστικές συγκοινωνίες, εκτός του ΟΑΣΑ, του ΟΑΣΘ, της Ρόδου και της Κω. Γιατί όχι στις δύο τελευταίες;

Στο άρθρο 5, ορίζεται ως αρμόδια αρχή για τις δημόσιες τακτικές, υπεραστικές και αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές της χώρας η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου, ενώ οι Περιφέρειες, ως αρμόδιες τοπικές αρχές, εντός των γεωγραφικών τους ορίων, με αντικείμενο την υποβολή προτάσεων και την εφαρμογή του σχεδιασμού.

Όπως αναφέραμε στη συζήτηση, επί της αρχής, γιατί πρέπει να είναι αρμόδια αρχή το Υπουργείο και όχι οι Δήμοι; Γιατί αυτός ο συγκεντρωτισμό παντού εις βάρος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης; Έτσι θα γίνει η αποκέντρωση και η ανάπτυξη των δυνατοτήτων της Περιφέρειας; Εμείς πάντως, ως Ελληνική Λύση, είμαστε υπέρ της ανάδειξης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Από την άλλη πλευρά, δημιουργείται μία επικίνδυνη διαρχία. Οι τοπικές αρχές μπορούν να επιβλέπουν και να επιβάλλουν πρόστιμα, καθώς, επίσης, να εισηγούνται για τις ανάγκες αστικών συγκοινωνιών, όταν τελικά την ευθύνη την έχει η κεντρική πολιτεία. Πώς είναι σε θέση η Πολιτεία να γνωρίζει τις τοπικές ανάγκες; Σε κάθε περίπτωση, δημιουργούνται συνθήκες που επιτρέπουν να υποκαλύπτονται ή να υπερκαλύπτονται οι ανάγκες, ανάλογα με τις σχέσεις της κεντρικής κομματικής εξουσίας με τον εκάστοτε ΟΤΑ. Τον ίδιο ΟΤΑ, που δεν έχει ευθύνη για τον σχεδιασμό να υποελέγχει ή να υπερελέγχει, οπότε να αποδίδει τις ελλείψεις στο Υπουργείο που δεν ικανοποιεί αιτήματα, κ.λπ.. Θεωρούμε, λοιπόν, πως θα έπρεπε να είναι θέμα των τοπικών κοινοτήτων, ενώ το κεντρικό κράτος να ελέγχει μόνο τις διαδικασίες.

Στο άρθρο 6, ο αστικός σχεδιασμός είναι βασικό θέμα, με την έννοια του ότι πρέπει να γνωρίζουμε πού σταματούν τα αστικά δρομολόγια και ξεκινούν τα υπεραστικά. Για παράδειγμα, στη Θεσσαλονίκη κάποιες περιφερειακές περιοχές της πόλης δόθηκαν στα υπεραστικά ΚΤΕΛ, για να μειωθεί το κόστος, ενώ στην Αττική ο Δήμος Ραφήνας έχει δημοτική συγκοινωνία, αντί, ενδεχομένως, να επιβαρυνθεί ο ΟΑΣΑ, αν και η περιοχή μπορεί να θεωρηθεί μέρος του αστικού ιστού της Αττικής. Είναι σημαντικό, επειδή αν δεν τοποθετηθούν κάποια όρια, οι πόλεις μπορεί να επεκτείνονται σε μη βιώσιμα για την αστική συγκοινωνία μεγέθη και λοιπές υποδομές. Πρόκειται για μία κρίσιμη παράμετρο που καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού, με βάση τις εξουσιοδοτήσεις του άρθρο 30, παρ.1. Θεωρούμε πώς χρειάζεται σφαιρικότερη αντιμετώπιση και δεν συμφωνούμε.

Στο άρθρο 7, το πρόβλημα είναι το ότι τα ειδικά προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο φορέας, προς τον οποίο παραχωρείται με σύμβαση η εκτέλεση υπηρεσιών αστικών και υπεραστικών, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών. Φυσικά, ούτε αυτό μπορούμε να δεχτούμε. Είναι λογικό να τοποθετούνται κάποιες προϋποθέσεις, αλλά από την άλλη πλευρά περιορίζεται στην πράξη ο ανταγωνισμός, αφού δεν γνωρίζουμε πόσοι άλλοι θα ενδιαφερθούν εκτός των, ήδη, υπαρχόντων ΚΤΕΛ.

Στο άρθρο 8, το σχήμα του συνδυασμού αντιτίμου και αποζημίωσης θεωρητικά είναι εύλογο, αλλά, στην πράξη, μάλλον προβληματικό. Αναλυτικότερα, σχετικά με το πώς θα οριστεί το αντίτιμο, έτσι ώστε ο φορέας της μετακίνησης να έχει το κίνητρο για ικανοποιητικές υπηρεσίες, ειδικά όταν υπάρχουν πελατειακές σχέσεις στις τοπικές κοινότητες και προβληματική διοικητική επάρκεια. Ένα τέτοιο σύστημα, πάντως, υπήρχε στον ΟΑΣΘ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Τελικά, όμως, λέγεται πώς κατέληξε να είναι αντιπαραγωγικό, με την έννοια πώς δεν μειώθηκαν οι δαπάνες εις βάρος των επενδύσεων.

Το άλλο πρόβλημα εδώ είναι το πως θα καθορίζεται το αντίτιμο, σε σχέση, πρώτον, ανάλογα με τα οικονομικά δεδομένα της περιοχής. Για παράδειγμα, μπορεί το κόστος να είναι ένα ευρώ σε μία περιοχή, αλλά οι πολίτες να μπορούν να καλύψουν μόνο 0,50 ευρώ με τους μισθούς τους και με το γενικότερο κόστος ζωής.

Δεύτερον, σε σχέση με τις περιοχές που καλύπτει, δηλαδή, εάν είναι μεγάλη η ακτίνα, θα αυξάνεται το κόστος, οπότε, ίσως, θα πρέπει να περιοριστούν και τα δύο;

Τρίτον, θα λαμβάνονται υπόψη λογικοί μισθοί υπαλλήλων και μία ορθολογική σχέση διοικητικών υπαλλήλων προς οδηγούς;

Τέταρτον, θα αποτρέπει την «εισιτηριοδιαφυγή», έτσι ώστε να ελέγχεται το έλλειμμα; Επομένως, υπάρχει μία σημαντική αοριστία, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε κακοδιαχείριση που πρέπει να αποφευχθεί.

Παρεμπιπτόντως, η επιβάρυνση των συγκοινωνιών από τον τουρισμό είναι εις βάρος των φορολογουμένων, χωρίς να έχει εκτιμηθεί το κόστος-όφελος για την οικονομία, επίσης, από το μεταναστευτικό, οπότε θα όφειλε να αποζημιωθεί ανάλογα το κράτος από τις ΜΚΟ και την Ε.Ε..

Στο άρθρο 9, το σημαντικό θέμα των βασικών κατευθύνσεων δεν ορίζεται, αλλά θα αποφασίζονται από τον Υπουργό, οπότε και εδώ υπάρχει αοριστία. Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψιν όλα τα πραγματικά δεδομένα και να προσαρμόζεται αντίστοιχα η περιοδικότητα των δρομολογίων. Επομένως, να το αναλαμβάνουν πρόσωπα που γνωρίζουν τις πραγματικές ανάγκες κάθε περιφέρειας και τόπου, καθώς, επίσης, να είναι υπόλογα σε αυτές.

Οι ασάφειες που μπορεί να προκύψουν, κατά την άποψή μας, είναι οι εξής. Πρώτον, ποιες άλλες πόλεις θα συνδέει και γιατί; Δεύτερον, πόσο μακριά φτάνει η αστική περιοχή σε χιλιόμετρα και τρίτον, πόσο συχνά και με τι διάρκεια θα υπάρχει κάλυψη; Για παράδειγμα, κάθε ώρα, κάθε τριάντα λεπτά, κάθε πόσο;

Ένα άλλο πρόβλημα αφορά στα παιδιά που πηγαίνουν στο σχολείο, όπου, για παράδειγμα, στο χωριό Μεσημέρι της Θεσσαλονίκης -παίρνουμε πάντα παραδείγματα από την Περιφέρεια του Υπουργείου-, διατίθεται μόνο ένα λεωφορείο για τη μεταφορά των μαθητών από και προς τα κέντρα εκπαίδευσης. Οι μαθητές, όμως, είναι περισσότεροι και δεν χωρούν να επιβιβαστούν όλοι σε ένα λεωφορείο, ούτε επιτρέπεται να είναι όρθιοι. Εντούτοις, δεν έχει ληφθεί καμία μέριμνα. Θα πρέπει να διατεθεί αστικό λεωφορείο ή ειδικό σχολικό λεωφορείο; Εάν τοποθετηθεί αστικό λεωφορείο, θα αφορά τη μεταφορά τους στο σχολείο και την επιστροφή ή και το φροντιστήριο το απόγευμα;

Εκτός αυτού, με το άρθρο παρέχεται μία εξαίρεση στη Βοιωτία και δεν καταλαβαίνουμε τον λόγο, όπως, επίσης, στην Κρήτη, όπου αναφέρεται σύνδεση με άλλες περιοχές και δεν καταλαβαίνουμε τι σημαίνει. Μήπως συνδυασμό οδικής συγκοινωνίας με ακτοπλοΐα ή με θαλάσσιες μεταφορές, όπως της Θεσσαλονίκης; Ο συνδυασμός θαλάσσιων οδικών, υπάρχει βέβαια σε πόλεις του εξωτερικού, όπως στη Νέα Υόρκη, για παράδειγμα. Γιατί, όμως, ειδικά στην Κρήτη και όχι, για παράδειγμα, στη Σαλαμίνα ή στην Αίγινα;

Στο άρθρο 10, το θέμα είναι τι δεδομένα θα χρησιμοποιούν οι αρμόδιες τοπικές αρχές για την τεκμηρίωση ενός περιφερειακού σχεδιασμού. Επίσης, με ποιες προτεραιότητες, ποιος ή ποια πρόσωπα θα αναλαμβάνουν ακριβώς τον περιφερειακό σχεδιασμό και με τι ικανότητες, ειδικά όταν την τελική ευθύνη την έχει το Υπουργείο; Δεν είναι όλα αυτά αόριστα; Επιπλέον, οι παράμετροι θα τοποθετηθούν, με βάση απόφαση Υπουργού, που θα εκδοθεί τρεις μήνες, μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος, στο άρθρο 30, παρ.1. Δεν περιορίζονται έτσι οι επιλογές των τοπικών αρχών;

Στο άρθρο 11, το προβληματικό είναι το ότι γίνεται παραπομπή στην «εξοντωτική» διάταξη στο άρθρο 30, παρ.2, όπου προβλέπει πώς με απόφαση του Υπουργού καθορίζονται τα δίκτυα τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, έξι μήνες μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Ακόμη χειρότερα, αποφασίζει ο Υπουργός σε ποιες γραμμές υπάρχει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Δηλαδή, επιδοτούμενηΕΔΥ; Εάν ισχύει, πώς γνωρίζει ο Υπουργός, ότι χρειάζεται επιδότηση; Αναφέρει, βέβαια, ότι λαμβάνονται υπόψη κυκλοφοριακές μελέτες ή σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά δεν είναι σαφές.

Στο άρθρο 12, σε ποιους θα δίνει η Περιφέρεια άδεια να ιδρύουν σταθμούς; Υπάρχει πάντως νέο καθεστώς γνωστοποίησης, που δεν βλέπουμε να αναφέρεται, ως προς το πλαίσιο λειτουργίας του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων και χώρων στάθμευσης βαρέων οχημάτων. Αυτόν τον νόμο, τον ν.4796/2021 τον προώθησε η τρόικα, όπως, τουλάχιστον, αναφέρεται στις αξιολογήσεις; Γιατί το έκανε; Για να ανοίξει η αγορά; Δεν είμαστε απαραίτητα υπέρ της χαλάρωσης, απλώς, ρωτάμε, γιατί δεν μνημονεύεται. Ποιος κατέχει τώρα και λειτουργεί τους σταθμούς; Οι εταιρείες συγκοινωνιών ή κάποια δημόσια υπηρεσία; Έχει σημασία, επειδή κάτι τέτοιο επηρεάζει το επίπεδο του ανταγωνισμού και των υπηρεσιών. Για παράδειγμα, από και προς την Αττική τα υπεραστικά καταλήγουν σε σταθμούς αμφίβολης αισθητικής, όπως του Κηφισού και της Λιοσίων. Υπάρχει από χρόνια πριν πρόταση να αναβαθμιστούν, με τη μεταφορά τους σε σύγχρονο κεντρικό σταθμό στον Ελαιώνα, όπου θα συμμετείχαν και τα ΚΤΕΛ στην κατασκευή ή μόνο τα ΚΤΕΛ; Γιατί καθυστερεί. Οφείλεται στα ΚΤΕΛ ή στο Υπουργείο; Μήπως η ιδιοκτησία εκ μέρους των ΚΤΕΛ θα αποκλείει άλλες εταιρείες να δραστηριοποιηθούν;

Στο άρθρο 13, δεν πρέπει να αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια των φορέων η μέριμνα για τη συντήρηση σε στάσεις και στέγαστρα. Πρέπει να εισαχθεί ρητά ως υποχρέωση, ενώ σε περίπτωση που παραλείπουν να το κάνουν, οφείλει να προβλεφθεί πρόστιμο.

Στο άρθρο 15, θα έπρεπε να υπάρχει κάποια προτεραιοποίηση, ως προς τον υπολογισμό του κόστους, όπως το είδος των θέσεων εργασίας ή ο εξοπλισμός, για παράδειγμα, η ηλικία των λεωφορείων, το καύσιμο, κ.λπ.. Θα ήταν, πάντως, σωστό να προωθείται και η εγχώρια παραγωγή σε κάποιον βαθμό, ειδικά, εάν οι συγκοινωνίες επιδοτούνται, ακόμη και αν είναι υψηλότερου κόστους, αφού υπάρχουν γενικότερα οφέλη για τη χώρα. Υπάρχει μία κάποια εγχώρια παραγωγή, όπως στον Βόλο, μετά το «έγκλημα» της αποβιομηχάνισης της Μεταπολίτευσης. Σε κάθε περίπτωση, είναι απαράδεκτο να υποστηρίζουμε συγκοινωνίες με τούρκικα λεωφορεία, έστω και αν είναι φθηνότερα. Δεν εξυπηρετείται έτσι το δημόσιο συμφέρον.

Στο άρθρο 18, θα θέλαμε να μας διευκρινισθεί στην παρ.1, εάν ο διαγωνιζόμενος πρέπει να υποβάλει προσφορά για το σύνολο των υπεραστικών συγκοινωνιών μιας περιοχής, ενώ με βάση το άρθρο 14, παρ.3δ΄, φαίνεται ότι μπορεί να υπάρχουν πλέον της μιας εταιρείας υπεραστικών συγκοινωνιών, κάτι που φαίνεται λογικό.

Στο άρθρο 19, είναι αρνητικό το ότι δεν γίνεται καμία αναφορά, ως συμπερίληψη κριτηρίου αξιολόγησης, για την προσβασιμότητα των οχημάτων και εγκαταστάσεων στα ΑμεΑ. Στο σημείο αυτό, θα μπορούσε να γίνει συμπερίληψη για λόγους τεχνικής αρτιότητας,με δεδομένο, ότι η εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία είναι υποχρέωση των μεταφορέων βάσει του Κανονισμού 181/2011. Βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προσφορών είναι η προσφερόμενη έκπτωση, επί του ανώτατου ορίου χρέωσης. Όπως είπαμε, θεωρούμε πως πρέπει να λαμβάνονται και άλλα κριτήρια, καθώς, επίσης, να υπάρχει κάποια προτεραιοποίηση ή συντελεστές βαρύτητας. Για παράδειγμα, το επίπεδο της εξυπηρέτησης, εγχώρια παραγωγή λεωφορείων, κ.λπ..

Στο άρθρο 23, το διοικητικό πρόστιμο εξειδικεύεται με υπουργική απόφαση της παρ.6, του άρθρου 30, κάτι που δεν είναι αποδεκτό. Πως καθορίζεται το ύψος τους; Δίνεται μία κλίμακα από 1.000 ευρώ έως 10.000 ευρώ, που δεν γνωρίζουμε πώς θα εφαρμοστεί και αν αρκεί. Επίσης, γιατί δεν υπάρχουν προβλέψεις, έτσι ώστε το ανάδοχος να κηρύσσεται έκπτωτος σε περιπτώσεις σημαντικών ή κατά συρροή παραβιάσεων;

Στο άρθρο 26, είναι παράδοξο το ότι, ενώ περιγράφει διαδικασίες ανάθεσης, προφανώς, όπου δεν υπάρχει ενδιαφέρον, στην παρ.3, προβλέπεται η περίπτωση που θα εμφανιστούν περισσότεροι του ενός ενδιαφερόμενου. Επομένως, η σχετική διαδικασία μπορεί να καταστρατηγηθεί, έτσι ώστε να «θολώσει» τον ανταγωνισμό.

Κλείνοντας, στο άρθρο 29, ποιος θα επιβάλλει τα δικαιώματα των επιβατών, αφού καταργείται η ΡΑΕΜ; Υπεύθυνο πρέπει να είναι το δημόσιο και όχι οι ανεξάρτητες αρχές που δεν απολογούνται σε κανέναν.

Στο άρθρο 33, ακόμη και αν συμφωνούμε με την κατάργηση της ΡΑΕΜ -και συμφωνούμε- δεν καταλαβαίνουμε την αιτιολογία του Υπουργού. Είπε πώς καταργείται, επειδή δεν λειτούργησε, παρά το ότι ψηφίστηκε από Κυβέρνηση της Ν.Δ.. Ποιος θα αναλάβει το έργο της; Λογικά το Υπουργείο, αλλά έχει τη δυνατότητα; Γιατί δεν καταργεί και τη ΡΑΣ που όπως φαίνεται στο νομοσχέδιο δεν έχει αντικείμενο ή την ΡΑΕ που απέτυχε με το «καρτέλ» στο ρεύμα ή τη ΡΑΛ, τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων;

Κύριε Υπουργέ, ζήτησα να είστε παρών, επειδή θέλουμε απαντήσεις και εμείς όταν λέμε «επιφυλασσόμαστε», είναι επειδή περιμένουμε να δούμε αν θα δοθούν οι σωστές απαντήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

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

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

Κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ, συνεχίζουμε σήμερα τη συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σε ότι αφορά στις δημόσιες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ. Ο Κανονισμός 1470/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει στον πυρήνα του την απελευθέρωση, δηλαδή, την ιδιωτικοποίηση- εμπορευματοποίηση των δημόσιων επιβατικών μεταφορών, επανακαθορίζοντας το θεσμικό τους πλαίσιο, με πρόσχημα τη διασφάλιση της συνεχούς παροχής δημόσιων μεταφορών επιβατών. Ο Κανονισμός παίζει τον ρόλο του «μανδύα» εξορθολογισμού της συγκοινωνιακής αγοράς, υπό τη μορφή ρυθμιστικού πλαισίου.

Το ζητούμενο, όμως, για εμάς στο ΜέΡΑ25, είναι η διατήρηση ή η επαναφορά του χαρακτήρα κοινής ωφέλειας που πρέπει να έχουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς ως δημόσιο αγαθό και άρα, αποκλειστικά υπό δημοτικό έλεγχο λειτουργίας και διοίκησης και οτιδήποτε άλλο, ουσιαστικά, μετατρέπει την ανάγκη της μετακίνησης σε ένα μονοπωλιακό ολιγοπωλιακό επιχειρηματικό παιχνίδι συμφερόντων σε βάρος του λαού.

Σε αυτό το σημείο, θα αναφερθώ σε μερικά άρθρα, ξεκινώντας από το άρθρο 13. Κύριε Υπουργέ, είμαι και μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας και το άρθρο 13, αναφέρει τις διαφημίσεις και τις τοποθετήσεις διαφημίσεων σε στέγαστρα και σε στάσεις λεωφορείων. Αυτό είναι ανεπίτρεπτο. Παραδείγματος χάριν, όταν στην εθνική οδό έχουμε διαφημιστικές πινακίδες ή οπουδήποτε αλλού, αποσπούν την προσοχή του οδηγού από τον δρόμο και έχουμε αυτό που συχνά συμβαίνει και βλέπουμε πάντοτε στην Ελλάδα, δυστυχώς, διαχρονικά, τα τροχαία ατυχήματα. Το θεωρούμε παράνομο και θα πρέπει να αλλάξει.

Σχετικά με το άρθρο 17, θεωρούμε ότι το σημερινό σχέδιο νόμου δεν ευνοεί την απελευθέρωση, στη βάση που αναφέρει ο Κανονισμός 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διότι όποιος θελήσει να εκτελέσει αστικές ή υπεραστικές συγκοινωνίες με λεωφορεία, δεν είναι σε θέση εύκολα να μπορεί να εκπληρώσει τις προϋποθέσεις που βάζει το σχέδιο νόμου σας. Αναφέρθηκαν και οι φορείς σήμερα σε «φωτογραφικές» διατάξεις. Να αναφέρουμε, ότι τα ΚΤΕΛ, Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων, είναι μεταφορικές επιχειρήσεις που εξυπηρετούν τη μετακίνηση των επιβατών, μεταξύ ελληνικών πόλεων με χρήση λεωφορείων. Επίσης, με το ίδιο όνομα, αναφέρονται, επίσης, σταθμοί επιβίβασης σε αυτά τα λεωφορεία.

Το άρθρο 17, αναφέρει τις προϋποθέσεις, όπως τον αριθμό λεωφορείων υπεραστικού ή αστικού ή ημιαστικού τύπου, τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, την απαιτούμενη στελέχωση, αιτήματα τηλεματικής, την ενιαία πληροφόρηση, την ενιαία έκδοση εισιτηρίων και όλα αυτά είναι δύσκολο ουσιαστικά να γίνουν από έναν άλλον φορέα.

Αν υπάρχει ένας σωστός ανταγωνισμός, ο οποίος και βάσει της Κοινοτικής Οδηγίας 1370/2007 είναι υποχρεωτικός, θα είχαμε καλύτερες υπηρεσίες και χαμηλότερες τιμές. Αντί, λοιπόν, να απελευθερώνετε τις συγκοινωνίες, βοηθάτε τους πολύ μεγάλους «παίκτες» της ντόπιας αγοράς και απαξιώνετε τους πολλούς και μικρούς. Για «φωτογραφικές» διατάξεις έκαναν λόγο και οι φορείς σήμερα. Έτσι καταστρέφετε τη «ραχοκοκαλιά» της ελληνικής οικονομίας που είναι οι πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις, όλα πάνε στα χέρια των λίγων. Και όχι μόνο αυτό, που καταστρέφει πολλές επιχειρήσεις, αλλά με βάση την ευρωπαϊκή νομοθεσία μπορούν να έρθουν και στην Ελλάδα μεγαλύτερες επιχειρήσεις και ουσιαστικά μετά τα δικά μας ΚΤΕΛ να «εξαφανιστούν». Θεωρούμε ότι το «ξεπούλημα» συνεχίζεται με κάθε τρόπο, όπως συνέχεια γίνεται, πρόσφατα και με το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας με τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Θα έπρεπε το σχέδιο νόμου να αντιμετωπίζει, επίσης, ένα άλλο χρόνιο πρόβλημα, το οποίο μας ανέδειξαν οι φορείς του τουρισμού, τον διαχωρισμό του έργου των τουριστικών γραφείων και των ΚΤΕΛ, διότι τα τουριστικά γραφεία δεν μπορούν να κάνουν το έργο των ΚΤΕΛ, αλλά τα ΚΤΕΛ εκτελούν δημόσια συγκοινωνία. Είναι ένα ασύμμετρο ψέμα και πρέπει να το ξαναδείτε, όπως ανέφεραν οι φορείς.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 25, για τις απευθείας αναθέσεις, εμείς τις θεωρούμε παράνομες.

Στο άρθρο 33, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών δημιουργήθηκε με τον ν.4199/2013, επί συγκυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας-ΠΑΣΟΚ, Σαμαρά-Βενιζέλου. Ποτέ δεν ίσχυσε, όπως είπατε, ενώ ακούσαμε σήμερα πάλι, γιατί δεν ίσχυσε, και ότι καταργείται.

Σχετικά με τα άρθρα 36 έως 51, όπως είχατε το θάρρος να αναφέρετε, χρόνισαν, μελέτες, παρά μελετών. Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, δεν είμαστε εμείς αυτοί που κυβέρνησαν τη χώρα. Εσείς, το ΠΑΣΟΚ, ο ΣΥΡΙΖΑ, εσείς κυβερνούσατε, εσείς διαχειριζόσασταν αυτά τα θέματα. Εσείς είστε υπεύθυνοι για τις καθυστερήσεις, για την ανικανότητα, για τη διαφθορά.

Γιατί δεν τα κάνετε διαφορετικά; Ξέρετε, άλλος πληρώνει, άλλος κερδίζει. Το ίδιο ισχύει και με τη ΔΕΗ. Αλλιώς την ίδρυσε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο ιδρυτής της Νέας Δημοκρατίας, ως μία ενιαία κραταιά και καθετοποιημένη εταιρεία παραγωγής για τομείς εκμετάλλευσης, ως δημόσια εταιρεία και αλλιώς την «ξεπουλήσατε» εσείς, «κομματιάζοντάς» την, υπακούοντας σε επιταγές άνωθεν και έξωθεν από την τρόικα και όχι σε ελληνικά συμφέροντα. Το ίδιο κάνετε, βέβαια, με τα δημόσια μέσα μεταφοράς, με την Ολυμπιακή, με όλες τις δημόσιες υπηρεσίες.

Σε ότι αφορά στα άρθρα 38 και 39, μάς κάνει εντύπωση, ότι πρώτα μεταβιβάζετε και μετά θα ερευνήσετε πόση αξία έχει η εταιρεία που θα μεταβιβαστεί. Αυτά όλα εμάς, ως ΜέΡΑ25, μάς βρίσκουν αντίθετους.

Θα κλείσω, λέγοντας, ότι ένα πρόβλημα που δεν αντιμετωπίζεται καθόλου στο σημερινό νομοσχέδιο, είναι στον τομέα του τουρισμού, τα μίνι βαν, τα οποία έχουν προβλήματα. Θέλουμε να επεκτείνουμε την τουριστική περίοδο, υπάρχουν αυτά τα προβλήματα με τα μίνι βαν, αλλά δεν υπάρχει καμία ρύθμιση γι’ αυτό το θέμα.

Να πω επίσης, ότι οι δημόσιες μεταφορές και η κλιματική αλλαγή πάνε χέρι - χέρι. Οι εργοδότες και οι κυβερνήσεις δίνουν υπερβολική έμφαση στην τεχνολογία, για να αντιμετωπίσουν την κλιματική κρίση και όχι αρκετή στους εργαζόμενους. Σε αυτό το συμπέρασμα κατέληξε έρευνα που διενήργησε η διεθνής ομοσπονδία εργαζομένων στις μεταφορές. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου για τις δημόσιες αστικές και υπεραστικές οδικές μεταφορές και την αναδιοργάνωση των ΟΣΕ Α.Ε και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αποτελεί μία νομοθετική πρωτοβουλία, η οποία αφορά στην εφαρμογή κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του 1370/2007, που προάγει την ασφάλεια και την ποιότητα στις δημόσιες μεταφορές προβλέποντας καθορισμό ανώτατου ορίου χρέωσης επιβατών και αποσκευών. Ο Κανονισμός έχει άμεση και δεσμευτική ισχύ για τα κράτη μέλη και οφείλουμε να διασφαλίσουμε ολοκληρωμένα την εφαρμογή του. Συνεπώς, οφείλουμε να καλωσορίσουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και να εστιάσουμε στο πώς θα συμβάλει στην ανάπτυξη των δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

Σε ότι αφορά στις οδικές μεταφορές, είναι, ιδιαίτερα, σημαντικό, ότι ρυθμίζονται οι αρμοδιότητες, μεταξύ των Περιφερειακών Αυτοδιοικητικών Αρχών και της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ουσιαστικά, δηλαδή, ενισχύεται η περιφερειακή διακυβέρνηση και δίνεται στις τοπικές αρχές η αρμοδιότητα για τον καθορισμό των διαδρομών και των δρομολογίων, που διασυνδέουν τα αστικά κέντρα με τις κωμοπόλεις και τα χωριά κάθε περιφερειακής ενότητας.

Είναι, ιδιαίτερα, σημαντικό, κύριε Υπουργέ, ότι στον καθορισμό των γεωγραφικών περιοχών και των μεταφορικών δικτύων, λαμβάνονται υπόψη τα αντίστοιχα ΣΒΑΚ, δηλαδή, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας κάθε περιοχής, που έχουμε επισημάνει ως αναγκαιότητα και μέσω της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Πρόκειται για μεγάλο βήμα, σε σχέση με την ενίσχυση της βιωσιμότητας και της ασφάλειας των μεταφορών, το οποίο γίνεται ολοκληρωμένα. Όπου δεν υφίστανται ΣΒΑΚ, συνεκτιμώνται συναφείς πληροφοριακές μελέτες, αλλά και πολεοδομικά και πληθυσμιακά δεδομένα. Σκοπός είναι να καλύπτονται οι ανάγκες των πολιτών και να εξυπηρετείται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η κοινωνική και οικονομική διασύνδεση της περιφέρειας.

Σε αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια εξειδικευμένα σημεία των διατάξεων, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου. Συγκεκριμένα, το άρθρο 13, αφορά στην τοποθέτηση στεγάστρων και στάσεων αναμονής, αλλά και έσοδα από διαφημίσεις. Στην παρ.2, ορίζεται πώς οι συγκοινωνιακοί φορείς καταβάλλουν το ανταποδοτικό τέλος, ύψους 2%, επί των εσόδων τους, υπέρ των ΟΤΑ Α΄ Βαθμού, από διαφημίσεις σε στάσεις και στέγαστρα που οι ίδιοι έχουν τοποθετήσει. Δεν προβλέπεται, όμως, τι θα γίνει με τη διαφημιστική εκμετάλλευση των ίδιων των λεωφορείων.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, προτείνω να συμπεριληφθεί η δυνατότητα διαφημιστικής εκμετάλλευσης των λεωφορείων, των αστικών, κυρίως, που, ήδη, υπάρχει, με την αντίστοιχη υποχρέωση ανταπόδοσης προς τους Δήμους.

Στο άρθρο 14, παρ.7, καθορίζονται οι απαιτήσεις των προκηρύξεων και λαμβάνεται μέριμνα, ώστε τα οχήματα να είναι φιλικά προς το περιβάλλον, καθώς και η οργάνωση και στελέχωση των δρομολογίων και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών. Δεν θα έπρεπε, όμως, να συμπεριληφθούν και η ύπαρξη αμαξοστασίων και εκδοτήρια εισιτηρίων που συμβάλουν στη λειτουργικότητα και την ασφάλεια των δρομολογίων;

Στο άρθρο 17, πολύ σωστά ορίζεται ως προϋπόθεση συμμετοχής στους διαγωνισμούς η παροχή εγγυήσεων από πλευράς των διαγωνιζομένων, σχετικά με τον απαιτούμενο αριθμό οχημάτων, την ικανότητα και την εμπειρία του προσωπικού τους και την οργάνωση συστημάτων τηλεματικής και έκδοσης εισιτηρίων, την οποία ανέφερα και προηγουμένως. Αυτό, όμως, αποτελεί αίτημα και των επαγγελματιών του κλάδου των αστικών συγκοινωνιών. Δηλαδή, ότι οι συμμετέχοντες θα πρέπει να αποδεικνύουν, ότι διαθέτουν τον απαραίτητο αριθμό κατάλληλων λεωφορείων, με κάποιον τρόπο, δηλώνοντας, για παράδειγμα, τον αριθμό των πλαισίων, ώστε να διασφαλιστούν οι ιδιοκτήτες οχημάτων, που, επί σειρά ετών, δραστηριοποιούνται στον τομέα των δημόσιων μεταφορών και να ενισχυθεί η ποιότητα παροχής των παρεχόμενων υπηρεσιών. Πώς θα οριστούν, όμως, αυτές οι εγγυήσεις; Δεν πρέπει οι συμμετέχοντες να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν τον απαραίτητο αριθμό των κατάλληλων λεωφορείων; Δεν θα πρέπει να ξέρουμε σε τι κατάσταση είναι αυτά τα λεωφορεία, πόσο καινούρια είναι ή πόσο παλιά; Έστω ότι ένας καινούριος υποψήφιος στον διαγωνισμό, κερδίζει το διαγωνισμό. Οι παλαιοί ιδιοκτήτες των οχημάτων που δραστηριοποιούνται, επί χρόνια, στον τομέα των δημόσιων μεταφορών, σταματούν να παρέχουν τις υπηρεσίες του. Τι θα γίνει μετά; Θα υπάρξει κενό;

Γι’ αυτό, προτείνω, στο άρθρο 19, να προστεθεί η «ύπαρξη οχημάτων στην κατοχή των διαγωνιζομένων, κατά την υποβολή των προσφορών». Νομίζω, ότι στο σημείο αυτό οι πάροχοι αστικών συγκοινωνιών έχουν δίκιο.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

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

Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ έχετε τον λόγο.

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

Ακούστηκαν πολλά και ενδιαφέροντα, αλλά θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος. Θα προσπαθήσω να τα συνοψίσω όλα, ευρύτερα. Λυπάμαι που θα το πω, αλλά, για άλλη μία φορά, σήμερα ακούστηκαν πράγματα που δείχνουν ότι μάλλον δεν έχει διαβαστεί, σε σωστή βάση, το νομοσχέδιο.

Καταρχήν, επειδή είμαστε στην, κατ’ άρθρον, συζήτηση, θα προσπαθήσω να αναφερθώ στα άρθρα που έχουν γίνει αντικείμενο μιας ευρύτερης κουβέντας. Επειδή

ακούστηκαν διάφορα πράγματα από τους φορείς και από τον κ. Γιαννούλη και από άλλους συναδέλφους, να σας πω, ότι σε αντίθεση με όταν ήταν άλλη Κυβέρνηση, νομίζω ότι πρέπει να πούμε ένα «μπράβο» στον Γιώργο Βλάχο και στη συγκεκριμένη Επιτροπή, διότι δεν «κόβουν» κανέναν φορέα. Όταν εγώ καθόμουν στα έδρανα της Αντιπολίτευσης κι εμείς προτείναμε, κύριε Γιαννούλη, φορείς, έλεγαν ότι ο ανώτατος αριθμός φορέων ήταν εννέα, με βάση τον Κανονισμό.

Τι κάναμε εμείς, λοιπόν, σε αυτό το νομοσχέδιο, για να καταλάβετε πόσο δημοκρατικές είναι οι διαδικασίες και πόσο σεβόμαστε το Κοινοβούλιο; Ήρθαν σήμερα τέσσερις φορείς, οι οποίοι είναι συνδικαλιστές. Θα μπορούσαμε να πούμε να κληθεί ο ένας. Όχι, εμείς τους ακούσαμε όλους. Ήρθαν από τον κλάδο των τουριστικών λεωφορείων τέσσερις διαφορετικοί φορείς και μίλησαν. Επομένως, για να μην δημιουργούνται εντυπώσεις, εμείς και ο Πρόεδρος της Επιτροπής, δεν μπήκαμε σε μία διαδικασία να κάνουμε αυτό που γινόταν παλιά, ότι θα καλέσουμε έναν φορέα από τον συνδικαλιστικό κόσμο ή έναν φορέα, ανά κλάδο. Τους καλέσαμε και τους ακούσαμε όλους με πολύ μεγάλη προσοχή και με πολύ μεγάλο σεβασμό. Αυτό, βέβαια, δεν σημαίνει, ότι συμφωνούμε με αυτά που είπαν κι εδώ είμαστε, για να δώσουμε τις συγκεκριμένες απαντήσεις.

Πριν μπω στα άρθρα, να κάνω μία μικρή εισαγωγή και να πω, ότι εδώ γίνεται κάτι που έπρεπε να είχε γίνει, εδώ και χρόνια. Δηλαδή, η Ελληνική Δημοκρατία να εναρμονιστεί με μία ευρωπαϊκή νόρμα, με μία ευρωπαϊκή οδηγία. Αυτό δεν είχε γίνει τόσα χρόνια. Δεν θα πάω πίσω, γιατί δεν είχε γίνει, αλλά είναι μία πραγματικότητα, ότι το Υπουργείο και αυτή η Κυβέρνηση έρχονται και βάζουν ένα τέλος σε μία διαδικασία, η οποία είχε δημιουργήσει σε πολλές περιπτώσεις και θετικά αποτελέσματα στον κλάδο των δημοσίων μεταφορών, αλλά και πολλά προβλήματα.

Με αυτή τη διαδικασία τι κάνουμε, αγαπητοί συνάδελφοι; Ανοίγουμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες. Επομένως, όταν ανοίγεις μία διαγωνιστική διαδικασία, πώς είναι δυνατόν να είναι «φωτογραφική;» Παλαιότερα, δεν υπήρχε διαγωνισμός. Επί δεκαετίες ολόκληρες, δίναμε τη δυνατότητα να εκτελούνται οι μεταφορές με έναν πολύ συγκεκριμένο τρόπο, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία. Επομένως, πρέπει να μπούμε σε μία λογική, ότι εδώ δεν ερχόμαστε να βοηθήσουμε τον έναν κλάδο ή τον άλλον κλάδο. Εδώ ο νομοθέτης και αυτός που έχει την τιμή να βρίσκεται στα υπουργικά έδρανα ένα πράγμα πρέπει να κάνει: να εξυπηρετήσει το επιβατικό κοινό, να εξυπηρετήσει τους πολλούς. Εμείς ούτε τα ΚΤΕΛ θέλουμε να εξυπηρετήσουμε, ούτε τα τουριστικά λεωφορεία θέλουμε να εξυπηρετήσουμε, ούτε κάποιον άλλον συγκεκριμένο κλάδο.

Το ζήτημα εδώ -και χάνεται νομίζω η ουσία- είναι να κάτσουμε να συζητήσουμε σοβαρά, εάν αυτό το νομοσχέδιο θα «δουλέψει» υπέρ των πολιτών και υπέρ αυτών που χρησιμοποιούν αυτά τα μέσα. Δεν άκουσα κανέναν, όμως, να προβληματίζεται γι’ αυτό.

Για παράδειγμα, για το άρθρο 5, ακούστηκαν πράγματα που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Και τα άκουσα και από τον αγαπητό φίλο, τον κ. Σπανό. Ποια είναι η αρμόδια αρχή; Αρμόδια αρχή νοείται το Υπουργείο Υποδομών και ως αρμόδιες τοπικές αρχές οι Περιφέρειες της χώρας, στις οποίες θα ανατίθεται από το Υπουργείο η υλοποίηση και η εφαρμογή του νόμου.

Ας δούμε τώρα, γίνεται αυτό σήμερα; Τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2963/2001 σήμερα που μιλάμε ελέγχονται από τις Περιφέρειες, είναι το άρθρο 16, για την ακρίβεια. Ο νόμος του ΣΥΡΙΖΑ, που έδινε την αρμοδιότητα ελέγχου των αστικών λεωφορείων στους Δήμους, δυστυχώς, ουδέποτε εφαρμόστηκε. Θα σας έλεγα, ότι, αυτή τη στιγμή, αυτό που ζητάμε από την Περιφέρεια με αυτό το νομοσχέδιο είναι, για μία φορά, να σχεδιάσει το έργο των αστικών και υπεραστικών μεταφορών.

Αυτό είναι εύκολο, γιατί υπάρχει προηγούμενη εμπειρία. Επί της ουσίας, αυτό κάνουν και σήμερα οι Περιφέρειες. Ο ρόλος της Περιφέρειας, όχι μόνο των Διευθύνσεων Μεταφορών, είναι εποπτικός και όχι ουσιαστικός, γιατί τους διαγωνισμούς θα τους διενεργεί το Υπουργείο. Επομένως, λάθος είναι η ανάγνωση, ότι οι Περιφέρειες δεν έχουν την αρμοδιότητα ελέγχου των αστικών μεταφορών, αλλά μόνο των υπεραστικών.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, στο συγκεκριμένο ζήτημα λέει ότι η εκτέλεση του σχεδιασμού και του ελέγχου θα γίνεται από τις Υπηρεσίες της Περιφέρειας. Κάποιοι συνάδελφοι είπαν αυτό που ακούγεται πειστικό, αλλά δεν είναι, δηλαδή, ότι οι Περιφέρειες δεν έχουν κόσμο να κάνουν αυτή τη δουλειά. Θα σας δώσω ένα στοιχείο. Ξέρετε πόσοι μηχανικοί, επί ΣΥΡΙΖΑ, είχαν διατεθεί στους ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού; Ένας. Μία πρόσληψη είχε γίνει. Ξέρετε ότι το 81% των απαιτήσεων για προσλήψεις που πήγαν στο Υπουργείο Εσωτερικών έχουν γίνει αποδεκτές; Επομένως, προσλήψεις γίνονται. Το πώς θα διαχειριστεί το εξειδικευμένο προσωπικό η κάθε Περιφέρεια, είναι δικό της ζήτημα.

Όταν μιλάμε για αποκέντρωση, δεν μπορεί να λένε οι Περιφέρειες, ότι «αυτό εμείς δεν μπορούμε να το χειριστούμε», όταν, πλέον, την αρμοδιότητα που τους δίνουμε, σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό, ήδη, την έχουν. Άρα, εδώ γίνεται μία λάθος ανάγνωση και όταν η κεντρική διοίκηση, σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό, έχει εκπληρώσει τις απαιτήσεις τους για προσωπικό.

Πάμε τώρα να δούμε και κάποια άλλα πράγματα που ακούστηκαν. Σε ότι αφορά στα τουριστικά λεωφορεία. Να ξεκαθαρίσω κάτι που είναι, απολύτως, λογικό. Καταρχήν, εδώ έχουμε έναν απόλυτο «κατακερματισμό». Άλλο τα τουριστικά λεωφορεία, το είδαμε και στους φορείς, άλλο τα τουριστικά γραφεία. Οπότε, αυτό καταλαβαίνετε τι σύγχυση δημιουργεί. Εμείς δεν αποκλείουμε κανέναν στο άρθρο 17. Εμείς, απλά, θέτουμε συγκεκριμένες προϋποθέσεις, για να «κατέβει» κάποιος στον διαγωνισμό. Θέλουμε, δηλαδή, να δώσουμε τη δυνατότητα να «κατέβει» ο καθένας και μετά να μην μπορεί να εκτελέσει το έργο; Επομένως, από τη στιγμή που ανοίγει η διαδικασία, μπορούν και τα τουριστικά λεωφορεία, που ειρήσθω εν παρόδω, κάνουν μεταφορικό και όχι συγκοινωνιακό έργο, να πάρουν δάνεια εμπειρία σε μία κοινοπραξία και να συμμετέχουν. Γιατί δεν μπορούν να συμμετέχουν; Δεν μπορούν να συμμετέχουν μόνοι τους, όπως δεν μπορεί να συμμετέχει και ένας άλλος κλάδος μόνος του, αλλά η διαδικασία είναι ανοιχτή.

Εμείς εδώ σε αυτή την Αίθουσα πρέπει να διασφαλίσουμε το δημόσιο συμφέρον και λυπάμαι που το λέω, αλλά δεν διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον, όταν βλέπω συναδέλφους να λένε, ότι αποκλείονται τα τουριστικά λεωφορεία. Δεν αποκλείεται κανένας. Υπάρχουν ξεκάθαροι όροι, ξεκάθαρες προϋποθέσεις για την τηλεματική, για το τι εμπειρία πρέπει να έχεις, για να «κατέβεις» σε έναν διαγωνισμό. Αυτό γίνεται σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν είναι κάτι που ξαφνικά εμείς ανακαλύψαμε. Αυτά που ακούστηκαν, πραγματικά, ήταν πέρα από κάθε λογική.

Άκουσα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, κύριε Γιαννούλη, ότι θα καταθέσετε τροπολογία για τη διατήρηση των θέσεων εργασίας. Εδώ, όμως, πρέπει να αποφασίσουμε κάτι, διότι στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής είπατε, ότι εμείς προσπαθούμε να διατηρήσουμε το μονοπώλιο που έχουν τα ΚΤΕΛ, ενώ τώρα έρχεστε και λέτε τι θα γίνει με τους εργαζόμενους των ΚΤΕΛ.

Επαναλαμβάνω, λοιπόν, ότι αυτή είναι μία ανοιχτή διαδικασία. Εννοείται ότι οι εργαζόμενοι που έχουν αυτή την εμπειρία, όποιος κερδίσει τον διαγωνισμό, δεν θα μπορέσουν να μεταπηδήσουν σε ένα άλλο σχήμα; Θέλω να πω, ότι λέμε μερικά πράγματα που ακούγονται πολύ ωραία, αλλά πρακτικά δεν έχουν πρακτική εφαρμογή. Δηλαδή, τι θα κάνουμε; Το λέω αυτό -και μην μου απαντήσετε σήμερα, αλλά, εν είδει διαλόγου- μπορεί να έρθει ο νομοθέτης και να πει σε κάποιον, ο οποίος θα πάρει τον διαγωνισμό, για παράδειγμα, μιας περιφερειακής ενότητας, μιας γεωγραφικής περιοχής, «τώρα είσαι αναγκασμένος να πάρεις όλους τους εργαζόμενους που ανήκαν σε μία ανώνυμη εταιρεία;» Έχει γίνει αυτό, κύριε Γιαννούλη, κάπου αλλού; Δεν νομίζω.

Βεβαίως, θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε και αύριο και στην Ολομέλεια. Είμαι διατεθειμένος, να διαβάσω με πολύ μεγάλη προσοχή την τροπολογία σας. Επίσης, για πολλά από αυτά που ακούστηκαν από τους φορείς, θα μπορούμε να κάνουμε και κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, όπου μπορούμε, αλλά στα πλαίσια πάντα της λογικής.

Έρχομαι τώρα σε ένα άλλο θέμα, αν και δεν είναι ο Κανονισμός 1370, για να σας αποδείξω, ότι καμιά φορά ή σκοπίμως πάμε να δημιουργήσουμε εντυπώσεις ή δεν έχουμε διαβάσει. Σε ότι αφορά στις εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ, άκουσα απίστευτα πράγματα, ότι θα κάνουμε προσλήψεις, χωρίς την εποπτεία του ΑΣΕΠ. Που ακούστηκε αυτό; Διαβάσατε την τροπολογία, διαβάσατε τον νόμο; Γιατί-λέει-είναι αορίστου χρόνου; Αυτός είναι ο νόμος των ΔΕΚΟ. Δηλαδή, ακούγονται πράγματα και δίνεται η αίσθηση, ότι εμείς ερχόμαστε τώρα να κάνουμε κομματικές προσλήψεις ή να παρακάμψουμε το ΑΣΕΠ. Δεν είναι σοβαρά πράγματα αυτά. Νομίζω ότι αυτά που ακούστηκαν, ειδικά από διάφορους προέδρους εργαζομένων, δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Αυτό που πρέπει να πούμε και να τονίσουμε, είναι ότι οι προσλήψεις γίνονται, υπό την εποπτεία του ΑΣΕΠ, σύμφωνα με το άρθρο 39, του νόμου των ΔΕΚΟ. Για ποιες προσλήψεις από το «παράθυρο» μιλάμε, αυτή τη στιγμή; Επομένως, τα περί αδιαφάνειας τα επιστρέφω σε αυτούς που το λένε. Εδώ δεν υπάρχουν, αυτή τη στιγμή, τέτοια ζητήματα.

Ο κ. Τσαλίδης, για παράδειγμα, είπε διάφορα ζητήματα για τα τουριστικά γραφεία και τα τουριστικά λεωφορεία. Δεν συζητάμε αυτά τα ζητήματα σήμερα εδώ. Συζητάμε τα ζητήματα του Κανονισμού 1370. Θα ακολουθήσει και άλλη νομοθετική πρωτοβουλία, για να μπορέσουμε να βάλουμε ένα τέλος σε όλα αυτά τα δεδομένα.

Απαντήσαμε, λοιπόν, για το ζήτημα των περιφερειών. Απαντήσαμε για το μεγάλο ζήτημα στον Κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, για το περιβόητο άρθρο 17. Επομένως, νομίζω, ότι όποιος διαβάσει και καταλάβει τι λέει το άρθρο 17, καταλαβαίνει ότι γίνεται μία προσπάθεια να ανοίξει η αγορά, να μπορούν να έρθουν και άλλοι «παίκτες» και να συμμετέχουν, αλλά αυτό δεν σημαίνει, ότι μπορεί να έρθει ο οποιοσδήποτε, χωρίς όρους και προϋποθέσεις. Εάν το κάναμε αυτό, θα ήμασταν ανεύθυνοι, διότι, όταν θα πηγαίναμε να εφαρμόσουμε αυτό το νομοθέτημα, θα καταλήγαμε να διαπιστώσουμε, ότι είναι ανεφάρμοστο.

Πολύ γρήγορα, κύριε Πρόεδρε, θέλω να απαντήσω και για το θέμα με τα τεχνικά συμβούλια, που ακούστηκε και από εσάς, κύριε Γιαννούλη και από άλλους συναδέλφους. Με τον ν.4782/2021 και, μάλιστα, στο άρθρο 174, έγινε ξεκάθαρη πρόβλεψη, ότι η ίδρυση τεχνικού συμβουλίου εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στην ουσία, είχε, ήδη, συγκροτηθεί. Όπως εξηγήσαμε και τότε και για λόγους ασφάλειας δικαίου και διαφάνειας, στην ουσία, επιβάλαμε όλες αυτές οι υποθέσεις να αντιμετωπίζονται με μια ομοιομορφία, με έναν ενιαίο τρόπο και να μην υπάρχει αυτός ο

 «κατακερματισμός».

Να δούμε, όμως, σε αυτό που νομοθετούμε, ποιοι συμμετέχουν σε αυτό το τεχνικό συμβούλιο. Συμμετέχουν οι υπηρεσιακοί του Υπουργείου, συμμετέχει εκπρόσωπος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, συμμετέχει εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου και εκπρόσωποι των φορέων της αγοράς. Ολοκληρώνουμε, συνεπώς, μία μεταρρύθμιση που προσπαθεί, στην ουσία, να δημιουργήσει μία ομοιομορφία και έναν ορθολογισμό στην αγορά και στον κλάδο των δημοσίων έργων. Επομένως, θεωρούμε, ότι ήταν αναγκαία η κατάργηση των τεχνικών συμβουλίων που λειτουργούσαν αυτόνομα κάτω από κάθε φορέα.

Να πάω και λίγο στην Ελληνική Λύση, αν και θέσατε πολλά ερωτήματα. Να σας πω πολύ γρήγορα, ότι οι Περιφέρειες, όπως είπα και πριν, τον σχεδιασμό θα κάνουν. Οι διαγωνισμοί θα γίνονται από την κεντρική διοίκηση. Επομένως, αυτές οι αντιδράσεις της Περιφέρειας, ίσως, είναι λίγο υπερβολικές. Εγώ θα τους στείλω και ένα επιπλέον σημείωμα, να τους εξηγήσουμε, ότι αυτό που, τελικά, τους ζητάμε, δεν είναι κάτι υπερβολικό και μάλιστα, είναι και λίγο οξύμωρο, όταν είμαστε σε μία διαδικασία να δίνουμε εξουσίες, να δίνουμε πόρους στην Περιφέρεια, η Περιφέρεια να έρχεται να μας λέει, ότι εμείς δεν μπορούμε να επιτελέσουμε αυτό το έργο. Θα είχε κάθε δίκιο, εάν το Υπουργείο έλεγε, «ορίστε το νομοθέτημα, πάρτε το και εκτελέστε το. Κάντε εσείς τους διαγωνισμούς, κάντε εσείς τα πάντα». Κάτι τέτοιο δεν γίνεται, αγαπητέ κύριε συνάδελφε.

Σε ότι αφορά στη Ρόδο και την Κω, είναι δημόσιες επιχειρήσεις, γι’ αυτό εξαιρούνται. Υπάρχει συγκεκριμένη διαδικασία γι’ αυτό. Σας είπα, ότι ο σχεδιασμός θα γίνεται από την Περιφέρεια, σε αντίθεση με τη ΡΑΕΜ που ήταν μία δομή που ποτέ δεν δούλεψε. Επομένως, ερχόμαστε τώρα και προσπαθούμε να βρούμε έναν τρόπο, για να λειτουργήσει καλύτερα η όλη διαδικασία. Σας είπα, ότι ο έλεγχος θα γίνεται από τις Περιφέρειες. Οι Περιφέρειες γνωρίζουν σε τοπικό και σε περιφερειακό επίπεδο καλύτερα τα των αστικών και υπεραστικών δρομολογίων, απ’ ότι γνωρίζει το Υπουργείο.

Κλείνω με το εξής, γιατί ακούστηκαν φοβερά πράγματα, ότι το κράτος έχει δώσει στα ΚΤΕΛ 160 εκατομμύρια. Τα ΚΤΕΛ σήμερα δεν επιδοτούνται. Δεν επιδοτούνται οι άγονες γραμμές και αυτός είναι και ένας από τους λόγους που το εισιτήριο σήμερα στα αστικά και τα υπεραστικά ΚΤΕΛ, σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι και ακριβό. Τι κάνει, λοιπόν, ο Κανονισμός 1370; Έρχεται και λέει, ότι και στις υπεραστικές και στις αστικές συγκοινωνίες, εκεί που υπάρχουν άγονες γραμμές, θα έρχεται το κράτος με το PSO, με τις υπηρεσίες δημόσιας χρήσης, δηλαδή, και θα δίνει επιδότηση. Αυτό, τελικά, ποιον ευνοεί; Ευνοεί τους επιχειρηματίες; Όχι, ευνοεί, αυτούς που χρησιμοποιούν το μέσο, διότι θα έχουν πιο φθηνό εισιτήριο.

Να σας πω και κάτι άλλο. Αυτό κάνουμε και στις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών και στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Το κράτος, όχι μόνο στην Ελλάδα, σε όλη την Ευρώπη, η νόρμα, ο μέσος όρος, είναι να επιδοτεί το κράτος, γύρω στο 40% του εισιτηρίου. Και αυτό γίνεται, γιατί δεν είναι κερδοφόρα όλα τα δρομολόγια. Καμιά φορά, όταν έχεις χιλιάδες δρομολόγια σε μία μεγάλη πρωτεύουσα, κάποια δρομολόγια είναι ελλειμματικά. Και έρχεται το κράτος και τα επιδοτεί, όπως γίνεται και με τις αεροπορικές μεταφορές σε όλη την Ευρώπη, όπως γίνεται και με τη ναυτιλία.

Επομένως, αυτή η διαδικασία θα ευνοήσει -και αναφέρομαι στον αγαπητό συνάδελφό του ΚΚΕ, που το ανέφερε- όχι μόνο τις επιχειρήσεις. Εγώ δεν λέω, ότι δεν θα ευνοήσει τις επιχειρήσεις, αλλά θα ευνοήσει και τον τελικό χρήστη των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Δεν θέλω να πάρω άλλο χρόνο. Θα έχουμε την ευκαιρία και αύριο να τοποθετηθούμε όλοι. Απλώς, θα ήθελα να κλείσω λέγοντας, κύριε Πρόεδρε, ότι πρόκειται για ένα αρκετά τεχνικό νομοσχέδιο και επειδή δεν κρατάμε τις «πλάκες του Μωυσή» στο Υπουργείο, μπορεί σε μερικά σημεία να έχουν γίνει και λάθη και παραλείψεις. Εδώ είμαστε, όμως, να τα διορθώσουμε. Όμως, να λέμε πράγματα που είναι συμβατά με τον Κανονισμό 1370 και να κάνουμε προτάσεις που λειτουργούν υπέρ των πολλών, υπέρ του επιβατικού κοινού και όχι υπέρ συγκεκριμένων κλάδων.

 Ακόμα και αν δούμε, ότι υπάρχει κάποια δυσαρμονία στον νόμο, όπως έχει γίνει, πολλές φορές, νομοθετικά, μπορούμε να έρθουμε και μετά να τον διορθώσουμε. Όμως, σήμερα που μιλάμε, έτσι όπως είναι γραμμένο το νομοσχέδιο, νομίζω ότι δίνει τη δυνατότητα να κάνουμε αυτό που ζητάει η Ευρώπη από το 2007. Δηλαδή, να εναρμονιστούμε με μία οδηγία και στην ουσία, να ανοίξουμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες, κατά τέτοιον τρόπο, όμως, που να μην δημιουργήσουμε προβλήματα στον κλάδο των δημοσίων μεταφορών. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώνεται η σημερινή 3η, κατά σειρά, συνεδρίαση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ Ανώνυμες Εταιρείες και λοιπές διατάξεις».

Στο σημείο αυτό λύεται η συνεδρίαση. Αύριο στις 16.00΄ θα έχουμε τη β΄ ανάγνωση και την τελική ψήφιση του νομοσχεδίου, για να εισαχθεί στην Ολομέλεια.

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, 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), Χιονίδης Σάββας, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 19.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**