**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, 27 Σεπτεμβρίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 16.15΄, στην **Αίθουσα της Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασίλειου Γιόγιακα, 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». (4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση)

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.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. 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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η 4η συνεδρίαση της Επιτροπής, 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».

Τον λόγο έχει ο κ. Κόλλιας.

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

Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε χθες η 3η συνεδρίαση, επί των άρθρων, και προχωράμε σήμερα στην 4η και τελευταία συνεδρίασή μας, στην β΄ ανάγνωση του προτεινόμενου νομοσχεδίου, καθώς οδεύουμε προς την Ολομέλεια. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, διότι υπήρξε μία εξαντλητική συζήτηση στις προηγούμενες τρεις συνεδριάσεις της Επιτροπής μας, τόσο με τους εκπροσώπους των φορέων, όσο και μεταξύ μας οι Βουλευτές της Συμπολίτευσης και της Αντιπολίτευσης. Αναλύθηκαν, ενδελεχώς, οι επιμέρους ρυθμίσεις του ολοκληρωμένου αυτού πονήματος για τις δημόσιες τακτικές, υπεραστικές, αστικές και σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές. Επιπλέον, και για την αναδιοργάνωση στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., κατά τρόπο που κατέστησαν σαφείς οι στόχοι και οι επιδιώξεις του. Ένας διεξοδικός και σε βάθος διάλογος, ο οποίος είναι και κρίσιμος και χρήσιμος και απαραίτητος για ένα ζήτημα τόσο κεφαλαιώδους σημασίας, όπως οι οδικές Μεταφορές των πολιτών της επικράτειας. Ακούστηκαν όλες οι θέσεις των Κομμάτων και νομίζω πώς σε μεγάλο βαθμό υπάρχει μία γενικότερη συμφωνία. Επομένως, θα σταθώ μόνο σε δύο τρία πράγματα, τα οποία είναι γενικότερης πολιτικής.

Το παρόν νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιχειρεί διαρθρωτικές παρεμβάσεις στο υφιστάμενο νομοθετικό -και επιτρέψτε μου να πω- ανενεργό και ανεφάρμοστο πλαίσιο. Θεσμοθετείται ένα νέο ενιαίο θεσμικό πλαίσιο, προσαρμοσμένο στις διατάξεις του ενωσιακού Κανονισμού 1370/2007. Όπως είπαμε, η ενωσιακή νομοθεσία προάγει την ασφάλεια, την αξιοπιστία και την ποιότητα των δημοσίων μεταφορών. Όλα αυτά με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για τους επιβάτες. Στο επίκεντρο τίθενται, επίσης, η εξυπηρέτηση των διαρκών αναγκών μετακίνησης των πολιτών, η ενίσχυση με τον καλύτερο δυνατό τρόπο της κοινωνικής και οικονομικής διασύνδεσης της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα, η διαφάνεια των διαγωνιστικών διαδικασιών ανάθεσης, με βάση τα προβλεπόμενα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών. Τέλος, επιτυγχάνεται η βέλτιστη δυνατή διαμόρφωση των χώρων αφίξεων-αναχωρήσεων και των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που διαγράφονται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, μεταξύ άλλων, και η πρόσβαση εμποδιζόμενων ατόμων και ΑμεΑ στους χώρους αυτούς. Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να επιμείνω στα όσα προβλέπουν τα άρθρα 7 και 14, σχετικά με την εκτέλεση των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών από επιχειρήσεις που εκτελούν, κατ’ επάγγελμα, οδικές μεταφορές, αλλά και την προκήρυξη των διαγωνισμών.

Κατ’ αρχάς, σε ότι αφορά στις αιτιάσεις που ακούστηκαν από εκπροσώπους φορέων, αλλά και από ορισμένους συναδέλφους, περί θέσπισης δήθεν «φωτογραφικών» διατάξεων υπέρ ενός φορέα και συγκεκριμένα των ΚΤΕΛ, θα ήθελα να υπογραμμίσω, ότι, εν προκειμένου, κανείς δεν αποκλείεται. Το νομοσχέδιο δεν αποκλείει κανέναν. Θέτει μόνο προϋποθέσεις για τη συμμετοχή στην ανάθεση του έργου και εισάγει για πρώτη φορά τις διαγωνιστικές διαδικασίες στο προσκήνιο. Αυτό από μόνο του προάγει την αρχή της διαφάνειας, την αμεροληψία και την ισότιμη πρόσβαση όλων των υποψηφίων στην εκμετάλλευση και εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Θα επαναλάβω τα όσα εξέθεσε, κατά τη χθεσινή συνεδρίαση ο κ. Υπουργός. Παλαιότερα δεν υπήρχε διαγωνισμός. Επί δεκαετίες ολόκληρες, δινόταν η δυνατότητα να εκτελούνται μεταφορές με έναν πολύ συγκεκριμένο τρόπο χωρίς διαγωνιστική διαδικασία. Βασικός και αποκλειστικός γνώμονας σήμερα είναι η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, των πολιτών της χώρας μας και όχι η εύνοια απέναντι σε έναν ορισμένο κλάδο. Κανένας, λοιπόν, κλάδος δεν αποκλείεται από τη διαγωνιστική διαδικασία.

Δεν θα πρέπει, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να διαθέτει ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος την απαιτούμενη εμπειρία, την αναγκαία στελέχωση προσωπικού, για να αναλάβει ένα τέτοιο έργο; Δεν θα πρέπει να διαθέτει τις απαιτούμενες υποδομές; Δεν θα πρέπει να διαθέτει σταθμούς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών που είναι απόλυτα συμμορφούμενοι με τις κείμενες ευρωπαϊκές διατάξεις; Δεν θα πρέπει, εν έτει 2022, να εξασφαλίζει την πρόσβαση σε εμποδιζόμενα άτομα και ΑμεΑ; Δεν θα πρέπει να διαθέτει τα προβλεπόμενα συστήματα τηλεματικής και ενιαίας πληροφόρησης και ενιαίας έκδοσης εισιτηρίων; Εν ολίγοις, δεν θα πρέπει να διαθέτει ένα εκσυγχρονισμένο σύστημα παροχής αξιόπιστων και ολοκληρωμένων υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού;

Να σας υπενθυμίσω, αγαπητέ συνάδελφε, κύριε Γιαννούλη, τι προβλέπατε εσείς, ως Κυβέρνηση, στο σχέδιο νόμου που αφορούσε τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών που είχατε θέσει σε διαβούλευση τον Ιούνιο του 2019. Συγκεκριμένα σας διαβάζω, επί λέξη την παρ.4, του άρθρου 12, όπου αναφέρονταν τα ακόλουθα: «οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνισμών πρέπει να διαθέτουν: α) τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, β) τα τυπικά και λοιπά ουσιαστικά στοιχεία που καθορίζονται από τα τεύχη των διαγωνιστικών διαδικασιών, όπως ενδεικτικά, εμπειρία στην εκτέλεση των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, επαρκή στελέχωση για την παροχή των ανατιθέμενων υπηρεσιών, υποδομές και εγκαταστάσεις, καθώς και εξοπλισμό τηλεματικής σύμφωνα με το άρθρο 4, του Κανονισμού 1370/2007».

Και σας ρωτώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ποιος φορέας έχει αυτές τις προϋποθέσεις σήμερα και αποκλείεται; Προϋποθέσεις που αποτελούν εχέγγυα για την πιστή τήρηση και την καλή εκτέλεση της σύμβασης, δηλαδή, για την εύρυθμη λειτουργία και καθόλου ομαλή εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Να ισχυριστούμε κι εμείς, κύριε Γιαννούλη, ότι τότε «φωτογραφίζατε» τα ΚΤΕΛ; Ασφαλώς όχι. Και επαναλαμβάνω, ότι όποιος φορέας, είτε συμμετέχοντας μεμονωμένα, είτε ως κοινοπραξίες, μπορεί να ικανοποιήσει αυτές τις προϋποθέσεις φυσικά και δεν αποκλείεται.

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να σχολιάσω τις αιτιάσεις που ακούστηκαν, σχετικά με τις επιδοτήσεις. Δεν προβλέπεται καμία, απολύτως, επιδότηση στο μεταφορικό μέσο, συμπεριλαμβανομένων και των άγονων γραμμών. Για να ξεκαθαρίσουμε, οι όποιες επιδοτήσεις προβλέπονται με τον ν.2963/2001 και χορηγούνται για την κατασκευή και βελτίωση των υποδομών και αντικατάσταση των μεταφορικών μέσων και αυτών των ευεργετικών διατάξεων αποδεκτές αυτονόητα θα τύχουν, όλοι όσοι κηρυχθούν ανάδοχοι στον εκάστοτε διαγωνισμό. Πρόκειται, εξάλλου, για μία πρακτική που λαμβάνει χώρα σε όλη την Ευρώπη, γιατί, ουσιαστικά, με την παραπάνω επιδότηση επιδοτείται το εισιτήριο του επιβάτη.

Συμπερασματικά, η όποια επιδότηση αποσκοπεί στη μείωση του εισιτηρίου, προκειμένου να εξυπηρετηθεί το επιβατικό κοινό, ιδίως, οι πολίτες που διαμένουν σε απομακρυσμένες και κυρίως άγονες περιοχές. Πόσα θα πρέπει να πληρώσει, αγαπητοί συνάδελφοι, ο Κορίνθιος, ο οποίος διαμένει στην Γκούρα, η οποία απέχει 70 χιλιόμετρα από το κέντρο του Νομού και στο λεωφορείο, με το οποίο μετακινείται, υπάρχουν μόνο τέσσερις

επιβάτες; Το κράτος καταβάλλει μόνο προς τον φορέα το ποσό που προκύπτει από την απώλεια εσόδων, λόγω των μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων σε διάφορες κοινωνικές ομάδες και αυτό όχι στο σύνολό του.

Επιπλέον, να επισημάνω, ότι σε ότι αφορά στον βασικό κορμό του προτεινόμενου νομοσχεδίου παρέχονται αρμοδιότητες, τόσο στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου, όσο και στις Περιφέρειες και Περιφερειακές Ενότητες της χώρας, αναφορικά με τον σχεδιασμό, τον έλεγχο του δικτύου των υπεραστικών και αστικών γραμμών της επικράτειας. Ως εκ τούτου, ο απαιτούμενος έλεγχος θα γίνεται από τις Περιφέρειες. Εξάλλου, οι Περιφέρειες γνωρίζουν σε τοπικό επίπεδο και σε περιφερειακό επίπεδο καλύτερα τα των αστικών και υπεραστικών δρομολογίων, απ’ ό,τι γνωρίζει το Υπουργείο. Γι’ αυτό και θεωρώ κομβικό σημείο του νομοσχεδίου το γεγονός, ότι, πλέον, εκχωρείται στις Περιφέρειες και τις περιφερειακές ενότητες της χώρας το «βάρος» του σχεδιασμού και ελέγχου του δικτύου, καθώς και η εποπτεία φορέων εκτέλεσης, η επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων, ο καθορισμός των υπεραστικών και αστικών γραμμών των διαδρομών και των εκτελούμενων δρομολογίων. 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.

Τέλος, σχετικά με την επιχειρούμενη αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω της αναδιοργάνωσης των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., θα ήθελα να συμπληρώσω, ότι επιδιώκεται η βελτίωση της λειτουργίας των δύο εταιρειών και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Με τη μεταρρύθμιση αυτή θα καταστήσουμε το μέσο ελκυστικό, θα εξαλείψουμε τις χρόνιες καθυστερήσεις στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του δικτύου. Παράλληλα, θα αυξήσουμε την ανταγωνιστικότητά του, ανοίγοντας τον δρόμο για τον ψηφιακό μετασχηματισμό με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών. Στόχος μας είναι ο σιδηρόδρομος να αποκτήσει τη θέση που, πραγματικά, του αξίζει και οι πολίτες να έχουν στη διάθεσή τους ποιοτικές υπηρεσίες.

Ταυτόχρονα, υπογραμμίζω και διαψεύδω κατηγορηματικά τις «Κασσάνδρες» που ακούστηκαν στην Αίθουσα από τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης περί, δήθεν, δρομολόγησης προσλήψεων σε εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ και παράκαμψη του ΑΣΕΠ. Αυτά δεν σχετίζονται με τις δικές μας προβλέψεις και τις δικές μας θέσεις. Τονίζω κι εγώ με τη σειρά μου, ότι οι προσλήψεις που πρόκειται να γίνουν θα λάβουν χώρα, υπό την εποπτεία του ΑΣΕΠ, σύμφωνα με το άρθρο 39 του νόμου των ΔΕΚΟ.

Τέλος, με τις αξιολογούμενες διατάξεις που αφορούν στο κομμάτι των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. επιτυγχάνεται η επίλυση χρόνιων παθογενειών, όπως οι μακροχρόνιες καθυστερήσεις ολοκλήρωσης και υλοποίησης των έργων, οι διεπιφάνειες αρμοδιοτήτων, μεταξύ δύο εταιρειών, αλλά και πολλές εμπλοκές στις χρηματοδοτήσεις.

Με το τελευταίο μέρος του νομοσχεδίου, μάλιστα, σε ότι αφορά στην κατάργηση των τεχνικών συμβουλίων, εισάγουμε μία μεταρρύθμιση, η οποία στοχεύει στη δημιουργία μιας ομοιόμορφης αντιμετώπισης στην αγορά και στον κλάδο των δημοσίων έργων.

 Αγαπητοί συνάδελφοι, κλείνοντας την ομιλία μου, θα ήθελα να χαιρετίσω τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία, με την οποία διορθώνονται τα κακώς κείμενα και οι δυσλειτουργίες του παρελθόντος σε επίπεδο εθνικής νομοθεσίας. Δίνεται βήμα στην καλύτερη

καλύτερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, έναντι ενός προσιτού κόστους. Προωθούνται, για πρώτη φορά, οι διαγωνιστικές διαδικασίες, οι οποίες είναι ανοικτές σε όλους τους φορείς με σεβασμό στις αρχές της διαφάνειας και της αμεροληψίας. Κυρίως, όμως, εναρμονίζεται το εθνικό μας πλαίσιο με έναν ευρωπαϊκό κανονισμό δεσμευτικό για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τον οποίο η Ελλάδα μπαίνει σε μία νέα τροχιά παροχής υψηλής ποιότητας επιβατικών οδικών μεταφορών, επωφελών και προσιτών σε όλους.

Γι’ αυτό και σας ζητώ να το υπερψηφίσετε στο σύνολό του.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπερασπίζομαι την ακρίβεια και την αξιοπιστία, όσων λέμε από το βήμα της Βουλής, χωρίς να σημαίνει ότι δεν κάνουμε λάθη κι εμείς. Όμως, το εδάφιο, στο οποίο αναφερθήκατε και που βγήκε σε διαβούλευση το καλοκαίρι του 2019, αφορούσε στις αστικές συγκοινωνίες και όχι τις υπεραστικές. Εν πάση περιπτώσει, μπορεί να κάνω λάθος, αλλά το ζήτημα δεν είναι αυτό. Το ζήτημα είναι αυτό που σας είπα και χθες, ότι πρέπει να έχουμε τη γενναιότητα, ακόμη και ότι έχει λαθεμένα σχεδιαστεί, να διορθωθεί.

Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα, σας παρακαλώ, να μου λύσετε μία απορία. Θα κάνω μία παράφραση του «ποιος κυβερνά αυτόν τον τόπο», ρωτώντας ποιος νομοθετεί και ποιανού νόμος ή νομική εκτίμηση ισχύει σε αυτή τη χώρα. Μόλις σήμερα -και χαίρομαι που είναι εδώ και η συνάδελφος Κατερίνα Νοτοπούλου- απαντήθηκε από το Υπουργείο Τουρισμού μία Ερώτηση Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, με πρωτοβουλία της κυρίας Νοτοπούλου, για το θέμα της μεταφοράς από υπεραστικά ΚΤΕΛ για τουριστικές εκδρομές, για μεταφορές που δεν αφορούν στις υπεραστικές συγκοινωνίες. Και ήρθε σήμερα η απάντηση.

Μεταξύ άλλων, αναφέρει ο κ. Κικίλιας στην απάντηση που κοινοποίησε στους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης και η νομική του υπηρεσία, προφανώς, ότι «οι επιχειρήσεις ΚΤΕΛ Α.Ε. δεν μπορούν, για την εκτέλεση του έργου που τους έχει ανατεθεί, ήτοι την εκτέλεση συγκοινωνίας, να χρησιμοποιούν ειδικά τουριστικά λεωφορεία». Είναι η σημερινή απάντηση του κ. Κικίλια. Επίσης, το Υπουργείο Τουρισμού ομνύει υπέρ της διατήρησης διοικητικών κυρώσεων σε τουριστικά γραφεία, τα οποία πραγματοποιούν μεταφορά προσώπων, στο πλαίσιο οργανωμένης ή άλλης εκδρομής με λεωφορεία των ΚΤΕΛ Α.Ε., αντί των τουριστικών λεωφορείων και σε επιχειρήσεις ΚΤΕΛ, οι οποίες για την εκτέλεση του έργου που τους έχει ανατεθεί (τακτικά δρομολόγια) χρησιμοποιούν ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσεως.

Εδώ είναι και η Ερώτηση που είχε κατατεθεί στις 9 Σεπτεμβρίου του 2022. Θέλω, λοιπόν, να σας ρωτήσω, το άρθρο 2 του νομοσχεδίου, σε σχέση με αυτό που ακούσατε, τι ακριβώς «θεραπεύει» και υπέρ ποιου νομοθετεί; Με το άρθρο 2, αυτό που περιγράφεται και ως πολιτική πρακτική από το Υπουργείο Τουρισμού, στην ουσία, στα ΚΤΕΛ παραχωρείται η δυνατότητα του επαγγελματικού έργου, του πεδίου άσκησης δραστηριοτήτων ενός επαγγελματικού κλάδου, με ιδιαίτερη συμβολή στην οικονομία μας.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, επειδή σεβάστηκα την προτροπή σας για εντατικότερο και πιο ενδελεχή διάβασμα του νομοσχεδίου, προκύπτει αβίαστα με απλή κατανόηση της ελληνικής γλώσσας, όπου αναφέρεται η φράση «δίνοντας τη δυνατότητα πλέον στα ΚΤΕΛ». Το έχουν αναφέρει και οι φορείς και σας παρακαλούν να απαλειφθεί η φράση που περιέχεται και αφορά στα ΚΤΕΛ: «σε προορισμούς με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό ή τουριστικό

ενδιαφέρον». Αυτό θα οδηγήσει, με βεβαιότητα, σε κατάχρηση εκ μέρους του αναδόχου των τακτικών γραμμών, υποκαθιστώντας πλήρως τις μεταφορές με τουριστικά λεωφορεία σε αυτούς τους προορισμούς.

Προσπαθήσατε να υποβιβάσετε το αντικείμενο της πολιτικής μας αντιπαράθεσης σε υπεράσπιση συμφερόντων μη επαγγελματικών κλάδων. Όχι, και δεν θα το καταφέρετε. Παραμένει η πρώτη και βασική αξιακή μας υποχρέωση να υπάρχουν αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, με ασφάλεια, πρωτίστως, με οικονομικά δεδομένα που θα μπορεί να αντιμετωπίζει ο Έλληνας πολίτης και λόγω της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας, με σχεδιασμό, αποτελεσματικότητα και να εκτελείται έργο που θα συμπληρώνει και θα καλύπτει τις ανάγκες των πολιτών σε όλη τη χώρα.

Δυστυχώς, όμως, εκτός από το άρθρο 2, υπάρχει ένα μεγάλο ζήτημα και με το ότι κομπορρημονείτε πολιτικά, ότι εισάγετε διαγωνιστικές διαδικασίες για την ανάθεση των αστικών και των υπεραστικών συγκοινωνιών, θεωρώντας, ότι, με αυτόν τον τρόπο, διασφαλίζεται η διαφάνεια της ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου. Θέλω να σας ρωτήσω πολύ απλά. Εάν τα διαγωνιστικά προαπαιτούμενα είναι μία φωτογραφία του κ. Δελή, του κ. Βιλιάρδου, της κυρίας Νοτοπούλου, σημαίνει ότι μόνο η θεσμική τιτλοποίηση-διαγωνιστική διαδικασία συνάδει με τη διαφάνεια; Εάν δηλαδή, προκηρυχθεί ένας διαγωνισμός, που έχει μέσα και στοιχεία συγκεντρωτισμού, γιατί παρά τη σπουδή σας να μιλάτε, όχι εσείς προσωπικά, αλλά η Κυβέρνηση για την ανάγκη της αποκέντρωσης και της περιφερειακής ανάδειξης και της ανάληψης αρμοδιοτήτων, οι διαγωνισμοί, αν δεν κάνω λάθος, γίνονται στο κέντρο, γίνεται στο Υπουργείο. Ο έλεγχος ανατίθεται στην Περιφέρεια. Αν, λοιπόν, αυτοί οι διαγωνισμοί είναι τόσο, μα τόσο στενά, «φωτογραφικοί», υπηρετούν τη διαφάνεια; Δεν το πιστεύω. Και πώς θα μπορούσε αυτό να θεραπευτεί;

Φοβάμαι, δεν θέλω να το ευχηθώ, ότι, ήδη, η ενοχική διατύπωση, η φοβική διατύπωση του νομοσχεδίου για την αοριστία του παρατεινόμενου χρόνου, εάν θα υπάρξουν προσφυγές εντός ή εκτός Ελλάδος, δίνουν μία πρόγευση για το τι, ίσως, ακολουθήσει σε αυτό που επιχειρείτε να κάνετε σήμερα. Και τι επιχειρείτε; Στην ουσία, θωρακίζεται με τον, πλέον, απόλυτο τρόπο, η συμμετοχή στις διαγωνιστικές διαδικασίες για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, να αφορούν μόνο όσες κοινοπραξίες ΚΤΕΛ λειτουργούν σήμερα στην Ελλάδα ή κυρίως αυτές. Αυτό, όμως, που προσπαθούμε να σας επισημάνουμε, είναι ότι δεν χρειάζεται η απληστία και η «βουλιμία» να «πετάξετε έξω» από τον επαγγελματικό ζωτικό χώρο μία άλλη ομάδα επαγγελματιών, όταν αποδίδετε στα ΚΤΕΛ και τη δυνατότητα να μετατρέπονται και σε τουριστικές επιχειρήσεις. Είναι άδικο. Δεν είναι ιδιοτελές. Είναι άδικο. Και θα επαναλάβω και το ερώτημα που είναι και κοινοβουλευτικό και πολιτικό. Έτσι αντιλαμβάνεστε τα οφέλη του ανταγωνισμού και της ελεύθερης αγοράς, υπέρ των πολιτών, των επιχειρήσεων, του κοινωνικού συνόλου και του δημοσίου συμφέροντος; Κάποια λάθος ανάγνωση πρέπει να γίνεται.

 Επίσης σπεύδετε να καταργήσετε, στο πλαίσιο της «ανοικοδόμησης» όλου του νομοθετικού πλαισίου που προηγήθηκε από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το διάστημα 2015-2019, το άρθρο 45, του ν.4586/18, όπου τι συγκλονιστικό περιέγραφε που είναι τόσο ενοχλητικό, ως προϊόν της προηγούμενης Κυβέρνησης; Περιέγραφε ένα μίνιμουμ προστασίας, χωρίς να έρχεται κόντρα σε νομικές ή εργασιακές ρυθμίσεις, μία στοιχειώδη προστασία των εργαζομένων, στο ενδεχόμενο που θα υπήρχε αλλαγή του φορέα της δημόσιας υπηρεσίας και αφορά εργαζόμενους στα ΚΤΕΛ.

Ανοίγω μία παρένθεση. Θέλετε να είμαστε ειλικρινείς; Θέλετε, αιφνιδιαστικά, με όποια ιδιότητα και αν έχει ο καθένας μας, να ρίξουμε μια ματιά στο τι συμβαίνει σήμερα στους ενοικιαζόμενους εργαζόμενους στα ΚΤΕΛ, οι οποίοι διατίθενται σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ως οδηγοί αστικών συγκοινωνιών, σε τι συνθήκες εργάζονται; Και υπάρχουν καταγγελίες που έχουν αποτυπωθεί, κύριε Υπουργέ και στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο. Εμμέσως έχουν απαντηθεί, άλλες έχουν μείνει αναπάντητες. Θέλετε να είμαστε ειλικρινείς για τις συνθήκες εργασίας σήμερα σε αυτές τις επιχειρηματικές μορφές σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη; Παίρνουν 600 ευρώ τον μήνα, με δέκα έως έντεκα ώρες καθημερινής βάρδιας και εργασίας. Δηλαδή, μηδέν εργασιακά δικαιώματα και ένα καθεστώς συνεχούς «ομηρίας» -με συγχωρείτε που θα το πω ευθέως- στον πολιτικό παράγοντα που μεσολάβησε, μέσα σε τέτοιες συνθήκες οικονομικής κρίσης, να βρεθεί έστω αυτή η δυνατότητα απασχόλησης, γιατί εργασία δεν είναι και αξιοπρέπεια δεν περιέχει μέσα.

Θέλετε να αναλάβω ευθύνη προσωπικά, ως ο χώρος που εκπροσωπώ, για κενά ή παραλείψεις του παρελθόντος; Να το κάνω, με όση δόση αυτοκριτικής θέλετε. Θέλετε να συμφωνήσουμε να το «θεραπεύσουμε;» Να το «θεραπεύσουμε». Δε μπορεί να υπάρχει στα όρια της «μαύρης» εργασίας απασχόληση σήμερα στις δημόσιες συγκοινωνίες. Θα τα πούμε αναλυτικά όλα αυτά και στην Ολομέλεια.

Πριν κλείσω, θα αναφερθώ στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ. Η κατάληξη όλων αυτών που προβλέπετε, με δεδομένο ότι ο ΟΣΕ είναι υποστελεχωμένος και σήμερα εργάζονται 789 εργαζόμενοι, ενώ το οργανόγραμμα είναι για 2.100 θέσεις, είναι ότι σε πολλά πεδία η πρόσληψη μόνιμου προσωπικού και όχι κατ’ ανάγκη η πρακτική των συμβούλων, ίσως, είναι ένας δρόμος που πρέπει να ακολουθηθεί. Σας άκουσα χθες, σχεδόν, με οργή, με ένταση, να κατηγορείτε την αμφισβήτηση για το ότι οι προσλήψεις θα γίνουν μέσω του ΑΣΕΠ.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω, ότι επειδή στην ίδια χώρα ζούμε και πολιτευόμαστε, δεν είναι λίγες οι φορές, όπου η «σφραγίδα» του ΑΣΕΠ, γιατί έχει «εκφυλιστεί στη διάρκεια των ετών σε μεγάλο βαθμό η ακεραιότητα αυτού του φορέα, υπήρξαν περιπτώσεις που επικυρώθηκαν διαδικασίες πρόσληψης προσωπικού με σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη διαφάνεια και την αξιοκρατία. Ελπίζω ότι δεν το ακούτε από εμένα για πρώτη φορά.

Άρα, το ζήτημα δεν είναι μόνο να υπάρχει η «σφραγίδα» ή η θεσμική εγκυρότητα του ΑΣΕΠ. Είναι, πραγματικά, να προχωρήσει ο σιδηρόδρομος. Ο σιδηρόδρομος του μέλλοντος, οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες που είναι και το αντίδοτο στην κλιματική αλλαγή και στην πράσινη ανάπτυξη, αλλά και στην εξυπηρέτηση των πολιτών, να μπει σε νέες και υγιείς βάσεις. Θα δούμε και στην Ολομέλεια, ότι από το σχέδιο νόμου δεν προκύπτει ότι η αυτονόμηση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ θα οδηγήσει σε αυτό που περιγράφουμε και κυρίως, στη διαμόρφωση ενός αξιόπιστου μηχανισμού μακροπρόθεσμου προγραμματισμού για την ένταξη νέων έργων στα δίκτυα και μία σειρά από άλλα προαπαιτούμενα, για να μπορούμε να έχουμε σιδηροδρομικές συγκοινωνίες που αξίζουν και στον τόπο και στους πολίτες.

Το επόμενο ραντεβού στην Ολομέλεια. Ελπίζω σε ότι αφορά στα άρθρα 2 και 17, να το ξαναδείτε, συν την τροπολογία που αφορά στην επαναφορά των προνοιών που υπήρχαν για τους εργαζόμενους στις υπεραστικές συγκοινωνίες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνουμε σήμερα τη συζήτηση στην Επιτροπή για το νομοσχέδιο που αφορά στις δημόσιες υπεραστικές και αστικές συγκοινωνίες και την αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

Στην πρώτη ενότητα η εφαρμογή του ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370/2007 συνιστά την υποχρέωση της εναρμόνισής του στην ελληνική νομοθεσία, με κύριο χαρακτηριστικό τις διαγωνιστικές διαδικασίες ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου. Με βάση την προηγούμενη εμπειρία, αλλά και μέσα από τους προβληματισμούς και τις αλληλοσυγκρουόμενες απόψεις των φορέων, πρέπει να πετύχουμε, στα πλαίσια της εφαρμογής του ευρωπαϊκού κανονισμού, τη διασφάλιση της προσφοράς υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, που θα είναι, μεταξύ των άλλων, πολυπληθέστερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας και λιγότερο δαπανηρές, από εκείνες που θα προσφέρουν από μόνες τους οι δυνάμεις της αγοράς, την οργάνωση, το πλαίσιο και τη διεξαγωγή των αντίστοιχων διαγωνιστικών διαδικασιών του υγιούς ανταγωνισμού.

Οι διατάξεις, όπως είναι διατυπωμένες, δημιουργούν ερωτηματικά, αφήνουν κενά για την εφαρμογή του και την ικανοποίηση όλων αυτών των στόχων, την απαιτούμενη διαφάνεια και τη συμμετοχή. Ο κ. Υπουργός, μέχρι σήμερα, απέφυγε να είναι συγκεκριμένος στα ζητήματα που τέθηκαν. Έχουν εκφραστεί απόψεις και διαφορετικές προτάσεις και έντονες αντιρρήσεις από τους φορείς. Από την πλευρά μας, επισημάναμε συγκεκριμένα σημεία που αφορούν στην προσπάθεια που πρέπει να γίνει, ώστε το νομοθέτημα να μπορεί να εφαρμοστεί στην πράξη, χωρίς να προκύψουν προβλήματα και μάλιστα, στο άμεσο μέλλον.

Περιμένοντας, λοιπόν, τυχόν αλλαγές ή νομοθετικές βελτιώσεις, θα αναφερθούμε σε συγκεκριμένα σημεία του νομοσχεδίου, αλλά και συμπληρωματικά, σε σχέση με την τοποθέτησή μου στις προηγούμενες συνεδριάσεις. Προφανώς, κατ’ αρχάς, αναγνωρίζουμε τον ρόλο και την προσφορά στις δημόσιες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες από τους φορείς που μέχρι σήμερα παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες για δεκαετίες, όπως και το έργο κάθε φορέα που δραστηριοποιείται στον τομέα του και ένας από αυτούς είναι γενικά οι οδικές μεταφορές επιβατών.

Τώρα πάμε σε συγκεκριμένα σημεία. Ξεκινώ από το άρθρο 2, που ακούστηκαν και προηγουμένως ορισμένα στοιχεία. Επιγραμματικά, θα πρέπει να διευκρινιστεί σε ποιες περιπτώσεις εντάσσονται στις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες οι προορισμοί που περιγράφονται με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό και τουριστικό ενδιαφέρον. Θα πρέπει αυτό να είναι ξεκάθαρο, για να ξέρουμε πώς προχωράμε στη συζήτηση.

 Στο άρθρο 7, στην παρ.2, καθορίζονται τα ειδικά προσόντα που διαθέτει κάθε φορέας για την ορθή εκτέλεση υπηρεσιών αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και που αφορούν στην οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια και στην τεχνική και επαγγελματική ικανότητα. Θεωρούμε ότι αυτό αποτελεί μέρος των προϋποθέσεων για την ανάληψη έργου αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών και δεν πρέπει να παραπέμπεται προς εξειδίκευση στην υπουργική απόφαση της παρ.1 του άρθρου 30.

Στο άρθρο 8, η απευθείας ανάθεση και η προβλεπόμενη αποζημίωση, δηλαδή, η επιδότηση για άγονες γραμμές, θα πρέπει να υπόκεινται και οι δύο αυτές περιπτώσεις στους

κανόνες για την εξυπηρέτηση του κοινού, αλλά και τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και θα πρέπει να είναι περισσότερο σαφείς οι προϋποθέσεις.

 Στα άρθρα 9, 10 και11, προτείνουμε πριν προχωρήσει η όποια διαγωνιστική διαδικασία, η πρόταση για τον σχεδιασμό των δικτύων να τίθεται σε δημόσια διαβούλευση. Έχει ιδιαίτερη σημασία αυτό για τη λειτουργία τοπικών, κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων.

 Σε ότι αφορά στις βασικές κατευθύνσεις που διέπουν τις προκηρύξεις των διαγωνισμών, έχουμε θέσει το ερώτημα, γιατί να συνεχιστεί η ίδια διαδικασία, προδικάζοντας την εξέλιξη, εφόσον υποτίθεται, ότι θα γίνει νέος σχεδιασμός, βάσει και νέων αναγκών που μπορεί να προκύπτουν; Για δε το θέμα της εμπειρίας σε τακτικές συγκοινωνίες που διαθέτουν μόνο οι φορείς που, ήδη, εκτελούν αυτό το έργο, έχουμε πει ότι θα πρέπει να συνδυαστεί ή να συνδεθεί με το έργο των οδικών μεταφορών επιβατών.

Στο άρθρο 15, η αρμόδια αρχή προσδιορίζει στις προκηρύξεις την ανώτατη επιτρεπόμενη, κατά ζώνη, χρέωση, καθώς και τη χρέωση των μεταφερόμενων αποσκευών και ασυνόδευτων δεμάτων, λαμβάνοντας υπόψιν τα στοιχεία κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Συμφωνούμε σε αυτό. Επίσης, προβλέπει ότι τα ποσά της ανώτατης επιτρεπόμενης χρέωσης των επιβατών, το αντίστοιχο ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος αποσκευών, χωρίς κόμιστρο και το ανώτατο επιτρεπόμενο κόμιστρο επιβατών να καθορίζονται στις προκηρύξεις. Σαφώς, θα πρέπει να είναι ξεκάθαρα όλα αυτά.

Το σημείο «τριβής» που το συζητάμε τόσες μέρες και αναδείχθηκε χθες και στην ακρόαση φορέων είναι ότι πρέπει να δούμε τι λύσεις μπορούν να δοθούν, ούτως ώστε να προχωρήσει η όλη διαδικασία. Αφορά, όπως είπαμε, στις προϋποθέσεις για τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων στους διαγωνισμούς. Καταρχήν, πρέπει να είναι σύμφωνες με το ενωσιακό δίκαιο και θα πρέπει να διευκρινιστεί στον νόμο αυτόν, πώς ορίζονται οι επιχειρήσεις που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών, είτε αυτόνομα, είτε σε κοινοπραξίες, όπως προβλέπεται στον κανονισμό1071/2009.

 Έχουμε θέσει τα εξής θέματα. Πρώτον, σε σχέση με την προϋπόθεση για σταθμούς κ.λπ., να προβλέπεται και ο χρόνος, μεταξύ ημερομηνίας διαγωνισμού και υπογραφής σύμβασης ανάθεσης, ώστε αυτοί που θα εγγυηθούν αυτή την τήρηση των προϋποθέσεων, κατά την υπογραφή της σύμβασης ανάθεσης, να γνωρίζουν εάν υπάρχει αυτό το χρονικό περιθώριο για να ανταποκριθούν.

Το δεύτερο αφορά στο θέμα της στελέχωσης, για το οποίο πρέπει να συνεκτιμήσουμε και τις προτάσεις των εργαζομένων στις συγκοινωνίες, αστικές και υπεραστικές, ενώ το τρίτο είναι ως προς τα συστήματα, για τα οποία δεν είναι δυνατόν να χορηγείται έγκριση, όταν μια επιχείρηση δεν εκτελεί, ήδη, έργο οδικής μεταφοράς επιβατών, θα πρέπει να προβλεφθεί αυτή η υποχρέωση να πληρείται, κατά την υπογραφή της σύμβασης, όπως και οι προηγούμενες προϋποθέσεις. Τέτοια συστήματα είναι τα συστήματα τηλεματικής και έκδοσης εισιτηρίων.

 Στα άρθρα 24 και 25, υπάρχει το ζήτημα της απευθείας ανάθεσης σε τρίτον του έργου ή στον ίδιο ανάδοχο, όταν συντρέχει ή επίκειται κίνδυνος που μπορεί να οδηγήσει στη διακοπή του μεταφορικού έργου. Με σκοπό, λοιπόν, την αποτροπή αυτού του κινδύνου, προβλέπεται η διαδικασία λήψης έκτακτων μέτρων. Το ερώτημα που τίθεται είναι ποια είναι τα κριτήρια για μία τέτοια απόφαση από την αρμόδια αρχή, ιδίως, πώς κρίνεται ότι επίκειται ο κίνδυνος διακοπής του έργου. Δηλαδή, να μην αποτελέσει αυτό τη βάση για διάφορες παρατάσεις με απευθείας ανάθεση.

Όπως και τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25, είναι κι αυτό μία ρύθμιση που προβληματίζει, με δεδομένο ότι δεν εξειδικεύονται οι λόγοι που πρέπει να συντρέχουν για να προχωρήσει η αρμόδια αρχή σε μία απευθείας ανάθεση. Αυτό το σημαντικό θέμα θα πρέπει να διευθετηθεί με τον νόμο και όχι να παραπέμπεται στην υπουργική απόφαση.

Στο άρθρο 30, προβλέπεται μία σειρά υπουργικών αποφάσεων, μέσα σε έξι μήνες, σε έναν χρόνο μία υπουργική απόφαση, επίσης, αποφάσεις των περιφερειακών αρχών, πράξεις που δεν είναι δυνατόν να εκδοθούν σε αυτά τα χρονικά διαστήματα που προβλέπονται, ενώ μαζί με τα δύο χρόνια που δίνονται για την εφαρμογή του συγκεκριμένου νόμου που θα ψηφιστεί, αλλά και τη δυνατότητα παρατάσεων για διάφορους λόγους, όπως για διάφορες εμπλοκές, οι οποίες, επίσης, είναι απροσδιόριστες, μπορεί να πάμε σε πολύ μακρινό χρόνο. Αυτά είναι προβλήματα, τα οποία τα έχουμε ήδη θέσει.

Με το άρθρο 33, καταργείται η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών. Η Αρχή αυτή, πράγματι, δεν λειτούργησε. Στην ουσία, δεν συστάθηκε καν, ενώ κανονικά θα έπρεπε και να συγκροτηθεί και να οργανωθεί και να αναλάβει αυτή αυτές τις σχετικές διαδικασίες, όπως οι διαγωνισμοί. Όμως, το Υπουργείο θέλει τον έλεγχο αυτών των διαδικασιών.

 Στη β΄ ενότητα, που δεν ήταν στη διαβούλευση και κανένας δεν γνώριζε το περιεχόμενό της, καλούμαστε να αξιολογήσουμε σε λίγο χρόνο αυτές τις ημέρες τις διατάξεις. Πρόκειται για την επιλογή του Υπουργείου να θέσει, υπό τον απόλυτο έλεγχό του, τη διαχείριση συνολικά, καταρχάς, του επαναλαμβανόμενου ως εξαγγελία προγράμματος των 4,5 δις σιδηροδρομικών έργων, αλλά και όλα τα νέα έργα στη συνέχεια. Επίσης, αφορά και στην επιλογή της ενίσχυσης του ρόλου του Υπερταμείου που το βλέπουμε και εδώ σε δύο καθαρά δημόσιες εταιρείες να είναι παρών. Για ποιον λόγο γίνεται αυτό, δεν έχει απαντηθεί.

Στο άρθρο 40, ορίζεται ότι η οικονομική εποπτεία των ΟΣΕ Α.Ε και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ασκείται από τον Υπουργό Οικονομικών και ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό των συνθηκών, του πλαισίου χρηματοδότησης και των στρατηγικών προτεραιοτήτων για τον τομέα του σιδηροδρόμου. Αντί να βελτιώσετε τις λειτουργίες και να αξιοποιήσετε τις δυνατότητες και τεχνογνωσία, επιλέγετε να δημιουργήσετε μια δομή στο Υπουργείου που, στην ουσία, θα μοιράσει τα έργα με το προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ σε ρόλο θεατή. Επικαλείστε την ταχύτητα στην υλοποίηση και την απορρόφηση πόρων. Δηλαδή, οι υπάλληλοι της ΕΡΓΟΣΕ ή και του ΟΣΕ φταίνε που δεν προχωρούν οι επιλογές σας για τον ανταγωνιστικό διάλογο ή για τις χρηματοδοτήσεις των έργων, που ακόμα δεν μας έχετε πει ποιες είναι και αν τις έχετε εξασφαλίσει;

Στο άρθρο 41, επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της ΟΣΕ Α.Ε. και τροποποιείται το περιεχόμενο των διατάξεων του ν.2671/1998. Ασκεί καθήκοντα, πλέον, διαχειριστή εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, ένας οργανισμός που, επίσης, έχει θέματα στελέχωσης προσωπικού.

Στα άρθρα 42 και 43, διευρύνονται οι αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ως διαχειριστής έργων, τα οποία εκτελούνται στο υπό κατασκευή σιδηροδρομικό δίκτυο και προβλέπονται αναθέσεις σε τρίτους, σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων, η δυνατότητα συνεργασίας για τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες. Επίσης, προβλέπεται η προκήρυξη διαγωνισμού από την ΟΣΕ Α.Ε. για την πρόσληψη ενός εξωτερικού τεχνικού συμβούλου διαχείρισης με τριετή, τουλάχιστον, απασχόληση και η δυνατότητα πρόσληψης από την ΟΣΕ Α.Ε. και από την ΕΡΓΟΣΕ του αναγκαίου και εξειδικευμένου προσωπικού, καθώς και

συμβούλων. Άρα, λοιπόν, ανοίγουμε και εδώ ζητήματα συμβούλων, προσωπικού, κ.λπ., τη διαδικασία μετά και την ψήφιση της τροπολογίας, πριν από λίγες ημέρες, που αφορά στις εργασιακές σχέσεις σε αυτές τις δύο εταιρείες, με διατάξεις που αφορούν, κατά τα άλλα, στις εταιρείες που είναι στο Υπερταμείο.

Στα άρθρα 46 και 47, για τη διοίκηση ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, προβλέπεται επταμελές διοικητικό συμβούλιο με το Υπουργείο να διαμορφώνει τις προδιαγραφές και τα προσόντα, ακόμα και για τον εκπρόσωπο των εργαζομένων, που, ουσιαστικά, δηλαδή, θα τον επιλέγει το ίδιο το Υπουργείο, μετά από ανάθεση σε εξειδικευμένη εταιρεία συμβούλων και πάλι για τα προσόντα υποψηφίων και την αναζήτησή τους. Δηλαδή, αφαιρείται, στην περίπτωση του εκπροσώπου των εργαζομένων το δημοκρατικό δικαίωμα της ελεύθερης εκλογής. Η ιστορία επαναλαμβάνεται. Επιτροπές και εταιρείες συμβούλων σε κάθε βήμα, σε κάθε διαδικασία.

Επίσης, στη συνέχεια, προβλέπεται τριμελής επιτροπή επιλογής και ενώ, ούτε ο ΟΣΕ, ούτε η ΕΡΓΟΣΕ ανήκουν στο Υπερταμείο, στην τριμελή αυτή επιτροπή το ένα μέλος θα προέρχεται και θα εκπροσωπεί το Υπερταμείο. Ποια είναι, τελικά, η σκοπιμότητα αυτής της πρόβλεψης, αλλά και του εγχειρήματος γενικά, που ξεκινά με τον διαχωρισμό, μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ; Με ποια λογική το Υπερταμείο θα έχει λόγο, ενδεχομένως και ισχυρό λόγο, για τις διοικήσεις των δύο εταιρειών του δημοσίου, κατά τα άλλα, τομέα, όταν μάλιστα η Νέα Δημοκρατία καταψήφισε το Υπερταμείο και υποτίθεται, ότι, όπως, επίσης, διατυμπανίζει η Κυβέρνηση, βγήκαμε από την αυξημένη εποπτεία.

Επίσης, ένα άλλο ερώτημα που και αυτό δεν έχει απαντηθεί είναι, γιατί οι διοικήσεις αυτών των δύο δημόσιων εταιρειών δεν προβλέπεται να έχουν την έγκριση της Επιτροπής ΔΕΚΟ της Βουλής, εφόσον δεν είναι και δεν πρόκειται να ενταχθούν στο Υπερταμείο;

Κλείνω με το Δ΄ Μέρος, όπου προβλέπεται η κατάργηση των τεχνικών συμβούλων που έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν από τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο Υπουργός, πλέον, ορίζεται ο μόνος αρμόδιος να κρίνει το σύνολο των περιπτώσεων που προβλέπονται στον ν.4412/2016, άρθρο 184, και για τις εκκρεμείς υποθέσεις των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου. Είναι μία ακόμα περίπτωση πολιτικού ελέγχου στη διαδικασία υλοποίησης των μεγάλων τεχνικών έργων.

Είμαστε αντίθετοι στις διατάξεις που αφορούν σε αυτή την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, μαζί με όλα όσα αναφέρονται παράλληλα, έτσι όπως επιχειρείται. Επιφυλασσόμαστε για την, επί της αρχής, του νομοσχεδίου συνολικά τοποθέτησή μας στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος 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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

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

Θέλω να ξεκινήσω με ένα σχόλιο διευκρινιστικού χαρακτήρα. Είπε ο κ. Υπουργός στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, την περασμένη Παρασκευή, επί λέξει, ότι «ακούστηκαν και από το Κ.Κ.Ε πράγματα τα οποία νομίζω ότι δεν απηχούν την πραγματικότητα. Δεν έρχεται το δημόσιο σήμερα να επιδοτήσει τα ΚΤΕΛ».

Χθες ο Υπουργός πάλι είπε, ότι «τα ΚΤΕΛ σήμερα δεν επιδοτούνται. Δεν επιδοτούνται οι άγονες γραμμές. Νομίζω ότι πρόκειται για παρανόηση, ελπίζω όχι σκόπιμη».

Εμείς, όμως, δεν μιλήσαμε για την επιδότηση των άγονων γραμμών που, όντως, δεν υφίσταται. Μιλήσαμε για άλλες επιδοτήσεις, όπως είναι η επιδότηση για την αγορά καινούργιων λεωφορείων, που φτάνει μέχρι και το 35% της αξίας τους και άλλα πράγματα, τα οποία ο ίδιος ο Εισηγητής παραδέχτηκε σήμερα της Νέας Δημοκρατίας. Και εν πάση περιπτώσει, έρχεται η ίδια η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η οποία συνοδεύει το σημερινό νομοσχέδιο, να διαψεύσει τον Υπουργό, όπου σε αυτή την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου αναγράφεται στο τελευταίο τμήμα της έκθεσης: «μελλοντική εξοικονόμηση δαπάνης του Κρατικού Προϋπολογισμού από την κατάργηση εφαρμογής των διατάξεων του ν.2963/2001, αναφορικά με την παροχή ενισχύσεων σε ΚΤΕΛ για τον εκσυγχρονισμό υποδομών και λεωφορείων άρθρο 32, παρ.2». Δεν καταργείς κάτι που δεν υπάρχει, έτσι δεν είναι;

Εν πάση περιπτώσει, για να το κλείσουμε αυτό, όλη η ουσία του νομοσχεδίου βρίσκεται στην πλήρη και γενικευμένη, για το σύνολο της χώρας, εφαρμογή αυτού του περιβόητου Κανονισμού 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των επιβατικών οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Έναν Κανονισμό, για τον οποίον τα υπόλοιπα Κόμματα δεν βρήκαν να πουν, έστω και μία λέξη.

Εν πάση περιπτώσει, οι μεταφορές, που, όπως λέει το άρθρο 7, σύμφωνα με έναν άλλο Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον 1071/2009, γίνονται από επιχειρήσεις που εκτελούν, κατ’ επάγγελμα, οδικές μεταφορές επιβατών, χωρίς αυτές τις επιχειρήσεις να τις ξεχωρίζει σε δημόσιες ή ιδιωτικές, αφού προβλέπει και μεριμνά να λειτουργούν ως επιχειρήσεις καπιταλιστικές, με κριτήρια την οικονομική και την χρηματοοικονομική επάρκεια και σκοπό, φυσικά, το καπιταλιστικό κέρδος. Δεν έχουν άλλον λόγο ύπαρξης οι επιχειρήσεις πέρα από το κέρδος, σε βάρος των επιβατών, αλλά και των εργαζομένων σε αυτές τις επιχειρήσεις.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι για τον σχεδιασμό των αστικών και υπεραστικών γραμμών, οι κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες τοποθετούνται, μόλις, στην 6η σειρά προτεραιότητας των κριτηρίων αυτού του σχεδιασμού. Προηγούνται άλλα κριτήρια, όπως, παραδείγματος χάρη, η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, τα πληθυσμιακά δεδομένα, τα γεωγραφικά δεδομένα

δεδομένα, όλα όσα έχουν άμεση σχέση, δηλαδή, με την κερδοφορία αυτών των επιβατικών επιχειρήσεων και όχι με τις μεταφορικές ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων που, κατεξοχήν, χρησιμοποιούν αυτά τα συγκοινωνιακά μέσα.

Είναι χαρακτηριστικό, επίσης, ότι στον σχεδιασμό, εκτός από τα όσα αντιλαϊκά περιέχονται σε αυτόν, μόνο συμπληρωματικά και μόνο παρεμπιπτόντως, περιλαμβάνονται και γραμμές, οι οποίες συνδέουν οικισμούς με τα χωριά, τα κεφαλοχώρια και τις μικρότερες ή τις μεγαλύτερες πόλεις, που τυχαίνει να μην είναι διοικητικά κέντρα, όπως λέει το νομοσχέδιο.

Δηλαδή, η κακή κατάσταση που υπάρχει, ήδη, τώρα που μιλάμε, σε σχέση με την κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών των απομακρυσμένων και ταυτόχρονα, αραιοκατοικημένων περιοχών, με το σημερινό νομοσχέδιο αναμένεται να επιδεινωθεί περαιτέρω. Βλέπετε, είναι εκείνη η «ριμάδα» λειτουργία του καπιταλιστικού κέρδους, όπως είπαμε, η οποία παίζει, εντελώς, καθοριστικό ρόλο, ότι όλος ο σχεδιασμός επικεντρώνεται μόνο εκεί που συγκεντρώνεται πολύς κόσμος και όχι στις αραιοκατοικημένες περιοχές της χώρας, που δεν είναι και λίγες στην Ελλάδα. Βεβαίως, πρέπει να επικεντρώνεται και εκεί, αλλά όχι μόνο εκεί.

Φυσικά, πρόκειται για μεγάλες ιδιωτικές επιχειρήσεις μόνες τους ή σε κοινοπραξίες- αυτό είναι δευτερεύον- με επάρκεια οικονομική και χρηματοοικονομική, με ιδιαίτερες τεχνικές και επαγγελματικές ικανότητες και με συγκεκριμένου ορισμένου τύπου οχήματα και σε αυτές ανατίθεται τελικά η εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Εκτός των άλλων, με εγγυημένα τα κέρδη τους, είτε εκμεταλλευόμενες τα έσοδα από τα εισιτήρια γι’ αυτό το αποκλειστικό μεταφορικό τους δικαίωμα που αποκτούν, είτε με άμεσες επιδοτήσεις και αποζημιώσεις από το ίδιο το κράτος για την κάλυψη των λεγόμενων άγονων γραμμών και όχι μόνο.

Είναι χαρακτηριστικό και αποκαλυπτικό, ότι για να μην χάσουν οι παραχωρησιούχοι, αυτές οι εταιρείες, δηλαδή, οι μεταφορικές, προβλέπεται στο 16ο άρθρο, σε περίπτωση καθορισμού από το κράτος μειωμένου ή δωρεάν εισιτηρίου για επιβάτες ειδικών κατηγοριών, παραδείγματος χάριν, για φοιτητές, για πολύτεκνους, για άτομα με αναπηρία, τότε οι απώλειες των εσόδων αυτών των παραχωρησιούχων θα καλύπτονται από το κράτος.

Είπε χθες πάλι ο κ. Υπουργός, ότι αυτή η διαδικασία δεν θα ευνοήσει μόνο τις επιχειρήσεις. Πάλι αναφέρω τα λόγια του από τα Πρακτικά: «εγώ δεν λέω, ότι δεν θα τις ευνοήσει, αλλά αυτό θα ευνοήσει τον τελικό χρήστη στο τέλος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, διότι θα έχουν πιο φθηνό εισιτήριο», αυτό ήταν το επιχείρημά του.

Θεωρητικά θα μπορούσε να είναι έτσι; Πότε θα μπορούσε να είναι έτσι; Αν τα έσοδα του Προϋπολογισμού δεν έβγαιναν, κατά 95% από την «καμπούρα» του λαού και αν όλες οι ανώνυμες εταιρείες δεν συμμετείχαν μόνο, κατά 5% στα συνολικά φορολογικά έσοδα του κράτους. Ναι, μόνο κατά 5%, καθώς το υπόλοιπο 95% το πληρώνει ο λαός. Όμως, αν δεν συνέβαινε αυτό, τότε το αστικό κράτος θα αρνιόταν τον ίδιο του τον χαρακτήρα, ως κράτος της αστικής τάξης, ως κράτους του κεφαλαίου, ως κράτος των επιχειρηματικών ομίλων, γιατί τέτοιο είναι, άσχετα από το διαχειριστή του, και αυτό ούτε το θέλει και βεβαίως ούτε και το μπορεί το αστικό κράτος.

Οι προσφορές, όμως, αυτού του κράτους στους παραχωρησιούχους τελειωμό δεν έχουν. Σύμφωνα με το άρθρο 21, αν κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων διαπιστωθούν μεταβολές στις ανάγκες του επιβατικού κοινού, τότε με αίτημα των παραχωρησιούχων το αρμόδιο Υπουργείο μπορεί να εγκρίνει την τροποποίηση της λειτουργίας του δικτύου των

αστικών και υπεραστικών μεταφορών, προβαίνοντας σε μέτρα, όπως η κατάργηση γραμμών ή άλλες μεταβολές, που αφορούν στη συχνότητα ή τη διαδρομή των δρομολογίων, αλλά και σε οικονομικές ρυθμίσεις, δεν τις αποκλείει αυτές. Δηλαδή, σε αύξηση του εισιτηρίου, για να συνεννοούμαστε, γιατί εκεί τελικά καταλήγουν όλα.

 Τελικά, πάντα, οι όποιες αποφάσεις του αρμόδιου Υπουργείου, άσχετα από την κυβέρνηση και το πρόσωπο του Υπουργού, θα κινούνται στην κατεύθυνση της εξυπηρέτησης των οικονομικών συμφερόντων των παραχωρησιούχων και σε βάρος, βέβαια, του επιβατικού κοινού, ιδίως, των φτωχότερων λαϊκών στρωμάτων.

 Έχει, ήδη, αποδειχθεί περίτρανα στην πράξη, ότι ακόμη και η εφαρμογή του Κανονισμού 181/2011, πάλι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, -πολλοί οι Κανονισμοί που υπάρχουν στο νομοσχέδιο για τα δικαιώματα των επιβατών, με αυτά ασχολείται ο Κανονισμός- τις υποχρεώσεις των αναδόχων προς τους επιβάτες τις περιορίζει και αντίστοιχα, περιορίζει και τα δικαιώματα των επιβατών, τις περιορίζει αποκλειστικά στα δικά του όρια. Η δε ρύθμιση -προσέξτε πως συνδυάζεται με το σημερινό νομοσχέδιο του ν.4199.2013 της συγκυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ- όριζε ότι η Ρυθμιστική Αρχή Εθνικών Μεταφορών, την οποία καταργείτε με αυτό το νομοσχέδιο, με απόφασή της θα μπορούσε να καθορίζει περαιτέρω, δηλαδή, πέρα από τα όρια που θέτει αυτός ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα των επιβατών. Αυτή τη διάταξη την καταργείτε.

Ανάμεσα τώρα στις πολλές νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις που παρέχονται στον Υπουργό Μεταφορών και με τις οποίες, βεβαίως, μπορεί να ρυθμίζει πολύ σημαντικά ζητήματα της παροχής αστικών και υπεραστικών μεταφορών επιβατών, υπάρχει και μία που μας δημιουργεί ορισμένα ερωτηματικά. Σύμφωνα με το άρθρο 30, προβλέπεται κοινή υπουργική απόφαση, η οποία εκδίδεται μέσα σε έναν χρόνο, από την έναρξη ισχύος του νόμου που θα ψηφιστεί αύριο, με την οποία καθορίζεται η διαδικασία διαπίστωσης, τυχόν, συμβατικής παράβασης των συμβατικών υποχρεώσεων των παραχωρησιούχων, καθώς και η διαδικασία επιβολής των διοικητικών προστίμων. Είναι μία κρίσιμη διάταξη.

 Ερώτημα ειλικρινές και όχι ρητορικό: για τις τυχόν παραβάσεις των παραχωρησιούχων, μέχρι να εκδοθεί η παραπάνω ΚΥΑ, που μπορεί να κρατήσει έναν χρόνο, δηλαδή, να είναι του χρόνου τον Σεπτέμβρη, τι πρόστιμα θα πληρώνουν και με ποια διαδικασία, με δεδομένο ότι στο άρθρο 31 αυτού του νόμου, καταργούνται και οι σχετικές διατάξεις των νόμων του 2018 και του 2013; Μέχρι τότε τι θα γίνει; Αυτόν το χρόνο, δηλαδή, δεν θα υπάρχουν πρόστιμα γι’ αυτούς;

 Σε ότι αφορά στην αντεργατική διάταξη του άρθρου 44, η οποία, αντί για προσλήψεις μόνιμου προσωπικού με συγκροτημένα δικαιώματα για την πλήρη κάλυψη επιτέλους των οργανικών θέσεων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, επιβάλλει -αυτό είναι το σωστό ρήμα- τη μεταφορά ακόμη και τον δανεισμό εργαζομένων, μεταξύ των δύο εταιρειών, μιλήσαμε χθες και δεν χρειάζεται να πούμε περισσότερα.

Οι λόγοι του διαχωρισμού των δύο εταιρειών βρίσκονται στην ίδια την αιτιολογική έκθεση, αν την διαβάσει κανείς προσεκτικά, όπου μιλά για τη βελτίωση της ελκυστικότητας, της παραγωγικότητας, της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα, ώστε να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά, αποδοτικά και ανταποκρίνονται πρώτα στις ανάγκες της αγοράς -αυτή είναι η προτεραιότητα- και μετά και των χρηστών, σε δεύτερο πλάνο. Άρα, η αγορά προηγείται, έτσι δεν είναι; Αυτό καταλαβαίνουμε εμείς. Άρα όροι αγοράς και βελτίωση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας των εταιρειών, οι οποίοι, βεβαίως, επιτυγχάνονται πάντα στις «πλάτες»

των εργαζομένων και κατασκευές έργων, που να ανταποκρίνονται στην ανάγκη για την αύξηση της κερδοφορίας αυτών των μεταφορικών επιχειρήσεων. Όλα αυτά είναι ενταγμένα στον στόχο, να γίνει η χώρα μας ένας κόμβος μεταφοράς προϊόντων προς την Ευρώπη.

Kαι ένα τελευταίο σχόλιο για το άρθρο 52, με το οποίο καταργούνται τα τεχνικά συμβούλια των επιμέρους εταιρειών, τα οποία είναι συμβουλευτικά όργανα, πριν από τα διοικητικά συμβούλια. Να πούμε, ότι η ΕΡΓΟΣΕ χάνει το τεχνικό σύμβουλο που έχει μέχρι τώρα και πλέον, όλοι και όλα θα υπάγονται στο τεχνικό συμβούλιο του Υπουργείου. Αν αυτό δεν είναι συγκεντρωτισμός, τότε τι είναι; Και ξέρετε ο συγκεντρωτισμός έχει μία κακή συνήθεια, να πηγαίνει μαζί με τη γραφειοκρατία, την οποία υποτίθεται ότι καταπολεμάτε. Ταυτόχρονα, αποτελεί και μία επιδεικτική άγνοια των ειδικών αντικειμένων, όπως είναι τα έργα του ΟΣΕ.

Πραγματικά, όσο και αν ψάξαμε, δεν βρήκαμε ούτε ένα άρθρο, που να αξίζει να το ψηφίσουμε.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, κατηγορήστε απ’ όλους μας για συγκεντρωτισμό. Θα πρέπει να δώσετε ιδιαίτερες εξηγήσεις, γιατί είναι σημαντικό.

Θα συνεχίσω με το Γ΄ Μέρος του νομοσχεδίου. Το εισαγωγικό άρθρο 36, χαρακτηρίζεται από αοριστίες, σχετικά με τη λογική της αναδιάρθρωσης που επιχειρείται για τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, όπως η περαιτέρω βελτίωση των υπηρεσιών, όταν δεν υπήρξε καμία βελτίωση με τον «τεμαχισμό» και με το «ξεπούλημα», ενώ εάν ήταν πράγματι αυτός ο σκοπός, γιατί δεν τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση; Αναφέρεται, επιπλέον, στον ψηφιακό μετασχηματισμό και στην πράσινη μετάβαση, τα οποία αποτελούν προαπαιτούμενα του Ταμείου Ανάκαμψης. Φυσικά, το τρένο είναι προτιμότερο οικολογικό μέσο από τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά. Όμως, έχει υποβαθμιστεί, σε σχέση με τους αυτοκινητόδρομους, όπου τα έργα, παρά τις καθυστερήσεις, ολοκληρώθηκαν.

 Αντίθετα, υπάρχει ουσιαστικά μία μόνο σιδηροδρομική γραμμή, που συνδέει τις κύριες πόλεις και τα λιμάνια: η Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που διαρκεί τέσσερις ώρες, ενώ θα μπορούσε να ήταν πολύ συντομότερη, με προβληματικές ανταποκρίσεις προς τα Βαλκάνια και την Ευρώπη.

Γενικότερα, πάντως, δίνεται η εντύπωση, ότι η Κυβέρνηση βιάζεται να προωθήσει τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης στην επιχειρηματική της «πελατεία», ενώ δεν βλέπουμε για ποιον λόγο θα έπρεπε να δεσμευτεί η επόμενη κυβέρνηση με το καθεστώς των δημοσίων Α.Ε., που προωθεί το σημερινό σχέδιο νόμου, των ιδιωτικών συμβούλων και των αναθέσεων σε συγκεκριμένα οχήματα, με συγκεκριμένους όρους, χωρίς καμία ευρεία συναίνεση.

 Στο άρθρο 37, που περιλαμβάνει ορισμούς, το δίκτυο χαρακτηρίζεται ως ενεργό, ενεργό σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, υπό κατασκευή και καταργημένο, με βάση το άρθρο 9, του ν.3891/2010, όπου, όμως, δεν καθορίζονται επακριβώς οι διαφορές. Είναι σημαντικό ο καθορισμός, επειδή ο ΟΣΕ κάνει εργασίες μόνο στο ενεργό ή στο ενεργό σε αναστολή δίκτυο, χωρίς να είναι ξεκάθαρο τι καλύπτει. Έχει δε σημασία, επειδή οι πολίτες θα πρέπει να γνωρίζουν πού θα υπάρχουν δρομολόγια, ενώ η Βουλή πόσα χρήματα θα χρειαστούν για τον συγκεκριμένο σκοπό σε επενδύσεις και συντήρηση. Εμείς έχουμε, βέβαια,στοιχεία για το δίκτυο, αλλά θα πρέπει να ενημερωθούμε από τον Υπουργό, για να υπάρχει σαφήνεια.

Συνεχίζοντας με τα άρθρα 38 και 39, περιγράφεται η λογιστική διαδικασία μεταβίβασης, κατά τα τυπικά που ισχύουν για τις ανώνυμες εταιρείες, δηλαδή, ο οικονομικός έλεγχος, η αποτίμηση και η μεταβίβαση των μετοχών, λογιστικής αξίας 300.000 ευρώ. Εν προκειμένω, θα έπρεπε να κατατεθεί το νομοσχέδιο, μαζί με τη σύμβαση, αφού θα είχε προηγηθεί η αποτίμηση, επειδή δεν είναι δυνατόν να ψηφίζει η Βουλή για κάτι που δεν γνωρίζει το κόστος, ούτε τη μέθοδο αποτίμησης που θα επιλέξουν οι ελεγκτές. Δεν υπάρχει μόνο μία μέθοδος, υπάρχουν πολλές.

 Στα τυπικά, αναφέρεται πώς το δημόσιο θα καταβάλει το τίμημα σε χρήματα ή σε είδος, θυμίζοντας πώς χάρισε, ήδη, 800 εκατ. ευρώ στον ΟΣΕ. Μήπως αυτή η μεταβίβαση θα αποτελέσει συμψηφισμό με μελλοντικά χρέη ή πρόκειται για κάποια άτυπη εισφορά κεφαλαίου, για κάτι ανάλογο, δηλαδή, που συνέβη με τον ΔΕΔΔΗΕ και τη ΔΕΗ;

Στο άρθρο 40, αναφέρεται πώς ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ υπάγονται στον Υπουργό προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος, όταν, την ίδια στιγμή, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, τις μεταφορές, δηλαδή, έχει περιέλθει στον έλεγχο του ιταλικού κράτους, ενώ η ΡΑΣ δεν επεμβαίνει αποτελεσματικά, με κριτήριο το επίπεδο των υπηρεσιών και του ανταγωνισμού. Αλήθεια, εάν εδώ θελήσουμε να δρομολογήσουμε για λόγους δημοσίου συμφέροντος τρένο στην Πελοπόννησο ή στη γραμμή Θεσσαλονίκη- Αλεξανδρούπολη, για παράδειγμα, ποιος θα το αποφασίσει;

Στην παρ.3, αναφέρεται ότι είναι ευθύνη του Υπουργού η κατάρτιση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών. Θα πρέπει να συμφωνεί και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Εάν δεν συμφωνεί, τι κάνουμε; Διαπιστώνουμε, πάντως, πως τελειώνουν οι γραμμές και δεν χρησιμοποιούνται, όπως το Κιάτο-Αίγιο, που λειτούργησε τελικά μετά την απειλή της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επιστροφή των ποσών της χρηματοδότησης, αλλιώς δεν θα λειτουργούσαν. Άλλες πάλι τελειώνουν μεν, αλλά υπολειτουργούν, όπως η Αθήνα- Θεσσαλονίκη, που δεν έχει φτάσει στις τρεισήμισι ώρες. Μπορεί να δημιουργηθεί και άλλη εταιρεία επιβατικών μεταφορών; Παράδειγμα, για τοπικές τουριστικές δημοτικές διαδρομές στην Πελοπόννησο;

Κατανοούμε φυσικά πώς κάποιες διαδρομές είναι ζημιογόνες και γι’ αυτό χρειάζονται τα 50 εκατομμύρια ετήσια, που, μάλιστα, δόθηκαν για δεκαπέντε χρόνια προκαταβολικά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά δεν γνωρίζουμε ποιες διαδρομές καλύπτουν, ενώ, ενδεχομένως, θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν, με βάση τον νέο σχεδιασμό του Υπουργείου. Δεν ήταν λάθος, λοιπόν, η επιδότηση για δεκαπέντε χρόνια και με ένα σταθερό ποσόν, αντί σε ετήσια βάση ή σε επίπεδο διαδρομών;

Αναγράφεται, επιπλέον, πώς ο Υπουργός θα επιβλέπει τη σιδηροδρομική αγορά. Σωστά, αφού είναι ευθύνη των εκλεγμένων αρχών και όχι των ανεξέλεγκτων ανεξάρτητων. Τι θα κάνει, όμως, η ΡΑΣ, αν ο Υπουργός επιβλέπει την αγορά; Προφανώς, τίποτα στην πράξη, ενώ δεν υπάρχει καμία αρχή για τα δικαιώματα των πολιτών ή απλά δεν τα σέβεται καθόλου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Δεν πρέπει, λοιπόν, να καταργηθεί και η ΡΑΣ;

Αναφέρεται, επίσης, η χρηματοδότηση από το στρατηγικό πρόγραμμα σιδηροδρομικών επενδύσεων, χωρίς να δίνεται το ποσό. Πόσο θα είναι αυτό το ποσό; Εμείς, πάντως, δεν είδαμε κάτι στο Ταμείο Ανάκαμψης για σιδηροδρομικά έργα, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, μαζί με τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ. Τα έργα για ηλεκτροκίνηση, οι πράσινες μεταφορές, που αναφέρονται στο Ταμείο Ανάκαμψης, αφορούν μόνο στην επιδότηση για την αυτοκινητοβιομηχανία του εξωτερικού για την αγορά εισαγόμενων ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Όχι για τον σιδηρόδρομο που, ασφαλώς, είναι οικολογικός. Το μόνο που είδαμε στο φετινό Ταμείο Ανάκαμψης, ενώ δεν αναφέρεται καν από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, είναι 6,2 εκατομμύρια για οργανωτικά των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γιατί χρειάζεται, αλήθεια, η οργανωτική μεταρρύθμιση; Τι ακριβώς σημαίνει; Ιδιώτες σύμβουλοι;

Εκτός αυτού, στον Τύπο αναγράφεται πως ετοιμάζονται κάποια ΣΔΙΤ, χωρίς να εμφανίζονται στο Ταμείο Ανάκαμψης, ενώ διακινούνται ποσά για έργα συντήρησης του ΟΣΕ, ύψους 216 εκατομμυρίων, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Επίσης, έργα 1,2 δις, όπου συμπεριλαμβάνεται το μεγάλο της Νέας Ανατολικής Εγνατίας, μέσω Καβάλας, που, μάλλον, είναι αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ και που, επίσης, θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Επιπλέον, αναφέρεται πώς στις αρμοδιότητες του Υπουργείου υπάγεται ο καθορισμός και η παρακολούθηση των δεικτών απόδοσης, η αποτύπωση των αναγκών ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού, καθώς, επίσης, η εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας για τα έργα. Δεν πρέπει να καθαριστούν όλα αυτά και να προσκομιστούν; Δηλαδή, ποια είναι τα έργα και ποιοι είναι, ακριβώς, οι δείκτες; Το σωστό δεν είναι να διευκρινιστούν, τι ποσά υπάρχουν, αντί να δίνονται υποσχέσεις για έργα και να καλλιεργούνται λαϊκίστικα προσδοκίες;

Με το άρθρο 41, ο ΟΣΕ ορίζεται ως ο διαχειριστής της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, υπεύθυνος 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 δεν γίνεται κάτι ή ακόμη και αυτό στη Δυτική Μακεδονία και στην Αιτωλοακαρνανία, που αφήνεται κυριολεκτικά να καταστραφεί. Έχει προσωπικό ο ΟΣΕ; Χθες, ρωτήσαμε τον αρμόδιο και μας είπε, ότι θα προσλάβει. Διαθέτει την οικονομική δυνατότητα, για να συντηρήσει, αφού είναι ζημιογόνος; Χθες δεν πήραμε καμία απάντηση.

Επίσης, στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ υπάγεται η λειτουργία εκπαιδευτικών κέντρων. Το γραφεί μέσα. Για ποιον λόγο; Δεν ίδρυσε ακαδημία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με νόμο που ψήφισε η Νέα Δημοκρατία; Ποια οικονομική λογική έχει να υπάρχει και άλλη ακαδημία, έστω για τις άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες; Ενδεχομένως, να χρειάζεται, αλλά δεν το ξέρουμε. Θα μας το εξηγήσει ο Υπουργός, φαντάζομαι, αλλά οφείλουμε να γνωρίζουμε, τουλάχιστον, το κόστος της.

Στο άρθρο 41, οφείλουμε να σημειώσουμε πώς τώρα προγραμματίζονται έργα από την ΕΡΓΟΣΕ, αξίας 4 δις περίπου, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, αν και δεν γνωρίζουμε, εάν υπάρχουν αυτά τα χρήματα ή τις προτεραιότητες, ούτε καν τη σκοπιμότητα. Η «πρώτη φάση» της ανάθεσης των έργων, είναι, όπως αναφέρεται, τουλάχιστον, στον Τύπο, η εξεύρεση τεχνικών συμβούλων που θα συνδράμουν στην ΕΡΓΟΣΕ, με κόστος 200 εκατομμυρίων. Αν είναι δυνατόν. Τεχνικοί σύμβουλοι με κόστος 200 εκατομμυρίων; Αυτό, δηλαδή, που θα μπορούσε να διενεργηθεί δωρεάν, μέσω του δημοσίου ή έστω να καλυφθεί από τη μισθοδοσία του δημοσίου ή να δοθεί απευθείας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως με την «Εγνατία», σχεδιάζεται να δαπανηθεί σε συμβούλους. Επαναλαμβάνω, 200 εκατομμύρια.

Σε ότι αφορά στη «δεύτερη φάση», περιλαμβάνει τη διενέργεια διαλόγου και την υποβολή προσφορών, όπου έχουν, ήδη, εκδηλώσει ενδιαφέρον οι γνωστοί όμιλοι με συνεργασίες από το εξωτερικό, η ΑΒΑΞ - ALSTROM, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ με την INTRAKAT και η «Ελλάκτωρ με τη Μυτιληναίος». Μήπως λειτουργεί και εδώ ένα άτυπο «καρτέλ»; Δεν το γνωρίζουμε πολύ καλά; Δεν έχει ερευνηθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, σε ό,τι αφορά

στις κατασκευές;

Με το άρθρο 43, προβλέπεται ότι για τη διεξαγωγή των εργασιών, ο ΟΣΕ μπορεί να προσλαμβάνει ημεδαπό και αλλοδαπό επιστημονικό, τεχνικό και εξειδικευμένο προσωπικό, καθώς, επίσης, να αναθέτει καθήκοντα συμβούλων σε ημεδαπά ή αλλοδαπά, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης διοίκησης και συντονισμού. Γιατί, αλήθεια, αλλοδαπά στελέχη; Δεν μας είναι αρκετό το brain drain; Γιατί δεν υπάρχει κοστολόγηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους;

 Με το άρθρο 45, προβλέπεται πώς το Υπουργείο θα υπογραφεί συμβάσεις και θα παρακολουθεί την υλοποίησή τους από τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, με βάση συγκεκριμένους δείκτες. Έτσι γράφετε. Δεν πρέπει να γνωρίζουμε τι θα περιλαμβάνει η σύμβαση και πώς ορίζονται αυτοί οι δείκτες απόδοσης; Θα υπάρχουν μήπως μπόνους, όπως το «πάρτι» που γίνεται σε ΔΕΗ και ΔΕΔΔΗΕ, ενώ υιοθετούνται, επιπλέον, στον πρόσφατο νόμο για τις Α.Ε. του δημοσίου;

Με το άρθρο 46 για τον ΟΣΕ, όπως με το άρθρο 47 για την ΕΡΓΟΣΕ, προβλέπεται ότι θα αποφασίζονται τα πάντα από τον Υπουργό, όπως, επίσης, η πρόσληψη των μελών του Δ.Σ. σε μεγάλο βαθμό. Γιατί, αλήθεια; Γιατί θα συμμετέχει ένα άτομο από την ΕΕΣΥΠ, δηλαδή, από το Υπερταμείο και ένας ιδιώτης από την αγορά ανθρωπίνου δυναμικού; Γιατί να μην το αναλαμβάνει εξολοκλήρου το ΑΣΕΠ;

Με το άρθρο 48, προβλέπεται ότι, μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς, επίσης, των ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, μπορούν να συνάπτονται συμβάσεις για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών των εταιρειών που αφορούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος. Τι σημαίνει αυτό, ακριβώς;

Με το άρθρο 49, συστήνεται μία ακόμη επιτροπή παρακολούθησης, αυτή τη φορά για την πρόοδο των έργων -επιτροπές, επιτροπές, επιτροπές- στην οποία συμμετέχει ένας εκπρόσωπος της ΟΣΕ Α.Ε., ένας εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ένας ανεξάρτητος τεχνικός σύμβουλος και ένας ανεξάρτητος νομικός σύμβουλος. Γιατί χρειάζεται; Γιατί δεν αναφέρεται ούτε εδώ το κόστος των ανεξάρτητων συμβούλων από το Γενικό Λογιστήριο, αφού, ασφαλώς, θα υπάρχει;

Με το άρθρο 52, με σκοπό, όπως λέγεται, να επιτευχθεί η ενότητα των αποφάσεων των τεχνικών συμβουλίων φορέων του δημοσίου, επί ομοίων τεχνικών και νομικών ζητημάτων, καταργούνται όλα αυτά και ενοποιούνται στο Υπουργείο. Οπότε, ο Υπουργός ορίζεται ως ο μόνος αρμόδιος σχετικά. Εν προκειμένω, ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, είπε στην Επιτροπή τα εξής: «Με τη ρύθμιση αυτή τι κάνουμε; Εξασφαλίζουμε την πιο γρήγορη έκδοση των γνωμοδοτήσεων με ενότητα εφαρμογής και ασφάλεια δικαίου για όλους τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, επί των περιπτώσεων του άρθρου 174 του ν.4412/2016».

Αυτό που δεν είπε ο κ. Υπουργός, είναι πως αυτά τα τεχνικά συμβούλια είχαν οριστεί με το άρθρο 87 του πρόσφατου ν.4782/2021, τον οποίο είχε φέρει ο ίδιος ο Υπουργός για τις δημόσιες συμβάσεις. Επομένως, ένας Υπουργός που δεν γνωρίζει τι χρειάζεται ή αυτό που χρειάζεται αλλάζει τώρα, για να προωθηθούν έργα με συνοπτικές διαδικασίες, ως προς τις ενστάσεις που, συνήθως, είναι πολλές, θα γίνεται κεντρικά από ένα τεχνικό συμβούλιο που θα υπάγεται απευθείας στον Υπουργό, που δεν το γνώριζε πριν έναν χρόνο. Δεν πρόκειται για ανοργανωσιά, για να μην πούμε τίποτα άλλο και για προσχηματικότητα;

Κλείνοντας με το άρθρο 53, είναι απαράδεκτη και αντισυνταγματική η ρύθμιση που καταργεί οτιδήποτε άλλο ίσχυε έως σήμερα, υπάγοντάς το στο παρόν νομοσχέδιο, όπου μεγάλο μέρος του καθορίζεται, είτε με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, είτε με κοινές υπουργικές αποφάσεις που κανένας δεν ξέρει πότε θα βγουν.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

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

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι, ως Βουλευτής Ηρακλείου, θα ξεκινήσω σήμερα από ένα θλιβερό γεγονός που συνέβη, πριν από έναν χρόνο, ακριβώς σαν σήμερα στην Κρήτη. 27 Σεπτεμβρίου 2021, 09:17 το πρωί, 5,8 ρίχτερ στο Καστέλι. Ένας νεκρός, χιλιάδες άνθρωποι χωρίς σπίτια, «πληγές» που ακόμη είναι ανοιχτές.

Ο Σύλλογος Σεισμοπλήκτων η «Ελπίδα» και ο Πρόεδρός της, κ. Γκαντάτσιος, μάς αναφέρουν, ότι έναν χρόνο μετά έχει φύγει από την περιοχή το 20% του πληθυσμού, ενώ πάνω από 800 άνθρωποι ζουν ακόμη σε οικίσκους. Υπάρχουν πάνω από χίλια σπίτια ακόμα πεσμένα, χωρίς κανείς να χρηματοδοτεί τις χωματουργικές εργασίες, ώστε να απομακρυνθούν τα μπάζα ή να γίνουν οι αναγκαίες κατεδαφίσεις. Μόλις το 4% των φακέλων χρηματοδότησης για την ανακατασκευή των σπιτιών έχει εγκριθεί. Το αρμόδιο γραφείο στο Αρκαλοχώρι παραμένει υποστελεχωμένο με έναν μόλις υπάλληλο. Αυτό το είδαμε και στο σημερινό νομοσχέδιο με τους Δήμους και τις Περιφέρειες.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών)** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου): Τριάντα υπαλλήλους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Θα το δούμε, κύριε Υπουργέ. Μιλάτε, προφανώς, γι’ αυτούς που έχουν πάει τώρα; Πάντως, ο πρώτος σεισμός δεν έγινε τον Σεπτέμβριο, είχε γίνει τον Ιούλιο σε ένα χωριό πριν το Αρκαλοχώρι. Δεν είχε επέμβει κανείς. Είχαν έναν μηχανικό και μάλιστα αρχιτέκτονα στην περιοχή που γίνεται και το αεροδρόμιο και μετά έγινε ο σεισμός. Μπορεί να έχει τριάντα υπαλλήλους, αυτή τη στιγμή, αλλά τα προβλήματα παραμένουν ακόμη.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω δημοσίως τους ανθρώπους και τους φίλους από τη Σάμο, οι οποίοι μάς θύμισαν, ότι έναν χρόνο πιο πριν, είχε γίνει και ο σεισμός της Σάμου και δεν είχε κινητοποιηθεί ο μηχανισμός, δεν είχαν γίνει οι αποκαταστάσεις, δεν είχε ουσιαστικά βοηθήσει η Πολιτεία, ώστε να κινητοποιηθούμε εμείς. Σε αντίθεση, λοιπόν, με τους Σάμιους, στην Κρήτη έγινε αυτός ο Σύλλογος Σεισμόπληκτων και κινήθηκαν μαζικά πιο γρήγορα οι άνθρωποι.

Ένα άλλο θέμα, ακόμη και σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι ότι το πραγματικό κόστος επισκευών και οικοδομικών εργασιών απέχει έτη φωτός από τα έξοδα που καλύπτει η κρατική χρηματοδότηση. Τα κόστη έχουν εκτοξευτεί, όπως όλοι ξέρουμε. Οι τοπικές επιχειρήσεις «φυτοζωούν», ενώ πολλές έχουν κλείσει. Κανείς δεν ακούει τις εκκλήσεις, για να δοθεί γενναία χρηματοδότηση του εργασιακού και λειτουργικού κόστους, τουλάχιστον, για έναν χρόνο, ώστε να μπορέσουν να ανακάμψουν. Το 30% των πληγέντων δεν έχει λάβει ακόμη καν το επίδομα για την αντικατάσταση της οικοσκευής.

 Θέλω να τονίσω τη σύσσωμη αλληλεγγύη τουριστικά, εθελοντικά, τη βοήθεια των πολιτών, των επιχειρήσεων όλης της τοπικής κοινωνίας προς όλα τα χωριά που επλήγησαν.

Τα στήριξαν άμεσα με τρόφιμα, με ρούχα, με παροχή στέγης και τα ξενοδοχεία. Ήταν συγκλονιστική αυτή η άσχημη εμπειρία και ακόμη σήμερα είναι αυτές οι «πληγές ανοικτές». Να πούμε ότι αυτή είναι μία τουριστική περιοχή του Δήμου Μινώα Πεδιάδος και βέβαια πάνε πάρα πολλοί ξένοι και φωτογραφίζουν τα ερείπια που υπάρχουν ακόμη εκεί. Μία «μαύρη» μέρα για εμάς, λοιπόν, ως Κρήτη, ως Ηράκλειο.

Σε ότι αφορά στα θέματα του σχεδίου νόμου, κυρίως στα θέματα που αναδείχθηκαν χθες από τους φορείς, με πρώτο το θέμα της μεγάλης υποστελέχωσης των Περιφερειών, των Δήμων, τόσο από πόρους, όσο και από ανθρώπινο δυναμικό, που ανέφερα προηγουμένως, και συγκεκριμένα στον Δήμο Μινώα Πεδιάδος- προβλήματα τεχνογνωσίας, έλλειψη βάσης δεδομένων. Το πρόβλημα είναι ποιος θα εκτελέσει τις αρμοδιότητες αυτές που ανατίθενται από το σχέδιο νόμου στις Περιφέρειες και στους Δήμους; Αρμοδιότητες, όπως ο σχεδιασμός γραμμών, πρόστιμα, αποζημιώσεις.

Σχετικά με το άρθρο 17, σε σχέση με τις προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό, θέτει τέτοιες προϋποθέσεις, που, ουσιαστικά, «φωτογραφίζει» ποιος θα αναλάβει το έργο. Να έχει, για παράδειγμα, οργάνωση, σύστημα τηλεματικής, εγκατάσταση βάσης νέας έκδοσης εισιτηρίων και αναφέρει ο φορέας, ότι «μάς ζητάει να έχουμε εισιτήρια, όταν απαγορεύεται σήμερα να εκδίδονται εισιτήρια». Καταγγέλθηκε, επίσης, από φορείς, ότι όλες μέχρι σήμερα οι κυβερνήσεις διαχρονικά ήταν πάντα υπέρ ενός συγκεκριμένου φορέα, γι’ αυτό καθυστέρησε αυτό το σχέδιο νόμου για πάνω από δέκα χρόνια.

Ένα άλλο σοβαρό κοινωνικό θέμα αφορά στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Δεν αναφέρει πουθενά το σχέδιο νόμου, όπως ανέδειξαν χθες οι φορείς στα άρθρα 4,6,7,9,12,14,17,19 κάτι για τα ΑμεΑ. Παραδείγματος χάρη, στο άρθρο 7, θα πρέπει τα λεωφορεία να είναι ειδικά κατάλληλα και εξοπλισμένα, ώστε να εξυπηρετούν άτομα με αναπηρία. Στο άρθρο 9, οι υποδομές προσβασιμότητας και η εκπαίδευση προσωπικού να λαμβάνουν υπόψη τους τα ΑμεΑ. Θα συμπληρώσω, ότι θα πρέπει να υπάρχουν, επίσης, φωνητικές πληροφορίες και σύστημα γραφής για τους braille για τους τυφλούς.

Σε ότι αφορά στην ΕΡΓΟΣΕ, τονίστηκε το πρόβλημα της χαμηλής απορροφητικότητας των κονδυλίων και τους, κατά καιρούς, συμβούλους, αναφέροντας ότι σε όλη την Πελοπόννησο σιδηρόδρομος δεν υπάρχει, αλλά για να είμαστε δίκαιοι, υπάρχει μόνο το μικρό κομμάτι μέχρι τα Καλάβρυτα. Εδώ θα ήθελα να τονίσω την αστοχία της μελέτης, μιας πανάκριβης μελέτης, προφανώς, της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Μιας πανάκριβης γέφυρας που δεν διαθέτει σιδηροδρομική γραμμή. Θα ήταν τεχνικά πιο εύκολο, να γίνει υπόγεια η σύνδεση του Ρίου με το Αντίρριο και για τα αυτοκίνητα, αλλά και για σιδηροδρομική γραμμή.

Βλέπουμε σήμερα προβλήματα που παρουσιάζονται στη γέφυρα με μεγάλα κρουαζιερόπλοια, τα οποία δεν μπορούν να περάσουν κάτω από τη γέφυρα. Ποιοι ήταν αυτοί οι σύμβουλοι που λέει το σχέδιο νόμου;

Θα ήθελα, επίσης, να τονίσω ή να προειδοποιήσω, ότι μπορεί στο μέλλον να δούμε και αστοχίες στη γέφυρα, σε ότι αφορά στο σύστημα της σεισμικής μόνωσης που διαθέτει η γέφυρα με τους αποσβεστήρες ενέργειας. Είναι θέμα μελέτης και εκτέλεσης.

Ένα άλλο θέμα είναι η παρατήρηση ότι το Υπερταμείο είναι πανταχού παρόν, ακόμη και στην εκλογή διοίκησης.

Περαιτέρω, αυτά που έλεγε η Ν.Δ. προεκλογικά, ότι το Κέντρο Υλοποίησης Έργων και Συντήρησης θα είναι ενιαίο, σήμερα, ως Κυβέρνηση, κάνει ακριβώς το αντίθετο. Στροφή 180ο.

Το σχέδιο νόμου δεν φέρει καμία διευκρίνιση για το μισθολογικό σύστημα και για τις εργασιακές σχέσεις αυτών που θα προσληφθούν και των παλαιών, βέβαια. Πολύ μεγάλο θέμα για εμάς στο ΜέΡΑ25 και για όλη την κοινωνία, βέβαια, είναι η διατήρηση των θέσεων εργασίας του, ήδη, υπάρχοντος προσωπικού στα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ και η διασφάλιση των εργασιακών τους δικαιωμάτων, εάν αλλάξει ο φορέας που μπορεί να προκύψει μετά από διαγωνισμό. Εάν πουλήσω την επιχείρηση μου, ο επόμενος εργοδότης είναι υποχρεωμένος να προσλάβει το παλιό υπάρχον προσωπικό.

Τέλος, σε ότι αφορά στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, την περιβόητη ΡΑΕΜ, δεν λειτούργησε ποτέ, διότι δεν χρηματοδοτήθηκε, απαξιώθηκε και τώρα την καταργείτε εσείς που τη δημιουργήσατε με τον ν.4199/2013, η Συγκυβέρνηση Σαμαρά-Βενιζέλου, διότι κάποιοι δεν ήθελαν να είναι υπό τον έλεγχο αυτής της Ρυθμιστικής Αρχής.

Με αυτά θα κλείσω και θα τοποθετηθώ αύριο περαιτέρω στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει η κυρία Νοτοπούλου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, σήμερα είναι η Παγκόσμια Ημέρα Τουρισμού. Το ενδιαφέρον του Υπουργού Τουρισμού εξαντλείται σε «αναμασημένες» γενικόλογες ανακοινώσεις και δεν βρίσκεται σήμερα καν στην Επιτροπή, όπου ορίζεται και προσδιορίζεται το τουριστικό έργο, γιατί το νομοσχέδιο σας παραδίδει το τουριστικό έργο στον φορέα των ΚΤΕΛ και «φωτογραφικά» και απροκάλυπτα. Εδώ αποδεικνύεται, ακριβώς, η αδιαφορία της Κυβέρνησης Μητσοτάκη απέναντι στους ανθρώπους του τουρισμού που έβαλαν «πλάτη» σε όλες τις κρίσεις της ελληνικής οικονομίας, ακριβώς, για να μπορέσει να υπάρχει η επιθυμητή ανάταξη και ανάκαμψη και έξοδος από την κρίση.

Σήμερα, λοιπόν, πού είναι ο κ. Κικίλιας; Και όχι μόνο σήμερα. Πού είναι σε όλη τη διαβούλευση γι’ αυτό το νομοσχέδιο, πού είναι γενικώς; Εάν ο αρμόδιος Υπουργός δεν ενδιαφέρεται για το πώς θεσμοθετείται, οριοθετείται και τροποποιείται το τουριστικό έργο, τότε «σηκώνουμε τα χέρια ψηλά».

Από την άλλη πλευρά, τα τουριστικά γραφεία, τα τουριστικά πρακτορεία, τα τουριστικά λεωφορεία «πνίγονται» από τα προβλήματα που έχουν, από την «εκτίναξη» του ενεργειακού κόστους, από τα πάγια, από την πανδημία, από τις δικές σας τις πολιτικές κι εσείς, αντί να έθετε να δώσετε λύση, έρχεστε, επί της ουσίας, και φέρνετε μία τροποποίηση του νόμου, που όχι μόνο δεν απελευθερώνει τις μεταφορές, αλλά, στην πραγματικότητα, «υφαρπάζετε» το τουριστικό έργο με τα τουριστικά λεωφορεία. Νομίζω πως την αντίφαση σάς την εξήγησε νωρίτερα ο Εισηγητής μας, μαζί με την πλήρη αποδόμηση του αφηγήματός σας.

Καταθέσαμε αρκετοί Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ Ερώτηση προς τον Υπουργό Τουρισμού, σε σχέση με το τουριστικό έργο και τα τουριστικά λεωφορεία. Πήραμε απάντηση, η οποία, βέβαια, είναι σε πλήρη αντίφαση με αυτό που εισηγείστε σήμερα. Και στην απάντησή του ο Υπουργός Τουρισμού μάς λέει ότι είστε σε αγαστή συνεργασία. Όμως, δεν ήσασταν καν ενημερωμένοι γι’ αυτή την Ερώτηση. Πολύ ενδιαφέρουσα η διαδικασία, με την οποία συνεργάζονται τα συναρμόδια Υπουργεία. Εάν σε κάτι μπορούμε να συμφωνήσουμε, είναι πώς για ένα ενιαίο έργο θα πρέπει να υπάρχει ενιαία νομοθέτηση. Τώρα δεν το περιμένουμε αυτό από το Επιτελικό Κράτος του κ. Μητσοτάκη, αλλά, στοιχειωδώς, να συνεννοηθείτε.

Σε ότι αφορά στην απελευθέρωση των μεταφορών, στις συνεδριάσεις των Επιτροπών που προηγήθηκαν, προέκυψε το ακριβώς αντίθετο. Φέρνετε «φωτογραφικές» διατάξεις, με πρόφαση την εναρμόνιση της εσωτερικής μας νομοθεσίας με το κοινοτικό Δίκαιο, ενώ διαιωνίζετε τη διενέργεια των συγκοινωνιακών επιβατικών γραμμών από τα ΚΤΕΛ. Και μιας και ο κ. Γιαννούλης αποδόμησε πλήρως το αφήγημα σας περί απελευθέρωσης και φιλελευθερισμού, αναρωτιέμαι για πόσο ακόμη ο κ. Καραμανλής θα αδιαφορεί, σε σχέση με το ενωσιακό δίκαιο, με τις καλές πρακτικές, αλλά και με τις εγκλήσεις που δέχεται, πλέον, η χώρα μας, σε σχέση με την παραβίασή του.

Το παρόν νομοσχέδιο, όχι μόνο δεν αναβαθμίζει το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο, αλλά διευρύνει το έργο των ΚΤΕΛ σε βάρος όλων των τουριστικών επιχειρήσεων με τουριστικά λεωφορεία. Οδηγείτε, δηλαδή, μία πολύ μεγάλη ομάδα επαγγελματιών, αυτή των ιδιοκτητών, αλλά και των εργαζομένων -μην το υποτιμάτε αυτό, μην ξεχνάτε τους εργαζόμενους στα τουριστικά λεωφορεία και τα τουριστικά γραφεία- σε πλήρη εξαφάνιση.

Και στέκομαι, φυσικά, στο άρθρο 2, στο οποίο ο σχεδιασμός, η οργάνωση της λειτουργίας των δικτύων των δημόσιων τακτικών και υπεραστικών αστικών επιβατικών μεταφορών δεν αφορά, πλέον, μόνο τη μεταφορά επιβατών, μεταξύ των αστικών κέντρων, αλλά αφορά και διαφορετικούς προορισμούς με τουριστικό ενδιαφέρον, ιστορικό ενδιαφέρον, εκπαιδευτικό, εργασιακό. Αυτά θα πρέπει να μας τα αποσαφηνίσετε και αν έχετε τη διάθεση, όπως διατείνεστε, να φέρετε κάποιες προβλέψεις, να τις φέρετε άμεσα, διότι είναι οι ίδιοι οι φορείς του τουρισμού που, πλέον, δεν σας πιστεύουν, καθώς, επί της ουσίας, ουδέποτε διαβουλευτήκατε, πραγματικά, μαζί τους. Οι προορισμοί αυτοί είναι που αποτελούν τον κύριο σκοπό των εκδρομών και των περιηγήσεων. Εκεί, δηλαδή, που δουλεύουν τα τουριστικά γραφεία, υπό τη μορφή προσχηματισμένης ομάδας με ένα τουριστικό λεωφορείο. Οι επιχειρηματίες του χώρου των ιδιοκτητών τουριστικών λεωφορείων και τουριστικών γραφείων σάς «κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου», ήδη, από τη διαβούλευση του παρόντος νομοσχεδίου.

Θα συνεχίσω με το άρθρο 17. Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, και η δικαιοσύνη και η διαφάνεια είναι έννοιες άγνωστες για εσάς. Αυτό φαίνεται σε όλες σας τις πρακτικές και, κατ’ εξοχήν, στον τρόπο που νομοθετείτε. Για να συμμετέχουν στους διαγωνισμούς, οι συμμετέχοντες θα πρέπει να πληρούν όρους και προϋποθέσεις, που μόνο τα ΚΤΕΛ διαθέτουν, αυτή τη στιγμή. Μάλιστα, το, εξαιρετικά, προκλητικό της υπόθεσης είναι πώς τα ΚΤΕΛ έχουν, κατά καιρούς, επιδοτηθεί με ενίσχυση από την Πολιτεία, με αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου, κατά την προβλεπόμενη νομοθεσία. Άρα, λοιπόν, ξέρετε, ότι προκύπτει ένα κρίσιμο θέμα, σε επίπεδο ανταγωνιστικών διαδικασιών. Ούτε τους όρους ισότιμης και ίσης μεταχείρισης εξασφαλίζετε.

Οι φορείς σάς έχουν προειδοποιήσει πώς η σημερινή σας στάση και το νομοθέτημά σας θα οδηγήσει, με απόλυτη βεβαιότητα, σε μαζικές προσφυγές στα εθνικά και ενωσιακά δικαιοδοτικά όργανα.

Κλείνοντας, θα κάνω μια αναφορά και στο Γ΄ Μέρος του νομοσχεδίου σας, πάρα πολύ σύντομα. Βλέπουμε, μετά τη ΔΕΘ, πριν τη ΔΕΘ και κατά τη διάρκεια της ΔΕΘ, τον κ. Μητσοτάκη και όλη την επιτελική του Κυβέρνηση να κάνει παρέλαση στη Θεσσαλονίκη και να τάζει έργα. Εσείς, τι κάνατε; Βάλατε την ΕΡΓΟΣΕ να ακυρώσει δρομολογημένες και με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση μελέτες για οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού. «Παγώσατε» για τρεισήμισι χρόνια τη δημιουργία Κέντρου Logistics στο Στρατόπεδο Γκόνου. Και για τη σιδηροδρομική Εγνατία, για την οποία κάνατε λόγο, έχουν περάσει τέσσερα χρόνια και δεν έχετε φέρει προς κύρωση στη Βουλή τη Συμφωνία, ενώ, ήδη, από το 2019 είχαμε υπογράψει Μνημόνιο Συνεργασίας με τη Βουλγαρία.

Σήμερα, λοιπόν, δημιουργείτε τρεις μηχανισμούς: Υπουργείο Υποδομών - ΟΣΕ -ΕΡΓΟΣΕ, με αποτέλεσμα να δημιουργήσετε ακόμα περισσότερα προβλήματα. Το ξέρετε, όμως, πώς τίποτα περισσότερο δεν θα καταφέρετε από το να αποδυναμώσετε τον Οργανισμό. Αλλά αυτός δεν είναι ο στόχος σας;

Κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, μπορεί να το ξεχνάτε, αλλά οι πολίτες το θυμούνται, όπως και οι παραγωγικοί φορείς του τόπου και οι υγιείς παραγωγικές δυνάμεις: Και τουριστική ανάπτυξη και δίκαια παραγωγική ανασυγκρότηση δεν μπορεί να γίνει, χωρίς έναν ισχυρό, ασφαλή και αξιόπιστο σιδηρόδρομο.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Καραγιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω από το τελευταίο κομμάτι και την έντονη αγωνία της κυρίας Νοτοπούλου για τα έργα της Θεσσαλονίκης. Και θα σας έλεγα, ότι αντιλαμβάνομαι το άγχος που έχει το κόμμα σας, που επί τεσσεράμισι χρόνια, δυστυχώς, ως Κυβέρνηση δεν έκανε τίποτα, απολύτως, για τη Θεσσαλονίκη. Αντιλαμβάνομαι, ωστόσο, και την αγωνία σας, αυτή τη στιγμή, ως Αντιπολίτευση, η οποία δυσκολεύεται να συνεισφέρει στον δημόσιο διάλογο, λόγω απουσίας παραγωγής κυβερνητικού έργου για τη Θεσσαλονίκη.

Όμως, καλώς ή κακώς, θα πρέπει να αναγνωρίσετε, ότι, αυτή τη στιγμή, στη Θεσσαλονίκη υπάρχουν εργοτάξια, υπάρχουν έργα που έχουν δημοπρατηθεί. Όλα τα έργα προχωρούν και η Κυβέρνησή μας έχει επιλέξει, με έναν σοβαρό τρόπο, να μην κάνει εγκαίνια σε «μουσαμάδες». Έχουμε επιλέξει μαζί με τον Πρωθυπουργό να πηγαίνουμε στα εργοτάξια, που αυτή τη στιγμή γίνονται τα έργα, όπως πήγαμε και στο εργοτάξιο της οδικής σύνδεσης. Και για να σταματήσει και το ανέκδοτο της μελέτης της ΕΡΓΟΣΕ που υπήρχε στην εταιρεία, θα ήθελα να σας γνωστοποιήσω, κυρία Νοτοπούλου, ότι ούτε το πρώτο πρακτικό δεν είχατε βγάλει. Ο μέσος χρόνος, για να ολοκληρωνόταν η διαγωνιστική διαδικασία της μελέτης, θα ήταν, περίπου, δύο με τρία χρόνια και άλλα τρία με τέσσερα χρόνια η πραγματοποίηση της μελέτης, συνολικά, στα τέσσερα χρόνια. Αυτός ήταν ο σχεδιασμός σας. Σε αντίθεση με εμάς, οι οποίοι, αυτή τη στιγμή, προχωρούμε και εντός του α΄ τετραμήνου του 2023 θα έχουμε ανάδοχο και στον προαστιακό της Δυτικής Θεσσαλονίκης και στη σιδηροδρομική σύνδεση της έκτης προβλήτας. Αυτή είναι η διαφορά μας.

Σε ότι αφορά το νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου να σας πω, ότι άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή όλους τους ομιλητές και όλη τη διαδικασία και των φορέων και των επιτροπών. Αντιλαμβάνομαι τη δυσκολία σε ένα, εξαιρετικά, τεχνικό νομοσχέδιο, να μπορέσει να ασκηθεί μία δημιουργική αντιπολίτευση. Θα ήθελα, όμως, εδώ, όλοι να συνομολογήσουμε κάτι, γιατί δυσκολεύτηκα να καταλάβω από που δεχόμαστε κριτική πολλές φορές. Δεχόμαστε κριτική, γιατί ξαφνικά ο χώρος παραγωγής των σιδηροδρομικών έργων στη χώρα μας είναι ιδανικός; Είμαστε στην Ελβετία ή είμαστε στη Γαλλία αυτή τη στιγμή; Δηλαδή, έχουμε δύο εταιρείες, οι οποίες λειτουργούν τόσο καλά και φοβόμαστε μήπως ξαφνικά πάμε και τις αποδιοργανώσουμε; Φαντάζομαι πώς όχι. Γιατί όλοι εσείς που είστε εδώ, με ερωτήσεις, με τον Κοινοβουλευτικό σας Έλεγχο, μάς έχετε ασκήσει κριτική, σε ότι αφορά την απορρόφηση.

Ακούστε να δείτε. Η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη και η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα τρία χρόνια αυτά που βρισκόμαστε στην Κυβέρνηση, έχουμε δημοπρατήσει, περίπου, τεσσεράμισι δισεκατομμύρια έργα. Τέσσερα δισεκατομμύρια με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου. Πεντακόσια εκατομμύρια, περίπου, μέσα από μειοδοτικούς διαγωνισμούς. Όπως αντιλαμβάνεστε, για εμάς, ο σιδηρόδρομος είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό. Μόνοι μας αναλάβαμε την πρωτοβουλία, για να αναδιοργανώσουμε αυτόν τον χώρο, γιατί, πραγματικά, πιστεύουμε ότι στη χώρα μας χρειάζονται όλα αυτά τα έργα να προχωρήσουν άμεσα. Θα μπορούσαν αυτές οι δύο εταιρείες να προχωρήσουν αυτό το μεγάλο πρόγραμμα έργων; Αν εσείς θεωρείτε, ότι δεν υπάρχουν δυσλειτουργίες, δεν υπάρχουν διεπιφάνειες, δεν υπάρχουν σαφείς αρμοδιότητες, να καθίσουμε να το συζητήσουμε, αλλά θα ήθελα να το δηλώσετε. Όποιος ανεβαίνει στο βήμα της Βουλής να λέει, ότι οι αρμοδιότητες των δύο εταιρειών είναι ξεκάθαρες. Δεν είναι αλήθεια, ότι η μία εταιρεία, η ΟΣΕ Α.Ε. μπορεί να μελετά ένα έργο και παράλληλα να το μελετά και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. με διαφορετικό τρόπο -βλέπε σιδηροδρομική σύνδεση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, γιατί αυτό είναι μία πραγματικότητα.

Αυτή είναι η πραγματικότητα που αντιμετωπίσαμε. Η αλήθεια είναι, ότι το 2010 έγινε μία προσπάθεια από τον κ. Ρέππα να αναδιαμορφωθεί όλος αυτός ο χώρος. Δυστυχώς, δεν λειτούργησε. Ήταν η υπερδεκαετής κρίση που είχαμε στη χώρα μας; Ήταν ότι ήταν λάθος ο σχεδιασμός; Το θέμα είναι, ότι, αυτή τη στιγμή, όλοι γνωρίζουμε ότι η παραγωγή των σιδηροδρομικών έργων στη χώρα μας έχει προβλήματα και αυτά τα προβλήματα ερχόμαστε να λύσουμε με δημόσιο χαρακτήρα, με δημόσιο έλεγχο, με δημόσιο όφελος και αν δεχόμαστε και κριτική, γιατί άκουσα και μία κριτική, ότι είμαστε υπερσυγκεντρωτικοί και τα πάμε όλα στο Υπουργείο, θέλετε να τα δώσουμε σε ιδιώτες; Τι θέλετε, πείτε μας; Θα ήθελα, όμως, να μας κάνετε συγκεκριμένη κριτική και να μας πείτε που διαφωνείτε και ότι δεν θέλετε να είναι στο Υπουργείο το Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών και ο εθνικός σχεδιασμός. Πείτε μας, όμως, που θέλετε να είναι.

Εμείς επιλέγουμε, όντως, να ενισχύσουμε τον εποπτικό ρόλο του Υπουργείου. Αυτή είναι μία πραγματικότητα. Λέμε, όμως, σαφής διαχωρισμός των δύο εταιρειών, ενώ η μετοχική σύνθεση της ΕΡΓΟΣΕ έρχεται στο ελληνικό δημόσιο. Αν είναι δυνατόν, να δεχόμαστε κριτική, γιατί ελέγχουμε μία εταιρεία, γιατί άκουσα και κάτι περί Υπερταμείου. Οι δύο εταιρείες είναι υπό πλήρη δημόσιο έλεγχο και δεν αλλάζει απολύτως τίποτα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Γιατί μπαίνει το Υπερταμείο;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το Υπερταμείο ορίζει έναν εκπρόσωπο για την επιλογή της διοίκησης. Απολύτως τίποτα άλλο. Δεν έχει καμία αρμοδιότητα. Δεν βάλαμε καμία εταιρεία του ελληνικού δημοσίου υπό του Υπερταμείου. Ξαφνικά, δεχόμαστε και μία κριτική, ότι οι προσλήψεις δεν θα γίνουν μέσω ΑΣΕΠ. Φυσικά, θα γίνουν μέσω ΑΣΕΠ και αν εσείς αμφισβητείτε το εχέγγυο της διαφάνειας για το ΑΣΕΠ, δεν μπορώ να κάνω κάτι. Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι οι δύο εταιρείες θα πρέπει με αυτή τη διαδικασία του ΑΣΕΠ, που είναι ξεκάθαρη μέσα στον νόμο, να προσλαμβάνουν κόσμο.

Επιλέγουμε, για πρώτη, φορά να υπάρχει το μπόνους αποδοτικότητας. Αν μας ψέγετε και γι’ αυτό, τι να πω; Για πρώτη φορά, θεωρούμε, ότι οι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ θα πρέπει να αμείβονται καλύτερα, απ’ όσο αμείβονται σήμερα. Οι θέσεις εργασίας είναι, πλήρως, διασφαλισμένες και δεν υπάρχει κανένα ζήτημα συμμετοχής του Υπερταμείου στις δύο αυτές εταιρείες. Κανένα, απολύτως, ζήτημα.

Βάζουμε έναν εκπρόσωπο του Υπερταμείου στην επιτροπή επιλογής της διοίκησης. Η επιλογή της διοίκησης και με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και με το Επιτελικό Κράτος, αλλά και με αυτόν τον τρόπο που κάνουμε αυτή τη στιγμή, δεν είναι επιλογή του Υπουργού. Είναι μία αξιοκρατική διαδικασία. Αντιλαμβάνομαι ότι δυσκολεύεστε να το αντιληφθείτε, αλλά αυτό είναι μία διαδικασία που επιλέγουμε να κάνουμε και θέλουμε, όντως, να έχουν πολύ υψηλά προσόντα και οι διοικήσεις, γιατί είναι πάρα πολύ κρίσιμος αυτός ο χώρος και σε αυτόν τον χώρο θέλουμε να προσελκύσουμε στελέχη με πολύ υψηλά προσόντα.

αντιληφθώ αυτή την κριτική. Με τον ν.4782 μάς δίνεται η δυνατότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να μπορούμε να ιδρύουμε περισσότερα του ενός τεχνικά συμβούλια. Ξέρετε ποιοι μετέχουν στο τεχνικό συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών; Εκπρόσωπος του ΤΕΕ, εκπρόσωπος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, υπηρεσιακοί παράγοντες και εκπρόσωποι όλων των εργοληπτικών φορέων και κατ’ αντιστοιχία και των μελετητικών. Αυτό είναι ένα όργανο που λειτουργεί με πλήρη διαφάνεια και γι’ αυτό επιλέγουμε, ώστε σε αυτό το σημείο, για λόγους ασφάλειας δικαίου και διαφάνειας, να έχουμε ενιαία αντιμετώπιση σε όλα τα τεχνικά συμβούλια.

Τι κάνουμε, λοιπόν; Για να μην έχει ο κάθε φορέας το δικό του τεχνικό συμβούλιο και να δίνει τις δικές του απαντήσεις στους οικονομικούς φορείς, επιλέγουμε να έρχονται στο Υπουργείο, στα τρία τεχνικά συμβούλια, ώστε να υπάρχει ενιαίος τρόπος αντιμετώπισης όλων των ζητημάτων. Να την ακούσουμε την κριτική που οφείλεται. Αν αμφισβητείτε, ότι μετέχει μέσα το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, παρακαλώ. Όμως, συμμετέχει εκπρόσωπος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και αν βρείτε αποφάσεις που έχουν υπογραφεί από τον Υπουργό, σε αντίθεση με τον εκπρόσωπο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, παρακαλώ, να τις καταθέσετε στα Πρακτικά.

Άκουσα μία κριτική, επίσης, για το τεχνικό σύμβουλο. Πάλι δεν μπορώ να την

Άρα, κυρίες και κύριοι, συζητάμε, επί τρεις ημέρες για ένα νομοσχέδιο, το οποίο αλλάζει συνολικά τον τρόπο αντιμετώπισης και παραγωγής των σιδηροδρομικών έργων. Είναι τομή, είναι ένα νομοσχέδιο που, εδώ και χρόνια, έπρεπε η ελληνική πολιτεία να φροντίσει να ξεκαθαρίσει τις αρμοδιότητες και να προχωρήσει με αυτόν τον τρόπο. Θέλουμε από τη δική σας πλευρά να συναινέσετε, γιατί, πραγματικά, δεν είδαμε και σε ποια ζητήματα διαφωνείτε; Επί του πρακτέου, προσπαθώ, πραγματικά, να βρω που διαφωνείτε. Άκουσα ζητήματα που είναι εκτός αυτού του νομοσχεδίου. Άκουσα, για παράδειγμα, αν με το Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών συμφωνεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Μα δεν έχει σχέση η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αυτό. Αυτό είναι πλήρης αρμοδιότητα του κ. Υπουργού. Δεν χρειάζεται να συμφωνεί καμία ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι μία ιδιωτική εταιρία, δεν είναι εταιρεία του δημοσίου. Δεν έχουμε έλεγχο, εποπτεία έχουμε, αυτή τη στιγμή.

Άρα, αφού δώσαμε αυτές τις απαντήσεις, με μεγάλη χαρά και αύριο στην Ολομέλεια, θα αναλύσουμε οποιαδήποτε άλλα ζητήματα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στον κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, Υφυπουργό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

**ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τρία χρόνια πέρασαν από τα τεσσεράμισι χρόνια διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Πέρασαν τρία χρόνια, και δυστυχώς ακόμη μας ταλαιπωρούν οι αποφάσεις που είχε πάρει ο ΣΥΡΙΖΑ, μάς ταλαιπωρεί αυτή η αναξιόπιστη πολιτική που είχε με κοινωνικά προβλήματα, με οικονομική ταλαιπωρία των πολιτών. Ας μην αρχίσουμε, όμως, να τα λέμε όλα, γιατί είναι πάρα πολλά αυτά που θα μπορούσαμε να πούμε.

Και γιατί λέω, ότι συνεχίζουν να μας ταλαιπωρούν; Μπαίνω κατευθείαν στην ουσία, πριν μιλήσω για το νομοσχέδιο. Ειπώθηκε και στην Ερώτηση που κατέθεσαν οι αγαπητοί συνάδελφοι, Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και στη συζήτηση με τους φορείς, ότι το Υπουργείο έβγαλε μία εγκύκλιο, μία απόφαση. Το Υπουργείο και ο ομιλών Υφυπουργός δεν έβγαλαν καμία εγκύκλιο και καμία απόφαση. Εξήγησε στην Τροχαία της Ημαθίας, στη Βέροια, τι, ακριβώς, ισχύει. Πρώτον, δεν μετατρέπονται σε τουριστικές επιχειρήσεις τα ΚΤΕΛ. Έχουν το δικαίωμα να ιδρύσουν ανεξάρτητες τουριστικές επιχειρήσεις, όπως λέει η κοινοτική οδηγία. Να σας θυμίσω, ότι αυτό έγινε το 2010. Έχουν, λοιπόν, τη δυνατότητα να κάνουν τουριστικές διαδρομές αυτές οι τουριστικές επιχειρήσεις, όπως όλα τα τουριστικά γραφεία.

Το σημαντικότερο που ειπώθηκε, όμως, είναι ότι τα ΚΤΕΛ «κλέβουν» το έργο των τουριστικών γραφείων. Όχι, δεν είναι έτσι. Για την εκτέλεση των διαδρομών αυτών υπάρχει η δυνατότητα του ν.393/1976, που προέβλεπε να γίνονται μόνο από τουριστικά γραφεία.

Ένας άλλος νόμος αναφέρει, ότι για την εκτέλεση εκδρομών και εν γένει τουριστικών μεταφορών, μπορεί να χρησιμοποιούνται ιδιόκτητα ή μισθωμένα λεωφορεία. Δηλαδή, κατήργησε την παραπάνω διάταξη που σας είπα, που είχε ψηφιστεί το 1976. Ποιος κατάργησε τη διάταξη αυτή; Ο ν.4549/2018 της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ και τον νόμο αυτόν είχε καταθέσει το Υπουργείο Τουρισμού. Άρα, η διευκρίνιση που έγινε ήταν ξεκάθαρη. Προσωπικά, με τον ν.4549/2018, διαφωνώ, γιατί, όταν ένας Υπουργός πρέπει να δώσει μία διευκρίνιση, δεν τη δίνει, ανάλογα με το τι συμφωνεί ή διαφωνεί, τη γράφει με το τι ισχύει. Ο νόμος, λοιπόν, αυτός, έδινε τη δυνατότητα στα τουριστικά γραφεία που έχουν δημιουργηθεί, σε οποιοδήποτε τουριστικό γραφείο, αλλά και σε αυτά που έχουν δημιουργήσει τα ΚΤΕΛ -ανεξάρτητες εταιρείες τονίζω- να έχουν τη δυνατότητα να επινοικιάσουν λεωφορεία των ΚΤΕΛ για τη χρήση του τουριστικού γραφείου. Αυτή είναι η διευκρίνιση. Σας επαναλαμβάνω, ότι διαφωνώ με αυτό, επί της ουσίας.

Θέλω να σας πω και μία άλλη θέση, την οποία υποστηρίζω, εδώ και πολλά χρόνια. Πρέπει, επιτέλους, τα τουριστικά γραφεία και τουριστικά λεωφορεία να ανήκουν στο Υπουργείο Τουρισμού. Δεν μπορεί το μισό κομμάτι να ανήκει στο Υπουργείο Τουρισμού και το άλλο μισό στο Υπουργείο Μεταφορών. Είναι κάτι που πρέπει, επιτέλους, να το ξεκαθαρίσουμε.

Ήθελα επίσης να πω, ότι ο ν.4549/2018, είναι ένας νόμος που αντικατέστησε τον ν.393/76, που έλεγε πως χρησιμοποιούνται τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ. Θέλω να διευκρινίσω το εξής: άλλο είναι το έργο που έχει ένα λεωφορείο των ΚΤΕΛ και άλλο είναι το πώς χρησιμοποιείται. Αυτή είναι μία πολύ σημαντική διαφορά.

Τέλος, σε ότι αφορά στην ερώτηση που έκανε η κυρία Νοτοπούλου, σχετικά με τους προορισμούς. Μάς είπατε ότι θα κάνει τουριστικό έργο το ΚΤΕΛ. Όχι, δεν θα κάνει τουριστικό έργο το ΚΤΕΛ. Όπως αναφέρεται στον νόμο, δίνουμε τη δυνατότητα στις Περιφέρειες να προτείνουν ποιο θα είναι το συγκοινωνιακό έργο σε κάθε Νομό και τους λέμε το εξής απλό. Έχει ο Νομός σας λιμάνι; Έχει ο Νομός σας αρχαιολογικούς χώρους; Προτείνετε και βάλτε τακτικές γραμμές προς την κατεύθυνση αυτή. Τι θέλετε εσείς, δηλαδή; Ο απλός πολίτης να παίρνει ταξί, για να πηγαίνει ή να νοικιάζει αυτοκίνητο;Να μην μπορεί η τακτική γραμμή του ΚΤΕΛ να τον εξυπηρετεί; Ή η τακτική γραμμή αυτού που θα πάρει τον διαγωνισμό, σε κάθε Νομό και σε κάθε Περιφέρεια, να τον εξυπηρετεί; Αυτό λέει ο νόμος, αλλά είμαι σίγουρος, ότι αν τον διαβάσετε πιο προσεκτικά, θα καταλάβετε και θα συμφωνήσετε μαζί μου. Είναι παρότρυνση προς τις Περιφέρειες να προτείνουν και να βάλουν τακτικές γραμμές, εκεί όπου υπάρχουν και κάποιοι άλλοι λόγοι για τακτικές γραμμές, όχι για τουρισμό. Άρα, δεν «κλέβουν» το έργο των τουριστικών γραφείων.

Το σημαντικότερο απ’ όλα ξέρετε ποιο είναι; Αυτό το σχέδιο του καινούργιου νόμου που έχει καθυστερήσει, έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί από τον Δεκέμβριο του 2019. Θα σας θυμίσω, ότι έγιναν νομοθετικές παρεμβάσεις, οι οποίες ήταν αντικρουόμενες και γι’ αυτόν τον λόγο δεν εφαρμόστηκαν. Θα σας θυμίσω, επίσης, για να μην το ξεχνάμε, ότι στις 24 Ιουνίου 2019, όταν η Βουλή είχε κλείσει, ο κ. Σπίρτζης είχε καταθέσει νόμο. Δεν κατάλαβα ποτέ για ποιον λόγο προσχηματικά το έκανε, ενώ είχε κλείσει η Βουλή, και τέθηκε, μάλιστα, προς διαβούλευση. Θα σας θυμίσω, επίσης, ότι όλο αυτό το έργο που γίνεται, οι γραμμές που υπάρχουν, δηλαδή, τα τακτικά δρομολόγια σε κάθε Νομό, πλέον, θέλουν επικαιροποίηση. Έχουν δημιουργηθεί διαφορετικά σημεία που έχει ενδιαφέρον ο κόσμος να πάει, όπως είναι τα νοσοκομεία, ένα κέντρο υγείας, ένας τουριστικός χώρος. Αυτό δεν σημαίνει, ότι κάνουν τουρισμό, είναι τακτική γραμμή. Νομίζω ότι το κάλυψα αυτό το θέμα και δεν χρειάζεται καμία άλλη διευκρίνιση.

Ήθελα να απαντήσω και στο Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, το οποίο είπε, ότι επιδοτούμε τα ΚΤΕΛ. Δεν επιδοτούμε κανένα ΚΤΕΛ. Μέχρι πρότινος, τα χρήματα που έπαιρναν τα ΚΤΕΛ -και αυτό το ξέρουν όλοι όσοι πέρασαν από το Υπουργείο Μεταφορών και από τον ΣΥΡΙΖΑ και από το ΠΑΣΟΚ και από τη Νέα Δημοκρατία- ήταν δικά τους χρήματα που τα έπαιρναν, για να εκσυγχρονίζουν τους σταθμούς, να επικαιροποιούν τους σταθμούς σε κάθε πόλη. Ήταν δικά τους χρήματα, από το Ταμείο τους, τα οποία, μάλιστα, οι ίδιοι είχαν τη δυνατότητα και πρότειναν τι ποσό θα έπρεπε να πάει σε κάθε ΚΤΕΛ. Ήταν δικά τους χρήματα. Άρα, δεν υπήρχαν επιδοτήσεις, για να φύγει και αυτή η «σκιά» που έχει ακουστεί κατ’ επανάληψη.

Κλείνοντας, οι υπεραστικές μεταφορές είναι μία παροχή υπηρεσίας, η οποία απευθύνεται στο ευρύ κοινό και πρέπει να καθορίσουμε τους όρους και τις προϋποθέσεις, ώστε να μπορεί να μετακινείται αξιοπρεπώς και με ασφάλεια. Γι’ αυτό καλούμε την Περιφέρεια να συμμετέχει σε αυτό. Μιλάμε για την Περιφέρεια, γιατί άκουσα ότι οι Διευθύνσεις Μεταφορών δεν έχουν κόσμο και δεν μπορούν να δουλέψουν. Δεν μιλάμε, όμως, για τις Διευθύνσεις Μεταφορών, μιλάμε για την Περιφέρεια. Έχει λόγο η Διεύθυνση Υγιεινής, έχουν λόγο αυτοί που βγάζουν τα σχολικά δρομολόγια, έχει λόγο το αρμόδιο τμήμα της Περιφέρειας για την οδοποιία, αν είναι προσβάσιμος ο δρόμος ή αν έχει βατότητα. Η συνολική τοποθέτηση μιας Περιφέρειας, με το πρόγραμμα των τακτικών διαδρομών, αλλά και με αυτό που πρέπει να συμβεί, είναι πάρα πολύ σημαντικό και καθοριστικό για εμάς. Είναι ένα θέμα που το γνωρίζετε όλοι πολύ καλά και απορώ, γιατί αναλώνεστε με το να το χρησιμοποιείτε συνέχεια.

Άλλωστε, και με την προηγούμενη εμπειρία σε κάθε Νομό, η όλη διαδικασία πρέπει να επικαιροποιηθεί, με βάση τις σύγχρονες και τις καινούργιες επιβατικές ανάγκες που υπάρχουν. Οπότε αυτό το έργο θα σχεδιαστεί άπαξ, θα σταλεί στο Υπουργείο, θα προκηρυχθεί

προκηρυχθεί ο συγκεκριμένος διαγωνισμός, θα κηρυχθεί ο ανάδοχος και θα υπογραφεί η σχετική ανάθεση. Το έργο, λοιπόν, της Περιφέρειας, στη συνέχεια, είναι ο έλεγχος της εκτέλεσης των όρων της σύμβασης, δηλαδή, ο έλεγχος του φορέα που θα αναλάβει τη συγκοινωνία, με τις προϋποθέσεις που έχουν μπει και σήμερα αυτό αναφέρεται αποκλειστικά στα καθήκοντα της Περιφέρειας. Επομένως, άδικα υπάρχει αυτή η ανησυχία και εκ μέρους των περιφερειών.

 Δεν θα σας κουράσω άλλο, γιατί και αύριο στην Ολομέλεια θα επεκταθούμε και σε άλλες λεπτομέρειες και σε άλλες απαντήσεις που υπάρχουν.

Πραγματικά, είναι ένας νόμος, ο οποίος, κατά τη γνώμη μου, καθυστέρησε να έρθει. Είναι ένας νόμος που λύνει σημαντικά προβλήματα. Είναι ένας νόμος που προχωράει τη χώρα ένα βήμα μπροστά. Είναι ένας νόμος που η σωστή εφαρμογή του, θα είναι αυτή που θα φέρει αποτελέσματα, θα είναι χρήσιμα και θα τα κεφαλαιοποιήσει ο κάθε πολίτης, σε όλη την ελληνική ύπαιθρο, σε όλη τη χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση, 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».

Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία, επί των άρθρων, ανακεφαλαιώνουμε τις θέσεις των Κομμάτων.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Κόλλιας, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης, έχει δηλώσει επιφύλαξη.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας, έχει δηλώσει επιφύλαξη.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., κ. ο κ. Δελής, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βιλιάρδος, έχει δηλώσει επιφύλαξη

και ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης, καταψήφισε.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως και 53 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Επίσης, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο 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», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση.

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, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Δελής Ιωάννης Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 18.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**