**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 3 Οκτωβρίου 2019, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798, και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»

Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Βρυζίδου Παρασκευή, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Καλαφάτης Σταύρος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Χιεμάρας Θεμιστοκλής, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Τζάκρη Θεοδώρα, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Κάτσης Μάριος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Τσίπρας Γεώργιος, Γκιόλας Ιωάννης, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάει η συνεδρίαση της Επιτροπής μας, όπου σήμερα έχουμε ως θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 797/2016, 798/2016/ και 2370/2016 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

Η πρόταση του Προεδρείου είναι σήμερα να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση της Κύρωσης σε μια συνεδρίαση, κάτι που είχε γίνει και στο παρελθόν, αλλά, νομίζω, ότι δεν χρειάζεται και κάτι περισσότερο. Το λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να προτείνω να έχουμε και μια ακρόαση φορέων, διότι είναι πολλοί οι εμπλεκόμενοι φορείς και θα ήταν ενδιαφέρον να έχουμε μια συζήτηση γύρω από διάφορα θέματα, που σχετίζονται με την εφαρμογή αυτής της ενσωμάτωσης των Οδηγιών. Θεωρώ ότι δεν πρέπει να αποφύγουμε για μια ακόμη φορά την ακρόαση των φορέων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καταρχήν, δεν αποφεύγουμε τίποτα, αλλά καλείς τους φορείς όταν πρόκειται να σου πουν τη γνώμη τους και να την λάβεις υπόψη. Όταν εδώ, ουσιαστικά κυρώνεις μια Οδηγία, δηλαδή την ενσωματώνεις αυτούσια, δεν καταλαβαίνω, τι χρειάζεται να ταλαιπωρήσουμε όλους αυτούς τους ανθρώπους, να έρθουν, να μας πουν μια άποψη, την οποία έτσι κι αλλιώς δεν μπορούμε να την υλοποιήσουμε. Θα το πω πολύ απλά, ότι είναι χωρίς λόγο. Γι' αυτό και το σκέφτηκα έτσι, αλλιώς, ξέρετε, εγώ δεν θα είχα καμία αντίρρηση και φορείς να δούμε και ό,τι θέλετε, αλλά τι είναι; Είναι μια ενσωμάτωση Οδηγίας. Και στο παρελθόν έτσι είχε γίνει, γιατί έτσι είναι το σωστό, δηλαδή, έτσι είναι το αναγκαίο. Δεν επικαλούμαι το παρελθόν για να πω ότι έτσι πρέπει να γίνει και σήμερα, αλλά διότι δεν έχει νόημα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Καταρχήν, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει το τέταρτο μέρος που είναι «άλλες διατάξεις». Δεν έχει σημασία, είναι εφαρμογή για κάποια παράβολα που προβλέπονται να μην μπούνε στην ουσία, αλλά, όμως, η εφαρμογή μιας νομοθεσίας σε σχέση με μια κατάσταση που υπάρχει στον κρίσιμο αυτό τομέα των μεταφορών δεν νομίζω να μην αφορά και τους εμπλεκόμενους φορείς και την Επιτροπή, η οποία θα έχει υπόψιν ορισμένα ζητήματα που θα τεθούν για την καλύτερη δυνατή αξιολόγησή της είτε στο παρόν νομοσχέδιο είτε σε επόμενα νομοσχέδια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς εδώ είμαστε Επιτροπή, συνεδριάζουμε. Δεν είμαστε για να αναλύσουμε στους εμπλεκόμενους φορείς, όποιον ενδιαφέρει να έρθει για να μάθει. Θα πάει να διαβάσει την Οδηγία για να μάθει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Όχι, για να μάθει. Για να ακούσουμε εμείς την άποψή τους για κρίσιμα θέματα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αφού, μιλάμε για ενσωμάτωση Οδηγίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Αυτή είναι η πρότασή μας. Εμείς επιμένουμε. Εσείς και το Σώμα αποφασίζει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και σας εξηγώ και εγώ το γιατί, το λέω κι’ εγώ καλοπροαίρετα.Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης, γιατί έχει ζητήσει μια παρέμβαση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Προφανώς, συμφωνώ με αυτά που είπατε, γιατί απευθύνεστε στην πλειοψηφία η οποία είναι με τις Οδηγίες της Ε.Ε., είναι με την απελευθέρωση των μεταφορών και έχετε δίκιο, γιατί και στο παρελθόν, πράγματι, έτσι έχει γίνει ξανά. Εμείς, όμως, διαφωνούμε ριζικά με αυτή τη θέση που έχετε εκφράσει, διότι θεωρούμε ότι δεν είναι απλό πράγμα η ενσωμάτωση αυτών των Οδηγιών. Είναι βήμα μπροστά στην ιδιωτικοποίηση, είναι βήμα μπροστά στην πλήρη απελευθέρωση και στην παραχώρηση, στους επιχειρηματικούς ομίλους, των σιδηροδρόμων. Γι' αυτό και εμείς δεν θα συμφωνήσουμε με μια συνεδρίαση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εσείς τοποθετηθήκατε επί της ουσίας, κατανοητό και θα το επαναλάβετε και κατά την εισήγησή σας. Οπότε, μετά από όσα είπα και εγώ και όσα ακούσθηκαν, ξεκινάει η συνεδρίαση με τον κ. Γιόγιακα, Εισηγητή της Νέας δημοκρατίας, της Πλειοψηφίας. Το λόγο έχει ο κ. Γιόγιακας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, κ.κ. Υπουργοί, ο καινούργιος συνάδελφος εύλογα μπορεί να πιστεύει ότι χρειάζονται κάποια πράγματα, το θέμα είναι ότι η ενσωμάτωση υπήρχε στο Υπουργείο επάνω από δύο χρόνια και δεν είχε έρθει προς κύρωση, κάτι το οποίο καθυστερούσε για μεγάλο χρονικό διάστημα και δεχθήκαμε πάρα πολλές πιέσεις από την Ε.Ε.

 Οι Οδηγίες, λοιπόν, που ενσωματώνονται στο εθνικό μας δίκαιο είναι μέρος μιας ομάδας 6 νομοθετημάτων γνωστά ως 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο. Σκοπός τους είναι να ολοκληρώσουν και να εμβαθύνουν την ενιαία εσωτερική αγορά στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, δηλαδή αυτό που ονομάζεται ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος. Τα έξι αυτά νομοθετήματα, Κανονισμοί και οι Οδηγίες, χωρίζονται σε δύο πυλώνες, τον τεχνικό πυλώνα και των πυλώνα αγοράς.

 Στον τεχνικό πυλώνα περιλαμβάνονται οι Οδηγίες του 2016/797 και του 2016/798, που συζητάμε σήμερα. Η πρώτη αφορά στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ε.Ε., που αναμορφώνει την προγενέστερη Οδηγία του 2008/57 και η δεύτερη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, που αναμορφώνει την Οδηγία 2004/49 της Ε.Ε. Στον πυλώνα της αγοράς περιλαμβάνεται η Οδηγία 2016/2370, που τροποποιεί την αντίστοιχη 2014/34 της Ε.Ε. και αφορά στο άνοιγμα των εγχώριων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με τρένα και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Με τις νομοθετικές πρωτοβουλίες στον πυλώνα της αγοράς θα ολοκληρωθεί το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς που ξεκίνησε με το πρώτο Πακέτο.

Αυτό σημαίνει μεταξύ άλλων, ότι διασφαλίζεται το δικαίωμα μιας σιδηροδρομικής εταιρίας που εδρεύει σε ένα κράτος μέλος να προσφέρει διάφορες υπηρεσίες σε επιβάτες οπουδήποτε στην Ε.Ε., σημαίνει κανόνες που βελτιώνουν την αμεροληψία των διαχειριστών υποδομής απέναντι στις επιχειρήσεις. Σημαίνει, επίσης, ότι είναι υποχρεωτικός ο δημόσιος διαγωνισμός για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η βελτίωση του ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές θα ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις του κλάδου να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των μετακινούμενων και θα σημάνει, επίσης, την εξοικονόμηση χρημάτων για το δημόσιο. Περισσότερες επιλογές, καλύτερες υπηρεσίες.

Σε αυτές τις τέσσερις λέξεις συνοψίζεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο στόχος του πυλώνα της αγοράς. Από την άλλη ο τεχνικός πυλώνας του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, προορίζεται και αυτός να κάνει τις σιδηροδρομικές μεταφορές πιο ανταγωνιστικές και φιλοδοξεί να το κάνει μειώνοντας οικονομικά και διοικητικά βάρη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που θέλουν να λειτουργήσουν στην Ευρώπη και μειώνοντας τον όγκο των εθνικών ρυθμίσεων, οι οποίες μπορεί να υποκρύπτουν ζητήματα διαφάνειας και διακριτικής μεταχείρισης σε βάρος νεοεισερχόμενων οχημάτων σε μια αγορά.

Πριν, όμως, περάσω στις βασικές προβλέψεις των τριών Οδηγιών, επιτρέψτε μου ένα νομοτεχνικό σχόλιο. Πιστεύω, ότι είναι ένα θετικό δείγμα του τρόπου με τον οποίο πορεύεται η νέα Κυβέρνηση, το ό,τι με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο προτείνεται ένας ενιαίος νόμος που καταργεί, αντικαθιστά και βελτιώνει τις προηγούμενες σχετικές Οδηγίες, όπως ισχύει και για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, είναι ζητούμενο να έχουμε σαφή, απλά και ενημερωμένα θεσμικά πλαίσια και νομίζω ότι η προσέγγιση του Υπουργείου υπηρετεί αυτό το σκοπό.

Περνώντας τις δύο οδηγίες του τεχνικού πυλώνα η διευκόλυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ε.Ε. επιδιώκεται από τη μια με την καθιέρωση κοινών κανόνων λειτουργίας και ασφάλειας και από την άλλη νέων και πιο απλών διαδικασιών αδειοδότησης.

 Σε αυτή την κατεύθυνση μεταβιβάζονται αρμοδιότητες από τις εθνικές αρχές προς τον οργανισμό σιδηροδρόμων της Ε.Ε. σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας, καθώς και την έγκριση οχημάτων και συστημάτων του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας σιδηροδρόμων.

 Καινοτομία στην Οδηγία 2016 / 797, για τη δια λειτουργικότητα δηλαδή την τεχνική εναρμόνιση των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων αποτελεί η διττή διαδικασία έγκρισης σιδηροδρομικών οχημάτων. Οχήματα που προορίζονται για διασυνοριακές δραστηριότητες εγκρίνονται από υπηρεσία μιας τάσης του ευρωπαϊκού οργανισμού, ενώ για οχήματα που θα εκτελούν μόνο εγχώριες μετακινήσεις η αίτηση έγκρισης μπορεί να υποβληθεί είτε στον ευρωπαϊκό οργανισμό, είτε στην εθνική αρχή ασφάλειας.

Να σημειωθεί εδώ, ότι μέχρι σήμερα οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι κατασκευαστές έπρεπε να αδειοδοτηθούν ξεχωριστά από την κάθε εθνική αρχή, αν ήθελαν να δραστηριοποιηθούν σε διαφορετικές χώρες.

Στην ίδια λογική ο ευρωπαϊκός οργανισμός εκδίδει πιστοποιητικά ασφαλείας για τις επιχειρήσεις που κάνουν σιδηροδρομικές μεταφορές σε διαφορετικές χώρες, ενώ οι εγχώριοι μεταφορείς μπορούν για την έκδοση του πιστοποιητικού, να επιλέξουν μεταξύ του οργανισμού και της εθνικής αρχής ασφαλείας. Η εμπειρία σε άλλα πεδία έχει δείξει, ότι η λειτουργία ενός σημείου υποδοχής αιτήσεων με τυποποιημένο τρόπο κάνει τις διαδικασίες πιο γρήγορες και πιο διαφανείς.

Σε ό,τι αφορά την Οδηγία του πυλώνα της αγοράς την 2016/2370, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου θα σταθώ σε ορισμένες βελτιώσεις στο σύστημα διαχείρισης της υποδομής και στην απελευθέρωση της εγχώριας αγοράς επιβατικών μεταφορών μέσων σιδηροδρόμου.

Είναι πρώτα απ' όλα σημαντικό, ότι διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής του ΟΣΕ από τις επιχειρήσεις που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες. Ο ΟΣΕ μπορεί να επιτελεί τον εποπτικό και ρυθμιστικό του ρόλο μακριά από αθέμιτες παρεμβάσεις, αλλά και να διαχειρίζεται το προγραμματισμό της κυκλοφορίας και τη συνάρτηση της αμεροληψίας.

Επίσης, σημαντικό είναι, ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών μπορεί να δίνει αποκλειστικά δικαιώματα ή να αναθέτει απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή ακόμη να περιορίζει τη δυνατότητα σιδηροδρομικές επιχειρήσεις άλλων κρατών-μελών να προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον η ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων κρίνει, ότι απειλείται η εκτέλεση και χρηματοδότηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Θετική, αν και μη δεσμευτική είναι η πρόβλεψη για το κοινό μέσα στην Ε.Ε. σύστημα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου κάτι που μπορεί να διευκολύνει τους επιβάτες, να προγραμματίζουν και να διαχειρίζονται τις κρατήσεις τους σε όλο τον σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης.

Επίσης, να μην παραλείψω, ότι στο πλαίσιο της απλοποίησης, της αποσαφήνισης και του εκσυγχρονισμού του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές ενισχύεται η δικαιοδοσία της ρυθμιστικής αρχής ιδιαίτερα στο ευαίσθητο πεδίο των παραβιάσεων της νομοθεσίας και του αθέμητου ανταγωνισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου πρέπει, να προχωρήσει και να εφαρμοστεί με τους ταχύτερους δυνατούς ρυθμούς. Εμείς μοιραζόμαστε την εκτίμηση, ότι αυτό θα συμβάλει στην αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας προκειμένου, να αποκτήσουν ουσιαστικό ρόλο στην εθνική στρατηγική συνδυασμένων μεταφορών.

Γι' αυτό και αντιλαμβανόμαστε το υπό συζήτηση νομοσχέδιο ως μέρος μιας συνολικής ατζέντας που περιλαμβάνει τη βελτίωση των υποδομών του σιδηροδρομικού μας δικτύου, τη διασύνδεση του με λιμάνια της χώρας μας, στην ανάπτυξη ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών και τις επενδύσεις στα εμπορευματικά κέντρα, το ξεπέρασμα των αγκυλώσεων που περιορίζουν το ουσιαστικό άνοιγμα της εγχώριας σιδηροδρομικής αγοράς.

Πιστεύοντας, λοιπόν, στα θετικά αποτελέσματα που θα έχει το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο για την περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς και τη μεταφορά ευρωπαϊκής τεχνογνωσίας δεν μπορούμε παρά να υπερψηφίσουμε το παρόν νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο της Πλειοψηφίας. Το λόγο έχει η Εισηγήτρια της Μειοψηφίας.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προτού ξεκινήσω με το θέμα, θέλω να κάνω μια παρατήρηση, γιατί αφορά και την Επιτροπή αυτή. Αναφέρομαι στην Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου που αφορά στο Ελληνικό.

Εδώ, ακούγαμε από την Κυβέρνηση «σε μια βδομάδα θα τελειώσει το Ελληνικό, σ' ένα μήνα θα τελειώσει το Ελληνικό», φεύγουν οι επενδυτές κ.λπ.. Εν πάση περιπτώσει, το να έρχονται, με Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου, δύο διατάξεις, οι οποίες έχουν πολύ σημαντική επιβάρυνση στο δημόσιο συμφέρον, οφείλω να το πω και ελπίζω ότι θα μας δοθεί η ευκαιρία να το συζητήσουμε πιο αναλυτικά. Πρόκειται για τους κοινόχρηστους χώρους, τους χώρους της κοινής ωφελείας και κοινής ανταποδοτικότητας, που χωρίς κανένα χρονικό περιορισμό, αποδίδονται στον επενδυτή.

Αυτό για αρχή. Τώρα, θα είμαι πιο ευχάριστη συνέχεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, αλλά αυτό θέλατε να το πείτε και το είπατε, αλλά δεν έχει καμία σχέση με το θέμα που συζητάμε.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ναι, το είπα. Είναι μια επισήμανση, που θα απασχολήσει και την Επιτροπή.

Συνεχίζω, όμως και λέω ότι θα είμαι πιο ευχάριστη, στη συνέχεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία, πάμε στα πιο ευχάριστα τώρα. Αυτό κρατώ.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Και λέω «πιο ευχάριστα», διότι όσοι ασχολούμαστε με τον τομέα των μεταφορών και είμαστε εξοικειωμένοι εδώ και καιρό με το θέμα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, δεν μπορεί παρά να είμαστε χαρούμενοι, διότι πραγματικά είναι ένα βήμα προς την επίτευξη αυτού.

Θέλω να πω ότι έχει γίνει μια δουλειά, από την προηγούμενη Κυβέρνηση, σε ότι αφορά και στην ενσωμάτωση αυτών των Οδηγιών, η οποία, σήμερα, ολοκληρώνεται. Έχει γίνει, επί περίπου ενάμιση χρόνο, δημόσια διαβούλευση, είτε με ιδιωτικούς, είτε με δημόσιους φορείς που εμπλέκονται. Νομίζω ότι, επί της ουσίας, αυτό που θέλαμε και μάλλον επιτυγχάνεται, είναι η ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών, σε αντιστάθμισμα της μονοδιάστατης μεταφοράς, που έχουμε με τις οδικές μεταφορές. Είναι η πρώτη συνδυασμένων μεταφορών, για να αλλάξουμε και αυτό το μοντέλο της μονοδιάστατης μεταφοράς με ένα μόνο μέσο.

Επομένως, εγώ θα επιμείνω μόνο λίγο στα σημεία, τα οποία θεωρώ ιδιαιτέρως θετικά. Και κάνω και μια παρατήρηση, διότι έγινε μια πρόσκληση για να έρθουν οι φορείς. Δεν θα είχαμε καμία αντίρρηση, στην ενσωμάτωση των Οδηγιών - δεν είναι Κανονισμοί - θα μπορούσαμε και κάποια πράγματα, ίσως ήσσονος σημασίας, να τα αλλάξουμε.

Εν πάση περιπτώσει, σε ό,τι αφορά λοιπόν το –ας το πω- «πολιτικό πακέτο», που είναι η Οδηγία 2370, η οποία καθορίζει τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής, αλλά και το άνοιγμα των εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς. Έχει σημασία, διότι είναι μια απελευθέρωση που γίνεται με κανόνες και ελπίζουμε να οδηγήσει σε πιο ανταγωνιστικές σύγχρονες ποιοτικές μεταφορές, προς όφελος των επιβατών.

Και επειδή σε κάποιους μπορεί να μην αρέσει ο όρος «ανταγωνιστικές», εγώ θα επιμείνω και θα πω ότι ο σιδηρόδρομος ανταγωνίζεται τις οδικές μεταφορές. Ξέρουμε πολύ καλά ότι αυτό είναι το φιλικό προς το περιβάλλον μέσο. Είναι, δυστυχώς, αυτό που έχει υποτιμηθεί, στη χώρα μας, όλα τα προηγούμενα χρόνια. Με την Κυβέρνησή μας, μπορούμε να πούμε ότι σήμερα έχουμε ένα δίκτυο ηλεκτροδοτούμενο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, έχουν προχωρήσει πάρα πολλά έργα. Στη συνέχεια, θα αναφερθώ και σε αυτά.

Αυτό που, επίσης, είναι ιδιαίτερα θετικό, είναι:

- Ότι διατηρείται ο κοινωνικός χαρακτήρας του σιδηροδρόμου, μέσω του συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αφού προβλέπεται η δυνατότητα περιορισμού πρόσβασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο δίκτυο, όταν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία αυτών των συμβάσεων.

-Ότι διασφαλίζει την ανεξαρτησία και υπάρχουν και οι εγγυήσεις του διαχειριστή υποδομής. Εδώ, βέβαια, μετά, θα κάνω ένα σχόλιο, μια παρατήρηση του σημείου αυτού.

- Ότι ενισχύονται οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και αποσαφηνίζονται οι διαδικασίες και

-Ότι προβλέπονται συγκεκριμένες εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας, ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού συστήματος της χώρας. Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι, οι εξαιρέσεις αφορούν μετρό, τραμ, μετακινήσεις σιδηροδρομικές σε αστική ή περιαστική περιοχή.

-Επίσης, ότι αναγνωρίζεται η σημασία των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων και προάγεται μη δεσμευτικά το κοινό σύστημα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου, που έχουν αναπτυχθεί στην αγορά.

Για τον «Τεχνικό Πυλώνα», που είναι οι Οδηγίες 797 και 798. Αυτός αφορά κυρίως τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ε.Ε. και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Εδώ υπάρχουν ρυθμίσεις για τη βελτίωση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των δικτύων.

Να πούμε, ότι η διαλειτουργικότητα είναι πολύ ζωτικής σημασίας στοιχείο για όλη τη βιομηχανία του σιδηροδρόμου. Δηλαδή, να υπάρχει μια διαλειτουργικότητα, να μπορεί ένα τρένο να κινηθεί σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο. Επίσης, το θετικό είναι η μείωση του κόστους και της διάρκειας για την έγκριση τύπου οχημάτων και τα γνωστά συστήματα ERTMS, που είναι το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας. Αυτό, να πούμε, ότι έχει τρεις κλάδους. Ουσιαστικά είναι το θέμα της επικοινωνίας το GSM-R και το σύστημα ελέγχων αμαξοστοιχιών -εδώ έχουμε και την αυτόματη πέδηση, όταν ξεπερνούν τα όρια ταχύτητας-. Αυτά τα δύο έχουν προχωρήσει και στη χώρα μας και στην Ευρώπη. Υπάρχει και το τρίτο, που είναι η διαχείριση του ωφέλιμου φορτίου και ελπίζουμε πολύ σύντομα να προχωρήσει, γιατί πραγματικά αυτά θα έχουν και στη μεριά της ασφάλειας αλλά και της διαλειτουργικότητας, μεγάλη συνεισφορά.

 Σε ό,τι αφορά την ασφάλεια. Ρυθμίζεται ως ανεξάρτητος φορέας η Εθνική Αρχή Ασφάλειας. Αναφέρθηκε και πριν, ότι τα πιστοποιητικά ασφαλείας μπορεί να τα παίρνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όταν δραστηριοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές, από τον ευρωπαϊκό αντίστοιχο οργανισμό. Για εγχώριες μεταφορές, μπορούν να επιλέξουν είτε από την ΡΑΣ τη Ρυθμιστική Αρχή, είτε από τον οργανισμό. Επομένως, χαιρετίζουμε τα νέα δεδομένα που θέτει το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο και ελπίζουμε να αποτελέσει ένα ακόμα βήμα για την περαιτέρω ανάπτυξη του Ελληνικού Σιδηροδρόμου.

Είπα πριν για τις συνδυασμένες μεταφορές και για το νέο μοντέλο μεταφορών που εμείς σε αυτή την κατεύθυνση δουλέψαμε και ελπίζουμε να συνεχιστεί αυτή η προσπάθεια, άλλωστε είναι και με στους στόχους της Ε.Ε. ακόμη και για τη μείωση των ρύπων. Ξέρετε, το κομμάτι των μεταφορών πόσο συμβάλλει σε αυτό το επίπεδο.

 Βεβαίως, είπαμε ό,τι έχουμε ολοκληρώσει την ηλεκτροκίνηση «Αθήνα- Θεσσαλονίκη», έχει φτάσει το τρένο στο Αίγιο, αλλά έχουμε προχωρήσει και σε διεθνείς διασυνδέσεις με τις γείτονες βαλκανικές χώρες, ούτως ώστε να δημιουργηθεί η ανάπτυξη ενός ισχυρού βαλκανικού cluster στο νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης.

 Κλείνοντας, θα ήθελα λίγο να αναφερθώ σε κάτι που δεν έχει σχέση με το νομοσχέδιο, αλλά έχει σχέση με τον σιδηρόδρομο. Με μεγάλη χαρά, είδαμε, ότι το αίτημα της ΕΡΓΟΣΕ για το έργο « Αλεξανδρούπολη- Ορμένιο» πρόσφατα εγκρίθηκε από τον ΣΕΦ, τον οργανισμό που θα το χρηματοδοτήσει και σε μελέτες και σε κατασκευή και δηλώνουμε, ότι θα είμαστε εδώ και θα παρακολουθούμε τον σχεδιασμό της κυβέρνησης για τις μεταφορές. Σε ό,τι αφορά το σχέδιο νόμου, είμαστε της άποψης, πως κάθε φορά που κάτι είναι σε μια κατεύθυνση θετική προς αυτό το μοντέλο των συνδυασμένων μεταφορών, την αλλαγή δηλαδή του τρόπου μεταφοράς, θα δίνουμε την θετική μας ψήφο. Πριν τελειώσω όμως, μια παρατήρηση η οποία αφορά στο κομμάτι των ορισμών και θα ήθελα λίγο να διευκρινιστεί. Εμείς ξέρουμε, ότι σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της υποδομής στη χώρα μας είναι ο Ο.Σ.Ε. και μόνο ο Ο.Σ.Ε.. Αν δείτε στο κομμάτι των ορισμών, κάπου που αναφέρεται στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αφήνει κάτι ανοικτό. Ότι μπορεί να είναι και καλή επιχείρηση, να έχει τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής. Εγώ, θα έλεγα αυτό να απαλειφθεί. Είναι στο αρ. 82, στο σημείο 31.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ την κυρία Πέρκα, θα συνεχίσουμε με τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής τον συνάδελφο τον Χρήστο Γκόκα.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε με το παρόν νομοσχέδιο, την ενσωμάτωση τριών επιπλέον οδηγιών στο Εθνικό μας Δίκαιο, ευρύτερα γνωστό ως 4ο σιδηροδρομικό πακέτο. Η χώρα μας, στον τομέα των μεταφορών, γενικά και οπωσδήποτε με σημαντικότερο ρόλο των σιδηροδρομικών δικτύων, έχει εκ της θέσης της συγκριτικά πλεονεκτήματα, που εφόσον αξιοποιηθούν σωστά, μπορούν να την αναδείξουν σε σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο εμπορίου και να ενισχύσουν την γεωπολιτική μας θέση.

Μέσα από τα συνδυασμένα εσωτερικά δίκτυα, λιμάνια, αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομους και τη διασύνδεσή τους με τα ολοκληρωμένα ευρωπαϊκά δίκτυα. Η συζήτηση για την ενοποίηση των σιδηροδρόμων ξεκίνησε προ εικοσαετίας, στην Ε.Ε.. Εμείς τότε, ως ΠΑΣΟΚ, το 2010, με πρωτοπορία και πρωτοβουλίες είχαμε φέρει το ν.3891, όπου μαζί με το σχέδιο αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης του ΟΣΕ συμπεριέλαβε πολλά τμήματα από το πλαίσιο ενοποίησης, ιδρύοντας και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Το 2012, διαχειριστήκαμε και ολοκληρώσαμε την σχετική Οδηγία, με διαπραγμάτευση σε επίπεδο συμβουλίου υπουργών, η οποία έπρεπε να ενσωματωθεί στο τέλος του 2014. Η Οδηγία αυτή 2012/34/ΕΕ, ενσωματώθηκε το 2016, είχε προετοιμαστεί από το 2012, με συμμετοχή της ελληνικής κυβέρνησης, σε επίπεδο συμβουλίου υπουργών, χωρίς καμία τροποποίηση, παρά τις τότε αντιδράσεις του ΣΥΡΙΖΑ ως αντιπολίτευση. Ενώ ήταν έτοιμα από το 2014 ενσωματώθηκε το 2016.

Επί της αρχής τώρα του νομοσχεδίου που συζητάμε. Στο πνεύμα του πλαισίου ενοποίησης, είναι οι τρεις Οδηγίες που ενσωματώνονται. Η Οδηγία 797 και 798, προβλέπουν ανάληψη νέων καθηκόντων από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ε.Ε., στους τομείς, διαλειτουργικότητας, έγκριση οχημάτων, προέγκριση συστημάτων, του ευρωπαϊκού συστήματος ρύθμισης κυκλοφορίας, το ERTMS και αφορά το παροτρόχιο υλικό. Αλλά και της ασφάλειας σιδηροδρόμων με την έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας. Συγκεκριμένα, προβλέπεται το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Αυτές είναι αρμοδιότητες, που είχαν οι αρχές ασφαλείας των κρατών – μελών, η ΡΑΣ για την Ελλάδα, αλλά από ένα επίπεδο και πάνω περνάνε στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ε.Ε.. Η Οδηγία 2016/2370, αφορά την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, σε σχέση με άλλα μέσα, την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρόμων και την δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά με διαφάνεια.

Η πρώτη Οδηγία, είναι εξέλιξη της Οδηγίας 2008/57, που είχε ενσωματωθεί παλαιότερα, επί κυβερνήσεων και πάλι ΠΑΣΟΚ. Η δεύτερη και τρίτη Οδηγία αποτελούν εξέλιξη των Οδηγιών του 2004 και πιο συγκεκριμένα με το ν.4313/2014, ενσωματώθηκε η Οδηγία για την διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, που αποτελεί πρόδρομο της δεύτερης σημερινής Οδηγίας.

 Στην Οδηγία του 2014 συγκροτήθηκε η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων. Είναι μία Ανεξάρτητη Ειδική Αρχή, και για αυτή υπήρχαν τότε αντιδράσεις, αλλά και στην τωρινή Οδηγία που έχει ετοιμαστεί, γιατί οι τρεις αυτές Οδηγίες έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Υπουργείου από τις 21 Ιουνίου, άρα έχουν ετοιμαστεί από το ΣΥΡΙΖΑ, υπάρχουν και λειτουργούν ακριβώς όπως τότε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τις Οδηγίες αυτές, στην ουσία η Ε.Ε. έρχεται να διορθώσει και να συμπληρώσει παλαιότερες νομοθετικές παρεμβάσεις που κρίθηκαν ατελείς. Ενσωματώνεται η Οδηγία σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και η Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, το άνοιγμα της αγοράς με την τρίτη Οδηγία, στην μεταφορά των επιβατών, μαζί με την διακυβέρνηση των σιδηροδρομικών υποδομών, ενώ το τέταρτο μέρος έχει κάποιες άλλες διατάξεις τις οποίες θα τις συζητήσουμε ξεχωριστά.

Γενικά, με βάση το κείμενο, ο στόχος είναι η κοινή προσέγγιση σε κανόνες διαλειτουργικότητας και ασφάλισης, ενίσχυσης οικονομιών κλίμακας και απλουστεύσεις στις εγκρίσεις και στην εξάλειψη φυσικά, του κατακερματισμού του κανονιστικού πλαισίου στην Ε.Ε.. Όλα αυτά αφορούν, την συνεργασία συστημάτων και υποσυστημάτων, την βελτίωση διασυνδέσεων, την διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, που σημαίνει βελτίωση στις μεταφορές εντός Ευρώπης και με τρίτες χώρες. Με επιπτώσεις και στις εθνικές οικονομίες, που συνιστούν μια παράμετρο αναπτυξιακή, αυτές οι βελτιώσεις. Αφορούν τις εξαγωγές, την απασχόληση, την εφοδιαστική αλυσίδα, αλλά και τις υποδομές. Εννοείται και τα υποσυστήματα που αφορούν την ενέργεια, το τροχαίο υλικό, τον έλεγχο και τη σηματοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι είναι σίγουρο, ότι αυτή η Οδηγία όπως και οι προηγούμενες, συνιστούν ένα πλαίσιο ενσωμάτωσης σε μια ευρωπαϊκή πραγματικότητα και φυσικά έχουν γίνει με κανόνες και οι προηγούμενες Οδηγίες. Δεν γίνονται μόνο αυτές οι Οδηγίες με κανόνες, διότι αλλιώς αν δεν υπήρχαν κανόνες και στις προηγούμενες Οδηγίες δεν θα ψηφίζονταν το 2016 από όλους όσους τη ψήφισαν.

 Εμείς κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάναμε την πρόταση για την ακρόαση φορέων, γιατί θεωρούμε ότι μπορούμε να διαμορφώσουμε καλύτερη, ξεκάθαρη και επικαιροποιημένη με όλα τα ζητήματα που αφορούν το πλαίσιο λειτουργίας των μεταφορών και ειδικά των σιδηροδρομικών δικτύων.

Δεν έγινε αυτό, θα προσπαθήσουμε στη συνέχεια να δούμε περισσότερα πράγματα στις επιμέρους διατάξεις, αν και ο χρόνος που είχαμε στη διάθεσή μας δεν ήταν ο επαρκέστερος, όμως με την ευκαιρία της παρουσίας του κ. Υπουργού, θα ήθελα να θέσω επιγραμματικά ορισμένα ερωτήματα, ούτως ώστε στα πλαίσια της συζήτησης να γίνει μια ανάλυση και να δοθούν κάποιες απαντήσεις. Θεσμοθετούμε αυτό το πλαίσιο, αλλά, θα πρέπει όμως πάντα να έχουν και την ανάλογη εφαρμογή.

Συγκεκριμένα ποια είναι η ετοιμότητα της πολιτικής ηγεσίας και των εμπλεκομένων φορέων για να εφαρμοστούν αυτές οι Οδηγίες; Υπάρχει κάποιο πλάνο προσαρμογής με κάποιες εξειδικευμένες δράσεις; Έχει υπολογιστεί κάποιος χρόνος, κάποιο κόστος εκσυγχρονισμού των απαιτούμενων δομών και υποδομών τόσο σε υλικό όσο και σε ανθρώπινο κεφάλαιο; Πώς θα καλυφθούν αυτές οι επενδύσεις που θα χρειαστεί να γίνουν; Θα υπάρξουν απώλειες σε έσοδα των ελληνικών φορέων σιδηροδρόμων από το άνοιγμα της αγοράς και αν ναι, πώς θα ανασχεθούν και θα περιοριστούν; Υπάρχουν επιπτώσεις στους εμπλεκόμενους οργανισμούς και πως τις διαχειριζόμαστε; Έχουμε επενδύσεις από τις νέες ιδιωτικές εταιρείες που έχουν μπει ήδη στην αγορά για εκσυγχρονισμό των συστημάτων και τροχαίου υλικού; Έχουμε αισθητή αλλαγή της εικόνας του σιδηροδρομικού δικτύου;

Εδώ, θα ήθελα επιγραμματικά να αναφέρω κάποιες θέσεις μας γενικά που αφορούν τον τομέα των μεταφορών και ειδικά των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η θέση μας είναι για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων τόσο για τους επιβάτες όσο για τα εμπορεύματα με στόχο την εξοικονόμηση πόρων, η εξασφάλιση της λειτουργικότητας και των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της σύνδεσης με άλλες μεταφορικές υποδομές, όπως τα μεγάλα λιμάνια της χώρας και της κρίσιμης σημασίας προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της λειτουργικής σύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων με τα λιμάνια αυτά.

Επίσης, σε ποιες σημείο βρίσκεται η ολοκλήρωση του δικτύου μέχρι την Πάτρα και φυσικά ένα άλλο ερώτημα αφορά στην ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα κάποιων γραμμών, οι οποίες παλιότερες είχαν ενταχθεί πριν το 2004 και στη συνέχεια είχαν απενταχτεί. Αναφέρομαι στη σύνδεση Πάτρα, Αγρίνιο, Άρτα, Γιάννινα και στη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με το Βόλο και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Θεωρώ ότι είναι αυτός ο σχεδιασμός απαραίτητος, γιατί θα συνδεθεί και θα ολοκληρώσει τη σύνδεση και των υφιστάμενων δικτύων λιμάνι Ηγουμενίτσας, Εγνατία και Ιωνία οδός, για να έχουμε ένα ολοκληρωμένο συνδυασμένο δίκτυο και φυσικά αυτό με θετικές επιπτώσεις για όλους και για τους πολίτες και για την εθνική οικονομία.

Θέλω να τονίσω, ότι η ενσωμάτωση των Οδηγιών δε λύνει όλα τα προβλήματα ως διά μαγείας, παραμένουν τα θέματα που αφορούν τα δίκτυα, τα ανέφερα πριν. Υπάρχουν θέματα που αφορούν τα εσωτερικά δίκτυα, όπως ο προαστιακός όπου υπάρχουν καθυστερήσεις, υπάρχει κακή ποιότητα, συνωστισμός, υπάρχουν σύγχρονα μέσα και τεχνολογίες που πρέπει επίσης να ενταχτούν στα δίκτυα αυτά.

Υπάρχουν ακόμα πολλά ατυχήματα και δυστυχήματα που γίνονται και απαιτούν διαχείριση, όπως διαχείριση απαιτούν και τα ατυχήματα από επικίνδυνα εμπορεύματα. Δυστυχώς, ακόμα ζούμε τέτοια γεγονότα και θα πρέπει να προσπαθήσουμε να έχουμε ολοκληρωμένα συστήματα ασφαλείας και να τα αποφύγουμε αυτά. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Γκόκα. Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Δεν είναι η πρώτη φορά που η Βουλή συζητάει και αποφασίζει για την ενσωμάτωση Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση και των μεταφορών. Η πολιτική αυτή για την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα ακολουθεί την αντίστοιχη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την πολιτική που συναποφασίζετε από τα κράτη-μέλη, για να διασφαλιστούν τα συμφέροντα των μονοπωλιακών ομίλων.

Η προώθηση της πολιτικής απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι γεγονός ότι δεν ολοκληρώθηκε με ένα βήμα, αλλά γίνεται τμηματικά, προωθήθηκε μια μεγάλη γκάμα, μια μεγάλη δέσμη ευρωπαϊκών Οδηγιών και πακέτων σιδηροδρομικής πολιτικής, που είχαν ως στόχο τον βαθμιαίο διαχωρισμό υποδομής και χρήσης και τη βαθμιαία άρση όλων των φραγμών για την υλοποίηση της ενιαίας σιδηροδρομικής αγοράς. Αρχικά, προωθήθηκε η Οδηγία 440/1991, που έκανε λόγο για τον διαλογιστικό διαχωρισμό μεταξύ της υποδομής και της εκμετάλλευσης. Διαχωρισμός, στον οποίον σε αρχικό επίπεδο στηρίχθηκε ο βασικός στόχος.

Επόμενο ουσιαστικό βήμα στην προώθηση της απελευθέρωσης ήταν ένα σύνολο από ευρωπαϊκές Οδηγίες που βασίστηκαν και επεξέτειναν την Οδηγία 440/1991. Πρόκειται για τις Οδηγίες που συμπυκνώθηκαν και ήταν γνωστές ως το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απελευθέρωσε τις διασυνοριακές μεταφορές φορτίων σε ένα τμήμα των δικτύων μεταφοράς, που είναι γνωστό ως Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφοράς φορτίων, το οποίο, συνιστά το 50% των σιδηροδρομικών δικτύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 80% της συνολικής κίνησης.

Ακολουθεί ένα δεύτερο πακέτο, ένα σύνολο Οδηγιών, που γίνονται γνωστές ως το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο εισάγει την πλήρη απελευθέρωση όλων των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις αρχές στους 2007.

Επόμενο βήμα, το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο, όπου εισάγεται η απελευθέρωση των διεθνών επιβατικών μεταφορών από το 2010. Την περίοδο αυτή προωθούνται Οδηγίες, όπως λένε το τέταρτο πακέτο, που αφορούν τη δημιουργία Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, που ουσιαστικά ενοποιούν όλες τις προηγούμενες Οδηγίες.

Στις παρούσες Οδηγίες προβλέπονται βήματα για την πλήρη απελευθέρωση, με πρόβλεψη των προϋποθέσεων διαλειτουργικότητας, τη τεχνική εναρμόνιση, με κάποιες εξαιρέσεις. Ως βασικό επιχείρημα για την προώθηση της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, που και σήμερα ακούστηκαν εδώ, προβάλλετε τις αδυναμίας των κρατικών μονοπωλίων, το υψηλό των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών έχει προηγηθεί της απελευθέρωσης των επιβατικών μεταφορών. Βασικός στόχος της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους σιδηροδρόμους είναι η πολιτική της απελευθέρωσης. Συνιστά βέβαια τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα η μονοπωλιακή ομιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέχρι τώρα αναδεικνύεται, από την εμπειρία που υπάρχει, μια αγορά σιδηροδρομικών αγορών που σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ελέγχεται από μια μικρή ομάδα μονοπωλιακών ομίλων. Ανάμεσα σε αυτούς κυρίαρχη θέση καταλαμβάνουν τα πρώην κρατικά μονοπωλιακά της Γερμανίας και της Γαλλίας, που μετά την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο στις ευρωπαϊκές μεταφορές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ένας μύθος, πάλι, που υπάρχει για την απελευθέρωση εστιάζει στα μεγάλα πλεονεκτήματα για το επιβατικό κοινό και για τον λαϊκό καταναλωτή. Και σήμερα εδώ ακούστηκαν αυτά τα επιχειρήματα.

Η εξέλιξη των τιμολογίων των σιδηροδρομικών μεταφορών σε διάφορες χώρες της Ε.Ε. σε σχέση με τη θέση για δήθεν μείωση των τιμών των εισιτηρίων λόγω ανταγωνισμού σε μία απελευθερωμένη αγορά είναι τελείως αντίθετη. Οι αυξήσεις των τιμολογίων σε χώρες της Ε.Ε. είναι από 15% - 40%. Από την εξέλιξη αποτυπώνεται με σαφήνεια η απόλυτη αδυναμία του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής να ικανοποιήσει τις λαϊκές ανάγκες.

Οι κρατικές επιχειρήσεις ακόμα και όταν λειτουργούν σε καθεστώς μονοπωλίου, βέβαια, δεν προσφέρουν υπηρεσίες σε χαμηλή τιμή, αφού στην πραγματικότητα υπάρχουν για να διασφαλίζουν τη διευρυμένη αναπαραγωγή του κεφαλαίου και περισσότερο ή λιγότερο εμφανώς λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών και η υιοθέτηση του στόχου της κερδοφορίας του κεφαλαίου που είναι επενδεδυμένο στους σιδηροδρόμους οδηγεί νομοτελειακά στην αύξηση των τιμών των εισιτηρίων. Σημειώνουμε, ότι τα εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους είναι στον προκρούστη του ανταγωνισμού.

Προχθές, σε μια Επιτροπή που ρωτήσαμε τον κ. Υπουργό να μας πει ποια είναι η θέση του για την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης, που και σήμερα είχαν κινητοποίηση οι εργαζόμενοι, δεν απάντησε, όπως επίσης βέβαια δεν απάντησε και στην αφαίρεση του ποσοστού των αποζημιώσεων στους εργαζόμενους από το 2011 έως το 2014.

Οι απολύσεις, οι μετατάξεις, οι μειώσεις των μισθών, η μη υπογραφή συλλογικής σύμβασης είναι τα καλά της απελευθέρωσης, δηλαδή, της παραχώρησης στους μονοπωλιακούς ομίλους που απαιτούν φτηνό εργατικό δυναμικό.

Η πολιτική της απελευθέρωσης των μεταφορών, η πολιτική της Ε.Ε. είναι κοινή και για τη Νέα Δημοκρατία και για το ΣΥΡΙΖΑ και για το ΠΑΣΟΚ. Ο ΣΥΡΙΖΑ θέλει να κρυφτεί, αλλά η χαρά δεν τον αφήνει, γιατί και προηγουμένως εδώ η Εισηγήτρια ήταν πολύ χαρούμενη για το νομοσχέδιο.

Ανεξάρτητα των επιμέρους διαφορών οι Οδηγίες της Ε.Ε. ως συλλογικός εκφραστής των επιχειρηματικών ομίλων αποφασίζει και υλοποιείται από όλους.

Αποτελεί πραγματικό σκάνδαλο η παραχώρηση στο μονοπωλιακό κεφάλαιο για εκμετάλλευση αυτών των κολοσσιαίων επενδύσεων που πληρώθηκαν από τον ελληνικό λαό είτε μέσω άμεσων δημόσιων δαπανών είτε μέσω της εκποίησης της ακίνητης περιουσίας του Ο.Σ.Ε., που σε τελευταία ανάλυση είναι λαϊκή περιουσία.

Οι Οδηγίες προωθούν αυτή τη στρατηγική της Ε.Ε., αλλά και της άρχουσας τάξης της χώρας μας για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Με αυτές αυξάνεται η λειτουργική δυνατότητα επιχειρήσεων να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και μειώνεται το κόστος για αυτές, όπως τα ενιαία πρότυπα, πιστοποιήσεις κ.α.. Ο στόχος, οι προσοδοφόρες γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων στον άξονα Πάτρας – Αθήνας - Θεσσαλονίκης θα γίνουν αντικείμενο ανταγωνισμών για μεγάλους ομίλους να προωθεί την ενιαία αγορά της Ε.Ε., το ενιαίο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Διαχωρίζεται παραπέρα το δίκτυο από τις εταιρείες που το χρησιμοποιούν. Δίκτυο που κατασκευάζεται με πόρους του ελληνικού λαού θα χρησιμοποιείται και θα σχεδιάζεται, κατά βάση, για τις προσοδοφόρες εμπορευματικές μετακινήσεις από τα λιμάνια προς την Ευρώπη. Ο παραλογισμός της απελευθέρωσης είναι ο διαχωρισμός του δικτύου από το χρήστη, η αδυναμία ολοκληρωμένης διαχείρισης του δικτύου του μεταφορικού έργου. Για το τροχαίο υλικό διευκολύνεται πάλι η χρήση του που χρησιμοποιείται και αλλού για να διευκολύνονται έτσι οι όμιλοι στην Ε.Ε.. Κατακερματίζεται το μεταφορικό έργο σε πολλές διαφορετικές εταιρίες στις προσοδοφόρες γραμμές.

Βέβαια, είπαμε για την πίεση που υπάρχει στα δικαιώματα των εργαζομένων. Καμία βελτίωση για το λαό από την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων δεν θα υπάρξει. Παντού θα έχουμε αύξηση των εισιτηρίων και, βέβαια, στις ώρες αιχμής θα έχουμε μια μείωση των δρομολογίων.

Εδώ πρέπει να πούμε, ότι στην ο κ. Υπουργός για το Μετρό έλεγε ότι μειώνουμε το χρόνο σε 4 λεπτά και ο χρόνος, όπως είναι γνωστό και τον βλέπουμε όλοι καθημερινά είναι από 7 και 8 λεπτά. Το ίδιο, βέβαια, θα γίνεται και στις σιδηροδρομικές γραμμές, γιατί πάνω από όλα θα είναι το κέρδος. Κερδισμένοι θα είναι οι όμιλοι που θα επενδύσουν στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι μεταφορικές αλυσίδες και, βέβαια, όλοι αυτοί που θέλουν την Ελλάδα κόμβο των μεταφορών.

Ζημιωμένοι θα είναι οι εργαζόμενοι στον κλάδο, ο ελληνικός λαός, που θα δει τη αύξηση των τιμών στα εισιτήρια. Η συνδυασμένη ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών των εργαζομένων δεν μπορεί να συμβαδίσει με την διασφάλιση του καπιταλιστικού κέρδους και τον ευρωμονόδρομο της άρχουσας τάξης. Στον καπιταλισμό οι γρήγορες συγκοινωνίες θα επιβαρύνουν τον εργαζόμενο, ως επιβάτη και ως φορολογούμενο, θα βασίζονται στην ένταση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων, θα λειτουργούν συχνά μόνο όπου συμφέρει τα μονοπώλια.

Η κάλυψη των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών για καθολικές, φθηνές, ποιοτικές, ασφαλείς μετακινήσεις και μεταφορές, προϋποθέτει υποδομές, μέσα και διεξαγωγή των μεταφορών, να λειτουργήσουν συνολικά με κοινωνική ιδιοκτησία, κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο. Οι μεταφορές μπορούν να λειτουργήσουν συνολικά με αυτό το χαρακτήρα, μόνο με την παράλληλη κυριαρχία της κοινωνικής ιδιοκτησίας, του κεντρικού σχεδιασμού και του εντατικού ελέγχου στο σύνολο των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής.

Ο κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας, στη βάση της κοινωνικής ιδιοκτησίας των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής, δίνει προτεραιότητα στις μαζικές μεταφορές, σε σχέση με τις ατομικές, στις σταθερής τροχιάς, για το ηπειρωτικό τμήμα της χώρας. Σχεδιάζει τις μεταφορές με κριτήριο τη διασυνδεδεμένη και συμπληρωματική δράση όλων των μορφών μεταφοράς, με στόχο τη γρήγορη και φθηνή μετακίνηση προσώπων και προϊόντων, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος, τη σχεδιασμένη ανάπτυξη, για εξάλειψη της περιφερειακής ανισομετρίας, τον πλήρη έλεγχο της άμυνας και ασφάλειας του ίδιου του κράτους.

Προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των στόχων στην ανάπτυξη των μεταφορών είναι ο σχεδιασμός των ανάλογων υποδομών, λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, οδικοί άξονες και της βιομηχανίας παραγωγής μεταφορικών μέσων. Μόνο έτσι επιτυγχάνεται η ικανοποίηση των ολοένα διευρυνόμενων κοινωνικών αναγκών και η απελευθέρωση των παραγωγικών δυνάμεων της κοινωνίας, που τώρα στενάζουν κάτω από τις καπιταλιστικές σχέσεις παραγωγής.

Βέβαια, το ζήτημα δεν είναι μόνο οικονομικό, αλλά και κοινωνικοπολιτικό, προϋποθέτει ρήξη και ανατροπή στο επίπεδο της εξουσίας για να επιβληθεί η κατάργηση των μονοπωλίων και της μεγάλης καπιταλιστικής ιδιοκτησίας. Αυτή είναι η πολιτική πρόταση του Κ.Κ.Ε., αυτή συνάδει με τις ανάγκες του ίδιου του λαού μας. Γι' αυτό ψηφίζουμε κατά επί της αρχής και επί των άρθρων του συγκεκριμένου νομοσχεδίου.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Καταρχήν, δεν θεωρούμε σωστό να κατατίθεται ένα σχέδιο νόμου δεκάδων σελίδων την Τρίτη το βράδυ και να έρχεται προς συζήτηση την Πέμπτη το μεσημέρι στη Βουλή, πόσο μάλλον όταν την Τρίτη η Ολομέλεια ξεκίνησε στις 10.00’ και τελείωσε στις 19.00΄. Φυσικά εμείς ήμασταν εκεί, ενώ παρακολουθούσαν μόνο τρία - τέσσερα άτομα από το κόμμα σας, μόνο ο αρμόδιος Υπουργός, κ. Χατζηδάκης, έμεινε από την αρχή έως το τέλος, χωρίς κανένα διάλειμμα, κάτι που φυσικά είναι προς μεγάλη του τιμή.

Παρεμπιπτόντως, ο κ. Χατζηδάκης με διαβεβαίωσε κατ’ ιδίαν, συμβουλευόμενος τη βοηθό του, ότι τα έσοδα του ελληνικού δημοσίου από την εξόρυξη υδρογονανθράκων θα είναι 35% επί της αξίας τους, επιπλέον στο 20% συν 5% των φόρων. Το γεγονός αυτό βέβαια με εξέπληξε, επειδή σύμφωνα με τους δικούς μας υπολογισμούς θα είναι αρκετά χαμηλότερα, κάτι που θα ελέγξουμε στο μέλλον, ελπίζοντας φυσικά να έχει δίκιο ο κ. Χατζηδάκης.

Στο θέμα μας τώρα, δεν μπορεί να περιμένει κανείς πώς θα γίνει σωστή δουλειά και εποικοδομητικές παρατηρήσεις σε ένα νομοσχέδιο, που κατατίθεται με αυτόν τον τρόπο στην Επιτροπή. Εύλογα, λοιπόν, υποθέτουμε, πως δεν δίνετε καμία σημασία στις απόψεις μας, ότι η ψήφιση του σχεδίου νόμου, ως έχει, είναι πάρα αποφασισμένοι, ενώ εσείς είχατε αρκετό καιρό στη διάθεσή σας για να το μελετήσετε και πως η σύγκληση της Επιτροπής είναι προσχηματική, «για τα μάτια του κόσμου».

Το νομοσχέδιο, πάντως, έρχεται μετά το ξεπούλημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους Ιταλούς, έναντι ενός εξευτελιστικού τιμήματος, ύψους 45 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας πως δεν πρόκειται για ιδιωτικοποίηση, αλλά για κρατικοποίηση από μια άλλη χώρα, όπως συνέβη με τον Ο.Τ.Ε. και με τα 14 αεροδρόμια.

Υπενθυμίζουμε, πως τα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν 118 εκατ. ευρώ, τα καθαρά της κέρδη 33 εκατ. ευρώ και τα ίδια κεφάλαιά της 656,51 εκατ. ευρώ, ενώ έχει 677 άτομα προσωπικό, μεταφέρει 15.600.000 επιβάτες και διαθέτει 1160 βαγόνια και τραίνα. Μπορούμε να καταθέσουμε το ανάλογο δημοσίευμα στα πρακτικά. Επί του νομοσχεδίου τώρα, για όσο προλάβαμε να το μελετήσουμε, βέβαια, τα εξής:

Αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές στα πλαίσια του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, γνωστού ως τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Το ειδικότερο αντικείμενό του είναι η εναρμόνιση της εθνικής έννομης τάξης με το ενωσιακό δίκαιο, μέσω της εισαγωγής στο εσωτερικό δίκαιο 3 σχετικών Ευρωπαϊκών Οδηγιών. Οι πρώτες επισημάνσεις μας επί των άρθρων του νομοσχεδίου, τα οποία, βέβαια, δεν θα διαβάσουμε γιατί θα διαρκούσε πολύ περισσότερο χρόνο, είναι οι παρακάτω.

Στο άρθρο 7.1Ε. Εν προκειμένω έχουμε την εξής απορία: Πρέπει, δηλαδή, να ρωτήσουμε την Ε.Ε. σχετικά με το εάν θα λειτουργήσει το δίκτυο Πελοποννήσου ή μια ενδεχόμενη νέα σύνδεση στην Ήπειρο ή την Κρήτη ή εάν θα δρομολογηθεί ξανά, για παράδειγμα, η σύνδεση του λιμανιού του Βόλου; Μπορεί η Ε.Ε. να μπλοκάρει τέτοια σχέδια;

Στο άρθρο 11 παράγραφος 1. Πώς θα διαπιστώσουν οι αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων ότι ένα στοιχείο της διαλειτουργικότητας ενδέχεται να μην πληροί τις βασικές απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας; Θα θέλαμε περισσότερα στοιχεία για το συγκεκριμένο θέμα, δηλαδή πότε θα γίνεται, από ποιους και σε τι ικανό χρονικό διάστημα από τη θέση σε κυκλοφορία του στοιχείου στην αγορά.

Το ίδιο θέμα ελέγχου διαπιστώνεται και στο άρθρο 16 του νομοσχεδίου. Ειδικότερα, ποιος θα διαπιστώσει ότι το δομικό υποσύστημα, το οποίο καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις σχετικές διατάξεις; Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η ΡΑΣ δηλαδή, ή το αρμόδιο Υπουργείο; Μόνο η ΡΑΣ;

Με αφορμή το άρθρο 18 για την έγκριση από την ΡΑΣ της θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων, το εξής: Έχει η ΡΑΣ το απαραίτητο και εξειδικευμένο προσωπικό; Πώς διασφαλίζεται αυτό;

Στο άρθρο 19 παράγραφος 3, θεωρούμε αδόκιμη τη φράση «μπορεί η ΡΑΣ να εκδίδει γνωμοδότηση σχετικά με την αίτηση έγκρισης». Κατά το δοκούν θα γίνεται; Δεν έχει η ΡΑΣ συγκεκριμένες αρμοδιότητες;

Στο άρθρο 21 παράγραφος 8, τι σημαίνει η φράση «με δική της ευθύνη η ΡΑΣ μπορεί να εγκρίνει όχημα προς διάθεση στην αγορά»; Ποιος θα το αποφασίζει αυτό, δηλαδή; Τι σημαίνει νομικά «με δική της ευθύν»; Κατά την άποψή μας, ο όρος αυτός δεν είναι ορθολογικός όσον αφορά τον καθορισμό αρμοδιοτήτων. Στο άρθρο 62 παράγραφος 7, αναφέρεται ότι ο Οργανισμός και η ΡΑΣ συνεργάζονται με σκοπό να συμφωνήσουν σε μια αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση. Αντιλαμβανόμαστε σωστά πως τελικά η ΡΑΣ θα μπορεί να κινηθεί μόνο σε συμβουλευτικό επίπεδο;

Στο άρθρο 65 παράγραφος 6, αναφέρεται ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού που επιτελεί βασική εργασία ασφαλείας. Το ότι ευθύνονται τι σημαίνει; Το θέμα εδώ είναι να μη γίνει κάποιο ατύχημα, οπότε ποιος έχει την ευθύνη τελικά για την εκπαίδευση του προσωπικού;

Στο άρθρο 68, αναφέρεται ότι η ΡΑΣ έχει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα, από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων, για να αναδειχθεί ως Εθνική Αρχή Ασφαλείας. Πώς το λέει αυτό το νομοσχέδιο; Είναι, δηλαδή, στελεχωμένη στην εντέλεια η ΡΑΣ ή μήπως έχει έλλειψη προσωπικού;

Στο άρθρο 76 που αφορά τις κυρώσεις. Εν προκειμένω θεωρούμε πως τα πρόστιμα αυτά είναι πολύ μικρά, ειδικά εάν μιλάμε για θέματα ασφάλειας και ενώ οι γραμμές περνούν μέσα από τον αστικό ιστό, όπως από την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη κ.λπ.

Στο άρθρο 81 προσάρτημα §5. 33, στη σελίδα 74. Στο εδάφιο αυτό ορίζεται ο τρόπος υπολογισμού του κόστους καθυστερήσεων για περιπτώσεις ατυχημάτων. Προβλέπεται μήπως να καταβάλλονται και πρόστιμα για τη μη τήρηση του χρονοδιαγράμματος από επιβατικές ή εμπορικές αμαξοστοιχίες από το διαχειριστή αυτοδίκαια;

Στο άρθρο 82, ποιος καθορίζει τι είναι ανεκτό από την αγορά; Κάτι που είναι ανεκτό από μία εγχώρια βιομηχανία ή μεταφορική εταιρεία, όσον αφορά το κόστος, δεν είναι το ίδιο με αυτό που είναι ανεκτό από μια μεγάλη κινεζική ή γερμανική εταιρεία.

Στο άρθρο 84 - 85 που αφορά τα παράβολα για παράβαση δραστηριοποίησης μεταφορικών εταιριών, θεωρούμε πως το κόστος των παράβολων είναι σχετικά χαμηλό, για παράδειγμα, 20.000 ευρώ η αρχική χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Στο άρθρο 84, παράγραφος 2, εδώ πιστεύουμε ότι τα μεγέθη των εταιρειών πρέπει να υπολογίζονται σε ενοποιημένο επίπεδο, για παράδειγμα, αν μια μεγάλη πολυεθνική έχει ιδρύσει μια μικρή εγχώρια εταιρεία, να υπολογίζεται το μέγεθος ολόκληρου του ομίλου, διαφορετικά είναι άδικο για μια εγχώρια, η ξένη μικρή, ανεξάρτητη εταιρεία.

Το άρθρο 88, υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, το ΥΔΥ, δηλαδή, αυτό το οποίο αφορά τις άγονες γραμμές. Ποιες γραμμές καλύπτει το ποσό των 50 εκατομμυρίων και με τη συχνότητα; Υπάρχει συμμόρφωση ως τώρα; Αν είναι το επίδομα ΥΔΥ, ίδιο με τις παρελθούσες χρήσεις, αυτό σημαίνει ότι νέα τμήματα όπως το Αιγαίο – Κιάτο, το οποίο είναι έτοιμο, δεν μπορεί να καλυφθούν. Ούτε ενδεχομένως τα δρομολόγια στο εγκαταλειμμένο τοπικό Τιθορέα - Δομοκός. Δεν μπορεί επίσης να αυξηθεί η χωρητικότητα για κάποιες επαρχιακές συνθέσεις, όπως του Προαστιακού Θεσσαλονίκης ή Θεσσαλίας ή η επαναλειτουργία του δικτύου Πελοποννήσου, έστω σε αστικό επίπεδο, για παράδειγμα, Ναύπλιο - Κόρινθος, Κατάκολο - Αρχαία Ολυμπία η οποία είναι τουριστική ή Λουτράκι, έτσι του Προαστιακού όταν τελειώσει η αναβάθμιση του. Είναι έτσι; Μπορεί να αυξηθεί το κόστος; Ποιο το όφελος πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους Ιταλούς, εάν δεν υπάρχει βελτίωση των υπηρεσιών; Μήπως θα συμβεί αυτό που συνέβη με τα αεροδρόμια, όπου πουλήθηκαν μόνο τα κερδοφόρα και τα ζημιογόνα παρέμειναν στο δημόσιο; Σας ευχαριστώ πολύ και ελπίζω να μου απαντήσετε, εσείς τουλάχιστον, σε κάποιες από τις ερωτήσεις μου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ τον κ. Βιλιάρδο, θα ολοκληρώσουμε τις εισηγήσεις, με τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25, το συνάδελφο Γεώργιο Λογιάδη, παρακαλώ έχετε το λόγο για δέκα λεπτά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε για την ενσωμάτωση του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου στην ελληνική νομοθεσία. Θα κάνω εν τάχει μια αναδρομή στο παρελθόν, όπου το 1991 μπαίνει το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο, με το οποίο έγινε το σπάσιμο των εθνικών σιδηροδρόμων σε επιμέρους τμήματα. Θα ήθελα εδώ να αναφέρω, «Για να γίνουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τα άλλα ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα, που τους επιτρέπει να συμπεριφέρονται σαν εμπορικοί φορείς και να προσαρμόζονται στις ανάγκες της αγοράς».

Θα ήθελα να σημειώσω εδώ ότι μέχρι τότε οι σιδηρόδρομοι ήταν κρατικά μονοπώλια σε όλες τις χώρες της Ε.Ε., η Οδηγία όμως αυτή πυροδότησε την απορύθμιση των σιδηροδρόμων, ξεκινώντας το μακρύ δρόμο της ιδιωτικοποίησης. Η πρώτη χώρα που εφάρμοσε σε απόλυτο βαθμό την Οδηγία αυτή ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, επί Τζον Νέϊτζορ, το 1994. Έρχεται το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο το 2004, όπου ουσιαστικά εισάγει τα πρώτα βήματα στη διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Το τρίτο πακέτο ήταν το 2010, με το οποίο γίνεται άνοιγμα των διεθνών γραμμών στον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένων και του ανοίγματος των εσωτερικών μεταφορών εντός μιας χώρας, στις διεθνείς γραμμές, το λεγόμενο Καμποτάζ. Ερχόμαστε σήμερα για το 4ο αυτό σιδηροδρομικό πακέτο, που καλείται το Ελληνικό Κοινοβούλιο να εντάξει στο ελληνικό Δίκαιο. Βέβαια, να αναφέρω ότι το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι απαρχαιωμένο, έχει ξεπουληθεί στον Ιταλικό ΟΣΕ, μια πτωχευμένη ουσιαστικά εταιρεία, έναντι πενιχρού τιμήματος.

Αυτό το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο φέρνει δύο πράγματα, το πρώτο είναι η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού κεντρικού φορέα, του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα είναι ο άμεσος ρυθμιστής των τεχνικών προδιαγραφών και των τεχνικών ασφαλείας. Σε αυτά τα δύο θέματα, σε αυτά τα δύο μέρη, στο πρώτο και το δεύτερο σε ό,τι αφορά τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια, οπωσδήποτε εμείς ως ΜέΡΑ25, τασσόμαστε υπέρ, διότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί το πιο οικολογικό μέσον μεταφοράς. Μακάρι να το είχαμε και στην Ελλάδα σε πιο ανεπτυγμένη μορφή, όπου συντείνει στην περαιτέρω ενοποίηση της Ευρώπης και δεν επιβαρύνει το περιβάλλον όπως τα άλλα μέσα συγκοινωνίας και μεταφοράς. Το δεύτερο κομμάτι το οποίο φέρνει αυτό το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο, είναι το άνοιγμα της εμπορικής εκμετάλλευσης και σε άλλες εταιρείες, γι' αυτό προηγουμένως έκανα αυτή την ιστορική αναδρομή, για να αναδείξω το που πάμε με αυτό το πακέτο με την εκμετάλλευση της υποδομής από άλλες εταιρείες στους σιδηροδρόμους. Η αγορά απελευθερώνεται πλέον και θα μπορούν και άλλες εταιρείες απ' όλα τα μέλη κράτη της Ε.Ε., να εκμεταλλεύονται εμπορικά το δίκτυο σε οποιαδήποτε άλλη χώρα μέλους.

Σημειώνοντας ότι η οδηγία προβλέπει δυνατότητα κάθετου ή οριζόντιου μοντέλου οργάνωσης, με το πρώτο να σημαίνει πως η εταιρεία θα διαχειρίζεται την υποδομή, θα ελέγχει και την εκμετάλλευση, ενώ το δεύτερο αναφέρεται σε διακριτές εταιρείες. Η Ελληνική Κυβέρνηση σήμερα προτείνει το οριζόντιο μόνο σχέδιο. Αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα η υποδομή ανήκει στον ΟΣΕ. Η επιλογή λοιπόν του κάθετου μοντέλου από την Κυβέρνηση είναι εκτός συζήτησης, καθώς αυτό θα σημαίνει πως ο δημόσιος ακόμα ΟΣΕ θα μπορούσε να έχει και τρένα που εκτελούν δρομολόγια και θα λειτουργούσε ανταγωνιστικά στους ιδιώτες. Η επιλογή του οριζόντιου μοντέλου προστατεύει τους ιδιώτες από τον ανταγωνισμό με ένα καθετοποιημένο ΟΣΕ, επιλέγοντας την οριζόντια δομή.

Εδώ θα ήθελα να τονίσω, επειδή είναι ο κ. Υπουργός κοντά μας, ότι τον καιρό αυτό συζητάμε για τον ΒΟΑΚ στην Κρήτη, για τα τρένα. Το 1950 επί πρωθυπουργίας Σοφοκλή Βενιζέλου εκλήθη το ίδρυμα Ροκφέλερ από τη Νέα Υόρκη, από την Αμερική και έκανε μία μελέτη ανάπτυξης της Κρήτης, όπου αυτή η μελέτη προέβλεπε ένα μεγάλο αεροδρόμιο στην Κρήτη και ένα τρένο το οποίο ουσιαστικά θα γύριζε την Κρήτη γύρω-γύρω. Θεωρούμε ότι το τρένο είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Ως ΜέΡΑ25, επιφυλασσόμεθα επί της αρχής και θα δούμε στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

 Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Βρυζίδου Παρασκευή, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Καλαφάτης Σταύρος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος – Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Χιεμάρας Θεμιστοκλής, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Τζάκρη Θεοδώρα, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Κάτσης Μάριος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Τζανακόπουλος Δημήτριος, Τσίπρας Γεώργιος, Γκιόλας Ιωάννης, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πανάς Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε το συνάδελφο κ. Λογιάδη. Το λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα μπορεί να παίξει για την Νοτιοανατολική Ευρώπη το ρόλο που παίζει η Ολλανδία για την Βορειοδυτική. Αυτό θα γίνει και γίνεται μέσα από τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Θυμίζω ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών μπορούν να ξεκινούν από την Ελλάδα και να φτάνουν μέχρι και τη Βαλτική. Για να γίνει αυτό, βασική προϋπόθεση είναι να έχουμε επενδύσεις σε οδικούς άξονες, λιμάνια, σιδηροδρομικά δίκτυα και αεροδρόμια.

Ο δρόμος αυτός ξεκίνησε από το 2004 με τα ευρωπαϊκά προγράμματα και βέβαια συνεχίζεται με όχι τους ίδιους ρυθμούς έως και σήμερα. Θυμίζω την Εγνατία, θυμίζω την παραχώρηση του Λιμανιού στον Πειραιά, θυμίζω την πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης, όπου ευτυχώς αυτοί που ήταν πριν κάποια χρόνια στα κάγκελα και απέτρεψαν την παραχώρηση, με πολύ μεγαλύτερο τίμημα προχωρήσαν στην παραχώρηση της. Αν δεν συνδέσουμε σιδηροδρομικά τα λιμάνια μας, κυρίως της Βορείου Ελλάδος, με το με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, δεν μπορούμε να μιλάμε για Ελλάδα κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και βέβαια, αν δεν αποκτήσουμε ένα εκσυγχρονισμένο δίκτυο για τα logistics.

Σε αυτή την κατεύθυνση, λοιπόν, έρχεται και το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα, που ενσωματώνει όλες αυτές τις οδηγίες, που θα μας επιτρέψουν ουσιαστικά σε ένα επόμενο στάδιο να ολοκληρώσουμε την προσπάθεια που ξεκίνησε το 2004 και λίγο πριν, να καταστήσουμε την Ελλάδα κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Ο ΟΣΕ έχει πολύ σημαντικό ρόλο να παίξει στο μέλλον και μάλιστα φαντάζομαι έναν ΟΣΕ με προσωπικό εξειδικευμένο και μάλιστα και με προσλήψεις σε ένα επόμενο στάδιο, γιατί η διαχείριση όλου αυτού του φόρτου που θα έρθει σε λίγα χρόνια, εφόσον ολοκληρώσουμε αυτόν τον εθνικό σχεδιασμό, θα είναι πάρα πολύ μεγάλος. Επίσης, ο σιδηροδρομικός τουρισμός είναι ένας τουρισμός που δεν έχουμε αναπτύξει στην Ελλάδα, ένας τουρισμός που μπορεί να φέρει πάρα πολλά έσοδα και στην κατεύθυνση αυτή και ο ΟΣΕ μπορεί να παίξει σημαντικό οργανωτικό ρόλο.

Χαιρετίζω το γεγονός ότι το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ψηφίζει το παρόν νομοσχέδιο και εύχομαι και σε άλλα νομοσχέδια που θα έρθουν στο μέλλον να δω την ίδια συναίνεση. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Έχουμε μια πάρα πολύ αποτυχημένη ιδιωτικοποίηση, αυτή τη στιγμή των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα. Με αυτές τις Οδηγίες εισάγουμε στην ουσία το μοντέλο της Θάτσερ και Βρετανίας που έχει αποτύχει παταγωδώς όπου εφαρμόστηκε. Δεν είναι ότι εισάγουμε απλά την Οδηγία και πιστεύω ότι θα έπρεπε να έχουμε τους φορείς εδώ πέρα, γιατί κάνει μια στρατηγική επιλογή η κυβέρνηση μεταξύ οριζόντιας και κάθετης διαχείρισης και αυτό έχει μεγάλες επιπτώσεις γι' αυτό, θα έπρεπε να είναι οι φορείς εδώ πέρα. Δεν ενσωματώνουμε μόνο την Οδηγία, επιλέγει η πολιτική. Θα τα εκθέσουμε όλα αυτά πολύ πιο αναλυτικά και στην Ολομέλεια, όπου θα τοποθετηθούμε επί της Αρχής και των Άρθρων. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να κάνω μερικές παρατηρήσεις.

Καταρχήν, θα αναφερθώ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί μάλλον υπάρχει μια παρεξήγηση και δικαιολογημένα, γιατί αν δεν είσαι εξοικειωμένος με το χώρο μπορεί να το παρεξηγήσεις. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αυτό που πουλήθηκε ήταν μόνο μεταφορικό έργο και επιπλέον, για ένα παλιότερο τίμημα που είχε ακουστεί ήταν μέσα και περιουσιακά στοιχεία του δημόσιου. Αυτό ήταν μόνο μεταφορικό έργο και μην ξεχνάμε ότι είχε και κρατικές ενισχύσεις 750 εκατ.. Δηλαδή, σε περίπτωση που δεν γινόταν η αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έπρεπε να επιστρέψουμε 750 εκατ., τα οποία, είχε χρεωθεί ο όμιλος όλα τα προηγούμενα χρόνια, γι' αυτό και είχε διασπαστεί σε τέσσερα.

Για να απαντήσω στο ΜέΡΑ25, καλά να συζητήσουμε για το κομμάτι το πολιτικό, όμως, για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια δεν νομίζω ότι υπάρχει κανείς εδώ μέσα να μη θέλει να λειτουργούμε τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και να έχουμε τα πρότυπα ασφαλείας και τα πιστοποιητικά ασφαλείας.

Δεν επρόκειτο για ιδιωτικοποίηση, αλλά είναι για άνοιγμα, που σημαίνει ότι αυτή τη στιγμή έχεις ένα μονοπώλιο που λέγεται ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αύριο μπορεί να έχεις και μια δεύτερη εταιρία που θα κάνει μόνο μεταφορικό έργο. Δεν υπάρχει θέμα ιδιωτικοποίησης, γι' αυτό και εισαγωγικά είπα για το διαχειριστή υποδομής. Διαχειριστής υποδομής είναι μόνο ο ΟΣΕ. Τα πάγια, όλη η περιουσία του ΟΣΕ είναι δημόσια και το μόνο που δίνεις και ανοίγεις τον ανταγωνισμό είναι με το μεταφορικό έργο, δηλαδή, πρέπει να υπερασπιστούμε τα συμφέροντα της ιταλικής εταιρείας που έχει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συζητούμε για μια ενσωμάτωση, δηλαδή, για μια μεταφορά στο εθνικό μας δίκαιο τριών πολύ σημαντικών Οδηγιών της Ε.Ε., τα οποία, συμφωνώ σχεδόν με όλους, νομίζουμε ότι θα επηρεάσουν θετικά το μέλλον του ελληνικού σιδηροδρόμου και τη δημιουργία ενός ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου. Οι δύο πρώτες οδηγίες, αποτελούν μέρος του ευρύτερου τεχνικού πυλώνα του καλούμενο «4ου σιδηροδρομικού πακέτου», ενώ η τρίτη 2370, του 2016, εντάσσεται στον πολιτικό πυλώνα του πακέτου και φέρνει βελτιώσεις στο υπάρχον καθεστώς που έχει προκύψει από το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

 Εδώ, λοιπόν, όμως θα μου επιτρέψετε να σταθώ σε ένα σημείο ότι και οι τρεις αυτές οδηγίες θα έπρεπε να έχουν ήδη ενσωματωθεί στο εσωτερικό μας δίκαιο κανονικά από το Δεκέμβριο του 2018 και με την παράταση που εδόθη τότε το ταχύτερο μέχρι τον περασμένο Ιούνιο. Όπως, λοιπόν, αντιλαμβάνεστε εξαιτίας των καθυστερήσεων της προηγούμενης κυβέρνησης έχουμε καθυστέρηση και αυτό έχει αρκετές συνέπειες διότι εξαιτίας αυτών των καθυστερήσεων στο Υπουργείο έχουμε δεχθεί πιέσεις, αν θέλετε και παρατηρήσεις και προειδοποιητικές επιστολές από την Κομισιόν και αιτιολογημένες γνώμες.

Είναι, λοιπόν, σαφές ότι εδώ υπάρχει ένα παράδοξο. Μια απλή οδηγία, μια ενσωμάτωση δηλαδή οδηγιών της Ε.Ε. είχε καθυστερήσει από την προηγούμενη Κυβέρνηση χωρίς καμία μα καμία δικαιολογία. Και επειδή το κράτος και η δημόσια διοίκηση στα μάτια των ευρωπαίων εταίρων έχει συνέχεια, εμείς ως νέα Κυβέρνηση καλούμαστε να απολογηθούμε για τις καθυστερήσεις και τις, αν θέλετε, αψυχολόγητες αυτές καθυστερήσεις της προηγούμενης ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών.

 Αυτά για να θέτουμε το ζήτημα στην μορφή του και να απαντήσω έτσι στον αγαπητό συνάδελφο από την «Ελληνική Λύση» ότι εκ των πραγμάτων εμείς κάναμε διαβούλευση μίας εβδομάδος, διότι η διαβούλευση δεν ήταν ενάμιση χρόνο, απλά είχε αναρτηθεί το νομοσχέδιο στην ιστοσελίδα του Υπουργείου, αλλά επί της ουσίας δεν είχε γίνει διαβούλευση, απλά ήταν γνωστές οι οδηγίες.

Επομένως, εμείς, γιατί και στο τελευταίο συμβούλιο των Υπουργών στις Βρυξέλλες, προσωπικά και από την ευρωπαία Επίτροπο δέχθηκα πολύ έντονες παρατηρήσεις ότι δεν καταλαβαίνω για ποιο λόγο δεν έχετε προχωρήσει στην ενσωμάτωση της οδηγίας.

Τώρα, το παρόν σχέδιο νόμου έρχεται να προσαρμόσει τα ελληνικά δεδομένα στο κοινό ευρωπαϊκό πλαίσιο της λειτουργίας του σιδηροδρόμου, ώστε να έχουμε ένα σιδηρόδρομο βασικά και εδώ θα συμφωνήσω με την κυρία Πέρκα, διαλειτουργικό, ασφαλές και κυρίως ανταγωνιστικό. Έναν σιδηρόδρομο που θα μας επιτρέψει να πάμε την Ελλάδα μπροστά.

 Εξάλλου προτεραιότητα, όπως ειπώθηκε και μέσα στην αίθουσα τόσο της Ε.Ε. όσο και της Κυβέρνησης είναι να μην έχουμε αυτό που είπε η κυρία Πέρκα να μην είμαστε μονοδιάστατοι στις μεταφορές. Ειδικά με όλες τις αλλαγές που έρχονται και με το γεγονός ότι το 2050 ο στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη, θέλουμε κι εμείς να χρησιμοποιήσουμε ευρωπαϊκά κονδύλια και κεφάλαια για να ενισχύσουμε την ηλεκτροκίνηση και τον σιδηρόδρομο, οι οποίες η αλήθεια είναι ότι έχουν μείνει πάρα πολύ πίσω στην χώρα μας σε σχέση με άλλες χώρες της Ε.Ε..

 Νομίζω ότι όλοι όσοι χρησιμοποιούμε τον σιδηρόδρομο διαπιστώνουμε ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα είναι δεκαετίες πίσω σε σχέση με το μέσο ευρωπαϊκό όρο. Και αυτό είναι φυσιολογικό, αν θέλετε, για να μην αυτομαστιγωνόμαστε πάντα σ' αυτή τη χώρα, διότι δόθηκε έμφαση στις οδικές μεταφορές και στις χερσαίες αν θέλετε στους μεγάλους αυτοκινητόδρομους τα τελευταία είκοσι χρόνια για ευνόητους λόγους και ο σιδηρόδρομος λόγο και γεωγραφίας αν θέλετε της χώρας δεν είμαστε Γερμανία ή Γαλλία, έμεινε δυστυχώς εκ των πραγμάτων πίσω.

Αυτό, λοιπόν, καλούμαστε να το αλλάξουμε. Και αυτό θα πράξουμε και πρέπει να δώσουμε πολύ μεγάλη έμφαση στην ηλεκτροκίνηση. Όπως πολύ σωστά ειπώθηκε πρέπει να την ενισχύσουμε και θα την ενισχύσουμε, διότι ήδη η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ήδη και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία στην Ευρώπη ωθούνε και προωθούν την ηλεκτροκίνηση στους σιδηροδρόμους και εναλλακτικά σχέδια, εναλλακτικές προτάσεις στον τομέα των μεταφορών. Δεν θα επεκταθώ, διότι και ο κ. Γιόγιακας από την πλευρά της Ν.Δ. νομίζω κάλυψε αρκετά σημεία που ήθελα να πω και δεν θέλω να σας κουράσω.

Αυτό που νομίζω ότι πρέπει να ειπωθεί είναι ότι η αποτελεσματική εφαρμογή αυτού του σχεδίου νόμου θα αποτελέσει μοχλό ολοκλήρωσης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, θα συμβάλλει στην εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών και στην αύξηση των μεριδίων στην ελληνική αγορά μεταφορών.

Επιπλέον, θα ενισχυθεί η Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με αρμοδιότητες που διασφαλίζουν την εύρυθμη, ασφαλή και ανταγωνιστική λειτουργία της αγοράς. Το νέο θεσμικό πλαίσιο, λοιπόν, που διαμορφώνεται, σε συνδυασμό και με την προώθηση και υλοποίηση κρίσιμων σιδηροδρομικών έργων, καθώς και με τον προγραμματισμό, όπως πολύ σωστά είπαμε και σε αυτή την αίθουσα, και την έμφαση στο διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή στη μεγάλη βιομηχανία των logistics, αν θέλετε, θα βάλουν τη χώρα μας σε ράγες ανάπτυξης, διότι το μεγάλο ζητούμενο είναι να κάνουμε τη χώρα μας πύλη εισόδου, πλέον, για όλα τα προϊόντα που έρχονται από τη νοτιοανατολική Ασία.

Η διαπλάτυνση της Διώρυγας του Σουέζ, έδωσε στη χώρα μας μια τεράστια ευκαιρία και πολύ φοβάμαι ότι αυτό το παράθυρο ευκαιρίας το χάνουμε. Το πρώτο λιμάνι, λοιπόν, που βλέπει κάποιος μπροστά του, αφού φύγει από τη Διώρυγα του Σουέζ, είναι ο Πειραιάς, ένα σύγχρονο λιμάνι. Ήρθε COSCO το 2008, δε θέλω να αναφερθώ στις αντιδράσεις της τότε Αντιπολίτευσης και θα έπρεπε συνδυαστικά με την ανάπτυξη των λιμένων, να αναπτύξουμε παράλληλα και τα logistic centers, «Θριάσιο 1» κλπ. Εκεί δε θέλετε να ξέρετε τι έχει κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση, θα το πούμε σε μια άλλη φάση αυτό…

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Όχι, να το συζητήσουμε τώρα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, δε θα το συζητήσουμε σήμερα. Να κάνετε επίκαιρη ερώτηση και το συζητήσουμε στη Βουλή.

Εντάξει;

Γυρίσατε και αλλάξατε τους όρους δόμησης σε διαγωνισμό που είχε ολοκληρωθεί. Εάν σας στείλω να διαβάσετε τις επιστολές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι ίδιοι μιλάνε για σκάνδαλο και όχι εμείς, που τότε ήμασταν στην αντιπολίτευση. Η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μας χτυπά τον κώδωνα του κινδύνου. Επιτέλους, αντί να τσακωνόμαστε, ας καταλάβουμε ότι κάποτε πρέπει να αποκτήσουμε ένα εθνικό σχέδιο για τον σιδηρόδρομο, για τα logistics και για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Πρέπει να μάθουμε από τα λάθη του παρελθόντος, διότι όλοι κάναμε λάθη. Όσοι κυβέρνησαν αυτή τη χώρα έκαναν λάθη. Ουδείς έχει το αλάθητο αλλά εδώ υπήρχε ένα μεγάλο παράθυρο με την COSCO που, λυπάμαι που το λέω, δέκα χρόνια μετά το 2008 - 2009 και λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και της τεράστιας κρίσης που μάστισε τη χώρα μας, πολλά πράγματα πήγαν πίσω. Επομένως, νομίζω ότι πρέπει να κινηθούμε με πολύ μεγάλη ταχύτητα. Εάν θέλετε, πρέπει να κινηθούμε με συγκεκριμένους στόχους και συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα από τα οποία, άλλωστε, θα κριθούμε.

Διαβάσαμε με πολλή προσοχή το συγκεκριμένο σημείο του σχεδίου νόμου και νομίζουμε ότι δεν έχετε δίκιο. Η κ. Πέρκα, επειδή είναι και συγκοινωνιολόγος, τα γνωρίζει αυτά πολύ καλά. Να πούμε καταρχήν και να κάνουμε ένα διαχωρισμό για να γίνει κατανοητό και σε αυτούς που μας παρακολουθούν εκτός αίθουσας, ότι το μοντέλο που προκρίνεται στην Ευρώπη και που προκρίνεται για την Ελλάδα από την Ελληνική Κυβέρνηση σήμερα, αναφέρομαι τόσο στο Κ.Κ.Ε. όσο στο Μέρα25, γιατί καταλαβαίνω ότι εδώ υπάρχει μια πολιτική διαφωνία, υπάρχει μια ιδεολογική διαφωνία, είναι ότι στην ουσία η υποδομή παραμένει κάτω από τον έλεγχο του κράτους.

Για να τα πούμε ξεκάθαρα, τι κάνει η κρατική υποδομή, τι κάνει ο ΟΣΕ σήμερα;

Ο ΟΣΕ πρέπει βασικά να δίνει πρόσβαση στο δίκτυο, πρέπει να κάνει τη διαχείριση της κυκλοφορίας, πρέπει να έχει μια υποδομή που να μπορεί να λειτουργεί και να καλέσει και άλλους παρόχους, όπως είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί τώρα έχουμε ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Το ζήτημα είναι να έρθουν και άλλες εταιρείες, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ανταγωνισμός, όπως, επίσης και στο θέμα το εμπορικό που έχουν δοθεί μερικές άδειες. Νομίζω ότι δόθηκαν επί της δικής σας κυβέρνησης, κάτι με το οποίο συμφωνώ και έπρεπε να δοθούν στο κομμάτι του κάργκο. Μακάρι να δοθούν και στο κομμάτι του passenger, δηλαδή των επιβατών, ώστε να υπάρχει ένας ανταγωνισμός και να μπορέσουμε σιγά σιγά να αναπτύξουμε τον σιδηρόδρομο.

Κλείνοντας κύριε Πρόεδρε, να μιλήσουμε λίγο για τα σιδηροδρομικά έργα, γιατί αναφέρθηκε και η «Ελληνική Λύση» σε αυτά. Τα σιδηροδρομικά έργα αποτελούν προτεραιότητα, τόσο στο ΣΕΦ, όσο και στο τρέχον, αλλά και στο επόμενο ΕΣΠΑ. Υπάρχουν τα λεγόμενα εργαλεία, τα ERTMS, τα οποία αποτελούν ουσιαστική απαίτηση για το σιδηροδρομικό δίκτυο και είναι μέσα στα πλαίσια που πρέπει να δοθεί η προτεραιότητα για την επόμενη χρηματοδότηση.

Αναφορικά με το σχόλιο για τον διαχειριστή υποδομής, το είπαμε και πριν και θέλω αυτό να είναι ξεκάθαρο και το επαναλαμβάνω, ο ΟΣΕ παραμένει ο κύριος διαχειριστής της υποδομής, ο κύριος. Όχι, δεν μπορεί να υπάρξει άλλος, μιλάμε για PPPYS, μιλάμε για ΣΔΙΤ, μην τα μπερδεύουμε τα πράγματα. Το γεγονός ότι μπορούμε να έρθουμε και να ζητήσουμε τη συνδρομή του ιδιωτικού τομέα, δεν σημαίνει ότι θα του παραχωρήσουμε το μονοπώλιο που έχουμε εμείς. Για να είμαστε ξεκάθαροι σε αυτό και το άρθρο 83, στο οποίο αναφέρεστε, που κει και πέρα μπορείς να δώσεις στις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, το να εμπλακούν στην συντήρηση και στην κατασκευή σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα. Αυτό δεν είναι παραχώρηση και επειδή το ψάξαμε αρκετά, και σε άλλες χώρες της Ευρώπης γίνεται και στην Ολομέλεια αν θέλετε να το συζητήσουμε, καταλαβαίνω το ερώτημα γιατί και εμάς μας προβλημάτισε, αλλά έχω την αίσθηση ότι είναι ξεκάθαρο.

Εν πάση περιπτώσει, μπορούμε να δούμε αν γίνεται, πρέπει να το ρωτήσω στις Υπηρεσίες, να κάνουμε μια καλύτερη διευκρίνιση, αλλά θέλω να σας καθησυχάσω, ότι και εμείς έχουμε αυτή ακριβώς την πολιτική βούληση, αν θέλετε, να παραμείνει η υποδομή- έχετε απόλυτο δίκιο- στα χέρια και στον έλεγχο του κράτους.

Με αυτά θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για τον καλό διάλογο που κάναμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών:

Η Νέα Δημοκρατία ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. ψηφίσει υπέρ.

Το Κίνημα Αλλαγής ψηφίζει υπέρ.

Το Κ.Κ.Ε. να ψηφίζει κατά.

Η Ελληνική Λύση ψηφίζει επιφύλαξη.

Και το ΜέΡΑ25 ψηφίζει επιφύλαξη.

Τα άρθρα 1 έως 88 γίνονται δεκτά ως έχουν, κατά πλειοψηφία και ερωτάται η Επιτροπή εάν γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο του νομοσχεδίου.

Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Επομένως το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση.

Τέλος και περί ώρα 15.40 λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Βρυζίδου Παρασκευή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τζανακόπουλος Δημήτριος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**