**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 17 Δεκεμβρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 14.05΄, 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. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών» (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Ταχιάος 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.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Κεδίκογλου Συμεών, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Ψυχογιός Γεώργιος, Κτενά Αφροδίτη, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κομνηνάκα Μαρία, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σας.

Αρχίζει η 3η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών».

Στο σημείο αυτό καλούνται οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να ψηφίσουν επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Σεβαστή (Σέβη) Βολουδάκη.

**ΣΕΒΑΣΤΗ (ΣΕΒΗ) ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Υπέρ, κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Καταψηφίζουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ», κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Καταψηφίζουμε, κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Χρήστος Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κατά, κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Κατά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο.«ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘’ΝΙΚΗ΄΄»):** Καταψηφίζουμε.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Οι υπόλοιποι Ειδικοί Αγορητές θα δώσουν στη συνέχεια την ψήφο τους. Στο σημείο αυτό να πούμε ότι το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση επί των άρθρων.

Τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Σεβαστή (Σέβη) Βολουδάκη, για 10 λεπτά.

**ΣΕΒΑΣΤΗ (ΣΕΒΗ) ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό επεξεργασία σχέδιο νόμου αποτελείται από τέσσερα κύρια μέρη, με σκοπό του πρώτου μέρους τη βελτίωση της λειτουργίας του σιδηροδρομικού τομέα, την ενίσχυση της εποπτείας του και την παροχή οικονομικότερων και ποιοτικότερων υπηρεσιών στο κοινό. Ειδικότερα, στα άρθρα 1 έως 5 ρυθμίζεται η αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω της απορρόφησης της θυγατρικής εταιρείας ΄΄ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία΄΄ (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε,) από τη μητρική της εταιρεία ΄΄ΟΣΕ Α.Ε.΄΄, η μεταφορά της δραστηριότητας διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την εταιρεία ΄΄ΓΑΙΑΟΣΕ΄΄ στην απορροφώσα εταιρεία και η μετονομασία του ΄΄ΟΣΕ Α.Ε.΄΄ σε ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.΄΄ με επέκταση του σκοπού της. Ρητά ορίζεται ότι η ανωτέρω συγχώνευση, καθώς και η τυχόν προκύπτουσα από τη συγχώνευση υπεραξία απαλλάσσεται κατά παρέκκλιση από κάθε αντίθετη διάταξη από οποιονδήποτε φόρο ή τέλος υπέρ του δημοσίου ή τρίτων. Περαιτέρω, προβλέπονται μεταβατικές διατάξεις σχετικά με την έγκριση μεταβατικού οργανογράμματος για τη λειτουργία της εταιρείας ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.΄΄ έως και την κατάρτιση εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας της σύμφωνα με το άρθρο 14 του νόμου 4972/2022.

Στα άρθρα 6 και 7 ορίζεται ότι κατόπιν της συγχώνευσης:

α) Υποκαθίσταται αυτοδικαίως η εταιρεία ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.΄΄ στη θέση της απορροφώμενης εταιρείας ΄΄ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.΄΄ σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις έργων, μελετών, υπηρεσιών και προμηθειών, στις διακηρύξεις, προκηρύξεις ή προσκλήσεις για την ανάθεση των ανωτέρω δημοσίων συμβάσεων, σε εγγυητικές επιστολές που έχουν εκδοθεί, καθώς και ως δικαιούχος κονδυλίων που προέρχονται από τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

β) Μεταφέρεται στην απορροφώσα εταιρεία το πάσης φύσεως προσωπικό που υπηρετεί στην απορροφώμενη εταιρεία και αναγνωρίζεται ο χρόνος υπηρεσίας του για τη βαθμολογική και μισθολογική εξέλιξή του.

γ) Μεταβιβάζεται στην απορροφώσα εταιρεία το σύνολο των υφιστάμενων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που είχε η απορροφώμενη εταιρεία ΄΄ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.΄΄ από τις συμβάσεις και τις σχέσεις εργασίας με το προσωπικό της.

δ) Το προσωπικό της απορροφώμενης εταιρείας ΄΄ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.΄΄, που κατέχει θέσεις ευθύνης, τοποθετείται στην απορροφώσα εταιρεία ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.΄΄ σε αντίστοιχη θέση, εφόσον υφίσταται.

Στο άρθρο 8 διευκρινίζεται ότι για την απορροφώσα εταιρεία ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε.΄΄ εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τις εταιρείες ΄΄ΟΣΕ Α.Ε.΄΄ και ΄΄ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.΄΄ αναφορικά με τον τρόπο λειτουργίας της. Διατηρεί δηλαδή το δημόσιο χαρακτήρα της, συνεχίζει να λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και διέπεται από τις διατάξεις των Ανωνύμων Εταιρειών των οποίων το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει κατά απόλυτη πλειοψηφία στο Ελληνικό Δημόσιο, δύναται να προσλαμβάνει το κατά την κρίση της αναγκαίο για τη διεξαγωγή των εργασιών της προσωπικό, να αναθέτει καθήκοντα συμβούλων σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, να συνάπτει σύμβαση με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών της εταιρείας που αφορούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, να ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και να ορίζεται ως διαχειριστής έργων για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή, όπως και να υποβάλει προτάσεις για την έγκριση της κατασκευής νέων γραμμών ή δικτύων υποδομής της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων, καθώς και για τον καθορισμό του ύψους των επενδύσεων και της χρηματοδότησης αυτών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, να απαλλάσσεται από τέλη, φόρους, εισφορές, δικαιώματα και κρατήσεις.

Στο άρθρο 9 ορίζεται ότι μετά από τη συντέλεση της συγχώνευσης η δραστηριότητα διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού περιέχεται στην εταιρεία ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.΄΄, ενώ η παρακολούθηση της δραστηριότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ανατίθεται σε οργανικές μονάδες της ίδιας ως άνω εταιρείας με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, τηρουμένων των όρων δημοσιότητας, προς ικανοποίηση των αναγκών διαφάνειας, ενώ απαλλάσσονται από κάθε φόρο και τέλος τα έσοδα της εταιρείας από τη διαχείριση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού με την επιφύλαξη του κώδικα ΦΠΑ και τηρούνται σε ειδικό αφορολόγητο αποθεματικό κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. Στην ίδια εταιρεία περιέρχεται αυτοδικαίως το ειδικό αποθεματικό υποχρεώσεων της εταιρείας ΄΄ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.΄΄ προς το Ελληνικό Δημόσιο, υπεισέρχεται δε αυτοδικαίως στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της εταιρείας ΄΄ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.΄΄ ως διαχειρίστρια σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και στις οικείες συμβάσεις στις οποίες έχει συμβληθεί υπό την ιδιότητα αυτή. Ρητά δεν υπόκεινται, κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, σε οποιονδήποτε φόρο συναλλαγής ή εισοδήματος ή άλλης φύσεως τέλος ή δικαίωμα υπέρ του δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου που προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία, η περιέλευση στοιχείων ενεργητικού και παθητικού της εταιρείας ΄΄ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.΄΄ προς την εταιρεία ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.΄΄, καθώς και η υπεισέλευση της εταιρείας ΄΄Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.΄΄στις έννομες σχέσεις της εταιρείας ΄΄ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.΄΄.

Τέλος, στα άρθρα 10-13, περιλαμβάνονται οι απαιτούμενες νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις για την εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων και τη ρύθμιση ειδικότερων και τεχνικών ζητημάτων.

 Προχωρώντας στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου. Σκοπός, η βελτίωση της λειτουργίας των αρχών που ασκούν αρμοδιότητες σχετικά με την ασφάλεια των μεταφορών, δηλαδή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14.

Στο άρθρο 15, ορίζεται το Αντικείμενο του παρόντος Μέρους, ήτοι η αύξηση των οργανικών θέσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, η ενίσχυση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.

 Με το άρθρο 16, αυξάνονται από τριάντα πέντε (35) σε εξήντα τρεις (63) οι θέσεις προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων προς ενίσχυση του έργου της.

 Στο άρθρο 17, προβλέπεται η δυνατότητα άσκησης καθηκόντων Επιθεωρητή της ΑΠΑ και στους υπαλλήλους Δ.Ε. που έχουν ασκήσει καθήκοντα Επιθεωρητών Πτητικών Μέσων και Προτύπων εφόσον συντρέχουν υπηρεσιακές ανάγκες και πιστοποιηθούν αντιστοίχως από την ΑΠΑ.

Στο άρθρο 18, προβλέπεται η σύσταση με απόφαση του Διοικητή της ΑΠΑ «Μητρώο Επιθεωρητών Α.Π.Α.», στο οποίο εντάσσονται ιδιώτες, υποψήφιοι για την άσκηση καθηκόντων Επιθεωρητών που διαθέτουν κατ’ ελάχιστον τα αναγκαία προσόντα και πληρούν τα οριζόμενα κριτήρια και κατέχουν την προβλεπόμενη άδεια ή πιστοποίηση, σύμφωνα με τον Κανονισμό Επιθεωρήσεων ΑΠΑ ενώ επιτρέπεται η ανάθεση καθηκόντων Επιθεωρητή μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών σε επείγουσες περιπτώσεις.

 Στο άρθρο 19 και προς άμεση ενίσχυση των περιφερειακών αεροδρομίων που υπάγονται στη διαχείριση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, προβλέπεται η δυνατότητα να προσλαμβάνει η τελευταία για την κάλυψη παροδικών αναγκών πυρόσβεσης και διάσωσης, προσωπικό κλάδου και ειδικότητας Δ.Ε. Οδηγών, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, διάρκειας οκτώ (8)μηνών, με δυνατότητα δύο(2) ανανεώσεων.

Στο άρθρο 20, προβλέπεται ειδικά για τα έτη 2024 και 2025 η αύξηση κατ’ ανώτατο όριο σε διακόσιες σαράντα (240) αντί εκατόν ογδόντα (180) που σήμερα ισχύει, των ημερών μετακίνησης εκτός έδρας προσωπικού επιχειρησιακών κλάδων για την ενίσχυση των περιφερειακών αερολιμένων.

 Στο άρθρο 21, προβλέπεται η υποβολή ετήσιας έκθεσης πεπραγμένων, όχι μόνο στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και απευθείας στον Πρόεδρο της Βουλής, με σκοπό την ενίσχυση της ανεξαρτησίας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

 Στο άρθρο 22, προβλέπεται η δυνατότητα πρόσληψης συνεργατών για τον Πρόεδρο και τον Αναπληρωτή Πρόεδρο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, με σκοπό την υποβοήθησή τους στην άσκηση των καθηκόντων τους.

Στο άρθρο 23, προβλέπεται η αναβάθμιση των γραφείων του ΕΟΔΑΣΑΑΜ σε «τμήματα» και τη διοικητική και οικονομική αυτονόμηση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Προς αυτό το σκοπό, αυξάνονται και οι οργανικές θέσεις από είκοσι μία (21) σε τριάντα έξι (36) ενώ προβλέπεται και διαδικασία μετάταξης ειδικού προσωπικού του αεροπορικού τομέα.

 Στο άρθρο 24, προβλέπεται ότι τα ποσά που μεταφέρονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια των Πτήσεων, μπορούν να διατίθενται και για τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων.

Στο άρθρο 25, προβλέπεται η έκδοση ΚΥΑ, των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων Υπουργού, κατόπιν αιτήματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ώστε να ανοίγεται στην Τράπεζα της Ελλάδος ειδικός λογαριασμός κατηγορίας 234.

 Με το άρθρο 26, ενσωματώνονται στους πόρους του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και τα αερολιμενικά τέλη, ενώ, στο άρθρο 27, προβλέπονται σχετικές εξουσιοδοτικές διατάξεις.

Συνεχίζοντας την επεξεργασία του τρίτου μέρους του σχεδίου νόμου, αυτό αναφέρεται σε «Επείγουσες Διατάξεις» για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών και καταστάσεων και ειδικότερα, στο άρθρο 28, περιλαμβάνονται «Ειδικές ρυθμίσεις για την άμεση αποκατάσταση ζημιών σε κτίριο από τρομοκρατικές ενέργειες» και ανατίθεται στο ΤΕΕ ο ορισμός πραγματογνώμονα για την πραγματοποίηση αυτοψίας στο κτίριο επί της οδού Αρκαδίας 4 στους Αμπελόκηπους Αθηνών, προς εκτίμηση των ζημιών και των σωστικών μέτρων και επεμβάσεων που απαιτούνται για την αποκατάσταση των ζημιών και προς διαπίστωση τυχόν αυθαιρεσιών. Για τυχόν αυθαιρεσίες, προβλέπεται ο μη καταλογισμός προστίμων ανέγερσης ή μη έγκαιρης κατεδάφισης εφόσον πραγματοποιηθεί υπαγωγή στις κείμενες διατάξεις εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος.

 Για επιχειρήσεις που στεγάζονταν στο κτίριο αυτό, προβλέπονται διευκολύνσεις όπως η αναστολή πληρωμής ασφαλιστικών εισφορών, δυνατότητα ρύθμισης χρεών και λοιπά.

 Με το άρθρο 29, επιτρέπεται σε μέλη του ΤΕΕ που απασχολούνται σε φορείς του δημοσίου τομέα, να οριστούν μέλη των εκτάκτων Επιτροπών ή ομάδων, οι οποίες εισηγούνται ή γνωμοδοτούν σχετικά με έργα του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

 Με το άρθρο 30, καταργείται η προϋπόθεση μη ύπαρξης «ανεκτέλεστου μέρους εργολαβιών δημοσίων έργων του δημοσίου τομέα», από τα προαπαιτούμενα για τη συμμετοχή εργοληπτικών απαιτήσεων επιχειρήσεων εγγεγραμμένων στο οικείο Μητρώο σε διαγωνισμό εκτέλεσης δημόσιου έργου, σε συμμόρφωση με την υπ’ αρ. 1271 του 2024 Απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Τέλος, στο τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου, ρυθμίζονται ορισμένες παρατάσεις τόσο μισθώσεων όσο και συμβάσεων εργασίας, αλλά και λοιπών ρυθμίσεων, όπως πολεοδομικών, ενεργειακών και αδειοδοτικών μέσω των οποίων διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία των διοικητικών υπηρεσιών των σχετικών φορέων.

 Ειδικότερα, με το άρθρο 33, ρυθμίζεται η παράταση του χρόνου μίσθωσης των χειμερινών και θερινών κινηματογράφων και θεάτρων.

 Στο άρθρο 34, η παράταση της διάρκειας ισχύος των συμβάσεων εργασίας απασχόλησης προσωπικού σε διάφορους φορείς και συγκεκριμένα, στην ΗΔΙΚΑ, στο Υπουργείο Μετανάστευσης και Ασύλου, στην Ελεγχόμενη Δομή Προσωρινής Φιλοξενίας αιτούντων άσυλο Πύργου και με το άρθρο 35, παρατείνονται οι προθεσμίες που αφορούν πολεοδομικά και ενεργειακά ζητήματα.

 Στο άρθρο, τώρα, τέλος, 36, αναφέρονται όλες οι διαδικασίες αδειοδότησης ραδιοφωνικών σταθμών και χρήση κατασχεμένων μέσων για τις ανάγκες των Σωμάτων Ασφαλείας και των Καταστημάτων Κράτησης και η έναρξη ισχύος του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε, κυρία Βολουδάκη. Ήμουν λίγο πιεστικός για τον χρόνο, ζητώ συγνώμη, αλλά πρέπει να καταγράψουμε την ψήφο τριών ακόμα κομμάτων, Ειδικών Αγορητών, προκειμένου να καταγραφεί στα Πρακτικά. Παράλληλα, είναι σε συνεδρίαση και η Ολομέλεια και άλλες Επιτροπές.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας για την ψήφο επί της αρχής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** «Επιφύλαξη».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κυρία Ελένη Καραγεωργοπούλου.

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** «Επιφύλαξη».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** «Επιφύλαξη».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ και εσάς κύριε Κόντη.

 Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζουμε τη συζήτηση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μετά την ακρόαση των φορέων περνάμε πλέον, στην επεξεργασία επί των άρθρων. Όπως ανέφερα και στην προηγούμενη συνεδρίαση, δεν νοείται οποιαδήποτε συζήτηση για το Σιδηρόδρομο στη χώρα μας χωρίς αναφορά στο «έγκλημα των Τεμπών». Η απώλεια 57 συνανθρώπων μας, δεν πρόκειται να ξεχαστεί και για εμάς, αποτελεί υποχρέωση να αγωνιστούμε, με όλες μας τις δυνάμεις, ώστε στο τέλος όλα να «έρθουν στο φως» και να αποδοθούν ευθύνες, όπου υπάρχουν. Είναι το χρέος μας για τη μνήμη των ανθρώπων που χάθηκαν τόσο άδικα και για τον πόνο των οικογενειών τους.

 Όσον αφορά το νομοσχέδιο, στο άρθρο 1, για τον σκοπό του νομοσχεδίου, το κρίσιμο ερώτημα είναι, αν με τις ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται, επιτυγχάνεται η βελτίωση του Σιδηροδρομικού Τομέα, η ενίσχυση της εποπτείας του και η παροχή οικονομικότερων και ποιοτικότερων υπηρεσιών στο κοινό. **θα μας δοθεί η ευκαιρία να απαντήσουμε τόσο στην τελευταία συνεδρίαση της Επιτροπής μας όσο και στην Ολομέλεια. Όσον αφορά το αντικείμενο του νομοσχεδίου στο άρθρο 2, ένα εύλογο ερώτημα που προκύπτει είναι αν η αναδιάρθρωση στον σιδηροδρομικό τομέα προκύπτει μετά από την εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου όπου προέκυψαν διάφορα σενάρια, εξετάστηκαν θετικές και αρνητικές επιπτώσεις, για να καταλήξει το Υπουργείο στις προτεινόμενες ρυθμίσεις. Έγινε κάποια διεθνή μελέτη ή πρόκειται για εμπνεύσεις που έρχονται σε ρήξη με προηγούμενες εμπνεύσεις της ίδιας κυβέρνησης;**

**Στα άρθρα 3 και 4, περιγράφονται τεχνικά ζητήματα όσον αφορά τη συγχώνευση ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ όμως το πολιτικό ζήτημα που προκύπτει και για το οποίο απαιτείται ξεκάθαρη απάντηση είναι τι έχει αλλάξει από το 2022. Η απάντηση του Υπουργού στην ομιλία του στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής δεν ήταν σαφής. Απέτυχε ο προηγούμενος σχεδιασμός; Υπάρχουν ευθύνες στην προηγούμενη ηγεσία για όσα νομοθέτησε; Δεν γίνεται να έχει δίκιο η κυβέρνηση και στις δύο περιπτώσεις καθώς πρόκειται για δύο εκ διαμέτρου αντίθετες ρυθμίσεις. Οφείλονται απαντήσεις από την πλειοψηφία για το τι υλοποιήθηκε από όσα περιλάμβανε ο προηγούμενος νόμος και κυρίως ποιος αξιολόγησε την επιτυχία ή την αποτυχία των ρυθμίσεων. Επιπλέον, ποιος πήρε την απόφαση να αλλάξει προσέγγιση και κυρίως για ποιο λόγο αφού το μόνο που έχει μεσολαβήσει είναι η τραγωδία των Τεμπών. Για το μεταβατικό οργανόγραμμα στο άρθρο 5, ένα εύλογο ζήτημα έχει να κάνει με τον ορισμό Προέδρου στον ΟΣΕ καθώς η διοίκηση παραμένει ακέφαλη. Πώς θα λειτουργήσει η νέα εταιρεία;**

 **Για το άρθρο 7, επαναλαμβάνουμε ότι θα είναι οξύμωρο να δημιουργηθούν εργαζόμενοι δύο ταχυτήτων λόγω της συνένωσης. Υπάρχουν σχετικές ανακοινώσεις από τα σωματεία προσωπικού. Αναμένουμε να ξεκαθαριστεί πλήρως το τι θα ισχύει με τους εργαζόμενους.**

**Το άρθρο 9, είναι από τα πιο προβληματικά στο παρόν νομοσχέδιο. Απαιτούνται απαντήσεις για το τροχαίο υλικό. Η διαδικασία μεταβίβασης θα αφορά μόνο αριθμητικά στοιχεία ή θα γίνει με ποιοτική εξέταση; Η ΓΑΙΟΣΕ είναι καταχωρημένη στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων ως κάτοχος του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού τροχαίου υλικού και έχει την υποχρέωση σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, να δηλώνει στη ΡΑΣ οποιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων των οχημάτων αυτών. Προκαλεί προβληματισμό το γεγονός ότι στη διαδικασία παράδοσης παραλαβής, αποποιούνται ο παραδίδων και ο παραλαμβάνων ευθυνών για την κατάσταση του υλικού. Σε ποια σε ποια κατάσταση βρίσκεται το τροχαίο υλικό στη χώρα μας; Προχωράτε σε ριζικές αλλαγές και δημιουργείται μια νέα μεγάλη εταιρεία. Δεν πρέπει να υπάρχει λεπτομερής καταγραφή του υλικού και κυρίως να διαπιστωθεί σε ποια κατάσταση βρίσκεται και πώς θα έπρεπε να είναι;**

**Για το άρθρο 10, είναι προφανές ότι η παραπομπή σε ΚΥΑ που θα εκδοθούν στο μέλλον είναι σαν να ζητείται εν λευκώ εξουσιοδότηση από την πλευρά μας και αποτελεί μια κακή πρακτική νομοθέτησης.**

 **Στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, στο άρθρο 16, όσον αφορά την ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων κατά 28 άτομα η ερώτηση εάν καλύπτει τις ανάγκες; Είναι αυτός ο αριθμός που απαιτείται ή ήταν μεγαλύτερες οι ανάγκες και αποτελεί μια μέση λύση; Όπως ακούσαμε χθες είναι μια μέση λύση. Επιπλέον, απαιτούνται ξεκάθαρες απαντήσεις από πλευράς κυβέρνησης τι δεν πήγε καλά στο σχεδιασμό.**

**Στο άρθρο 17, η προσθήκη που γίνεται χρειάζεται περαιτέρω ανάλυση. Για ποιο λόγο αξιοποιούνται και υπάλληλοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που έχουν ασκήσει καθήκοντα επιθεωρητών πτητικών μέσων και προτύπων; Πώς θα καθορίζεται ότι συντρέχουν οι συγκεκριμένες υπηρεσιακές ανάγκες και πως θα πιστοποιηθούν από την Αρχή της Πολιτικής Αεροπορίας;**

**Το άρθρο 18, δημιουργεί ακόμη μεγαλύτερο προβληματισμό. Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών είναι καταπέλτης σε σχετική ανακοίνωσή του και είχαμε την ευκαιρία να τους ακούσουμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση. Η ένταξη ιδιωτών για την άσκηση καθηκόντων επιθεωρητή μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών είναι το μείζον ζήτημα που προκύπτει.**

**Επιπλέον, θα ήθελα να σταθώ και σε όσα αναφέρουν περί αμεροληψίας και αποφυγής σύγκρουσης συμφερόντων γιατί είναι σημαντικά ζητήματα και αναμένουμε απαντήσεις.**

 **Για το άρθρο 19, υπάρχει βελτίωση στο σχετιζόμενο άρθρο 27 του παρόντος νομοσχεδίου, όσον αφορά την έκδοση απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών ,όμως και πάλι υπάρχουν ερωτήματα όσον αφορά τον αριθμό του προσωπικού που δύναται να προσλαμβάνεται. Αναγνωρίζετε ότι υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης πυρόσβεσης και διάσωσης στα περιφερειακά αεροδρόμια αλλά είναι επίσης λογικό να έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων αυτές οι ανάγκες.**

**Στο άρθρο 21, όσον αφορά τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών πρόκειται για έναν Οργανισμό τον οποίο ήδη έχετε καταφέρει να απαξιώσετε με τις ενέργειές σας. Επιτελεί το ρόλο του; Και αν ναι, πώς, με ποιον τρόπο;**

**Σχετικά είναι και τα επόμενα άρθρα του άρθρου 22 και 23, όπου δύο χρόνια μετά την ψήφιση του νόμου για τη σύστασή του ακόμα δεν έχουν στηθεί όπως θα έπρεπε οι αρμόδιες υπηρεσίες εντός του Οργανισμού και προτείνονται περαιτέρω αλλαγές. Παράλληλα, οφείλουμε να σχολιάσουμε και το γεγονός ότι επιτρέπεται η μετακίνηση προσωπικού από το Υπουργείο Μεταφορών στους εποπτευόμενους φορείς του και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών. Δηλαδή, ο Οργανισμός μπορεί να στελεχωθεί από προσωπικό που είχε εργαστεί στους φορείς που θα πρέπει να ελεγχθούν σε περίπτωση ατυχήματος.**

 **Όσον αφορά το άρθρο 24 και τους πόρους του οργανισμού υπενθυμίζεται ότι ήταν ένα από τα ζητήματα που είχαμε θέσει κατά τη σύστασή του σημειώνοντας ότι οι τότε προβλεπόμενοι πόροι δεν θα επαρκούσαν για τις αποζημιώσεις των διερευνητών. Στο άρθρο, προβλέπεται ΚΥΑ που θα καθορίζει τη μηνιαία αποζημίωση που θα καταβάλλεται στους διερευνητές στο προσωπικό και στα μέλη του ΔΣ .**

**Στο άρθρο 25, πάλι συναντάμε πρόβλεψη για ΚΥΑ που θα εκδοθεί στο μέλλον. Επίσης, χρειάζεται διευκρίνιση για τη ρύθμιση ότι το ποσό του λογαριασμού που δεν αναλώνεται μέχρι 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους παραμένει στο λογαριασμό. Η ερώτηση είναι που θα μπορούσε να διατεθεί και γιατί υπάρχει ειδική πρόβλεψη στο νομοσχέδιο;**

 **Για το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου θα σταθώ κυρίως στο άρθρο 30. Με αφορμή την κατάργηση του ανεκτέλεστου θα ήθελα από τον κύριο Υπουργό μια απάντηση στην ανακοίνωση των τριών εργοληπτικών οργανώσεων που διαμαρτυρήθηκαν για τον αποκλεισμό τους από τα έργα αποκατάστασης στη Θεσσαλία καθώς αυτά ενοποιήθηκαν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να απευθύνεται μόνο σε εργοληπτικές εταιρείες έβδομης κατηγορίας. Στην επιστολή τους, οι μικρότερες εργοληπτικές εταιρείες θέτουν το ζήτημα του ανεκτέλεστου σε μια διαφορετική βάση καθώς δεν υπήρχε για τις μεγάλες εταιρείες και πλέον καταργείται για όλους με βάση και απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Αναφέρουν ότι οι τέσσερις μεγάλες εταιρείες, έχουν ήδη συγκεντρώσει υπερβολικά υψηλό ανεκτέλεστο συμβάσεων τεχνικών έργων, περίπου 18 δισεκατομμύρια ευρώ και υφίσταται έντονος προβληματισμός για τη δυνατότητά τους να ανταπεξέλθουν σε αυτό, σε έγκαιρο χρόνο και τίμημα, αφού ο μέσος όρος του κύκλου εργασιών τους τα τρία τελευταία χρόνια κυμαίνεται στα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου. Θέλουμε απάντηση για το συγκεκριμένο ζήτημα κύριε Υπουργέ και κυρίως για το πρακτικό κομμάτι καθώς υπάρχει κίνδυνος να σημειωθούν νέες τεράστιες καθυστερήσεις για την υλοποίηση απολύτως απαραίτητων έργων όπως αυτά της Θεσσαλίας.**

 **Όσον αφορά το τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου, θα επαναλάβω το γενικό σχέδιο έτσι όπως διατυπώθηκε από την πλευρά μου και στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής είναι το τελευταίο νομοσχέδιο της χρονιάς και όπως όταν κάποιος περιμένει επισκέψεις σκουπίζει και σηκώνει το χαλάκι για να τα βάλει όλα από κάτω, έτσι και εσείς φέρνετε τρία άρθρα με πλήθος υποπεριπτώσεων για παρατάσεις που θα μπορούσαν είτε να είχαν επιλυθεί νωρίτερα, είτε να μην υπάρχουν. Αυτές που αφορούν την τρέχουσα χρονιά, για την επόμενη θα μπορούσε να υπάρξει καλύτερος συντονισμός καθώς δεν καλύπτουν ζητήματα που προέκυψαν μέσα στον Δεκέμβριο. Όσον αφορά αυτές που επαναλαμβάνονται στο τέλος κάθε χρόνου δείχνουν ότι δεν υπάρχει βούληση εφαρμογής ήδη ψηφισμένων ρυθμίσεων επειδή πρόκειται για κακή νοοτροπία. Μάλιστα, υπάρχουν και ρυθμίσεις που θα μπορούσαν να αποτελέσουν ακόμη και ένα μεμονωμένο νομοσχέδιο και τώρα έρχονται όλα μαζί. Προτείνω στην πλειοψηφία, από την αρχή της νέας χρονιάς να εξετάσει όλες αυτές τις παρατάσεις και να ξεκαθαρίσει την κατάσταση έγκαιρα. Ως παράδειγμα και μόνο για το μητρώο προσωπικού αρχαιολογικών εργασιών, προφανώς και δεν υπάρχει λόγος να σταθεί κάποιος αρνητικά στην παράταση που ζητείται . Όμως αλήθεια πόσος χρόνος χρειάζεται για να φτιαχτεί επιτέλους το σχετικό μητρώο; Γενικότερα, είναι ένα νομοσχέδιο που από τη μία περιλαμβάνει ρυθμίσεις που γεννούν προβληματισμό και από την άλλη η κυβέρνηση δεν έχει αιτιολογήσει πλήρως τις αλλαγές επιτείνοντας αυτό τον προβληματισμό. Σας ευχαριστώ.**

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ ΒΙΛΙΑΛΗ(Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Εισηγητής της ΚΟ «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε, θα ξεκινήσω απευθείας με την επί των άρθρων τοποθέτηση και θα σταθώ κυρίως στα άρθρα που για μας αναδεικνύουν το προβληματικό και το αναποτελεσματικό φυσικά της μεταρρύθμισης.**

**Στο πρώτο άρθρο, λέτε ότι ο σκοπός της παρούσας μεταρρύθμισης είναι η βελτίωση του σιδηροδρομικού τομέα . Επιμένουμε ότι δεν υπάρχει περαιτέρω ανάλυση της στόχευσης και επιμένουμε ότι δεν υπάρχει αντίληψη ενός μακρόπνοου σχεδιασμού πίσω από την εν λόγω ρύθμιση και θεωρούμε ότι δεν υπάρχουν και συγκεκριμένες ρήτρες εφαρμογής. Σας το είπαμε και επί της Αρχής συζήτηση ότι η μεταρρύθμιση πιστεύουμε ότι θα έχει την τύχη της προηγούμενης του κυρίου Καραμανλή νομίζουμε δηλαδή ότι θα παραμείνει ένα απλό ευχολόγιο.**

Στο άρθρο 2, περιγράφεται η απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ και η μεταφορά της δραστηριότητας διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΑΟΣΕ στον νέο ΟΣΕ. Ακόμα περιμένουμε την απάντηση του κυρίου Υπουργού, για το τι έχει αλλάξει σε σχέση με την προηγούμενη πολιτική μεταρρύθμιση του προκατόχου του κ. Σταϊκούρα, του κ. Καραμανλή; Και τότε υποτίθεται ότι η κυβέρνηση διαπίστωνε ότι υπάρχουν ζητήματα με τη λειτουργία και την υποδομή του ελληνικού σιδηροδρόμου, μόλις δύο χρόνια μετά δεν έχει εξηγηθεί, αν εφαρμόστηκε και αν αξιολογήθηκε η προηγούμενη πολιτική, για παράδειγμα, κρίθηκε αποτυχημένη; Οφείλουμε να γνωρίζουμε ποιος είναι ο λόγος της πολιτικής στροφής μόλις δύο χρόνια μετά.

Όσον αφορά το κομμάτι της μεταφοράς της δραστηριότητας του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, επιμένουμε να μας απαντήσετε τι ακριβώς μεταβιβάζει η ΓΑΙΑΟΣΕ στον νέο φορέα; Ποια είναι η κοστολόγηση της κινητής αυτής δημόσιας περιουσίας και τι ποσοστό της υποδομής είναι λειτουργικό; Θα πρέπει επίσης στον νέο νόμο, να περιγραφεί με σαφήνεια ποιο είναι το εξειδικευμένο προσωπικό που θα αναλάβει το απαιτητικό έργο συντήρησης του τροχαίου υλικού του σιδηροδρόμου. Είναι δεδομένο ότι ο ΟΣΕ με το 50% του προσωπικού με μπλοκάκι δεν έχει ούτε την ικανότητα ούτε την απαραίτητη εξειδίκευση να αναλάβει αυτό το έργο. Η ΓΑΙΑΟΣΕ επίσης, φαίνεται να μην έχει επαρκές εξειδικευμένο προσωπικό.

Στο άρθρο 3 και στο άρθρο 5, περιγράφεται η διαδικασία απορρόφησης της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ και την εκλογή μεταβατικού Διοικητικού Συμβουλίου της νέας εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος». Ορίζεται ότι η νέα εταιρεία θα έχει μεταβατικό Πρόεδρο ορισμένο από τον Υπουργό, αλλά και μεταβατικό οργανόγραμμα. Εδώ απουσιάζει η οποιαδήποτε αναφορά για θέσεις, διακριτές αρμοδιότητες και υποχρεώσεις κάθε διοικητικής μονάδας στο μεταβατικό αυτό οργανόγραμμα. Απουσιάζει η οποιαδήποτε αναφορά για συγκεκριμένες διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Δεν αναφέρεται επίσης, πουθενά ένα δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τόσο του μεταβατικού όσο και του οριστικού οργανογράμματος. Η έλλειψη δεσμευτικότητας σε συνδυασμό με την απουσία σαφούς χρονοδιαγράμματος για τη θεσμοθέτηση οριστικού οργανογράμματος, καταλαβαίνετε κύριε Υπουργέ, ότι δημιουργεί επισφάλεια δικαίου και απειλεί από την πρώτη μέρα το σύννομο της λειτουργίας του νέου φορέα.

Όσον αφορά την επιλογή της μεταβατικής διοίκησης από τον Υπουργό και μάλιστα χωρίς έστω το προσχηματικό φίλτρο αξιοκρατίας που θέσπισε η κυβέρνηση με τον ν. 5062/2023 και την περιορισμένη συμμετοχή του ΑΣΕΠ, καταλαβαίνουμε ότι οι πρώτοι μήνες, αν όχι χρόνια λειτουργίας του νέου ΟΣΕ θα έχουν, όπως μας έχει συνηθίσει η Νέα Δημοκρατία, η κυβέρνηση, γαλάζιο άρωμα.

 Στο άρθρο 7, δυστυχώς αποτυγχάνετε να διασφαλίσετε επαρκώς τις διεργασιακές σχέσεις των στελεχών της απορροφώμενης εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ. Η αναφορά για μεταφορά του προσωπικού που κατέχει θέσεις ευθύνης σε θέσεις ευθύνης στη νέα εταιρεία, εφόσον υφίσταται, δεν αποτελεί επ’ ουδενί εργασιακή διασφάλιση. Όπως καταλαβαίνετε, αν δεν τοποθετηθούν σε αντίστοιχη θέση ευθύνης υπάρχει απώλεια εργασιακών δικαιωμάτων και ανεπίτρεπτη μεταβολή προς το χειρότερο των όρων και των θέσεων εργασίας τους. Δεν βλέπουμε εντός του νομοσχεδίου καμία πρόβλεψη για τη συμπερίληψη του προσωπικού της απορροφώμενης εταιρείας στην ισχύουσα στον ΟΣΕ συλλογική σύμβαση εργασίας. Δεδομένου μάλιστα ότι η συμβατική διάρκεια της συλλογικής σύμβασης εργασίας του προσωπικού της ΕΡΓΟΣΕ λήγει άμεσα, υπάρχει ενεργός κίνδυνος δημιουργίας εργαζομένων δύο ταχυτήτων, δηλαδή τριών γιατί υπάρχουν και τα μπλοκάκια. Έχουμε αναφέρει ήδη ότι η παντελής απουσία πρόβλεψης για νέες προσλήψεις προσωπικού, οι οποίες είναι απαραίτητες για την εύρυθμη λειτουργία του νέου ΟΣΕ, θέτουν σε αμφιβολία την επιτυχία του όλου πειράματος.

Στο άρθρο 9, που περιγράφει τη μεταφορά διαχείρισης του τροχαίου υλικού, αναφέραμε ήδη ότι χωρίς την ταυτόχρονη εξασφάλιση αναγκαίων πόρων, ανθρώπινων και οικονομικών, προκειμένου να υποστηριχθεί το δύσκολο και απαιτητικό έργο της διαχείρισης της δημόσιας περιουσίας του ελληνικού σιδηροδρόμου, η νέα σας μεταρρύθμιση θα παραμείνει δυστυχώς στα χαρτιά. Να επαναλάβω, επίσης, στο σημείο αυτό ότι θα έπρεπε να περιγράφεται σαφώς στον νόμο η πρόβλεψη για την ασφαλή αποθήκευση του τροχαίου υλικού.

Όσον αφορά στο Β’ Μέρος και στις ρυθμίσεις για τις αρχές που ασκούν τις κρίσιμες αρμοδιότητες της ασφάλειας των μεταφορών.

Στο άρθρο 16, περιλαμβάνετε την αύξηση των θέσεων για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Σας το είπα και στην επί της αρχής τοποθέτησή μου και θα το επαναλάβω, το πρόβλημα της ΡΑΣ δεν είναι ότι δεν είχε θέσεις στο οργανόγραμμά της, το πρόβλημα είναι η κακή νομοθέτησή σας με τον ν. 4632/2019 και τα προβλήματα στην κατανομή των αρμοδιοτήτων του προσωπικού για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, όπως διαπίστωσε ο ΕΡΑ με την έκθεσή του. Και αυτό κύριε Υπουργέ, δεν μπορεί να περιμένει για νομοθέτηση με βάση το σχέδιο δράσης που μας είπατε ότι επεξεργάζεστε διότι, όπως ξέρετε η κακή νομοθέτηση δεν αποτελεί μόνο πρόβλημα σε επίπεδο ευθυνών και αρμοδιοτήτων που στην προκειμένη περίπτωση είναι πολύ σημαντική, αλλά προσβάλλει και την χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς υπάρχει η εντύπωση ότι δεν υπάρχει φορέας στη χώρα επιφορτισμένος με τη διασφάλιση της ασφαλούς σιδηροδρομικής λειτουργίας. Διότι είναι άλλο ένας φορέας όπως η ΡΑΣ να λειτουργεί ως εθνική αρχή ασφάλειας με συγκεκριμένες αρμοδιότητες, με βάση την ευρωπαϊκή νομοθεσία, με σαφή αρμοδιότητα της εποπτείας και της πιστοποίησης ασφάλειας και είναι άλλο να νομίζετε ότι υπάρχει αρμοδιότητα επί παντός επιστητού για τα θέματα ασφάλειας χωρίς καμία όμως αρμοδιότητα νομοθέτησης, θεσμοθέτησης, ακόμη και υποχρέωσης των λοιπών φορέων για την επίτευξη της ασφαλούς λειτουργίας, όπως επίσης είναι εντελώς διαφορετικό η διοικητική ιεραρχική εποπτεία επί των φορέων του σιδηροδρόμου.

Για τον λόγο του αληθές, μόλις χθες είχαμε μια εξέλιξη, την οποία δεν προλάβαμε να επισημάνουμε και να συζητήσουμε, βγήκε απόφαση από την Κομισιόν, από την ευρωπαϊκή επιτροπή όπου κινήθηκε διαδικασία προειδοποιητικής επιστολής προς την Ελλάδα ότι δεν συμμορφώνεται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Ο κ. Σταϊκούρας και γενικότερα η κυβέρνηση έχει δύο μήνες προθεσμία να συμμορφωθεί με την ευρωπαϊκή Οδηγία, άρα μέχρι και σήμερα το πάθημα από τα Τέμπη φαίνεται ότι δεν έχει γίνει μάθημα. Συνεπώς, η αλλαγή του ν. 4632/2019 άρθρο 56, οφείλει να γίνει άμεσα και γιατί όχι και στο παρόν σχέδιο νόμου. Προφανώς, αν δεν το κάνετε επιλέγετε το δρόμο του ζην επικινδύνως, όπως άλλωστε και όλος ο σιδηροδρομικός τομέας, όπως τον λειτουργείτε. Επαναλαμβάνω, ότι ο ν. 5043/2023 άρθρο 59 παράγραφος 7, σύστημα κινήτρων και ανταμοιβής, πρέπει να αλλάξει, προκειμένου να ενεργοποιηθούν τα οικονομικά κίνητρα και για τους υπαλλήλους της ΡΑΣ. Όλοι οι υπάλληλοι σε όλες τις άλλες αρχές το λαμβάνουν, ακόμη και οι υπάλληλοι του ΕΔΟΣΑΑΜ θα λαμβάνουν με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου και μάλιστα πλουσιοπάροχα επιδόματα, συνεπώς, η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία για λόγους ισότητας εργασιακής λόγω αντικειμένου.

Επίσης, κρίνουμε σκόπιμο στο άρθρο να γίνει αναφορά και σε ειδικότητες που είναι χρήσιμες για τις δραστηριότητες της Αρχής και σήμερα δεν υπάρχουν, όπως για παράδειγμα ειδικότητα συγκοινωνιολόγου, περιβαλλοντολόγου, μηχανικού και συμβούλου ασφαλούς μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων.

Στο άρθρο 18, δίνετε τη δυνατότητα να ενταχθούν στο μητρώο επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ιδιώτες, τόσο ο σύλλογος εργαζομένων της Αρχής όσο και ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών επισημαίνουν ότι οι ανωτέρω αρμοδιότητες δεν είναι δυνατόν να εκτελεστούν από ιδιώτες χωρίς υπαλληλική σχέση με την ΑΠΑ. Η έκδοση εγγράφου ή πράξης από πρόσωπο που δεν κατέχει δημοσιοϋπαλληλική ιδιότητα αντίκειται στις διατάξεις του Διοικητικού Δικαίου. Στον ν. 4757/2020 καθορίζονται με σαφήνεια τα καθήκοντα και οι εξουσίες των επιθεωρητών ανάμεσα στις οποίες είναι η κατάσχεση βιβλίων, εγγράφων και άλλων στοιχείων, καθώς και ηλεκτρονικών μέσων αποθήκευσης και μεταφοράς δεδομένων, η εξέταση προσώπων, η αναζήτηση πληροφοριών και στοιχείων από τους υπαλλήλους δημοσίων φορέων, η λήψη ενόρκων και ανωμοτί καταθέσεων. Οι επιθεωρητές, λοιπόν, έχουν πρόσβαση σε απόρρητους φακέλους, υποβάλλουν αιτιολογημένη πρόταση προς τον διοικητή για να εκδοθεί εντολή ακινητοποίησης αεροσκάφους. Οι υπηρετούντες επιθεωρητές υπάλληλοι της ΑΠΑ εμπίπτουν, λοιπόν, σύμφωνα με τον ίδιο νόμο σε πολύ αυστηρά ασυμβίβαστα σε όλη τη διάρκεια που κατέχουν από την ιδιότητα, ακόμη και 3 έτη μετά τη λήξη της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας.

Στην προτεινόμενη διάταξη δεν γίνεται αναφορά στην απαίτηση που θέτουν τόσο ο Βασικός Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1139/2018 όσο και οι Εκτελεστικοί Κανονισμοί 373/2017, 1321/2014, 1178/2011 και 139/2014 περί αμεροληψίας και αποφυγής σύγκρουσης συμφερόντων. Έτσι καθίσταται δυνατόν πρόσωπο από το νέο μητρώο επιθεωρητών να κληθεί είτε να επιθεωρήσει φορέα με τον οποίο έχει ή πρόκειται να έχει σχέση εργασιακή ή άλλη είτε να κληθεί να επιθεωρήσει φορέα ανταγωνιστικό στον δικό του φορέα. Επομένως, τίθεται το ζήτημα διασφάλισης του απορρήτου των πληροφοριών και της προστασίας των επιθεωρούμενων φορέων από διαρροή στοιχείων. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 628/2013 ρητά προβλέπει ότι οι επιθεωρητές προέρχονται από το προσωπικό των κρατικών εποπτικών αρχών και από διεθνείς οργανισμούς.

 Τέλος, δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη ο άμεσος συσχετισμός της πολιτικής αεροπορίας με την Εθνική Άμυνα της χώρας, ιδίως σε ότι αφορά τη δυνατότητα πρόσβασης των ιδιωτών επιθεωρητών σε διαβαθμισμένα κρατικά έγγραφα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας ή άλλων Υπουργείων ή Υπηρεσιών που σχετίζονται με θέματα αεροναυτιλίας και αεροδρομίων. Χρειάζεται νομίζω παρέμβαση στο σημείο αυτό, γιατί πρέπει να οριοθετηθούν με σαφήνεια οι αρμοδιότητες των συμμετεχόντων στο Μητρώο Επιθεωρητών και να τεθούν οι απαιτήσεις που απορρέουν φυσικά από την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Φτάνοντας τώρα στο άρθρο 21 και στην ΕΟΔΑΣΑΑΜ, σας είπα ότι το βασικό επίδικο είναι η πραγματική ανεξαρτησία της Αρχής, η δυνατότητα να υποβάλει ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ έκθεση πεπραγμένων και στον Πρόεδρο της Βουλής, εκτός από τον Υπουργό. Είναι φυσικά προς τη σωστή κατεύθυνση ωστόσο, δεν είναι το κρίσιμο για τη διασφάλιση της Ανεξαρτησίας της Αρχής. Αυτό που καθιστά πραγματικά μια Αρχή ανεξάρτητη είναι η οργανωτική της αυτοτέλεια και σε αυτόν τον νόμο δυστυχώς δεν διασφαλίζεται. Εσείς με τις διατάξεις του νομοσχεδίου, δέκα άρθρα για την ακρίβεια. Προσπαθείτε να βρείτε λύση ώστε οι εργαζόμενοι, με αντίστοιχα καθήκοντα αεροπορικά και σιδηροδρομικά, να λαμβάνουν τα ίδια επιδόματα που δικαιούνται μεν, αλλά θα πρέπει να τα λαμβάνουν και οι δε.

Αυτά όμως κύριε Υπουργέ, δεν είναι μεταρρυθμίσεις για την επίτευξη καλύτερου σιδηροδρομικού έργου όπως διατείνεστε και μας είπατε ότι θα είναι υποσύνολο ενός ευρύτερου συνόλου που θα φέρετε πότε ακριβώς; Δεν μας έχετε πει. Μας είπατε ότι όταν ολοκληρωθεί η διαβούλευση που κάνατε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα μας φέρετε και τα υπόλοιπα, αφού θα συμφωνήσετε. Εγώ παρόλα αυτά επιμένω, το action plan πρέπει να κατατεθεί στη Βουλή, για να έχουν γνώση όλα τα κόμματα τι ακριβώς περιλαμβάνει, τι έχει συζητηθεί και τι έχετε συμφωνήσει με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή; Εγώ αμφιβάλλω, αυτό που παρουσιάζεται ως action plan αν το γνωρίζουν οι ίδιοι οι Ευρωπαίοι;

Παρ όλα αυτά, μπορείτε να δείξετε ένα έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που σας προτείνει τη μεταρρύθμιση που εισηγείστε με το νομοσχέδιο αυτό; Δείξτε μας ένα, έστω, δηλαδή την ενοποίηση των φορέων. Να σας πω εγώ, λοιπόν, πως στην περιοχή μου κύριε Υπουργέ που τώρα ήρθατε, ο θυμόσοφος λαός όταν θέλει να σχολιάσει κάποιον με παχιές λέξεις θέλει να ξεγελάσει τους υπόλοιπους, λέει ότι, μας είδατε «Αλευρωμένους και μας περάσατε για μυλωνάδες». Φαντάζομαι και στα μέρη σας κύριε Υπουργέ, τα ίδια λένε, γιατί αυτό κάνετε με το παρόν νομοσχέδιο κύριε Υπουργέ και εσείς και η Κυβέρνησή σας. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε και θα συνεχίσουμε με τον κύριο Χρήστο Κατσώτη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΚΟΥΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Εγώ θα ήθελα χρόνο να τελειώσω την τοποθέτησή μου και να μη μιλήσω στην επόμενη Συνεδρίαση. Αν μπορείτε;

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Βεβαίως καμία αντίρρηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΚΟΥΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ):** Η Κυβέρνηση φέρνει ένα νομοσχέδιο δύο χρόνια μετά το έγκλημα των Τεμπών, και ισχυρίζεται ότι αναδιαρθρώνει το σιδηροδρομικό τομέα, ενισχύει την ασφάλεια, σε ένα περιβάλλον και σε μια πολιτική πλήρους απελευθέρωσης των Μεταφορών και κυριαρχίας των επιχειρηματικών ομίλων, αυτό όπως αποδείχθηκε είναι ασήμαντο. Θέλουμε να σημειώσουμε ότι και ο προηγούμενος νόμος του 2022 που προέβλεπε την κατάτμηση και το διαχωρισμό του Μεταφορικού Έργου και των Υποδομών και αυτό το νομοσχέδιο που φέρνετε σήμερα που προβλέπει το αντίθετο, τη συγχώνευση του έργου των υποδομών, έχουν τον ίδιο στόχο, την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των επιχειρηματικών ομίλων στο Μεταφορικό Έργο και τη διασφάλιση των κερδών τους και τότε και τώρα, τα νομοσχέδια είχαν τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το νομοσχέδιο δεν αγγίζει καν το ζήτημα της πρόληψης, για την ασφαλή λειτουργία των μεταφορών που είναι ένα από τα κύρια ζητήματα που αφορούν το λαό, όπως το απαίτησε με τις συγκλονιστικές διαδηλώσεις που ακολούθησαν το έγκλημα των Τεμπών, απαίτησε επίσης και καμία συγκάλυψη των υπευθύνων που μέχρι τώρα, βέβαια αυτό είναι το κυρίαρχο, η συγκάλυψη των ευθυνών.

Η επίκληση της οδηγίας 2017/798 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από τον Υπουργό και από τα κόμματα που την έχουν ψηφίσει, δεν αντιμετωπίζει το ζήτημα της πρόληψης και της ασφάλειας, αλλά αντίθετα με αυτήν, το τέταρτο πακέτο ολοκληρώνεται, και βέβαια, ολοκληρώνεται η απελευθέρωση των Σιδηροδρομικών Μεταφορών και η παράδοσή τους στους επιχειρηματικούς ομίλους, αφαιρεί τα τελευταία εμπόδια για τη διασύνδεση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου στα κράτη-μέλη. Εναρμονίζει τα πλαίσια κάθε χώρας, υπό τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα εκδίδει και Ευρωενωσιακά πιστοποιητικά ασφάλειας, παραμερίζοντας αυτά των Κρατών Μελών.

Όσους νόμους και αν ψηφίζετε, όταν υλοποιείτε την πολιτική της απελευθέρωσης και εμπορευματοποίησης των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα έργα εκσυγχρονισμού και συντήρησης, εγκατάστασης συστημάτων ασφάλειας στην κυκλοφορία, προσλήψεις του αναγκαίου προσωπικού, μπαίνουν στη ζυγαριά, δυστυχώς του κόστους οφέλους και δεν επιλέγονται, δεν θεωρούνται αναγκαία.

Οι σοβαρές ελλείψεις μέτρων ασφάλειας στα τρένα, παραμένουν και οξύνονται, επιβεβαιώνοντας ότι η πολιτική του «πάμε και όπου βγει», είναι εδώ και προετοιμάζει τα επόμενα Τέμπη, δυστυχώς αυτό επιβεβαιώθηκε με το σοβαρό περιστατικό που σημειώθηκε στο Σταθμό του Κορινού στην Πιερία, όπου παρά τρίχα αποφεύχθηκε σύγκρουση τρένων, καθώς η φωτοσήμανση είχε λάθος σηματοδότηση πιθανόν λόγω τεχνικού προβλήματος. Την παραλίγον τραγωδία μέσα στην Αττική όταν οι συρμοί του Προαστιακού βρέθηκαν να κινούνται σε αντίθετη κατεύθυνση σε μόνη τροχιά, η σύγκρουση τρένου με πεσμένο δέντρο στη Λιβαδειά, τον εκτροχιασμό του Μουτζούρη στο Πήλιο στο πρώτο του δρομολόγιο και βέβαια στο Μετρό Θεσσαλονίκης, που οι επιβάτες περπάταγαν στη σήραγγα, για να φτάσουν στον επόμενο σταθμό, γιατί ο συρμός λόγω του Μπλακ άουτ έμεινε εκεί.

Έπρεπε, λοιπόν, αυτό που σας έχουμε ζητήσει με μία ερώτηση που κάναμε δύο μήνες πριν, κύριε Υπουργέ. Να γίνουν, λοιπόν, δοκιμαστικές να μην γίνει αυτό που κάνατε εσείς και να συνεχίσουν οι δοκιμαστικές, για να μην υπάρχουν τα προβλήματα, για να διορθωθούν.

Εσείς όμως τι κάνατε, δώσατε το μεταφορικό έργο στην κυκλοφορία με αποτέλεσμα να κινδυνεύουν οι επιβάτες. Αυτό είναι ανεπίτρεπτο, γιατί αν πήγαιναν δύο μήνες μετά, τι γινόταν θα χανόταν η φιέστα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφοράς): *Εκτός Μικροφώνου.*** Και αν γίνει μελλοντικά;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΥΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ακούστε,άλλο αν θα γίνει μελλοντικά το θέμα ότι δεν εξαντλήθηκαν οι δυνατότητες αυτές, για να μπορεί να γίνει αυτή η δοκιμή, έτσι, ώστε να αποφευχθούν όλα αυτά που έγιναν, τα κενά και οι ελλείψεις που οδήγησαν στην τραγωδία των Τεμπών, είναι και σήμερα παρόντα και αναδείχθηκαν και στη συζήτηση χθες, με τους φορείς όπως η έλλειψη φωτοσήμανσης, τηλεδιοίκησης, αξιόπιστης επικοινωνίας μεταξύ ελεγκτή, Σταθμάρχη και μηχανοδηγού, σε μεγάλο μέρος του δικτύου.

Τα συστήματα ασφαλείας στην κυκλοφορία των τρένων, είναι άγνωστο πότε θα λειτουργήσουν. Προσλήψεις δεν γίνονται και όποιες γίνονται είναι με μπλοκάκι όπως είπαμε. Είναι εξακόσιοι άνθρωποι σήμερα στο ΟΣΕ με μπλοκάκι. Το προσωπικό έχει μειωθεί ραγδαία, τα στοιχεία που κατέθεσαν οι εργαζόμενοι εχθές στην Επιτροπή, τρομάζουν κύριε Υπουργέ. Από τρεις χιλιάδες εννιακόσιες είκοσι έξι σιδηροδρομικοί το 2010, σήμερα είναι πεντακόσιοι εξήντα οχτώ μόνιμοι υπάλληλοι με το οργανόγραμμα να προβλέπει δύο χιλιάδες εκατόν ενενήντα οχτώ εργαζόμενους.

Οι Σταθμάρχες ήταν πεντακόσιοι ενενήντα έξι και σήμερα εκατόν εφτά, οι κλειδούχοι πεντακόσιοι δέκα εννιά και σήμερα πενήντα πέντε. Αυτά τα στοιχεία, πραγματικά τρομάζουν πώς είναι δυνατόν, να προβάλλεται ότι υπάρχει αξιοπιστία στο σιδηρόδρομο με μία τέτοια κατάσταση στους εργαζόμενους; Η ανάγκη για την εκπαίδευση εξειδίκευσης του προσωπικού υποτιμάται, οι εγκαταστάσεις στα συγκροτήματα παραμένουν απαρχαιωμένες, το τροχαίο υλικό που δρομολογείται είναι γερασμένο. Η συγχώνευση των εταιρειών ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΟΣΕ στον ΟΣΕ Α.Ε. και η μετονομασία σε σιδηρόδρομοι ΜΑΕ κρίνεται σκόπιμη και συμφέρουσα για τις συγχωνευόμενες εταιρείες, γιατί θα είχε ως αποτέλεσμα την επίταξη όπως λέτε μικρότερου κόστους λειτουργίας και την εφαρμογή αποτελεσματικότερης Διοικητικής Οργάνωσης. Μικρότερο κόστος λειτουργίας θα πει τι; Λιγότερο προσωπικό, με χαμηλότερους μισθούς, αυτός είναι ο πραγματικός στόχος του νομοσχεδίου. Η λειτουργία της νέας εταιρείας που θα προκύψει θα είναι με λιγότερο προσωπικό χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα και με χαμηλότερους μισθούς όπως αποδίδεται και τώρα, μπλοκάκι, συμβάσεις, ορισμένου χρόνου και τα υπόλοιπα.

Ο σιδηρόδρομος έχει ανάγκη από μέτρα εκσυγχρονισμού της γραμμής και των εγκαταστάσεων, την εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας στην κυκλοφορία και ιδιαίτερα, προσλήψεις του αναγκαίου προσωπικού με συγκροτημένα δικαιώματα. Τίποτα από αυτά όμως δεν επιλέγει η Κυβέρνηση γιατί τα βάζει όπως είπαμε στη ζυγαριά του κόστους και του οφέλους. Ο Υπουργός είπε χθες ότι τα προβλήματα που συζητάμε σήμερα πρωτίστως στον σιδηρόδρομο αλλά και στον Αεροπορικό τομέα είναι διαχρονικά. Ναι, διαχρονικά είναι, όμως η κυβέρνηση με το νομοσχέδιο αυτό, συνεχίζει αυτή τη διαχρονική πολιτική που αναπαράγει τα ίδια αδιέξοδα και φέρνει πιο κοντά τα νέα Τέμπη, αφού οι σοβαρές ελλείψεις παραμένουν και οξύνονται και θα παραμένουν και θα οξύνονται αφού θα συνεχίζεται να υλοποιείται την πολιτική της εμπορευματοποίησης των μεταφορών, της απελευθέρωσης κτλ.

 Τώρα, στο άρθρο 7 για τις εργασιακές σχέσεις, προβλέπεται ότι το προσωπικό της απορροφώμενης εταιρείας που κατέχει θέσεις ευθύνης, τοποθετείται σε αντίστοιχες θέσεις της νέας εταιρείας εφόσον υφίστανται. Τι γίνεται αν δεν υφίστανται όλες αυτές οι θέσεις που είναι και το πιθανότερο, αφού ο σκοπός είναι η επίτευξη μικρότερου κόστους λειτουργίας. Θα υπάρξουν απολύσεις, αλλαγή θέσεων εργασίας ή και τα δύο; Επίσης, η κυβέρνηση δεν λέει τίποτα το τι θα γίνει με το προσωπικό της ΓΑΙΟΣΕ που τώρα διαχειρίζεται το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό όταν αυτό μεταφερθεί στην νέα εταιρεία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε.

Στο άρθρο 9, προβλέπεται ο διαχωρισμός παρακολούθησης της δραστηριότητας διαχείρισης του τροχαίου υλικού από τη σιδηροδρομική υποδομή. Τα έσοδα από τη διαχείριση του τροχαίου υλικού μηχανές, βαγόνια, θα είναι αφορολόγητα και δεν θα προορίζει για χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης του στόλου. Ο διαχωρισμός αυτός μπορεί να αξιοποιηθεί κάλλιστα για την ιδιωτικοποίηση και του τροχαίου υλικού. Να θυμίσουμε ότι ο κατακερματισμός και η απελευθέρωση του νέου ΟΣΕ, άρχισε με τον λογιστικό διαχωρισμό της σιδηροδρομικής υποδομής από την εκμετάλλευση.

Στο άρθρο 12 παράγραφο 3 αναφέρει ως προς τους μισθολογικούς όρους η εταιρεία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΑΣ Μ.Α.Ε. εξακολουθεί να τηρεί τη συλλογική σύμβαση εργασίας της απορροφώμενης εταιρείας έως τη λήξη αυτής. Η συλλογική σύμβαση στον ΟΣΕ έχει υπογραφεί κύριε Υπουργέ εδώ και πολλούς μήνες και ακόμα δεν εφαρμόζεται. Η συλλογική σύμβαση της ΕΡΓΟΣΕ τελειώνει το Δεκέμβρη του 2024, τώρα τέλος. Με ποια σύμβαση θα εργάζονται οι μεταφερόμενοι εργαζόμενοι στη νέα εταιρεία; Μπορείτε να μας απαντήσετε; Τι τους λέτε; Σήμερα και τα σωματεία της Hellenic Train πραγματοποίησαν διαμαρτυρία γιατί καθυστερεί η συζήτηση για τη νέα συλλογική σύμβαση εργασίας. Για την (ΡAΣ) την (ΥΠΑ) και τέλος τον Eθνικό Oργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας εισάγετε όπως αναφέρεται στοχευμένες ρυθμίσεις, που επιτρέπουν την ευέλικτη στελέχωση των υπηρεσιών με σκοπό την αποτελεσματικότερη λειτουργία τους.

Το θέμα όπως ειπώθηκε και στην πρώτη συζήτηση, δεν είναι οι πόροι και η στελέχωση που βεβαίως είναι σημαντικά και πρέπει να αντιμετωπιστούν. Το κύριο ζήτημα είναι το πλαίσιο λειτουργίας, το θεσμικό πλαίσιο, που χρειάζεται να ενισχύσει τον έλεγχο για την ασφάλεια των μεταφορών, των πτήσεων κτλ. Ως Κ.Κ.Ε. έχουμε εκφράσει τη διαφωνία μας με τον ν. 50/14 του 2023, ψηφίστηκε λίγο πριν από το έγκλημα στα Τέμπη όπου εκεί έχουμε πει διάφορα πράγματα. Σε αυτόν τον νόμο κύριε Υπουργέ, στο άρθρο 32 για παράδειγμα, τι προβλέπεται; Ότι οι συστάσεις ασφάλειας δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος και επίσης περιλαμβάνει εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα.

 Από τις μέχρι τώρα διερευνήσεις, οι ευθύνες των εταιρειών κατασκευής ή διαχείρισης δεν αποδίδονται ευθύνες σε αυτών, αλλά αποσιωπώνται. Η συνήθης κατάληξη των πορισμάτων ποια είναι; Το ανθρώπινο λάθος, όπως και για το πόρισμα στα Τέμπη πολύ φοβούμαστε ότι στο τέλος θα έχει ένα τέτοιο συμπέρασμα το ανθρώπινο λάθος.

Για τα άρθρα 17 και 18, πρόκειται για την υποβάθμιση των όποιων λειτουργιών εποπτικού ρόλου και ελέγχου στα αεροδρόμια που έχει μέχρι τώρα η (ΑΠΑ). Τα άρθρα αυτά, απαξιώνουν περαιτέρω τον ουσιαστικό έλεγχο που πρέπει να γίνεται στα αεροδρόμια. Οι αεροπορικές εταιρείες και οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης με τη στήριξη και του κράτους, έχει επιβάλει κύριε Υπουργέ, σχέσεις εργασίας λάστιχου και εκμετάλλευσης. Οι εργαζόμενοι στα αεροδρόμια ξεζουμίζονται κυριολεκτικά ακόμη και με δεκαπενθήμερες συμβάσεις ορισμένου χρόνου είναι δυνατόν; Το εξειδικευμένο προσωπικό είναι ένα μικρό ποσοστό του συνολικού, με αποτέλεσμα να γίνονται συνεχώς εργατικά ατυχήματα από την έλλειψη πείρας και κάτω από το φόρτο εργασίας.

 Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών- σας τα είπα και χθες-από το 2020 έχει επισημάνει την ανεπάρκεια του αριθμού των υπαλλήλων της (ΑΠΑ) και η ίδια η ζωή τέσσερα χρόνια μετά επιβεβαιώνει τη συγκεκριμένη επισήμανση με την παντελή απουσία ουσιαστικών ελέγχων για την πρόληψη των ατυχημάτων. Με τα συγκεκριμένα άρθρα αντί να νομοθετήσετε τα αναγκαία μέτρα για την αναγκαία πρόληψη, νομοθετείται την κύρια πρόσληψη επιθεωρητών για τα προδιαγραμμένα εγκλήματα που εσείς φαντάζεστε ότι θα φέρει η πολιτική σας που μάλλον είστε βέβαιοι, στις αερομεταφορές και στο σιδηρόδρομο. Εμείς συμφωνούμε με την πρόταση του σωματείου για επανασύσταση αεροπορικών αρχών εντός περιφερειακών αερολιμένων όπως προβλέπεται για τις συμβάσεις του ελληνικού κράτους με τους ιδιώτες διαχειριστές και τη μετάταξη των αντίστοιχων αερολιμενικών από τις (ΥΠΑ) που έχουν και την πείρα και τη γνώση στην (ΑΠΑ).

 Στο άρθρο 19, είναι πάγια θέση μας η υλοποίηση των διεκδικήσεων, τόσο για μόνιμες σταθερές θέσεις εργασίας στην πυρόσβεση και τη διάσωση, όσο και η διεκδίκηση των κατοίκων στις περιοχές που βρίσκονται τα περιφερειακά αεροδρόμια για προστασία από τις φυσικές καταστροφές. Οι ανάγκες πυρόσβεσης και διάσωσης στα περιφερειακά αεροδρόμια πρέπει να είναι ενταγμένες σε ένα συνολικό σχέδιο πρόληψης και προστασίας όλο το έτος και όχι κατά τη γνωστή λογική της πολιτικής σας κύριε Υπουργέ και των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για επιλέξιμα έργα και δαπάνες. Δηλαδή, στην προκειμένη περίπτωση για ότι έχει ανάγκη το τουριστικό κεφάλαιο, δηλαδή τη περίοδο της σεζόν.

 Για το άρθρο 20, η κυβέρνηση συνεχίζει να μην παίρνει ουσιαστικά μέτρα και με μπαλώματα και εντατικοποιώντας την εργασία, προσπαθεί να καλύψει τις ανάγκες στο σοβαρότατο έργο της λειτουργίας των επετειακών αεροδρομίων, παραδείγματος χάρη ακόμη και στην επίγνωση των προσεγγίσεων με μεταφερόμενους εργαζόμενους. Εξάλλου και στη Βουλή έχουμε μεταφέρει τις καταγγελίες των εργαζομένων και των σωματείων τους στους κλάδους των τηλεπικοινωνιών και των αερολιμενικών ακόμη και για κλείσιμο αεροδρομίων, αφού αρρώστησε ο μοναδικός υπάλληλος. Ένας υπάλληλος αρρώστησε και κλείνει το αεροδρόμιο. Σε κάποια νησιά μάλιστα, ο μοναδικός υπάλληλος είναι σε εικοσιτετράωρη επιφυλακή, χωρίς ρεπό σχεδόν για ένα μήνα και οδηγήθηκε στην υπερκόπωση.

 Στο άρθρο 27, η τοποθέτηση του Προέδρου της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας με τα στοιχεία που έθεσε εχθές στην Επιτροπή για την έλευση ελεγκτών και των κατάλληλων συστημάτων ασφαλείας των πτήσεων, αναδεικνύει τις μεγάλες ευθύνες της Κυβέρνησης και την ανάγκη να αποκαταστήσει άμεσα τις συνθήκες ασφάλειας. Αυτές δεν μπορούν να αποκατασταθούν με την πρόσληψη ελεγκτών ορισμένου χρόνου. Είναι επικίνδυνη και αδιανόητη αυτή η ενέργεια αν προχωρήσει σύμφωνα με το σύνολο των εργαζομένων εκτός από το μηδαμινό όφελος θα έχει μεγάλο ρίσκο για την ασφάλεια των πτήσεων και όπως δήλωσε ο εκπρόσωπός τους, είναι ένα πείραμα και πειράματα με την ασφάλεια των πτήσεων δεν μπορεί να κάνει κανείς.

 Καταγγέλθηκε μάλιστα κύριε Υπουργέ, και χθες δεν είπατε τίποτα, ότι η διοίκηση της (ΥΠΑ) εξέφρασε σκέψεις για την πρόσληψη συνταξιούχων γερμανών ελεγκτών με συμβάσεις ορισμένου χρόνου στις (ΥΠΑ) και εξέφρασε την ανησυχία του ότι στο άρθρο 27 μπορεί να υποκρύπτεται αυτή η απαράδεκτη προοπτική. Οι εργαζόμενοι της (ΥΠΑ) καταγγέλλουν και δηλώνουν ότι δεν θα επιτρέψουν να δημιουργηθούν αεροπορικά Τέμπη στην εναέρια κυκλοφορία.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι της Κυβέρνησης με άλλα κριτήρια εξετάζετε το ζήτημα της ασφάλειας το μεγάλο κεφάλαιο και με άλλο ο λαός. Η ασφάλεια για τους καπιταλιστές είναι να κυκλοφορούν σε ασφαλές περιβάλλον για την επιχειρηματική δράση τους, να προσαρμόζεται διαρκώς το κόστος για τις υποδομές και το δίκτυο στα κέρδη και τις επενδύσεις τους, να απαλλάσσονται από κάθε επιβάρυνση. Οι ράγες να είναι τέτοιες και τόσες, που να σηκώνουν τις όσο το δυνατόν γρήγορες αμαξοστοιχίες με υψηλή πυκνότητα παστωμένες από επιβάτες ή εμπορεύματα. Γι’ αυτούς, οι καθυστερήσεις, οι αναβολές και οι ακυρώσεις αποστολής εμπορευμάτων και δρομολογίων κοστίζουν. Βασικό στοιχείο της αντίληψης τους, είναι σε μια πορεία να αυτοματοποιηθεί το δίκτυο και να λειτουργεί με επικίνδυνους, αλλά σύγχρονους ψηφιακούς, αυτή τη φορά όρους καθώς ένα ελάχιστο και εξειδικευμένο προσωπικό, θα εποπτεύει τον ξέφρενο αυτοματισμό. Το πώς ακριβώς, εννοούν την ασφάλεια, φανερώνεται από το γεγονός ότι οι συμβάσεις με βάση τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του τροχονόμου των συμφερόντων του κεφαλαίου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), που έχει υπογράψει η Hellenic Train, δεν πρόβλεπαν αποζημιώσεις στα θύματα των δυστυχημάτων.

 Ενώ, ο ίδιος ο σχετικός Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει τη δυνατότητα στα Κράτη – Μέλη, να εξαίρουν τις εταιρείες από την υποχρέωση αποζημίωσης, μια τότε, που χρησιμοποίησε βέβαια και το ελληνικό αστικό κράτος, ασχέτως αν μετά την κατακραυγή τα μάζεψε. Όμως, για το λαό στο ζήτημα της ασφάλειας δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές οι εκπτώσεις στην προστασία της ζωής που επιβάλλει η κυνικά επικίνδυνη αντίληψη του κράτους και των ιδιωτών, ότι δεν αναλαμβάνουν κόστος χωρίς όφελος.

Προέχει τόσο οι επιβάτες όσο και τα εμπορεύματα να φτάνουν με ασφάλεια και φθηνά στον προορισμό τους, χωρίς τέτοιες εκπτώσεις, χωρίς να μεσολαβούν το κέρδος και η εκμετάλλευση. Οι σύγχρονες τεχνολογίες για να αποδώσουν τα μέγιστα, με βάση τις απαιτήσεις και τις δυνατότητες ανάπτυξης επιστήμης και της τεχνολογίας, χρειάζονται όλο το απαιτούμενο μόνιμο και ειδικευμένο προσωπικό με πλήρη δικαιώματα.

 Τέλος, πρέπει να πούμε ότι δύο κόσμοι συγκρούονται και στους σιδηροδρόμους και παντού, ο δρόμος της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης και των κερδών του κράτους των καπιταλιστών, των μονοπωλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των κομμάτων που τα υπηρετούν και αυτός των εργατικών λαϊκών αναγκών. Αυτές οι ανάγκες, μπορούν να ικανοποιηθούν μόνο με την εργατική εξουσία που θα κοινωνικοποιήσει στα μέσα παραγωγής στη βιομηχανία, στην ενέργεια, στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένου του σιδηροδρόμου, τις τηλεπικοινωνίες, κατασκευές, και άλλα και μόνο απαλλαγμένος από τα μονοπώλια, την καπιταλιστική εκμετάλλευση και το ζύγι των κερδών, μπορεί ο λαός να απολαύσει τον πλούτο που ίδιος άλλωστε, παράγει. Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

 **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κ. Κατσώτη, νομίζω ότι δεν θα είστε στην επόμενη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΥΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Θα είμαι, αλλά δεν θα μιλήσω.

 **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Θα είναι ενδεχομένως, η κυρία Κομνηνάκα.

 Ο επόμενος ομιλητής, είναι ο Ειδικός Αγορητής της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ –ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», ο κ. Κωνσταντίνος Μπούμπας. Κύριε Μπούμπα, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ –ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Σας ευχαριστώ θερμά κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

 Βέβαια, χθες, αυτά τα οποία έχει πει ο Υπουργός σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη, μου προξένησε το ενδιαφέρον να μπω και να δω κάποια ξένα πρακτορεία, κάποιες ευρωπαϊκές έρευνες, για να δούμε τι γίνεται με την κατάσταση των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη. Για να μην αδικήσω τον Υπουργό, σε πολλά πράγματα είναι αυτά τα οποία είπε χθες, δηλαδή, θα έχουμε την ευκαιρία το να αναπτύξουμε είτε στην επόμενη Επιτροπή ακόμη και στην Ολομέλεια, υπάρχει μια μεγάλη έρευνα που έχει γίνει από μια εταιρεία, μια ομάδα μάλλον, που λέγεται Transport and Environment, υπό την έννοια ελέγχθηκαν 27 σιδηροδρομικές εταιρείες στην Ευρώπη και μόνο, οι 11 κατάφεραν να πάρουν μία σχετικά καλή βαθμολογία.

 Βέβαια, το δυσοίωνο είναι, ότι η δική μας εταιρεία μαζί με την Eurostat, αν και μπορούμε να πούμε και ονόματα εταιρειών, είναι στις τελευταίες θέσεις. Αλλά το σίγουρο είναι ότι από πλευράς της Γηραιάς, δηλαδή και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αποφασίσει να πάει σε μία ενιαία πολιτική σε ότι αφορά την παροχή υπηρεσιών των σιδηροδρόμων στους ευρωπαίους πολίτες. Διότι δεν είναι η κατάλληλη, δεν είναι η καλύτερη, έχουμε μεγάλη απόκλιση της τιμής εισιτηρίων και δεν έχουμε καλή υπηρεσία σε ότι αφορά την εξυπηρέτηση των πολιτών από πλευράς των σιδηροδρόμων.

 Αυτό πραγματικά είναι καλό και να το ξέρουμε, αλλά και από πλευράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι θα πρέπει να αλλάξει άρδην, η εικόνα των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη. Για την Ελλάδα δεν το συζητάμε, δυστυχώς είμαστε στις τελευταίες θέσεις σε ότι αφορά την παροχή υπηρεσιών και την ασφάλεια, μόνο κάτι καλό έχουμε στα λεγόμενα οικογενειακά εισιτήρια, από ότι έβλεπα σε ξένες αυτές πηγές και έρευνες που έχουν γίνει.

 Τώρα, σε ότι αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, εμείς πιστεύουμε ότι η προσπάθεια είναι σισύφειος, ότι δεν θα επιλυθούν ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια των τρένων, την εξυπηρέτηση του κόσμου και την ποιότητα γενικότερα, παροχής υπηρεσιών.

 Στο άρθρο 3, για παράδειγμα, αναλύεται πλέον ξεκάθαρα, η διαδικασία του εταιρικού μετασχηματισμού της εταιρείας ΟΣΕ Α.Ε., με την απορρόφηση της πλήρης ελεγχόμενης θυγατρικής εταιρίας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., για την ενοποίηση επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και την αποτελεσματικότερη λειτουργία του σιδηροδρόμου.

 Εδώ εμείς, δεν βλέπουμε ότι μόνο με συγχωνεύσεις, μπορεί να επιλυθεί γενικότερα αυτό το ζήτημα. Δηλαδή, στα άρθρα 1 έως 6, βλέπουμε την Κυβέρνηση να φέρνει ένα ακόμη νομοσχέδιο το οποίο θεωρούμε ότι είναι καθαρά επιδερμικό, έχει ένα γενικό περιεχόμενο, αδυνατεί να λύσει παθογένειες του παρελθόντος, κακοδιαχείριση δημοσίου χρήματος, αμέλειες οργάνωσης και ασφάλειας.

 Στο άρθρο 2, για παράδειγμα, που έχουμε την περιγραφή του αντικειμένου, τονίζεται πως όπως είπαμε αυτό το γεγονός της απορρόφησης, όμως οφείλουμε να διασφαλίσουμε να τηρηθούν οι κανόνες αξιοκρατίας και αποφυγή κατασπατάλησης δημοσίου χρήματος σε πολύ μεγάλο βαθμό. Σε αυτό το συγκεκριμένο, ευαίσθητο περιβάλλον είναι επιτακτική η ανάγκη να πραγματοποιηθούν κινήσεις ουσίας και θετικής αλλαγής.

 Καθορίζονται και τα ζητήματα του φορολογικού χαρακτήρα, στο άρθρο 3. Επι της ουσίας πολλά ζητήματα του νέου οργανογράμματος, παραμένουν θολά και οφείλουν να διευκρινιστούν. Η διαδικασία μετάβασης οφείλει να είναι ξεκάθαρη, όπως και τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα. Επιπρόσθετα τώρα, στη δημιουργία των νέων διοικητικών συμβουλίων πρέπει να επικρατήσει επιλογή βασιζόμενη σε αξιόλογα, αξιοκρατικά κριτήρια και να μην υπάρξουν γενικότερα παρεμβάσεις.

 Έχουμε το άρθρο 4, για τις αλλαγές αυτές του διαδικαστικού χαρακτήρα όπου αναφέρεται, ότι θα πραγματοποιηθεί Γενική Συνέλευση της εταιρείας ΟΣΕ Α.Ε, προκειμένου να εγκρίνει το Σχέδιο Σύμβασης Συγχώνευσης, προκειμένου να περιληφθούν στην απορροφώσα οι δραστηριότητες της απορροφημένης εταιρείας.

 Το άρθρο 5, επίσης, τονίζεται πως το Διοικητικό Συμβούλιο της «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», εγκρίνει αυτό το μεταβατικό οργανόγραμμα.

Το άρθρο 6, είναι διαδικαστικού χαρακτήρα και καταλήγει σε αυτό το συμπέρασμα.

Δεν μας ικανοποιούν αυτά. Βλέπουμε απλές συγχωνεύσεις εντυπωσιασμού, βλέπουμε καθαρά ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν θα επιλύσει ζητήματα.

 Αξιοπρόσεκτη τώρα είναι και βέβαια, στο άρθρο 8, σε ότι αφορά τη λειτουργία και εποπτεία εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος».

 Συγκεκριμένα όπου εφαρμόζονται το άρθρο 40, περί λειτουργίας και εποπτείας παράγραφος 2, του άρθρου 43, αλλά και γενικότερα εδώ βλέπουμε ότι κατά την εποπτεία, ότι όλα λειτουργούσαν όπως έπρεπε. Βλέπουμε ότι θα έχουν την ευθύνη και τα πρόσωπα για οτιδήποτε λάθος σε σχέση με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

 Άρα, εδώ η εποπτεία δεν ήταν η δέουσα τόσα χρόνια, όπου το άρθρο 43, στο οποίο γίνεται παραπομπή αναφέρει ότι ο ΟΣΕ Α.Ε., προκειμένου να ενισχύσει τη δυναμικότητά της προκηρύσσει έναν διαγωνισμό με αντικείμενο την πρόσληψη ενός εξωτερικού τεχνικού συμβούλου. Πρόκειται προφανώς, για κάποια επιλεγμένα πρόσωπα, λέμε εμείς. Προβλέπεται ότι μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, συνάπτονται κάποιες συμβάσεις για την κάλυψη μεν των λειτουργικών δαπανών των εταιρειών που αφορούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, αλλά μας βάζει σε σκέψεις σε ό,τι αφορά αρκετές, αυτές οι συμβάσεις οι οποίες είναι να πραγματοποιηθούν.

Επίσης, βλέπουμε ότι γενικότερα, σε αυτόν τον λόγο που γίνεται για την αναμόρφωση και την αναδιοργάνωση, καθώς το συγκεκριμένο δυστύχημα των Τεμπών έφερε σίγουρα πάρα πολλά σοβαρά προβλήματα στην επιφάνεια για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, με τις διατάξεις αυτές, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν επιλύονται αυτά τα ζητήματα.

 Βέβαια ο Υπουργός, είπε ότι είναι το πρώτο βήμα. Όμως, σίγουρα το πρώτο βήμα έχει πάρα πολύ μεγάλη σημασία για να μπορέσουμε πραγματικά να αλλάξουμε την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου εν Ελλάδι που είναι ζοφερή και το γνωρίζουμε με λιμνάζοντα ζητήματα και προβλήματα, αλλά θεωρούμε ότι αυτό το νομοσχέδιο έχει γίνει πάρα πολύ γρήγορα. Θεωρούμε καταρχάς, ότι εκπνέει το 2024, έπρεπε η διαβούλευση να είναι μεγαλύτερη όλο αυτό τον καιρό, αλλά να υπάρχει θα λέγαμε και ένα νομοσχέδιο το οποίο θα πάει πραγματικά σε αντικατάσταση και του σιδηροδρομικού δικτύου για να μπορέσει να εξασφαλισθεί γενικότερα η ασφάλεια του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Με την περιγραφόμενη διαδικασία σε ό,τι αφορά τις συγχωνεύσεις στη λειτουργία, αφού η ΕΡΓΟΣΕ είναι υπεύθυνη για την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών ενώ η ΟΣΕ για τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, προκαλούνται κάποιες καθυστερήσεις και επηρεάζουν γενικότερα την πρόοδο της αναβάθμισης του δικτύου. Δίνεται έμφαση και προσοχή στο ποιος θα διοικεί, στο ποιος θα ελέγχει και όχι στο τι θα κάνουν για την αναβάθμιση και την ασφάλεια του δικτύου. Θα θέλαμε επί του πρακτέου να πάμε, δηλαδή, σε ένα οργανόγραμμα συγκεκριμένο, όπου θα μιλάει για αντικατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου σε συγκεκριμένα χρονικά πλαίσια. Φοβόμαστε, δηλαδή, στην Ελληνική Λύση ότι αυτή η συγχώνευση θα οδηγήσει σε μία υπερσυγκέντρωση της εξουσίας σε έναν ενιαίο φορέα, εστιάζοντας αποκλειστικά σε ιδιωτικά επιχειρηματικά και οικονομικά συμφέροντα, μειώνοντας την προσοχή από τον πραγματικό σκοπό ο οποίος είναι η ασφάλεια και η ποιότητα των υπηρεσιών του σιδηροδρομικού τομέα.

Δεν αναφέρεται πουθενά πως η απορροφώσα εταιρεία θα ανταποκριθεί στις ανάγκες για εξειδικευμένες και τεχνικά απαιτητικές ανακαινίσεις του σιδηροδρομικού δικτύου. Αυτό είναι που μας προβληματίζει, αυτό είναι που μας ανησυχεί και μας δημιουργεί αρκετά ερωτηματικά.

Εάν θέλουμε να πραγματοποιήσουμε μια ριζική αναμόρφωση του σιδηροδρομικού δικτύου, θα πρέπει να επενδύσουμε, πρώτα απ’ όλα, σε νέες υποδομές, να γίνουν άμεσες εργασίες συντήρησης και εκσυγχρονισμού των παλιών σιδηροδρομικών δικτύων, να γίνει χρήση νέων τεχνολογιών, να εφαρμοστούν σύγχρονα συστήματα ασφάλειας με τεχνολογίες όπως το σύστημα παρακολούθησης τρένων, να ενισχυθούν με αυτόν τον τρόπο η ασφάλεια και η αποδοτικότητα του συγκεκριμένου τομέα. Για την ακρίβεια, θα έπρεπε να υπάρχει ήδη πρόβλεψη για εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων παρακολούθησης, όπως κάμερες, συστήματα ειδοποίησης, σε πραγματικό χρόνο.

Τα τελευταία γεγονότα, δυστυχώς, μας έδειξαν ότι δεν λείπουν μόνο τα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα και τα συστήματα παρακολούθησης, αλλά λείπει και το εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό. Για την αποφυγή μελλοντικών ατυχημάτων οφείλουμε να τονίσουμε τη σημασία τοποθέτησης εκπαιδευμένου προσωπικού σε αντίστοιχες θέσεις.

Συνοψίζοντας, γι’ αυτή την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού δικτύου δεν φτάνει, επαναλαμβάνουμε, μια συγχώνευση. Απαιτείται ένας καθοριστικός σχεδιασμός για την αναβάθμιση των υποδομών και τη βελτίωση της ασφάλειας, κάτι φυσικά που δεν επιτυγχάνεται με τις ανωτέρω διατάξεις. Δεν θα ήθελα να επαναλαμβάνομαι απλά για τα πολλά άρθρα διαδικαστικού χαρακτήρα.

Στο άρθρο 20 για την ενίσχυση των περιφερειακών αερολιμένων, λέτε ότι οι ημέρες μετακίνησης εκτός έδρας δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν τις 180 και ειδικά για τα έτη 2024 και 2025. Αυτό, προφανώς, γίνεται γιατί το 2024 το απαραίτητο προσωπικό μετακινήθηκε εκτός έδρας για παραπάνω από 180 ημέρες, ενώ για το νέο έτος αναμένεται κάτι ανάλογο. Τα έξοδα, βέβαια, για εκτός έδρας μετακινήσεις του προσωπικού προς ενίσχυση των περιφερειακών αεροδρομίων σίγουρα πρέπει να καλύπτονται, αλλά δεν πρέπει γενικότερα αυτό να επισκιάζει το γενικότερο πρόβλημα που είναι η υποστελέχωση των περιφερειακών αερολιμένων με μόνιμο προσωπικό. Σε αυτό θα μπορούσαν να θεσπιστούν και κριτήρια εντοπιότητας προκειμένου να προσλαμβάνονται υπάλληλοι με την κατάλληλη, βέβαια, τεχνογνωσία που κατάγονται από τον ίδιο τόπο ή έστω έναν όμορο από την έδρα του αερολιμένα. Κατά τα άλλα πρόκειται, για εμάς, για μια διάταξη που δίνει μια πρόσκαιρη λύση στο πρόβλημα της υποστελέχωσης των αερολιμένων, καθώς δικαιολογεί απλά μετακινήσεις προσωπικού επιχειρησιακού κλάδου προς τους περιφερειακούς αερολιμένες για να καλυφθούν απλά αυτά τα κενά.

Στο άρθρο 21, πλην από αυτή την τροποποίηση που προβλέπεται ότι πλέον ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα υποβάλλει ετησίως έκθεση πεπραγμένων στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και στον Πρόεδρο της Βουλής αντί για τη Βουλή, δεν συμφωνούμε διότι για εμάς αυτή είναι μία θολή προσπάθεια. Σε κάθε περίπτωση, η έκθεση θα πρέπει να περνάει και από τη Βουλή, να εισάγεται και να εξετάζεται από την αρμόδια κοινοβουλευτική Επιτροπή που θα πρέπει να έχουν λόγο όλα τα κόμματα και δεν μας βρίσκει σύμφωνους σ’ αυτό.

Στο άρθρο 23 θα πρέπει να το διατηρήσουμε όπως φαίνεται γιατί είναι εξυπηρετικό το άρθρο αυτό. Πρόκειται για την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων σε ένα επίπεδο που συστήνεται στην ΕΟΔΑΣΑΑΜ και υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο. Απαρτίζεται από τμήματα πλέον και όχι γραφεία όπως ίσχυε. Συστήνονται, επίσης, στην άνω Μονάδα το Τμήμα Ασφαλείας των Μεταφορών και το Τμήμα Οικονομικών και Διοικητικών Υπηρεσιών το οποίο αποτελείται από το Γραφείο Διοικητικών Υπηρεσιών. Ας μην αναλωθώ στις θέσεις του προσωπικού, αλλά θεωρούμε ότι είναι ένα καθαρά εξυπηρετικό άρθρο που δεν επιλύει γενικότερα αυτά τα ζητήματα.

Η ίδια η κυβέρνηση, με τον ν. 4974/2022, όπως αναφέρεται στο άρθρο 36 επιθυμούσε να προχωρήσει στην αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της αναδιοργάνωσης και του διαχωρισμού των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ με τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ από την ΟΣΕ στο ελληνικό δημόσιο. Με την παραπάνω αναδιάρθρωση σκοπείτε περαιτέρω η βελτίωση της ελκυστικότητας, της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών του σιδηροδρομικού τομέα για να προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες που είναι αξιόπιστα, οικονομικά, αποδοτικά και ανταποκρίνονται στις ανάγκες της χώρας. Η ίδια η κυβέρνηση, όμως, τώρα έρχεται δύο χρόνια αργότερα να προχωρήσει ξανά στην αναδιάρθρωση, όπως λέει, του σιδηροδρομικού τομέα, μέσω της απορρόφησης, αυτή τη φορά, της θυγατρικής εταιρείας με την επωνυμία ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία, εφεξής ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., από τη μητρική της εταιρείας με την επωνυμία Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία. Αυτό είναι ο ορισμός μιας επαναληπτικής διαδικασίας η οποία, όμως, δεν επιλύει το ζήτημα, δηλαδή αντιλαμβάνεστε το ξεκινάτε με έναν νόμο του 2022 και έρχεστε σε μία επανάληψη η οποία δεν επιλύει γενικότερα το ζήτημα. Βλέπουμε, δηλαδή, ότι στην ουσία από τον ν. 4974/2022 για να γίνει πιο ελκυστική η όλη παρεχόμενη υπηρεσία και ανταγωνιστικότητα, δεν επήλθε κανένα αποτέλεσμα και πραγματοποιείται μια επανάληψη της επανάληψης.

Σε ό,τι αφορά στο άρθρο 34, έχουμε τις 14 θέσεις μετακλητών υπαλλήλων σε διάφορες υπηρεσίες του Υπουργείου Μετανάστευσης και Ασύλου η θητεία των οποίων θα έπρεπε να είχε λήξει προ πολλού αλλά διαρκώς παρατείνεται, ενώ με την παρούσα διάταξη βλέπουμε ότι θα παραμείνουν στις θέσεις τους και όλο το 2025. Εδώ, με τον αριθμό των μετακλητών στις πλάτες των Ελλήνων φορολογούμενων, 411.063 ευρώ είναι το ετήσιο κόστος γι’ αυτούς τους εκλεκτούς. Το σύνολο της επιβάρυνσης για τις θέσεις στο Υπουργείο Μετανάστευσης και Ασύλου ξεπερνά τα 4 εκατομμύρια ευρώ συνολικά.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι αυτό το νομοσχέδιο με τις συγχωνεύσεις των συγκεκριμένων εταιρειών δεν μπορεί να λύσει το πρόβλημα γενικότερα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων της Ελλάδος και θεωρούμε απλά ότι είναι ένα επιδερμικό νομοσχέδιο το οποίο δεν θα επιλύσει αυτά τα ουσιαστικά ζητήματα σε ένα ζοφερό περιβάλλον, που όλοι έχουμε παραδεχτεί, όπως είναι η ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου γενικότερα στην Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: ): Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Ψυχογιός Γεώργιος, Κτενά Αφροδίτη, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κομνηνάκα Μαρία, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Σας ευχαριστώ, κ. Μπούμπα.

Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πριν περάσω στα επιμέρους άρθρα του νομοσχεδίου, σχολιάζω λίγο αυτά που είπατε στην πρώτη Επιτροπή. Σας ζητήσαμε να μας εξηγήσετε πώς γίνεται η λύση για τα διαχρονικά προβλήματα ή ένα μέρος της λύσης του προβλήματος του σιδηροδρομικού τομέα. Για την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2022 ήταν ο πλήρης διαχωρισμός ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, για την ίδια κυβέρνηση το 2024 είναι η απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ με τον ΟΣΕ. Δεν μας δώσατε καμία εξήγηση, πετάξατε, όμως, την μπάλα στην αντιπολίτευση και μάλιστα μας είπατε ότι αφού καταψηφίσαμε το προηγούμενο, ψηφίζουμε αυτό. Είναι μια μανιχαϊστική λογική, άσπρο – μαύρο, καλό - κακό. Δεν είναι έτσι, όμως, τα πράγματα.

Θα πω μόνο ότι και το παρόν νομοσχέδιο, ακόμα κι εάν η κεντρική ιδέα του να υπάρξει, δηλαδή, μία εταιρεία που θα έχει το αντικείμενο των έργων άρα και την ευθύνη, είναι εν γένει στη σωστή κατεύθυνση. Το θέμα είναι εάν το νομοσχέδιο θεραπεύει την αποτυχία της πολιτείας για ορθή διοίκηση του σιδηροδρόμου εδώ και 30 χρόνια. Το είπατε και εσείς χθες, είναι αυτό. Είπατε ότι αποφασίσατε τη συνένωση των εταιρειών γιατί καταλάβατε ότι υπήρχε διάχυση ευθυνών. Αυτό νομίζω ότι έπρεπε να έχει γίνει αντιληπτό εδώ και πέντε χρόνια, σας το είπαμε και στην πρώτη Επιτροπή. Περιμέναμε περίπου ένα χρόνο να φέρετε το νομοσχέδιο και τελικά ήρθε ένα ολιγοσέλιδο κείμενο το οποίο βρίθει αοριστιών και ασαφειών και με άρθρα από τα οποία πολλά δεν αφορούν καν στον νέο φορέα, ούτε καν στον σιδηρόδρομο.

Δεν περιγράφεται κανένα μεταβατικό οργανόγραμμα και αναφέρομαι στο άρθρο 5, πόσω μάλλον το οριστικό, ούτε καν χρονοδιάγραμμα για τα δύο προηγούμενα. Εχουμε, επίσης, πολλές παραπομπές σε Υπουργικές Αποφάσεις του αγνώστου μέλλοντος και προβλήματα με την προστασία των εργασιακών σχέσεων. Επομένως, η αντιπολίτευση μπορεί να καταψηφίσει το παρόν νομοσχέδιο.

Μιλώντας για τα εργασιακά, θα αναφερθώ στο άρθρο 7 όπου αναγράφεται ότι το προσωπικό της απορροφώμενης εταιρείας που κατέχει θέσεις ευθύνης τοποθετείται στην απορροφώσα σε αντίστοιχη κενή θέση, εφόσον υφίσταται. Εδώ και το Σωματείο Εργαζομένων ΟΣΕ φαίνεται ότι γνωρίζει καλά ότι - πράγμα που δεν ξέρετε από ότι φαίνεται - ότι δεν υπάρχουν κενές θέσεις ευθύνης.

Η Πανελλήνια Οργάνωση Σιδηροδρομικών, υπογραμμίζει ότι με το εν λόγω άρθρο τίθενται σε αμφιβολία οι εργασιακές σχέσεις των στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ και ότι δεν υπάρχει καμία εξασφάλιση για τη διατήρηση των θέσεων ευθύνης που είχαν. Συγχρόνως, αναφέρουν ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη για να συμπεριληφθούν οι τελευταίοι στη συλλογική σύμβαση εργασίας του ΟΣΕ, δεδομένου ότι η δική τους συλλογική σύμβαση λήγει άμεσα, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει ο κίνδυνος δημιουργίας εργαζομένων δύο ταχυτήτων. Το ίδιο ανέφερε και ο Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ. Είπε χαρακτηριστικά ότι δεν νοείται εργαζόμενος να χάνει τη θέση ευθύνης του σε μεταβατικό κι όχι, οριστικό οργανόγραμμα και δεν προβλέπεται άμεσα προκήρυξη των θέσεων. Βεβαίως, όλοι ζητούν να καλύπτεται το προσωπικό της εταιρείας από ενιαία συλλογική σύμβαση εργασίας. Νομίζω αυτά είναι τα αυτονόητα.

Στο άρθρο 10, η όλη διαδικασία και οι όροι και προϋποθέσεις για τη μεταφορά του τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΑΟΣΕ στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., παραπέμπεται σε Υπουργικές Αποφάσεις και εδώ υπάρχει μια ασάφεια. Στο νομοσχέδιο, δηλαδή, γίνεται απλή αναφορά, ενώ δεν έχει γίνει σαφές αν στην εταιρεία θα μεταφερθεί και προσωπικό της ΓΑΙΑΟΣΕ που έχει τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα.

Το άρθρο 16 αφορά στην ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων με προσωπικό. Εδώ γίνονται 63 οι θέσεις. Η ΡΑΣ είχε ζητήσει 85. Πέρα από αυτό, όμως, δεν υπάρχουν διατάξεις που εξασφαλίζουν την ανεξαρτησία της Αρχής, ζήτημα για το οποίο έχουμε τοποθετεί εγκαίρως ότι υπάρχει πρόβλημα. Ειδικά μετά την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου, θα έχουμε τόσο την εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος όσο και τη ΡΑΣ, να επιβλέπονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Διατάξεις που διασφάλιζαν την ανεξαρτησία της Αρχής είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Για παράδειγμα, σε περιπτώσεις που η Αρχή θα εμπλέκεται σε υποθέσεις διαιτησίας μεταξύ της νέας εταιρείας και άλλων εταιρειών.

Θα περάσω σύντομα στα αεροπορικά. Με το άρθρο 18, που έρχεται να προσθέσει ακόμη ένα πλήγμα στον κρίσιμο τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών. Θα το πούμε για πολλοστή φορά αφού καταργήσατε την κρατική παρουσία και τον κρατικό έλεγχο στα αεροδρόμια με την κατάργηση των τοπικών αεροπορικών αρχών. Αυτό, κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω πόσες ερωτήσεις από την πρώτη στιγμή έχω κάνει. Δεν μας έχετε δώσει μια πειστική απάντηση, πραγματικά. Λέμε ότι και στις συμβάσεις παραχώρησης του Διεθνούς Αερολιμένα με τη Fraport στα υπόλοιπα προβλέπεται να υπάρχουν οι τοπικές αρχές. Γιατί δεν τις επανασυστήνετε; Δεν μπορούμε να καταλάβουμε. Oι αρμοδιότητες που εκχωρούνται πέρα από την ασφάλεια είναι και αυτές ιδιαίτερα κρίσιμες και άπτονται της προστασίας του περιβάλλοντος, της οικονομικής εποπτείας των φορέων της αεροναυτιλίας. Παραδείγματος χάρη, κατάσχεση βιβλίων πρόσβασης σε απόρρητους φακέλους.

Μια τέτοια εκχώρηση σε άτομα χωρίς υπαλληλική σχέση με την ΑΠΑ, αντίκειται στις διατάξεις του διοικητικού δικαίου, ενώ και οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί προβλέπουν ρητά ότι οι επιθεωρητές προέρχονται από το προσωπικό των κρατικών εποπτικών αρχών και από διεθνείς οργανισμούς, μεταξύ άλλων και για λόγους αμεροληψίας και σύγκρουσης συμφερόντων. Τα θέματα ανεξαρτησίας που προκύπτουν είναι ιδιαίτερα σημαντικά. Πέρα από την όποια εθνική ευρωπαϊκή νομοθεσία, διότι, είναι πολύ πιθανό ο εκάστοτε ιδιώτης επιθεωρητής να κληθεί να επιθεωρήσει φορέα με τον οποίον είχε ή έχει ή θα έχει εργασιακή σχέση ή κάποιον ανταγωνιστή του φορέα που εργάζεται.

Καμία αναφορά δεν γίνεται στο άρθρο για μια τέτοια σύγκρουση συμφερόντων. Όπως, επίσης, δε γίνεται καμία αναφορά για τη διασφάλιση του απορρήτου. Ας μην ξεχνάμε ότι οι αερομεταφορές σχετίζονται και με την εθνική άμυνα της χώρας. Είναι εξόχως προβληματικό οι επιθεωρητές να έχουν πρόσβαση σε διαβαθμισμένα έγγραφα, ειδικά μάλιστα αν πρόκειται για επιθεωρητές εκτός Ελλάδος, κάτι που δεν αποκλείει, βέβαια, προφανώς, από τις προβλέψεις του σχεδίου. Αυτό που κάνετε είναι πέρα από κάθε λογική. Υπάρχει ήδη προσωπικό στην ΥΠΑ που έχει εκπαιδευτεί γι’ αυτή τη δουλειά. Τους Αερολιμενικούς. Αυτοί είναι που ασκούσαν τα καθήκοντα του επιθεωρητή και υπεύθυνου ασφαλείας στην ΥΠΑ, πριν, βέβαια, τη δημιουργία της ΑΠΑ. Έχουν χρόνια εμπειρία, είναι ήδη στα αεροδρόμια, η αμεροληψία και η αντικειμενικότητα διασφαλίζονται λόγω της ιδιότητας τους, γιατί είναι δημόσιοι υπάλληλοι και κυρίως, πληρώνονται ήδη για τη συγκεκριμένη δουλειά, αφού είναι δημόσιοι υπάλληλοι. Άρα, δεν επιβαρύνθηκε ο Κρατικός Προϋπολογισμός με νέες προσλήψεις. Γιατί, λοιπόν, να μην απαρτίζουν οι Αερολιμενικοί το Μητρώο Επιθεωρητών; Είπαμε, εμπειρία, ανέξοδο, αμεροληψία.

Πιστεύω ότι ο λόγος είναι ένας, το ενδιαφέρον σας δεν είναι τόσο για την ασφάλεια των μεταφορών, αλλά μάλλον θέλετε να προσλάβετε κάποιους ανθρώπους να κάνουν αυτή τη δουλειά. Δεν γίνεται, όμως, να μην γνωρίζετε ότι από την κατάργηση τους έχουν ενταθεί τα φαινόμενα απαξίωσης των θεμάτων ασφαλείας στα αεροδρόμια. Τα ανεξέλεγκτα συμβάντα σε προηγούμενες Επιτροπές και σε άλλα νομοσχέδια, έχω αναφερθεί σε συγκεκριμένα συμβάντα. Οι κανονισμοί παραβιάζονται, φυσικά με διαφυγόντα κέρδη για το δημόσιο. Κυρίως, όμως, σε βάρος της ασφάλειας των πολιτών, ενώ οι Αερολιμενικοί καταγγέλλουν με συγκεκριμένα στοιχεία ότι ο ιδιώτης διαχειριστής των αεροδρομίων παρακάμπτει πολλές φορές αυθαίρετα τις διαδικασίες ασφαλείας στο εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας.

Νομοθετήσατε μια συρρικνωμένη αθηνοκεντρική ΑΠΑ ανύπαρκτη στους αερολιμένες της χώρας, εκεί, δηλαδή, που είναι τα μεγάλα τα προβλήματα. Σήμερα, που η φυσική παρουσία της ΑΠΑ στα αεροδρόμια είναι περισσότερο αναγκαία, κάτι που είναι όπως είπαμε και η συμβατική υποχρέωση, δυστυχώς, δεν υπάρχει.

Στην Ελλάδα των 42 αεροδρομίων, με αρκετά από αυτά σε δυσπρόσιτες περιοχές, με τα περισσότερα ιδιωτικοποιημένα και ενώ επίκειται η ιδιωτικοποίηση και των τελευταίων που είναι ακόμη υπό κρατικό έλεγχο, το Υπουργείο αποφάσισε η ΑΠΑ συγκροτείται από 120 άτομα, ενώ προβλέπονται 172 οργανικές θέσεις που και πάλι δεν επαρκούν. Θυμίζω ότι με βάση σχετικό ΦΕΚ το 2019 το προσωπικό της ΑΠΑ ήταν 289 άτομα κατανεμημένο σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας. Την ίδια στιγμή, στην Πορτογαλία των 11 αεροδρομίων η αντίστοιχη Αρχή έχει 250 άτομα. Οι αναλογίες είναι αντίστοιχες με πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Τώρα εξηγείται και το γιατί, μια από τις πρώτες ενέργειες του νέου Διοικητή της ΥΠΑ, ήταν να αναθέσει τον αερολιμενικό έλεγχο του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σε μη εκπαιδευμένους διοικητικούς υπαλλήλους της πρώην Αεροπορικής Αρχής του αεροδρομίου, άσχετου κλάδου, μέχρι αυτό να το αναλάβει η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Να πούμε ότι η ίδρυση της άργησε πολύ και η στελέχωση. Παράλληλα, οι Αερολιμενικοί δεν περιλαμβάνονται στο νέο οργανόγραμμα της ΥΠΑ. Μάλλον, ο κ. Νάτσος θεωρεί ότι οι εν λόγω υπάλληλοι είναι απαραίτητοι εκτός αεροδρομίων. Κάτι είπε χθες.

Μάλλον, επίσης, ο κ. Τσίτουρας δεν τους υπολογίζει στην ΑΠΑ και οι δύο ακολουθούν τη γραμμή του Υπουργείου για εκχώρηση του συγκεκριμένου έργου σε ιδιώτες. Για να μην επεκταθώ στο ότι το 40% του προσωπικού της έχει καταλήξει να είναι άσχετο με το αντικείμενο της Αρχής, γιατί φρόντισε γι’ αυτό η κυβέρνηση με 50 μετατάξεις που έχουν ολοκληρωθεί από το 2020 ατόμων που έχουν άσχετες ειδικότητες με την ασφάλεια των πτήσεων και τον έλεγχο στην Πολιτική Αεροπορία.

Υπό κανονικές συνθήκες δεν θα αναφέρω το άρθρο 19 που αναφέρεται στην πρόσληψη οδηγών από την ΥΠΑ με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου. Όμως, μετά την ακρόαση των φορέων νομίζω ότι πρέπει να το κάνω. Οι εκπρόσωποι των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας έθεσαν το ζήτημα ότι από το εν λόγω άρθρο σε συνδυασμό με το άρθρο 27 φαίνεται να ανοίγει ένα παράθυρο για την πρόσληψη στην ΥΠΑ και άλλων ειδικοτήτων ορισμένου χρόνου.

Αναφέρθηκαν, επίσης, σε δημοσίευμα που ερμηνεύει το πρόσφατο υπογραφέν μνημόνιο της ΥΠΑ με τον αντίστοιχο γερμανικό οργανισμό η DFS, ως απόπειρα πρόσληψης Γερμανών ελεγκτών, για να αντικαταστήσουν τους Έλληνες στα αεροδρόμια, αλλά και σκέψεις της ίδιας της διοίκησης της ΥΠΑ για πρόσληψη συνταξιούχων Γερμανών ελεγκτών με συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Αυτό, κ. Υπουργέ, πρέπει ή να μας το διαψεύσετε ή να το επιβεβαιώσετε.

Το άρθρο 21 παίρνει το βραβείο του άρθρου με τον πιο παραπλανητικό τίτλο. Τα περί ενίσχυσης της ανεξαρτησίας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν αποτυπώνονται στις 5 γραμμές του κειμένου του άρθρου. Έχουν καθαρά διαδικαστικό χαρακτήρα. Ήδη, από τη σύσταση του οργανισμού έχουμε θέσει τα ζητήματα ανεξαρτησίας του και μάλιστα, όχι μόνο εμείς, αλλά η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία, ειδικά για τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ έχει εκφράσει τον προβληματισμό της για τις «Καθοριστικές εξουσίες του Υπουργείου στον φορέα». Μιλάμε φυσικά για τον ορισμό που στο συμβάν με την πτώση δέντρου στη γραμμή πήρε πίσω και έκανε και δήλωση μετάνοιας προς τον ΟΣΕ. Επίσης και αυτό είναι πολύ σημαντικό, εγώ δεν θέλω να αναφέρομαι στα Τέμπη γενικώς και αορίστως. Πραγματικά, είναι μια πληγή για όλους μας. Δεν πρέπει να μένουν αναπάντητα, δεν πρέπει να μένουν σε σκιές.

Δεν έχει ολοκληρώσει ακόμα το πόρισμα. Σχεδόν δύο χρόνια έχουν περάσει και το πόρισμα αγνοείται και ενώ με βάση την Οδηγία του 2016/718, θα έπρεπε να έχει δημοσιοποιηθεί το αργότερο σε ένα χρόνο μετά το τραγικό δυστύχημα. Η Ευρώπη έχει ξεκαθαρίσει από την αρχή το πόσο σημαντική είναι η άμεση ολοκλήρωση του πορίσματος από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, αφού όπως σημειώνουν στη σχετική επιστολή, κάθε μέρα περαιτέρω καθυστέρησης καθιστά δυσκολότερη την πρόσβαση στα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία.

Σε σχέση με το άρθρο 23 για τους διερευνητές 15/9 είπε ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων έχει μια βάση. Αυτό που έχω εγώ να καταθέσω είναι ότι ενώ έκανα καίριες ερωτήσεις στον κ. Δριτσάκο, ο οποίος, φυσικά δεν έχει σχέση με το σιδηροδρομικό τομέα, ούτε με τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Έχει την αρμοδιότητα ατυχημάτων. Ενώ του έκανα τόσες ερωτήσεις, μου απάντησε μόνο για τους διερευνητές και τον αριθμό τους. Δεν απάντησε απολύτως σε τίποτα.

Στο άρθρο 24για την αποζημίωση του προσωπικού του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, προβλέπεται μηνιαία αποζημίωση από το Euro control για τους διερευνητές των αεροπορικών ατυχημάτων και των σιδηροδρομικών θα καθοριστεί με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Υπάρχει μια ασάφεια για το ύψος της αποζημίωσης, αλλά, επίσης, ακούσαμε στην ακρόαση των φορέων, από τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας ότι οι διερευνητές αεροπορικών ατυχημάτων, αυτή τη στιγμή, δεν γίνεται να αμείβονται από το Euro control επειδή υπάρχει ολόκληρη διαδικασία η οποία δεν έχει προβλεφθεί και δεν ξέρω, κύριε Υπουργέ, άμα θέλετε να κάνετε ένα σχόλιο;

 Θα σταματήσω εδώ, λέγοντας ότι τα υπόλοιπα άρθρα αφορούν κυρίως παρατάσεις δικών σας νόμων. Είναι η επιτομή του Επιτελικού Κράτους, μετά θα πούμε τα υπόλοιπα στην άλλη Επιτροπή. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κυρία Πέρκα.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συζητάμε ένα νομοσχέδιο που φέρνει η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός, με τον τίτλο «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών». Το «αναδιάρθρωση», θα το συζητήσουμε λίγο παρακάτω, να δούμε ποιόν ωφελεί, για ποιο λόγο γίνεται. Τοποθετήθηκα στην πρώτη Επιτροπή, ήμουν όσο χρειαζόταν σαφής ότι πρόκειται για να, όχι προφανώς, γιατί ενδιαφέρεται η Κυβέρνηση να τακτοποιήσει τους σιδηροδρόμους και να κάνει ένα πλαίσιο λειτουργίας, όπως και επίσης για την «ενίσχυση των ρυθμιστικών φορέων μεταφορών». Αυτό έλειπε, ρωτώ τον κ. Υπουργό, αυτό έλειπε και κάνουμε δύο χρόνια να έρθει το πόρισμα των Τεμπών; Όμως μπορεί να λείπει αυτό. Το θέμα είναι ότι αυτό το νομοσχέδιο συντελεί στο να εμπεδωθεί το αίσθημα ασφάλειας για τους χρήστες του μεταφορικού μέσου; Κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω αν ενημερωθήκατε, αλλά το πρωί όπως ερχόμουνα και έβλεπα τις πρωινές ειδήσεις, στην Παιανία, σε ένα σταθμό, εκεί στον Προαστιακό, άνοιξαν οι πόρτες του Προαστιακού μπροστά σε μια μπάρα και αναγκαζόντουσαν οι πολίτες να σκύβουν, να μπαίνουν και να βγαίνουν, το έχω και εδώ μπροστά, δεν βοηθάνε τα μέσα να το δείξω, αλλά, αν δεν σας έχουν ενημερώσει οι συνεργάτες σας, σε μια τριτοκοσμική χώρα, προφανώς, ο Υπουργός θα είχε παραιτηθεί. Σε μια πολιτισμένη χώρα, θα έπρεπε να παραιτήσει τον αρμόδιο του φορέα, αλλά ποιον να βάλει μετά να τον αντικαταστήσει;

Οι σιδηρόδρομοι, τους έχετε καταντήσει, από τα Τέμπη και μετά, γιατί πριν τα Τέμπη, όπως αναφέρθηκε από τους εργαζόμενους, υπήρξε ένα άλλο πλαίσιο, ένα «πλαίσιο διαφθορείου», τα έχετε πει εσείς δηλαδή, ο Υπουργός, ο Πρωθυπουργός, τα στελέχη σας, θα τα πούμε παρακάτω, αλλά μετά τα Τέμπη συνειδητά πλέον και με τη δική σας ευθύνη, γιατί είστε ενάμιση χρόνο Υπουργός, είναι ακριβώς ένας εν δυνάμει τάφος. Γιατί αν δεν έχετε δει το βίντεο και δεν έχει φύγει κανένας, έτσι, και εσείς πιστεύετε ότι πραγματικά έτσι πρέπει να είναι η λειτουργία των σιδηροδρόμων, τότε πραγματικά καλά κάνετε και μας έχετε θυματοποιήσει σαν κοινωνία, γιατί, έχετε καταφέρει ακριβώς να μην ξεκολλάτε από τις θέσεις, για ποιους λόγους;

 Δεν είναι της παρούσης, όμως, ας πάμε για την ασφάλεια. Πριν τρεις μέρες πάλι στο τρενάκι του Πηλίου, εκτροχιάστηκε και αυτό έχει οκτώ επιβάτες. Δεν έγινε τίποτα. Μέρα μεσημέρι, κάθε μέρα και κάτι. Απλώς, ευτυχώς, πήγαινε, με χαμηλή ταχύτητα και αυτή η χαμηλή ταχύτητα, δεν μπορούσε να προκαλέσει ατύχημα. Δεν υπάρχει κανείς υπεύθυνος; Αλλά, ας μην πάμε σε αυτό. Πριν είκοσι μέρες, λιγότερο, δεκαπέντε. Διαβάζω από την Αρχή που θέλετε εσείς να ενισχύσετε, την ΕΟΔΑΣΑΑΜ και έχει με αριθμό διαύγειας, απλώς για να καταγραφεί ΨΑ2Β46ΜΕ1Ε-ΒΤΘ, συνεδριάζει 29/11/2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 16.00΄, με θέμα μια επιστολή της ΠΕΠΕ, το Συμβούλιο δηλαδή αυτό, το οποίο έχει να ελέγξει, να διερευνήσει τα ατυχήματα και να βγάλει τις κατάλληλες οδηγίες έτσι ώστε να μη γίνεται. Ποιο ήταν το αντικείμενο αυτής της συνεδρίας, γι’ αυτό λέω, δεν υπάρχει περίπτωση κανένας Υπουργός να φύγει. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αφού το Συμβούλιο ενημερώθηκε, απέρριψε την αίτηση του ΟΣΕ, του κυρίου Τερεζάκη, συνεργάτης, διακριτικός, διαχρονικός και φουλ κυβερνητικός. Τι ζήταγε ο κ. Τερεζάκης, ως Διευθύνων Σύμβουλος;. Ζητούσε να επικαιροποιηθεί μια αίτηση ασφαλείας που διαθέτει ως Διαχειριστής Υποδομής στα τμήματα που είχαν κλείσει για την κυκλοφορία μεταξύ των οποίων, τον κλάδο ανόδου, Άγιος Στέφανος, Δομοκός, Παλαιοφάρσαλο, Μεζούρλο, δηλαδή ένα τμήμα 100 χιλιόμετρα.

Την απόφαση αυτή που ζητούσε και κοινοποιούσε και συνεδρίαζε η Αρχή ΕΟΔΑΣΑΑΜ, είχε η Ολομέλεια της ΡΑΣ, αποφασίζει 19/06/2024 και είχε πάρει την απόφαση αυτή, με 50-24 που απαγόρευε, απ ότι γράφει, τη λειτουργία, να περνάνε τρένα από εκεί. Γράφει ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ για να μην έχει ευθύνες, γιατί αυτά και να τα καταθέσουμε, δεν πρόκειται κανείς να ασχοληθεί μαζί τους. Λοιπόν, «Όπως ενημερώθηκε ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, με κοινοποίηση της επιστολής της ΠΕΠΕ, σήμερα οι αμαξοστοιχίες διέρχονται κατόπιν εντολής του ΟΣΕ, από κάποια από αυτά τα τμήματα, τα οποία δεν είναι ενταγμένα στην έγκριση ασφάλειας».

Είναι δεδομένο ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, δεν είναι αρχή ασφαλείας και έχει αρμοδιότητα να διερευνά ατυχήματα, αλλά και να εκδίδει συστάσεις ασφαλείας για όσα ανακαλύπτει κατά τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων.

Εν τούτοις, είναι αυτονόητο και προφανές, ότι η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών θα πρέπει να γίνεται μόνο στα τμήματα για τα οποία έχει δοθεί από την αρμόδια αρχή ΡΑΣ η σχετική έγκριση ασφαλείας. Χρειάζεται μια Αρχή; Χρειάζεται ο ΟΣΕ να λέει «δεν πειράζει, κανένα μέτρο ασφαλείας, Ευρωπαϊκή χώρα» που έχουμε τόσους νεκρούς; Εντούτοις ξανά συνεχίζει, αφού δεν το καταλαβαίνουν. Έκανε το αυτονόητο το Συμβούλιο ότι συμφώνησε ομόφωνα να μην βγάλει καμία, δεν είναι και αρμοδιότητά του, να πει το αυτονόητο, δηλαδή ότι δεν πρέπει να γίνεται ή μάλλον, συγγνώμη. «Εντούτοις, είναι αυτονόητο και προφανές ότι η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών θα πρέπει να γίνεται μόνο στα τμήματα για τα οποία έχει δοθεί από την αρμόδια αρχή», το ξαναδιαβάζω, «ΡΑΣ, η σχετική έγκριση ασφαλείας.».

Εσείς δηλαδή, γιατί δεν μπορεί να μην το γνωρίζετε αυτό, τι πράξατε; Επιβραβεύετε τον κ. Τερεζάκη και τον κάνετε Διευθύνων Σύμβουλο και στο νέο σχήμα; Για ποιο λόγο; Δηλαδή, τι γίνεται, τα μέτρα ασφαλείας, για ποιους τα έχουμε; Πως δηλαδή, έχετε και εσείς τη βεβαιότητα ότι τελικά τα μέτρα ασφαλείας είναι για τους «χαζό»-Ευρωπαίους μόνο για να τους παίρνουν τα λεφτά και εμείς εδώ, τα δικά μας παιδιά, να τα σκοτώνουμε, τους δικούς μας φοιτητές; Ή εγγυάται ο κ. Τερεζάκης που ήταν και τότε στον ΟΣΕ ότι δεν θα γίνουν ατυχήματα; Αν εσείς, στις Αρχές που εσείς οι ίδιοι διορίζετε, τις ίδιες τις χρησιμοποιείτε απλώς για ποιους λόγους, θα πρέπει να τα εξηγήσετε στην Ελληνική Κοινωνία, αλλά φέρνετε τον έναν Πρόεδρο στον ΟΣΕ, ελέγχεται για ξέπλυμα βρώμικου χρήματος. Αυτοί είναι συνεργάτες;

Δηλαδή, αυτή η Ελλάδα, αυτή η σοβαρή δομή του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών που είναι η «ατμομηχανή» της ανάπτυξης και όλων των υποδομών, για να πάμε στην επόμενη εποχή, έχει ανθρώπους μόνο οι οποίοι παραιτούνται αμέσως, εμπλέκονται σε ξεπλύματα βάσει των δημοσιευμάτων, βρώμικου χρήματος. Δεν αλλάζουν οι διευθυντές και δεν πειράζει, όλες οι αρχές ασφαλείας, όλοι οι κανόνες, οι οδηγίες ασφαλείας, για το σύγχρονο Ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο, το λέει πολλές φορές μέσα το νομοσχέδιο που καταθέτετε, «είναι για πέταμα». Τους μισθούς να παίρνουμε, να βάζουμε διερευνητές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης-το είπα και την πρώτη φορά-να λέτε εσείς μέσα από το νομοσχέδιο και να λέει και χθες το άκουσα και από τον εκπρόσωπο ότι «μόνο πρέπει να είσαι, για να ελέγχεις, να διερευνείς τα ατυχήματα, να σχεδιάζεις τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο, μόνο να είσαι πολιτικός μηχανικός.». **Δηλαδή, σε τρένα τώρα της εποχής και της τεχνολογίας που χρειάζονται νέα παιδιά, άνθρωποι που ξέρουν τα ηλεκτρονικά, ξέρουν τα μηχανολογικά, πουθενά δεν υπάρχει. Δηλαδή, τι είναι, άλλη κάστα οι πολιτικοί μηχανικοί εδώ που ελέγχουν τα πάντα;**

**Και στις ερωτήσεις μου ο κύριος Τερζάκης απέφυγε με παρέπεμψε στον κύριο Παλιό. Έδιωξε την 635 να φύγει γρήγορα αυτή η Σύμβαση γιατί είπε ο κ. Παλιός δεν ξέρω με ποιο τρόπο εγγυάται ότι οι ασφαλιστικές θα πληρώσουν, γιατί γι’ αυτό είναι οι ασφαλιστικές να πληρώνουν μέχρι να τελειώσει ένα έργο. Τι θα πληρώσουν; Τους διώχνουμε για να τους φέρουμε τώρα με άλλο σχήμα με άλλους επιβλέποντες; Όταν δηλαδή, βλέπουμε κάποιος δημόσιος λειτουργός με πιέσεις τεράστιες να κάνει το καθήκον του απέναντι στον όρκο τιμής που έχει δώσει τον παρακάμπτει, να κάνει ένα καινούργιο σχήμα;**

**Θα ήθελα να πω κάτι, ποια είναι η θέση σχετικά με τους σιδηροδρόμους και θα έχει ενδιαφέρον γιατί ό τι και να πούμε εμείς δεν δίνετε καμία σημασία, αλλά εμείς θα τα λέμε για όσους πολίτες κάποια στιγμή θέλουν να ακούνε. Εμείς δεν μπορούμε να ανεχόμαστε άλλο επιχειρήσεις που στο όνομα της εξυπηρέτησης κάποιου αφηρημένου δημόσιου συμφέροντος επιβαρύνουν τον Έλληνα φορολογούμενο με δισεκατομμύρια ευρώ, παρέχοντας υπηρεσίες στην καλύτερη περίπτωση κάτω του μετρίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων δημοσίων υπηρεσιών αποτελεί ο ΟΣΕ.**

**Το συσσωρευμένο έλλειμμα του ελληνικών σιδηροδρόμων ξεπερνούσε διαχρονικά τώρα πρέπει να ξεπερνά τα 20 δις από το 71 και μετά. Σε σύγκριση δε, συνεχίζω, με την πνευμονία του ΟΣΕ η Ολυμπιακή κυρίες και κύριοι συνάδελφοι έχει ένα απλό κρυολόγημα . Και ως πότε, ερωτώ εγώ, όλες τις πτέρυγες της εθνικής αντιπροσωπείας, θα ανεχόμαστε αυτήν την κατάσταση; Κυριάκος Μητσοτάκης. Λέει ο Κωστής ο Χατζηδάκης μετά ο προκάτοχός σας για να δούμε τελικά αν η αξιοπιστία που υπηρετείτε ως κυβέρνηση ως κόμμα εμφανίζεται και σε αυτό το νομοσχέδιο που κατατέθηκε. Το 2013 είχε πει τότε Κωστής Χατζηδάκης θα έχει ολοκληρωθεί το σύνολο των έργων τηλεδιοίκηση, ηλεκτροδότηση υποδομή, επιδομή και λοιπά στον βασικό άξονα . Εσείς αυτό το νομοσχέδιο για να έρθω σε εσάς, έχετε κάποιο χρονοδιάγραμμα της μετάβασης; Καινούργια ΑΦΜ. Ξέρετε τα βενζινάδικα αλλάζουν κάθε φορά εταιρεία και ΑΦΜ. Και τα βενζινάδικα όχι αυτά που κάνουν σωστά τη δουλειά τους . Εσείς τώρα λέτε ότι με καινούργια ΑΦΜ και μια μετάβαση χωρίς χρονοδιάγραμμα ποιος είναι ο σκοπός; Να ζητάει ο ΟΣΕ ο καινούργιος ο δυναμωμένος σύμφωνα με το νομοσχέδιο να παρακάμπτονται οι οδηγίες ασφαλείας να ζητάει από τη ΡΑΣ πιεστικά διορισμένη και αυτή από την κυβέρνηση αλλά μετά τα Τέμπη τι να κάνουν, άνθρωποι είναι, γονείς . Δηλαδή, είναι δυνατόν να μην ερυθριά κανείς; Είναι δυνατόν να λέτε ότι θα σώσετε τι θα σώσετε; Να μάθουμε και εμείς να βάλουμε πλάτη. Αλλά να ξέρετε ότι δεν τηρούνται οι κανόνες οδηγίες και να τολμούν οι άνθρωποι που δεν αλλάζουν από τον ΟΣΕ με τίποτα να παρακάμπτονται οι οδηγίες ασφάλειας , ναι, σε τριτοκοσμική χώρα θα είχανε περισσότερες ευαισθησίες. Ευχαριστώ.**

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Τον λόγο έχει η κυρία Καραγεωργοπούλου.**

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «Πλεύση Ελευθερίας - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ». Κύριε Πρόεδρε, συνεχίζετε να παραβιάζετε διαρκώς και απαρέγκλιτα τους κανόνες καλής νομοθέτησης του ν. 4622/19, να παραβιάζετε τον Κανονισμό ανερυθρίαστα. Μετά την χθεσινή Επιτροπή ακολούθησε η κατ’ άρθρον ανάλυση σήμερα και χωρίς να τηρείται το επταήμερο της απόστασης μεταξύ της β΄ ανάγνωσης καλούμαστε να συνεδριάσουμε και πάλι σε δέκα λεπτά για την δεύτερη ανάγνωση . Υποτίθεται ότι τις ελλείψεις προσωπικού θα επιλύσει το παρόν νομοσχέδιο στον ΟΣΕ και στον σιδηρόδρομο; Το πεπαλαιωμένο τροχαίο υλικό; Τις απαρχαιωμένες εγκαταστάσεις; Την άνιση μεταχείριση του ίδιου του προσωπικού; Το όλο σύστημα ασφάλειας που δεν λειτουργεί και αυτό αποδεικνύεται καθημερινά αλλά έχει αποδειχθεί και διαχρονικά στα περασμένα χρόνια από τα διαρκή δυστυχήματα- ατυχήματα ή και εγκλήματα ακόμα;**

**Το πρώτο μέρος με τίτλο «Εταιρικός Μετασχηματισμός ως έργο σε μεταφορά αρμοδιότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ΓΑΙΟΣΕ» αφορά στη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου και σε μόλις 13 άρθρα, επιχειρείται να ρυθμίσετε μια διαδικασία εταιρικού μετασχηματισμού της ΟΣΕ Α.Ε με την απορρόφηση της πλήρως ελεγχόμενης θυγατρικής της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. σύμφωνα με το ν. 4601/19.**

**Και στη συνέχεια, ακολουθεί το δεύτερο μέρος όπου προβλέπονται διατάξεις αναφορικά με τη λειτουργία της ΡΑΣ της ΑΠΑ της ΥΠΑ τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Στο τρίτο μέρος, περιλαμβάνονται επείγουσες διατάξεις που αφορούν ειδικότερα στην αποκατάσταση ζημιών σε κτίριο επί της οδού Αρκαδίας λόγω τρομοκρατικής ενέργειας, αλλά, και στη δυνατότητα στελέχωσης έκτακτων επιτροπών ομάδων επεξεργασίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας από μέλη που απασχολούνται σε φορείς του δημοσίου δικαίου, και περαιτέρω, σε καταργήσεις προϋποθέσεων ορίου ανεκτέλεστου από υποψήφιους αναδόχους αναφορικά με το πλαίσιο ανάληψης δημοσίων έργων.**

**Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο χαρακτηρίζεται από προχειρότητα, αοριστολογία και ασάφεια από περισσότερους φορείς. Ειδικότερα στο υπόμνημά της η ΕΡΓΟΣΕ ήταν κόλαφος στη χθεσινή συνεδρίαση, σας μιλάει για ένα νομοσχέδιο που τους κάνει να υποψιάζονται ως εργαζόμενοι, την ύπαρξη κάποιας μυστικής ατζέντας και την ανυπαρξία παντελώς ουσιαστικού σχεδίου, σε ό,τι αφορά τον σιδηρόδρομο. Είναι ένα επικοινωνιακό τέχνασμα ενδεχομένως της κυβέρνησης Μητσοτάκη να αποδείξει στους ευρωπαίους, ότι πραγματικά η ασφάλεια στον σιδηρόδρομο που είναι ένα ζητούμενο στις μέρες μας και ελέγχεται και από την ευρωπαϊκή εισαγγελία, είναι ένα στοιχείο το οποίο είναι υπαρκτό και αυτό επικυρώνεται μέσα από την συγκεκριμένη δρομολόγηση του νεοσύστατου αυτού νομικού προσώπου, με το οποίο με έναν τρόπο θα επέλθει κάθαρση στις ανομίες, στα πεπραγμένα του παρελθόντος;**

**Πώς ακριβώς θα συμβεί αυτού του είδους η μετάβαση, είναι κάτι που προβληματίζει ειδικά με τα άρθρα 5, 7, 9 που εμπίπτουν στο πεδίο του πρώτου μέρους. Στο άρθρο 5 υπό τον τίτλο έγκριση μεταβατικού οργανογράμματος που ορθά ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, επισήμανε ότι εφόσον δεν υπάρχει δεσμευτικό οργανόγραμμα θα έπρεπε το νομοσχέδιο να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα μεταβατικό οργανόγραμμα της «Σιδηρόδρομοι Ελλάδας ΜΑΕ», με σαφή περιγραφή θέσεων διακριτών αρμοδιοτήτων υποχρεώσεων κάθε διοικητικής μονάδας με καθορισμένες και σαφείς ροές εργασίας καθώς και καταγεγραμμένες ισχυρές διαδικασίες αποφάσεων.**

**Το οποίο οργανόγραμμα θα δεσμεύει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και περαιτέρω δεδομένης της απουσίας δεσμευτικού οργανογράμματος, θα έπρεπε να υπάρχει μια σαφής αναφορά εντός του νομοσχεδίου, για δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τόσο του μεταβατικού όσο και του οριστικού οργανογράμματος. Τίποτα από αυτά δεν υπάρχει.**

**Στο άρθρο 7, υπό τον τίτλο εργασιακές σχέσεις τίθεται σε αμφιβολία εργασιακές σχέσεις στελεχών της απορροφώμενης εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και φυσικά, δεν υπάρχει πρόβλεψη για την συμπερίληψη του προσωπικού της απορροφώμενης εταιρείας στην ισχύουσα στον ΟΣΕ Α.Ε.**

**Στο άρθρο 9, υπό τον τίτλο μεταφορά δραστηριότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδας ΜΑΕ», που ορθά η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς επισημαίνει ότι παρότι προβλέπεται η μεταβίβαση της αρμοδιότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, η περιγραφή των μεταβιβαζόμενων αντικειμένων, γίνεται μόνο με αριθμητικά κριτήρια χωρίς αναφορά της κατάστασης, στην οποία βρίσκεται έκτακτο μεταβιβαζόμενο αντικείμενο με άμεσο κίνδυνο την απώλεια περιουσιακών στοιχείων. Εξάλλου, σε αυτό έχετε εντρυφήσει ως προς την απώλεια περιουσιακών στοιχείων, με την παράλειψη οφειλόμενων ενεργειών που αφορούν στον έλεγχο του τροχαίου υλικού, στον τρόπο που καταληστεύεται ο σιδηρόδρομος, που αφαιρείται χαλκός και που επί σειρά ετών παραλείπετε να εντοπίσετε και τα χυτήρια του χαλκού, αλλά και όλη αυτή την παραβατική δραστηριότητα η οποία οδηγεί σε ζημία του ελληνικού δημοσίου σε ζημία των Ελλήνων πολιτών.**

Στο Β’ Μέρος προβλέπονται διατάξεις αναφορικά με τη λειτουργία της ΡΑΣ, της ΑΠΑ, της ΥΠΑ, τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, για τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα μιλήσω στην επόμενη συνεδρίαση, αλλά στο πλαίσιο της ανάλυσης άρθρων που αφορούν την ΑΠΑ και την ΥΠΑ, πραγματικά θα ήθελα να διαθέσω τον υπόλοιπο χρόνο μου, αναφερόμενη ενδεικτικά αφενός στη μαρτυρία του Χρήστου Τσίτουρα, νυν Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας αλλά και με ιδιότητα στο διάστημα 1996 - 2004 Διευθύνοντα Συμβούλου και Γενικού Διευθυντή της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ο οποίος κατέθεσε στη διάρκεια της εξέτασής του στην Εξεταστική Επιτροπή που διερεύνησε το έγκλημα των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, κατέθεσε 18/12/2023, ότι αναμένουμε και φοβόμαστε ότι θα υπάρξουν «Τέμπη» του αέρα. Γιατί το είπε αυτό; Γιατί, ενδεικτικά θα απαριθμήσω αεροπορικά συμβάντα μετά την κατάργηση στην πραγματικότητα των αεροπορικών αρχών, τα οποία δεν σας έχουν προβληματίσει, τα οποία για κάποιο λόγο δεν θεωρείτε ότι θα πρέπει να αντιμετωπίσετε με ένα ουσιαστικό σχέδιο. Παρεκτός δημιουργείτε έναν νέο φορέα με αόριστες διατάξεις, ασαφείς διατάξεις, μόλις με 13 άρθρα η απορρόφηση μιας εταιρείας από άλλη και εκεί περαιώνετε την υποχρέωσή σας.

Το τελευταίο, λοιπόν, μόνο χρονικό διάστημα στην Ελλάδα στην πολιτική αεροπορία έχουν πέσει τέσσερα ιδιωτικά αεροπλάνα, τρία ιδιωτικά ελικόπτερα με έξι νεκρούς, δύο νεκροί στο Μάλεμε Χανίων 9/11/2023, ένας νεκρός στη Θήβα 23/9/2023, άλλος νεκρός στη Θήβα 19/10/2022, ένας νεκρός στο Ηράκλειο 15/12/2022, ένα ελικόπτερο στη Σάμο 28/7/2023, ένας νεκρός στην πτώση ελικοπτέρου στην Εύβοια 28/9/2023, ένα ελικόπτερο στην Αθήνα 19/7/2022. Οι συνέπειες θα ήταν τραγικές αν έπεφταν σε πολλαπλάσιες εγκαταστάσεις. Τα ατυχήματα και δυστυχήματα θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν οι έλεγχοι της Πολιτικής Αεροπορίας δεν ήταν πλέον ουσιαστικά ανύπαρκτοι. Γενικό δηλωτικό, σχέδιο πτήσης, πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, πιστοποιητικό νηολογίου αεροσκάφους, άδεια σταθμού αεροσκάφους, βεβαίωση ασφάλισης για ζημιές έναντι τρίτων και για αποζημίωση επιβαινόντων, καθώς και ως προς την άδεια χειριστή, προϋποθέσεις ανανέωσης της άδειας και πιστοποιητικό υγείας εν ισχύ, διαπίστωση οινοπνεύματος στον οργανισμό, έλεγχοι κατάστασης αεροσκάφους. Στις 29/7/2023 δεν πραγματοποιήθηκε αλκοόλ μέτρηση σε πλήρωμα αεροσκάφους έπειτα από καταγγελία της ίδιας της αεροπορικής εταιρείας κατά του πληρώματός της στον Αερολιμένα Ηρακλείου, όμως το αεροπλάνο πέταξε με ύποπτο πλήρωμα. Στις 21/8/2024, χρειάστηκε να επέμβει η Εισαγγελέας Σαντορίνης για τον έλεγχο της ανεξέλεγκτης κατάστασης σε θέματα ασφάλειας πτήσεων ελικοπτέρων αντί τις αρμόδιας κρατικής Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας-ΑΠΑ, όπου βέβαια ήταν ανύπαρκτη.

Στις 5 Αυγούστου 2024, αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, ματαιώθηκε ξαφνικά η χρήση του διαδρόμου προσγείωσης λόγω απροειδοποίητης παρουσίας γερανού ύψους περίπου 30 μέτρων σε απόσταση 400 μέτρων περίπου από το κατώφλι του. Στην περίπτωση αυτή, το συμβάν αντιμετωπίστηκε από το Γραφείο Αερολιμενικού Ελέγχου, πρώην Αεροπορική Αρχή, μάλιστα κατά παράβαση του νόμου, αφού οι αερολιμενικοί υπάλληλοι δεν έχουν πλέον αρμοδιότητα να επεμβαίνουν.

Στις 26 Αυγούστου 2024, στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης 119 επιβάτες εγκαταλείφθηκαν από αεροπορική εταιρεία μετά την ακύρωση της πτήσης τους χωρίς να έχουν καμία ενημέρωση για το πότε θα φθάσουν στον προορισμό τους και αν θα αποζημιωθούν για την ταλαιπωρία τους. Κάτι που ποτέ δε θα είχε συμβεί αν υπήρχε η αρμόδια κρατική αρχή, αφού θα είχε υποχρεώσει την εταιρεία σε άμεση επίλυση του προβλήματος ως οφείλει η χώρα σε εφαρμογή του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου για τα δικαιώματα των επιβατών.

Στις 15/9/2024, λόγω ανυπαρξίας αεροπορικής αρχής στον αερολιμένα και μη διενέργειας απαιτούμενων ελέγχων, ελαττωματικό όχημα μεταφοράς επιβατών ΑμεΑ του φορέα επίγειας εξυπηρέτησης γίνεται αιτία τρεις γυναίκες με προβλήματα κινητικότητας να τραυματιστούν σοβαρά κατά την επιβίβαση σε αεροσκάφος και μάλιστα, η μία από τις τρεις πέφτοντας από μεγάλο ύψος στην πίστα του αεροδρομίου της Κεφαλονιάς.

Στις 10/4/2023, στη διάρκεια μιας καταιγίδας στον Αερολιμένα Ηρακλείου παρά τη ρητή εντολή απαγόρευσης ανεφοδιασμού αεροσκάφους, αυτό ξεκίνησε, με αποτέλεσμα κεραυνός που έπεσε δίπλα στον χώρο ανεφοδιασμού να προκαλέσει σπινθήρα στο στόμιο της μάνικας ανεφοδιασμού, που αν είχε προλάβει να τοποθετηθεί στην είσοδο της δεξαμενής του αεροσκάφους θα είχαμε πληθώρα νεκρών.

Στις 17/6/2022 έγινε ατύχημα κατά την προσγείωση ασθενοφόρου αεροσκάφους στον Αερολιμένα της Κω με αποτέλεσμα να κλείσει ο διάδρομος για 35 λεπτά περίπου χωρίς να έχει εκδοθεί ΝΟΤΑΜ, χωρίς να εφαρμοστεί το εγκεκριμένο σχέδιο απομάκρυνσης ακινητοποιημένου αεροσκάφους, χωρίς τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού και χωρίς να εκδοθεί προσωρινή άδεια αυτοεξυπηρέτησης για την επισκευή του αεροσκάφους.

Υπάρχει πληθώρα ακόμα παραδειγμάτων, έφερα ενδεικτικά αυτά τα συμβάντα σε γνώση σας, που φαντάζομαι ότι είναι σε γνώση σας, τα υπενθύμισα για να καταδείξω ότι στην πραγματικότητα με το παρόν νομοσχέδιο δεν αντιμετωπίζετε τα βασικά προβλήματα και είναι ένα τέχνασμα, ένα περίβλημα, ένα περιτύλιγμα Χριστουγέννων ενδεχομένως, που ωστόσο στο εσωτερικό του κατ’ ουσία έχει ουσιαστικό πρόβλημα και δείχνει ανυπαρξία πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπιση πολύ ζεόντων προβλημάτων που αφορούν στην ασφάλεια τόσο στο σιδηρόδρομο όσο και στις αεροπορικές μεταφορές. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):**Ευχαριστούμε, κυρία Καραγεωργοπούλου.

Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, συζητάμε και πάλι για το θέμα του σιδηροδρόμου, του σιδηρόδρομου γενικά ο οποίος είναι μεγάλο πρόβλημα διαχρονικό, θα έλεγα και εγώ ξεπερνάω το θέμα των Τεμπών, που είναι και αυτό που μας πληγώνει όλους και πιστεύω και εσάς. Είναι ένα θέμα το οποίο όλες οι κυβερνήσεις έχουν αφήσει παραμελημένο γιατί η Ελλάδα, να δώσω και μία δικαιολογία γενικά στους προηγούμενους, είναι μια χώρα η οποία δεν είναι ισόπεδη, είναι δύσκολη χώρα, είναι ανισόπεδη, έχει βουνά, πρέπει να σκάψεις τούνελ, καταλαβαίνουμε όλα αυτά, αλλά ποτέ δεν εκμεταλλεύτηκε καμία κυβέρνηση το γεγονός ότι μπορούμε, όχι μόνο μεταφέροντας από το ένα σημείο στο άλλο επιβάτες, αλλά μπορούμε το κυριότερο εμπορικά να διακλαδωθούμε με την Ευρώπη, τη Βόρεια Ελλάδα με τις παραμεθόριες περιοχές μας και με όλα τα σημεία, τη δυτική Ελλάδα, βορειοδυτική, να μεταφέρουμε εμπορεύματα. Σίγουρα θα διευκόλυναν και τώρα με την ανάπτυξη των συναλλαγών και την έξοδο της Ελλάδος προς τη βόρεια Ευρώπη και προς τις βαλκανικές χώρες όπου έχουμε έναν κυρίαρχο τα τελευταία χρόνια εξαγωγικό ρόλο, και σίγουρα με τη διασύνδεσή μας με τα λιμάνια, με το «Φίλιππο» της Καβάλας, με της Θεσσαλονίκης, με της Ηγουμενίτσας, με όλα όσα λιμάνια υπάρχουν θα μπορούσαμε να διευκολύνουμε όλες τις συναλλαγές μας και να έχουμε μία αποδοτική, καλύτερη, ευκολότερη και φθηνότερη μεταφορά προϊόντων.

Σίγουρα γίνονται προσπάθειες και θέλω να πιστεύω ότι θα γίνουν περισσότερες στο μέλλον με τη βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν και η απορία μου εμένα προσωπικά είναι πάντα το αν όπως παραδέχεται ο κ. Ντράγκι, προβληματική πλέον οικονομικά Ευρωπαϊκή Ένωση, σταματήσει να δίνει χρήματα με το Ταμείο Ανάπτυξης, ΕΣΠΑ, κλπ., αν έχουμε εμείς σαν χώρα τη δυνατότητα πλέον να επεκταθούμε και να συνεχίσουμε όλα αυτά τα προγράμματα ή θα περιμένουμε μετά το 2027 πολύ λήγουν, να βγάλει κάποιο άλλο πρόγραμμα;

Πιστεύουμε ότι δεν θα βγαίνουν εσαεί, ήδη η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει παραδεχθεί ότι έχει χαλάσει πάνω από 200 δισεκατομμύρια για την Ουκρανία σε εξοπλισμούς και σίγουρα πλέον και με τις αλλαγές που γίνονται στις κυβερνήσεις, που στρέφονται προς την αντίθετη πλευρά, στις περισσότερες χώρες που είναι ευρωσκεπτικιστές, πιστεύουμε ότι θα αλλάξει κάποια στιγμή η στάση της και η χρηματοδοτική της πολιτική και πρέπει να ξέρουμε τελικά αν αρχίσουμε κάτι, αν θα συνεχιστεί και μετά από κάποια χρόνια. Γιατί το θέμα του σιδηροδρόμου δεν νομίζουμε να τελειώσει το 2027, αν θέλουμε διακλαδωθεί όλη η Ελλάδα και να γίνει με όλους τους τρόπους που πρέπει να προσδεθούν επικοινωνιακά και σιδηροδρομικά όλες οι παραγωγικές μας Περιφέρειες. Είναι ένα θέμα αυτό το οποίο πρέπει να δούμε και να μην πηγαίνουμε βήμα- βήμα μόνο με όσα χρήματα μας δίνει κάθε χρόνο, γιατί βλέπουμε ότι αποκλειστικά εκεί πέρα εξαρτώμεθα.

Ο σκοπός του νομοσχεδίου σίγουρα είναι η βελτίωση της λειτουργίας του όπως είπαμε, αλλά υπάρχει και μία ασάφεια στον τρόπο που θα περάσουμε στην εφαρμογή αυτή. Το είπαμε και χθες, το είδα και από τους φορείς, ότι δεν έχουν ακόμη προσδιορίσει και καθορίσει πώς θα υπάρξει αυτή η μετάβαση στο θέμα της διοίκησης και στο θέμα της στελέχωσης. Βλέπουμε ότι για παράδειγμα θα υπάρξει μια αύξηση από το 35 σε 63 μέλη υπαλλήλους, ανώτερους υπαλλήλους στο φορέα, αλλά τι θα είναι αυτοί που θα προσληφθούν, πότε θα μπουν σε διαδικασία απορρόφησης.

Και εν πάση περιπτώσει, η συγχώνευση της ΕΡΓΟΣΕ με τον ΟΣΕ και η μεταφορά της στη ΓΑΙΟΣΕ., σίγουρα για μας τουλάχιστον είναι επιθυμητή. Γιατί είναι καλύτερα να υπάρχει ένας φορέας ενιαίος, αλλά δεν υπάρχει καθόλου η ανάλυση του κόστους οφέλους για τη συγχώνευση. Η συγχώνευση χαρακτηρίζεται από μια σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων και κάποιες φοροαπαλλαγές και υπάρχει ανησυχία για κάποιες καταστρατηγήσεις του νόμου και ευνοϊκή μεταχείριση σε κάποιους τομείς.

Η μετονομασία σε Σιδηρόδρομοι Ελλάδος σε Μ. Α .Ε. και η διεύρυνση των σκοπών, αναδεικνύει σίγουρα στρατηγική για νέα διαχείριση, αλλά υπάρχουν ερωτηματικά όπως είπαμε για το νέο καταστατικό και η υιοθέτηση του μεταβατικού οργανογράμματος, δεν είναι επαρκώς τεκμηριωμένη, καθώς δεν προσδιορίζεται ο τρόπος αξιολόγησης αποτελεσματικότητάς του. Η υποκατάσταση ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. η αυτοδιοίκηση υποκατάστασης συμβάσεων και δικαιώματα, απαιτεί σίγουρα διασφαλίσεις για τη διαφάνεια και την αποφυγή μελλοντικών νομικών αμφισβητήσεων.

Για τις εργασιακές θέσεις και τη διατήρησή τους δεν τίθεται θέμα είμαστε υπέρ και νομίζουμε και εσείς το δηλώσατε ότι θα υπάρξει μέριμνα για αυτό. Ελπίζουμε να είναι μόνιμη μέριμνα και όχι συμβασιακή ορισμένου χρόνου, δηλαδή για ένα, δύο, χρόνια ή τρία και η λειτουργία και η εποπτεία η ενσωμάτωση των υφιστάμενων διατάξεων, για μας είναι θετική, αλλά η αποσπασματική αναφορά σε νόμους το κάνει κάπως δύσκολα κατανοητό, γιατί πραγματικά η παραπομπή σε νόμους και παρανόμους παλαιότερους και μία γενική συνεχής αναφορά, είναι τουλάχιστον κουραστική και δύσκολη για να γίνει κατανοητή.

Η μεταφορά δραστηριοτήτων, της διαχείρισης του τροχαίου υλικού, δεν έχει επίσης ένα σχέδιο βιωσιμότητας, το οποίο θα θέλαμε να δούμε, για να αντιληφθούμε κι εμείς πώς θα λειτουργήσει.

Στο άρθρο 16 που έχουμε την ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής, η τροποποίηση είναι το άρθρο 30 του νόμου 3891/2010 και εδώ γίνεται η αύξηση των θέσεων που είπαμε του προσωπικού της ΡΑΣ από τριάντα πέντε σε εξήντα τρείς. Μιλάει για ειδικό επιστημονικό προσωπικό, μακάρι να είναι ειδικό επιστημονικό προσωπικό, το οποίο να έχει σχέση με τους σιδηροδρόμους και να μη δούμε δικηγόρους και κάποιους άλλους με έμμισθη εντολή και νομικούς συμβούλους, οι οποίοι κατά κόρον κατακλύζουν αυτές τις εταιρείες και στο τέλος, δεν έχουν την τεχνική τεκμηρίωση, για να παράγουν το έργο που απαιτείται και ειδικά σε θέματα ασφάλειας.

Εγώ τόνισα στην πρώτη Επιτροπή και μάλλον ρώτησα στην ΡΑΣ, για τον τρόπο που θα λειτουργεί το Σύστημα και απ’ ότι κατάλαβα το Σύστημα Ασφαλείας έχει επιλεγεί η RTSC.. αν δεν κάνω λάθος; Το οποίο έχει ενσωματωμένα τα τρία συστήματα το ETCS και άλλα δύο Συστήματα. ή έχει επιλεγεί μόνο το ETCS; Αυτό δεν διευκρίνισε η ΡΑΣ to ETCS3, το οποίο στην ουσία είναι σύντμηση του 2 και του 3.

Σε αυτόν τον τομέα που είναι το θέμα ασφαλείας πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί κύριε Υπουργέ, γιατί όλα αυτά τα Συστήματα Ασφαλείας, βασίζονται στην τροχοφόρα επικοινωνία των beacons, τα οποία είναι πάνω σε κάποια βαγόνια, αλλά βασίζονται και σε αυτά τα beacons τα οποία είναι πάνω στις γραμμές του τρένου, τα οποία στέλνουν επικοινωνία μόλις περάσει το τρένο σε όλα τα Συστήματα Ασφάλειας, ακόμα και στο ειδικό το οποίο θεωρείται ακόμα καλύτερο από αυτά τα Συστήματα. Όμως, είμαστε γνώστες και το έχετε παραδεχθεί αυτό και στην εξέταση των Τεμπών ότι είναι συχνή η κλοπή αυτών των συστημάτων, γιατί περιέχουν χαλκό και άλλα θέματα και άλλα μηχανικά στοιχεία και ηλεκτρονικά, τα οποία τα κλέβουν διάφορες ειδικές ομάδες που δεν θέλω να τις κατονομάσω τώρα ξέρετε για τι συζητάμε και δημιουργούν πρόβλημα, και δεν μιλάμε μόνο για αυτά τα οποία είναι δίπλα στους σταθμούς που περνάει το τρένο, αλλά μιλάμε για 20 χιλιόμετρα πιο πέρα, 15 χιλιόμετρα που λογικά θα τοποθετηθούν και που θα δημιουργείται πρόβλημα αν πηγαίνουν και τα κλέβουν κάθε τόσο.

Πιστεύουμε, λοιπόν ότι ο βασικός τομέας ασφαλείας αυτός, πρέπει να προσεχθεί, γιατί η πρόληψη σίγουρα είναι πολύ καλύτερη από το να κλαίμε μετά από ένα δυστύχημα. Τώρα στα άλλα άρθρα, στην κάλυψη αναγκών πυρόσβεσης στο άρθρο 19, στην ενίσχυση των Περιφερειακών Αερολιμένων και σε όλα, στην ενίσχυση ανεξαρτησίας του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης, θα ήθελα να πω περισσότερες λεπτομέρειες στην τελευταία ανάγνωση αργότερα, για να έχουμε να πούμε και κάτι. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ κ. Κόντη. Δεν υπάρχει συνάδελφος που να πάρει τον λόγο, συνεπώς θα δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ. Κατάλαβα ότι ζήτησαν οι συνάδελφοι και δεν έχω καμία αντίρρηση να μιλήσω και να συνοψίσω μετά τη λήξη και της επόμενης Συνεδρίασης, οπότε βεβαίως θα μιλήσω καταληκτικά .Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ.

Λύεται η Συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Κατσώτης Χρήστος, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Καραγεωργοπούλου Ελένη, και Κόντης Ιωάννης.

 Τέλος και περί ώρα 16.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**