

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΟΓ'

Τετάρτη 5 Φεβρουαρίου 1997

Αθήνα, σήμερα, στις 5 Φεβρουαρίου 1997, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.17' συνήλθε στην Αίθουσα συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή, σε Ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την Προεδρία του Προέδρου κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 4.2.1997 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΟΒ' συνεδριάσεώς του της Τετάρτης 4 Φεβρουαρίου 1997 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμου:

1. "Κύρωση Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κούβας για την προώθηση και αμοιβαία προστασία των επενδύσεων".

2. "Κατάργηση φορολογικών απαλλαγών και άλλες διατάξεις".

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας ν'ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Μουσταφά Μουσταφά, Βουλευτή Ροδόπης, τ' ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Οι Βουλευτές κ.κ. ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Ταμείου Εθν. Οδοποιίας ζητεί να διατηρηθεί το επίδομα διαχειριστικών λαθών για το προσωπικό είσπραξης των τελών στα διόδια.

2) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Δήμου Άνω Λιοσίων Αττικής ζητεί τη λήψη μέτρων για την άμεση μετεγκατάσταση όσων διαμένουν στον αυθαίρετο καταυλισμό πλησίον της χωματερής του Δήμου Άνω Λιοσίων.

3) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων ΤΕΒΕ ζητεί τη νομοθετική ρύθμιση της καταβολής επιδομάτων πληροφορικής και διαχειριστικών λαθών στα μέλη του.

4) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ κατέθεσε

αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Υγειονομικών Υπαλλήλων ΙΚΑ αναφέρεται στους λόγους για τους οποίους ο προϋπολογισμός του ΙΚΑ παρουσιάζει έλλειμμα.

5) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων ΕΛΠΑ ζητεί να μην καταργηθεί το παράβολο υπέρ της ΕΛΠΑ κατά την έκδοση ερασιτεχνικών αδειών οδήγησης.

6) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων ΕΛΠΑ ζητεί να μην καταργηθεί το παράβολο υπέρ της ΕΛΠΑ κατά την έκδοση ερασιτεχνικών αδειών οδήγησης.

7) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Λεοντίου Καρδίτσας ζητεί έκτακτη οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών της.

8) Οι Βουλευτές κ.κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Συμβούλιο Περιχής 7ης Εδαφικής Περιφέρειας, ο Δήμος Νεας Αγχιάλου και οι Κοινότητες Μικροθηβών, Αϊδινίου και Κροκίου Μαγνησίας διαμαρτύρονται επειδή ο ΕΛΓΑ δεν αποζημιώνει τις ζημιές που υπέστησαν οι αμυγδαλοπαράγωγοι της περιοχής τους από τον παγετό των μηνών Μαρτίου και Απριλίου 1996.

9) Οι Βουλευτές κ.κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ, ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Λογιστών καταδικάζει την κυβερνητική πολιτική απέναντι στα δίκαια αιτήματα των εργαζομένων και των ευρύτερων λαϊκών στρωμάτων.

10) Οι Βουλευτές κ.κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Οικοδόμων Ζακύνθου καταδικάζει την αδιάλλακτη στάση της Κυβέρνησης απέναντι στους αγρότες καθώς και τις προσπάθειες τρομοκράτησής τους.

11) Οι Βουλευτές κ.κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Ξενοδοχούπαλλήλων, Σερβιτόρων και Εργατών Ξενοδοχείων Ζακύνθου καταγγέλλει τις προσπάθειες εκ μέρους της Κυβέρνησης, εκφοβισμού και τρομοκράτησης των αγωνιζόμενων αγροτών.

12) Οι Βουλευτές κ.κ. ΛΕΩΝ ΑΥΔΗΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Γυμνασίου Ζεφυρίου Αττικής δηλώνει τη

συμπαράστασή του στον αγώνα των εκπαιδευτικών.

13) Οι Βουλευτές κ.κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Εργατών Οικοδόμων Πειραιά "Η ΕΝΟΤΗΤΑ" δηλώνει τη συμπαράστασή της στον αγώνα των αγροτών της χώρας.

14) Οι Βουλευτές κ.κ. ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ και ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Μέλη και Φίλοι της "Νεανικής Δράσης για την Ειρήνη" εκφράζουν την αντίθεσή τους στην απόφαση της κυβέρνησης να προχωρήσει στη συγκρότηση από έλληνες στρατιώτες, ΝΑΤΟικής Δύναμης Ταχείας Επέμβασης.

15) Ο Βουλευτής Αιτωλίας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ κατέθεσε αναφορές με τις οποίες η Κοινότητα Βασιλοπούλου και το Συμβούλιο Περιχής της 8ης Εδαφικής Περιφέρειας Νομού Αιτωλίας ζητούν να μην καταργηθεί η ΔΟΥ Αστακού Αιτωλίας.

16) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων Οργανισμού Υδρεύσεως Θεσ/νίκης ζητεί την υπογραφή του ΠΔ "Περί Οργανώσεως των Υπηρεσιών του ΟΥΘ".

17) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το ΤΕΕ, Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας επισημαίνει τις δυσμενείς συνέπειες από την εφαρμογή του Ν. 2414/20.6.96 στη λειτουργία της ΔΕΘ.

18) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εκδοτική Επιχείρηση Α.Ε. ο "Ελληνικός Βορράς" ζητεί νέες ρυθμίσεις ασφάλισης για τις εφημερίδες της Θεσ/νίκης στο Ταμείο Ασφαλίσεως Τυπογράφων Αθηνών.

19) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι αναπληρωτές ιατροί, οι εργαζόμενοι στο πολυϊατρείο Ο.Σ.Ε. Θεσ/νίκης ζητούν την επαγγελματική τους αποκατάσταση.

20) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Θεσ/νίκης επισημαίνει τις δυσμενείς συνέπειες από τη λειτουργία του Καζίνο Θεσ/νίκης.

21) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Προσωπικού και Παραρτημάτων του Ψυχολογικού Κέντρου Β. Ελλάδας διαμαρτύρεται για τις περικοπές των κονδυλίων στον προϋπολογισμό του Ιδρύματος.

22) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Φιλεκπαιδευτικός Σύλλογος Φλωρίνης "Ο Αριστοτέλης" ενίσταται στη μελετώμενη κατάθεση πρότασης Νόμου για την επάνοδο των "πολιτικών προσφύγων" των Σκοπίων στο ελληνικό κράτος.

23) Ο Βουλευτής Κορινθίας κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μεγ.Χωρίου Τήλου του Νομού Δωδεκανήσου ζητεί την τοποθέτηση υπαλλήλου στο μονοθέσιο ταχυδρομικό γραφείο της Τήλου.

24) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Αδιορίστων Πτυχιούχων της Παιδαγωγικής Τεχνικής Σχολής της ΠΑΤΕΣ - ΣΕΛΕΤΕ ζητεί τη δημιουργία νέας επετηρίδας με κριτήριο το χρόνο κτήσης του πτυχίου νομικής ή οικονομικής σχολής εφόσον τα πτυχία των μελών του κριθούν ισότιμα με τα αντίστοιχα των ΑΕΙ.

25) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ελλήνων

Κατασκευαστών Πλαστικών Σκαφών Παρελκομένων Εξαρτημάτων Εμπόρων και Υπηρεσιών διαμαρτύρεται για τις νέες φορολογικές ρυθμίσεις που προβλέπει το σχέδιο νόμου "Κατάργηση φορολογικών απαλλαγών και άλλες διατάξεις".

26) Ο Βουλευτής Αιτωλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μεγάλου Χωρίου Τήλου Δωδεκανήσου ζητεί την κατ' εξαίρεση πρόσληψη προσωπικού στο μονοθέσιο ταχυδρομικό γραφείο Τήλου Δωδεκανήσου.

27) Ο Βουλευτής Αιτωλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Θυρίου Αιτωλίας ζητεί τη συντήρηση και επέκταση του Μουσείου για την εύρυθμη λειτουργία του.

28) Ο Βουλευτής Αιτωλίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Συμβούλιο Περιχής 8ης Εδαφικής Περιφέρειας Νομού Αιτωλίας διαμαρτύρεται για την μελετώμενη κατάργηση της ΔΟΥ Αστακού Αιτωλίας.

29) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δικαστικών Υπαλλήλων Λάρισας διαμαρτύρεται για το νέο μισθολόγιο διότι εκτιμά ότι δημιουργεί τεράστια προβλήματα στον κλάδο του.

30) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Μεγάλου Ελευθεροχωρίου Λάρισας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κατασκευή του κοινοτικού της γηπέδου.

31) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Μεγάλου Ελευθεροχωρίου Λάρισας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη των κοινοτικών της αναγκών.

32) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Μεγάλου Ελευθεροχωρίου Λάρισας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κατασκευή παιδικής χαράς.

33) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Βερδικούσας Λάρισας ζητεί την κατασκευή του δρόμου Βερδικούσα που θα συνδέει τους Νομούς Τρικάλων - Λάρισας.

34) Ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το 3ο 6/θέσιο Δημοτικό Σχολείο Αγ.Ιωάννου Ρέντη και ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του 3ου Δημοτικού Σχολείου Ρέντη διαμαρτύρονται για την ακαταλληλότητα των σχολικών κτιριακών εγκαταστάσεων.

35) Ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Λάρισας ζητεί την ανάθεση του έργου του ενδιάμεσου φορέα εφαρμογής και διαχείρισης προγραμμάτων και πρωτοβουλιών των ΜΜΕ για τις περιφέρειες Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας στην κοινοπραξία των 8 Επιμελητηρίων και δύο περιφερειών.

36) Ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας ζητεί τη συνέχιση καταβολής του επιδόματος διαχειριστικών λαθών στο προσωπικό είσπραξης τελών διοδίων.

37) Οι Βουλευτές κ.κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Υγειονομικών Υπαλλήλων ΙΚΑ διαμαρτύρεται για το έλλειμμα, που παρουσιάζει ο προϋπολογισμός του ΙΚΑ.

38) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λιβαδένων του Νομού Βοιωτίας ζητεί τη συμμετοχή του Νομού Βοιωτίας στα Τοπικά

Σύμφωνα Απασχόλησης για την αντιμετώπιση της ανεργίας, που πλήττει το Νομό.

39) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Αντικύρας του Νομού Βοιωτίας ζητεί τη χαμηλή κοστολόγηση του προμηθευμένου αυτοκινήτου στην κοινότητα από τον ΟΔΔΥ.

40) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φροντιστηρίων Ξένων Γλωσσών ζητεί την αναγνώριση των πιστοποιητικών γλωσσομάθειας PALSΟ.

41) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Θ. Κυρίμης, αντιπρόεδρος του Συλλόγου Πτυχιούχων Τεχνολόγων Λογιστών - Φοροτεχνικών προτείνει τροποποιήσεις στο σχέδιο νόμου περί κεφαλαιαγοράς.

42) Οι Βουλευτές κ.κ. ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Κοινότητα Αλώρου Πέλλας ζητεί τον καθαρισμό του αντιπλημμυρικού καναλιού της περιοχής της.

43) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Επιμελητήριο Βοιωτίας ζητεί την ανάθεση του έργου του ενδιάμεσου φορέα εφαρμογής και διαχείρισης προγραμμάτων και πρωτοβουλιών των ΜΜΕ για τις περιφέρειες Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας στην κοινοπραξία των 8 Επιμελητηρίων των δύο περιφερειών.

44) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο ΚΑΠΗ του Δήμου Λεβαδέων του Νομού Βοιωτίας ζητεί να ενταχθεί στο Πιλοτικό Πρόγραμμα Βοήθειας το σπίτι για ηλικιωμένους.

45) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργατοϋπαλλήλων "ΕΛΒΙΕΜΕΚ Α.Ε." ζητεί την απομάκρυνση της διοίκησης Οικονομική για τη συνέχιση της λειτουργίας της εταιρείας.

46) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΡΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αλιάρτου του Νομού Βοιωτίας ζητεί αλλαγή στην υποθήκη υπέρ της ΑΤΕ για τη χρήση των υποθηκευμένων κληροτεμαχίων για κοινωφελείς σκοπούς στους συνοικισμούς της περιοχής του.

47) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ζ. Γεωργιάδης, κάτοικος Δράμας, διαμαρτύρεται για τη χαμηλή επιδότηση που χορηγεί το δασαρχείο Δράμας για την αναδάσωση γεωργικής έκτασης στο Νομό Δράμας.

48) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Πολιτικών Συνταξιούχων ζητεί την άμεση και ανάλογη εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου και στους πολιτικούς συνταξιούχους του δημοσίου.

49) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία εργαζόμενοι, στελέχη του Νοσοκομείου Βόλου αρνούνται να συμμορφωθούν στην απόφαση του προέδρου του Νοσοκομείου να μετακινηθούν στο Κέντρο Υγείας Σκιάθου.

50) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΣΠΗΛΙΟΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο τα Σωματεία Στίβου της Πάτρας διαμαρτύρονται για την πρόθεση του Υπουργείου Οικονομικών να αφαιρέσει από το ΣΕΓΑΣ το 20% από τα καθαρά έσοδα του ΠΡΟ-ΠΟ.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1398/13-12-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 154/29-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 1398/13.12.96 ερώτηση των Βουλευτών κ.κ. Θ. Κατσάνεβα, Ν. Ακριτίδη, Ν. Βρεπού, Θεόδ. Γεωργιάδη, Θαν. Γεωργιάδη, Α. Δαμιανίδη, Π. Κουρουπλή, Λ. Λωτίδη, Η. Παπαδόπουλου, Α. Σαατζόγλου, Π. Τσερκίδη και Π. Φωτιάδη και στο θιγόμενο θέμα της επιβολής από το ΙΚΑ προστίμων στις περιπτώσεις αυθαιρέτων κατοικιών που κατασκευάζονται από Πόντιους ομογενείς, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με την αριθμ. Φ21/2930/92 Υπουργική Απόφαση σε περίπτωση ανέγερσης κτισμάτων είτε με νόμιμη άδεια ή χωρίς άδεια (αυθαίρετα) οφείλονται εισφορές στο ΙΚΑ για την ασφάλιση των απασχολούμενων σ' αυτά οικοδόμων. Οι ημερες ασφάλισης των οικοδόμων υπολογίζονται τεκμαρτά, με τους συντελεστές που προβλέπονται από την προαναφερόμενη Υπουργική Απόφαση ανάλογα με το μέγεθος της οικοδομής.

Σε περίπτωση που δεν καταβάλλονται έγκαιρα οι εισφορές επιβάλλονται, από τη νομοθεσία πρόστιμα, που είναι κοινά για όλους τους ιδιοκτήτες οικοδομικών έργων.

Πάντως το θέμα που έχει δημιουργηθεί με τις οφειλόμενες προς το ΙΚΑ εισφορές των Ποντίων ομογενών, για τα κτίσματα που ανεγείρουν, τις περισσότερες φορές, με προσωπική τους απασχόληση είναι γνωστό στο Υπουργείο και μελετάται προκειμένου να βρεθεί πρόσφορη λύση που να μειώνει την επιβάρυνσή τους, ενώ ταυτόχρονα θα διασφαλίζονται και τα συμφέροντα του Ιδρύματος.

Ο Υφυπουργός

Ν. ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

2. Στην με αριθμό 1605/20-12-96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4039/31-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 1605/20-12-96 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Βασίλης Κορκολόπουλος σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Δ/σης και Αποκέντρωσης δεν έχει καθιερώσει με Προεδρικό Διάταγμα εορτασμό μεμονωμένων Πράξεων αντίστασης της περιόδου 1941 - 44.

Η Ελληνική Πολιτεία αναγνωρίζοντας τη σημασία της Εθνικής Αντίστασης κατά των στρατευμάτων κατοχής κατά τα έτη 1941 - 44, και για την έμπρακτη απόδοση της οφειλόμενης τιμής από το έθνος σε όλους τους πολεμιστές, τους αγωνιστές, τους νεκρούς και τα θύματα του Ιερού Εθνικού Αγώνα έχει καθιερώσει με το αρ. 10 του Ν. 1285/82 την επέτειο της μάχης του Γοργοπόταμου, που υπήρξε και το κορυφαίο γεγονός της Εθνικής Αντίστασης ως ημέρα εορτασμού αυτής.

Κατόπιν τούτων η καθιέρωση εορτασμού και άλλων γεγονότων αντιστασιακών πράξεων κρίνεται ότι θ' αποτελέσει κατακερματισμό της σημασίας του προαναφερόμενου εορτασμού της Εθνικής Αντίστασης.

Ο Υφυπουργός

Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ"

3. Στην με αριθμό 1708/96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 80/22-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Αιγαίου η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση στην ερώτηση 1708/96 του Βουλευτού κ. Αθ. Βαρίνου σχετικά με τη χρηματοδότηση του συνεδρίου EUROCLASSICA, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Το Υπουργείο Αιγαίου χρηματοδοτεί σεμινάρια και συνέδρια που οργανώνονται στο χώρο αρμοδιότητάς του. Στα πλαίσια αυτά απέστειλε το με αριθμ. ΔΠΟ/Φ312/7180/29.11.1996 έγγραφό του προς τους φορείς του Αιγαίου, προκειμένου να συμπληρώσουν έως τις 31.1.1997 αιτήσεις και έντυπα που αφορούν στον προϋπολογισμό, το πρόγραμμα εργασιών κ.λπ. των συνεδρίων και σεμιναρίων που

πρόκειται να οργανωθούν στο χώρο ευθύνης του Υπουργείου εντός του 1997 και ζητείται η συνδρομή του ΥΠΑΙ, προκειμένου να προγραμματίσει έγκαιρα τη χρηματοδότησή τους το α' εξάμηνο του 1997.

2. Στα πλαίσια αυτά, το προεδρείο της Εταιρείας Ελλήνων Φιλολόγων κατέθεσε στο Υπουργείο μας σχετικό αίτημα στις 16.1.1997. Ήδη η Διεύθυνση Πολιτισμού του Υπουργείου επικοινωνήσε με το Δήμο Ομηρούπολης Χίου -όπου θα πραγματοποιηθεί το συνέδριο- και την Εταιρεία Ελλήνων Φιλολόγων, προκειμένου να συμπληρωθούν τα σχετικά έντυπα ώστε να καταστεί δυνατή η ένταξη του παραπάνω συνεδρίου στον προγραμματισμό του Υπουργείου. Είναι φανερό, ότι στηρίζουμε -μέσα στις δυνατότητές μας- το σημαντικό αυτό σχέδιο.

Η Υπουργός
ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΠΑΠΑΖΩΗ"

4. Στην με αριθμό 1721/8-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 116/30-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμ.1721/8-1-97 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ηλ. Βεζδρεβάνης, σας γνωρίζουμε ότι, το Υπουργείο Δικαιοσύνης εξετάζει την ίδρυση νέων Δικαστικών Μεγάρων σε διάφορους νομούς της χώρας για αντικατάσταση των ήδη ακατάλληλων υπαρχόντων, λαμβάνοντας υπόψη και τον προϋπολογισμό του ΤΑΧΔΙΚ.

Επιπλέον σας γνωρίζουμε ότι το 1991 προτάθηκε από το Νομαρχιακό Συμβούλιο Θεσσαλονίκης η παραχώρηση ακινήτου έκτασης 1560 μ2 στο Υπουργείο Δικαιοσύνης και κινήθηκε η σχετική διαδικασία για την κατασκευή Δικαστικού Μεγάρου.

Αργότερα όμως το ανωτέρω ακίνητο παραχωρήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και δεν υπήρξε άλλη εναλλακτική πρόταση παραχώρησης ακινήτου για τον ανωτέρω σκοπό.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ"

5. Στην με αριθμό 1731/8-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1787/31-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1731/8.1.97 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κων/νος Ευμοιρίδης, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Το Υπουργείο Ανάπτυξης στην προσπάθεια ανάκαμψης της οικονομίας, αντιμετωπίζει με συγκεκριμένη στρατηγική και ειδικά μέτρα βιομηχανικής πολιτικής το γενικότερο πρόβλημα αποβιομηχανίσης που παρατηρείται όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε άλλες χώρες με υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης. Αυτό οφείλεται στην αναδιάρθρωση της παγκόσμιας παραγωγής και τη μεταφορά δραστηριοτήτων εντάσεως εργασίας σε χώρες χαμηλού εργατικού κόστους.

Συγκεκριμένα με βασικό άξονα το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας 1994 - 1999 το οποίο χρηματοδοτείται από το 2ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, τα υποπρογράμματα ενίσχυσης των ΜΜΕ (8 Κοινοτικές Πρωτοβουλίες) και τα ΠΕΠ, βρίσκεται σε εξέλιξη μια τεράστια προσπάθεια για τη δημιουργία μιας στέρεης υποδομής που θα επιτρέψει τον εκσυγχρονισμό, την ανάπτυξη και την αναδιοργάνωση των επιχειρήσεων σε ολόκληρη τη χώρα με στόχο την καταπολέμηση της ανεργίας.

Πέρα από τη γενικότερη προσπάθεια το Υπουργείο μας σε συνεργασία με το ΥΠΕΘΟ και το Υπ. Εργασίας για την αντιμετώπιση των οξυτάτων φαινομένων αποβιομηχανίσης και ανεργίας που εμφανίστηκαν σε ορισμένες περιοχές της χώρας, υλοποιεί τα παρακάτω ειδικά μέτρα:

Με την 29773/30.11.95 (ΦΕΚ 1074/Β/29.12.1995) ΚΥΑ καθορίστηκαν οι φθίνουσες βιομηχανικές περιοχές για την εφαρμογή των κινήτρων των άρθρων 1 - 11 του Ν. 1892/90 όπως ισχύει καθώς και των ποσοστών επιχορήγησης και επιδότησης επιτοκίου που παρέχονται στις επενδύσεις υφους μέχρι 5 δισ. δρχ. που πραγματοποιούνται εντός των περιοχών αυτών.

Τα τμήματα αυτά είναι τα ακόλουθα:

1. ΑΤΤΙΚΗ Γεωγραφική περιοχή Λαυρίου Κερατέας.
2. ΚΥΚΛΑΔΕΣ Νήσος Σύρος
3. ΒΟΙΩΤΙΑ Θήβα, Θίσβη
4. ΕΥΒΟΙΑ Κοινότητες Παπάδων, Κατοικίας Αμελάντων, Αγίας Αννας, Κουρκουλών, Ροβιών, Κεράμειας Σκεπαστής, Κεχριών, Δαφνούσας, Στροφιλιάς, Κηρίνου, Σπαθαρίου, Μετοχίου, Κηρέως, Μαντουδίου, Προκοπίου, Πηλίου, Βλαχίων, Κερασιάς, Φαράκλας, Δήμου λίμνης.
5. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ Κοινότητες, Στρατωνίου, Στρατωνίκη, Γομάτι, Βαρνάβα, Στάγειρα, Παλαιοχώρι, Ολυμπιάδα, Νεοχώρι, Μεγάλη Παναγιά, Αρναία.
6. ΑΧΑΪΑ Πάτρα (ακτίνα 20 χιλιομ.) Αίγιο (ακτίνα 8 χιλιομ.).
7. ΚΟΖΑΝΗ Κοζάνη (πόλη) και Πτολεμαΐδα
8. ΗΜΑΘΙΑ Νάουσα
9. ΜΑΓΝΗΣΙΑ Αλμυρός, Βόλος, Ν. Ιωνία, Αγριά, Δημηνιά, Σέσυλα, Αγ. Γεώργιος, Φαρών
10. ΠΕΛΛΑ Έδεσσα
11. ΛΑΡΙΣΑ ΒΙΠΕ-ΕΤΒΑ Λάρισας
12. ΚΑΣΤΟΡΙΑ Δήμος Καστοριάς
13. ΜΕΣΣΗΝΙΑ ΒΙΟΠΑ Καλαμάτας
14. ΔΡΑΜΑ Δήμος Δράμας

Παράλληλα το Υπουργείο Ανάπτυξης στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας (ΕΠΒ) για το διάστημα 1995 - 1999 και ειδικότερα του μέτρου 4 του Υποπρογράμματος 1 προβλέπει τις παρακάτω ενέργειες - δράσεις στήριξης των φθινουσών βιομηχανικών περιοχών της χώρας:

- Συμπλήρωση των Βιομηχανικών υποδομών για την προσέλκυση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων
- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων
- Κίνητρα εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων για την διεύρυνση και τον εμπλουτισμό του παραγωγικού συστήματος
- Υποστήριξη της ολοκληρωμένης παρέμβασης
- Περιοχές εφαρμογής των παραπάνω δράσεων, όπως προκύπτει από το συγκεκριμένο Τεχνικό Δελτίο του συγκεκριμένου μέτρου (1.4) του Ε.Π.Β. είναι οι εξής:
- Οι Νομοί Αχαΐας, Βοιωτίας, Δράμας, Εύβοιας, Ημαθίας, Καστοριάς, Κοζάνης, Λάρισας, Μαγνησίας, Πέλλης, Λέσβου, Χίου, Σάμου, Φλώρινας και Κιλκίς.
- Η περιοχή της Θράκης (και οι τρεις Νομοί)
- Η Νήσος Σύρος
- Η περιοχή Βόρειας και Κεντρικής Χαλκιδικής
- Η περιοχή Λαυρίου - Κερατέας

Στα πλαίσια αυτά, μπορούν να ενταχθούν ενέργειες και έργα που εναρμονίζονται με το πνεύμα της Ολοκληρωμένης Παρέμβασης και να θεωρούνται επιλέξιμα κάτω από το πρίσμα των παραπάνω δράσεων.

Ο προϋπολογισμός και οι πηγές χρηματοδότησης του μέτρου είναι:

Για τα έτη 1994 - 1996 Σύνολο 32 δισ. δρχ.
Δημόσια Δαπάνη (Κράτος και Ε.Τ.Π.Α.) 22 δισ. δρχ.
Ιδιωτική Δαπάνη 10 δισ. δρχ.

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Βιομηχανίας έχουν περιληφθεί δέσμες δράσεων για τη στήριξη των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων.

Ειδικότερα στο Υποπρόγραμμα 4 που υλοποιεί ο ΕΟΜΜΕΧ από 1.1.1996 και απευθύνεται αποκλειστικά στις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (0-100 απασχολούμενοι) και κυρίως στις πολύ μικρές επιχειρήσεις (0-20 απασχολούμενοι), περιλαμβάνονται:

- α. Ενίσχυση χειροτεχνικών επιχειρήσεων
- β. Ενίσχυση υπεργολαβικών επιχειρήσεων
- γ. Ενίσχυση της συνεταιριστικής και κοινοπρακτικής οργάνωσης των επιχειρήσεων
- δ. Ενίσχυση των Επιμελητηρίων και των σωματείων των ΜΜΕ
- ε. Ενίσχυση νέων επιχειρηματιών για τη δημιουργία της

δικής τους επιχείρησης

στ. Επιδότηση επιτοκίου δανείων ΜΜΕ.

Το Υποπρόγραμμα έχει πανελλαδικό προϋπολογισμό 22 δις δρχ. και οι προτάσεις που εγκρίνονται χρηματοδοτούνται με ποσοστό 50% περίπου.

Ακόμα σας πληροφορούμε ότι εντός των προσεχών ημερών ολοκληρώνονται οι διαδικασίες επιλογής ενδιαμέσων φορέων για την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου περιφερειακού πολυκλαδικού προγράμματος για τις ΜΜΕ, ύψους 101 δρχ.

Τέλος στην πρωτοβουλία για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις περιλαμβάνονται σημαντικές δράσεις για τη στήριξη των ΜΜΕ.

Ηδη έχει εκδηλωθεί σοβαρό ενδιαφέρον για την αξιοποίηση των ως ανω ευκαιριών και δυνατοτήτων από πολλές επιχειρήσεις.

Για την ίδρυση υπεραγορών λιανικού εμπορίου (σούπερ μάρκετ, πολυκαταστήματα κ.λπ.) με τις διατάξεις του άρθρου 10 του νόμου 2323/95, τίθενται περιορισμοί ως προς το εμβαδόν επιφανείας ανάπτυξης των καταστημάτων αυτών, για ορισμένες περιοχές της Χώρας, μέτρο που στοχεύει στην προστασία των μικρών επιχειρήσεων από τον άνισο ανταγωνισμό.

Το Υπουργείο μας με το Α-267/26-10-95 έγγραφο του, προς όλες τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της Χώρας έχει δώσει συγκεκριμένες οδηγίες, ώστε να παρακολουθείται η εν γένει εξέλιξη του θέματος και εφόσον κριθεί σκόπιμο να παρέμβει νομοθετικά. Ηδη δε, έχει συσταθεί ειδική Επιτροπή στο Υπουργείο, με την συμμετοχή Πανεπιστημιακών η οποία μελετά το όλο θέμα ώστε να γίνουν οι απαραίτητες νομοθετικές παρεμβάσεις.

Οι ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν για την επαγγελματική στέγη με τον τελευταίο νόμο 2235/94, ήταν προϊόν ευρύτερου διαλόγου με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και έτυχαν της μεγαλύτερης κοινωνικής αποδοχής. Από τα στοιχεία που συγκεντρώνει η αρμόδια Υπηρεσία μας από τα Πρωτοδικεία όλης της Χώρας, προκύπτει ότι η εφαρμογή του νόμου εξελίσσεται ομαλά, πράγμα που καταδεικνύεται από τον ελάχιστο αριθμό εξωστικών αγωγών που έχουν υποβληθεί με βάση τον νόμο αυτό.

Ανεξάρτητα από τα προαναφερθέντα δεν παραλείπουμε να σας πληροφορήσουμε, ότι μελετώνται ορισμένες επιμέρους ρυθμίσεις, ιδιαίτερα για την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Τέλος όσον αφορά την στήριξη των μικρών εμπορικών επιχειρήσεων μέσω πόρων από την Ε.Ε. σας πληροφορούμε ότι προς αυτήν την κατεύθυνση κινείται η επαναδραστηριοποίηση του Προγράμματος COMERCE 2000 οποίο πιθανολογείται ότι θα ενταχθούμε στην τρίτη φάση που θα αρχίσει εντός του 1997.

Σημειώνεται ότι η πρώτη φάση άρχισε το 1991 και δεν έγινε τότε καμμία προσπάθεια εντάξεώς μας.

Η Υπουργός

Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

6. Στην με αριθμό 1736/8-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 42/31-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας σε θέματα της αρμοδιότητάς μας που τίγονται στην ερώτηση 1736/8-1-97 που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κ.κ. Βαγγέλη Μπούτα, Αχίλλεια Κανταρτζή, Σταύρο Παναγιώτου, Μαρία Μπόσκου και Νίκο Γκάτζη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το θέμα της επιστροφής Φ.Π.Α. που αναλογεί στο ποσό της συνυπευθυνότητας που δικαιούνται οι βαμβάκοπαραγωγοί, ρυθμίστηκε με την Ε.Δ.Υ.Ο. 1066752/3305/898/ΠΟΛ.1168/24-5-1996.

Ο Υφυπουργός

Γ. ΔΡΥΣ"

7. Στην με αριθμό 1748/9-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3313/29-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής

Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Αναφερόμενοι στην υπ' αριθμ. 1748 της 9.1.1997 ερώτηση του Βουλευτού Θεσπρωτίας κ. Η. Βεζδρεβάνη σας γνωρίζουμε τα εξής:

Ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας πέραν από τους τομείς αρμοδιότητάς του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, προσυπογράφει όλα τα νομοθετήματα προσαρμογής, αρμοδιότητας άλλων Υπουργείων. Ως εκ τούτου το ΥΠΕΘΟ παρακολουθεί συστηματικά την ενσωμάτωση του κοινοτικού δικαίου στην ελληνική έννομο τάξη. Αναφέρουμε ενδεικτικά ότι από τις 219 οδηγίες της Λευκής Βίβλου η Ελλάς έχει ήδη ενσωματώσει 202 οδηγίες με αποτέλεσμα να κατατάσσεται στην ογδόη θέση μεταξύ των δεκαπέντε κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. (Σημειωτέον ότι από τις οδηγίες που απομένουν προς ενσωμάτωση 3 είναι άνευ αντικειμένου και 3 έχουν μεταβατική περίοδο).

Απαρίθμηση παραβιάσεων Κοινοτικών Οδηγιών καθ' ευατή δεν είναι εφικτή, διότι η Επιτροπή της Ε.Ε. στις καταγγελίες που απευθύνει στην Ελληνική Διοίκηση, αναφέρεται σε θέματα μη ενσωματώσεως οδηγιών στην ελληνική έννομο τάξη ή σε θέματα πλημμελούς ενσωματώσεώς των. Θα πρέπει να τονισθεί ότι πολλές από τις καταγγελίες αυτές δεν φθάνουν ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διότι Ελληνική Διοίκηση στα πλαίσια του νομοθετικού έργου της προσαρμογής, συμμορφώνεται προς τις κοινοτικές οδηγίες.

Τέλος σας γνωρίζουμε, ότι σε περίπτωση που η Επιτροπή της Ε.Ε. ακολουθήσει την διαδικασία του άρθρου 169 της Συνθήκης της Ρώμης και η υπόθεση αχθεί ενώπιον του ΔΕΚ, η Ελληνική Διοίκηση έχει υποχρέωση να συμμορφωθεί προς την απόφαση του ΔΕΚ και να λάβει τα κατάλληλα νομοθετικά μέτρα.

Ο Υπουργός

Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ"

8. Στην με αριθμό 1753/9-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 175/29-1-97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση του πιο πάνω σχετικού με το οποίο οι Βουλευτές κ.κ. Μήτσος Κωστόπουλος και Λεωνίδα Αυδής, κατέθεσαν ερώτηση 1753/9.1.97 σχετικά με την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στη συνοικία Ελευθερίου Βενιζέλου στα Τουρκοβούνια και τα όσα θίγονται σ' αυτή, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η πιο πάνω συνοικία αποτελεί τμήμα μεγαλύτερης έκτασης γνωστής με το όνομα Τουρκοβούνια, η οποία περιήλθε στο Δημόσιο από τη διαδοχή του Τουρκικού Κράτους δυνάμει της μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας συνθήκης Ειρήνης του έτους 1832.

Με την 11650/1938 απόφαση του τότε Υπουργού Γεωργίας είχε κηρυχθεί αναδασωτέα έκταση 1.300 στρεμμάτων, η οποία μάλιστα είχε περιφραχθεί για να προφυλαχθεί από τυχόν καταπατήσεις, που όμως στη συνέχεια δεν αποφεύχθηκαν.

Το Δημόσιο είχε παραχωρήσει κατά καιρούς τμήματα από την έκταση των Τουρκοβουνίων, σε διάφορους οικοδομικούς Συν/σμούς (σχετ. 40883/56, 39325/52, 39329/52 κ.λπ. πωλητήρια), ενώ σε άλλα τμήματα αυτής προβάλλουν δικαιώματα κυριότητας διάφοροι ιδιώτες μεταξύ των οποίων και οι αδελφοί Καπράλου.

Από τα στοιχεία του σχετικού φακέλλου της υπηρεσίας μας προκύπτει ότι οι αδελφοί Καπράλου προβάλλουν δικαιώματα κυριότητας σε τμήματα μείζονος εκτάσεως εμβαδού 64 στρεμμάτων περίπου, η οποία εντοπίζεται μεταξύ των οδών Ανηφορίτου - Πλυτά - Κ. Λώρη - Κούρμα - Μποναίων - Νηφάκου - Παπαργένη - Μεσημβρίας - Χορμοπούλου & Σπυριδογιάννη.

Το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Δημοσίων Κτημάτων, στο οποίο εισήχθη η εν λόγω υπόθεση σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 1539/38, εξέδωσε την 67/74 γνωμοδότησή του, που γνωμοδότησε κατά πλειοψηφία ότι διατηρείται απαράγραπτο το δικαίωμα του Δημοσίου επί της ανωτέρω εκτάσεως (64

στρ.) επί της οποίας προβάλλουν δικαιώματα κυριότητας νομής και κατοχής οι ενδιαφερόμενοι αδελφοί Καπράλου και όλοι οι κάτοχοι αυτής τυγχάνουν κακής πίστωσης. Η εν λόγω γνωμοδότηση έγινε αποδεκτή με την Δ. 4122/1770 Π.Ε./1.1.75 απόφαση του τότε Υφυπουργού Οικονομικών.

Επισημαίνουμε εδώ, ότι για την ίδια έκταση είχε προβάλλει δικαιώματα με μια σειρά άλλων τίτλων ο κύριος Παύλος Γύπαρης ο οποίος έχασε τη δίκη από το δημόσιο με την αμετάκλητη απόφαση 2182/64 του Εφετείου Αθηνών. Οι αδελφοί Καπράλου έκτοτε διεκδικούν δικαστικώς τα δικαιώματα που προβάλλουν για τα τμήματα της ως άνω έκτασης με τακτικές αγωγές κυριότητας.

Μερικές από αυτές τις αγωγές συζητήθηκαν και έχουν εκδοθεί δικαστικές αποφάσεις άλλοτε υπέρ του Δημοσίου και άλλοτε δυστυχώς εις βάρος του Δημοσίου. Η 591/90 απόφαση του Αρείου Πάγου που επικαλούνται οι αδελφοί Καπράλου αναφέρεται σε συγκεκριμένο ακίνητο έκτασης 200,8 τ.μ. που βρίσκεται στη γωνία των οδών Σιμπούλου και Σπυριδογιάννη της περιοχής "Πινακωτά" του Δήμου Αθηναίων. Μπορεί μεν το εν λόγω ακίνητο να αποτελεί μέρος μεγαλύτερης έκτασης φερόμενης ως ιδιοκτησία Καπράλου, αλλά η απόφαση αυτή δεν δημιουργεί δεδικασμένο δεσμευτικό για το δημόσιο για εκτάσεις πέραν των 200,8 τ.μ. του ακινήτου αυτού. Σχετική με αυτό το θέμα είναι και η 591/91 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, η οποία έχει γίνει δεκτή από τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Οικονομικών.

Σημειώνουμε ότι οι κάτοικοι της συνοικίας Ελευθερίου Βενιζέλου αναγνωρίζοντας τα δικαιώματα του δημοσίου έχουν καταθέσει αιτήσεις εξαγοράς των ακινήτων που κατέχουν πλην όμως οι αιτήσεις αυτές δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν πριν τελεσιδικίσουν οι αντιδικίες του δημοσίου με τους αδελφούς Καπράλου και επομένως δοθεί καμιά εντολή για την έξωση των φτωχών αυτών οικογενειών από τους χώρους αυτούς.

Τέλος το Υπουργείο Οικονομικών με τις υπηρεσίες του υπερασπίζεται και στην περίπτωση αυτή τα δικαιώματα του Ελληνικού Δημοσίου και σε συνεργασία με το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους θα συνεχίσει να το κάνει προκειμένου να μην δικαιωθούν οι καταπατητές.

Ο Υφυπουργός

Γ. ΔΡΥΣ"

9. Στην με αριθμό 1758/1997 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 53/31-1-1997 έγγραφο από τον Υπουργό Τύπου η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση 1758/1997 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης, σας γνωστοποιούμε, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία που έθεσε υπόψη μας η ΕΡΤ-Α.Ε., τα εξής:

Όπως κατέπαυση δόχουμε, πρόσφατα, δηλώσει αυτήν την περίοδο καταβάλλεται συστηματική προσπάθεια -από τους αρμόδιους φορείς- για την εξυγίανση και αναβάθμιση της ΕΡΤ-Α.Ε.

Τα μέτρα δε που έχουν δρομολογηθεί και ήδη βρίσκονται στο τελικό στάδιο επεξεργασίας, πριν την εφαρμογή τους, είναι:

1. Η μείωση της δαπάνης της μισθοδοσίας του προσωπικού, η οποία θα επιτευχθεί με πρόγραμμα πρόωρης συνταξιοδότησης προσωπικού, περίπου, 900 ατόμων.
2. Η οργανωτική αναδιάρθρωση της Εταιρείας, με σκοπό τη μείωση του κόστους λειτουργίας της.
3. Μια σειρά άλλων μέτρων που αφορούν τη βελτίωση των εργασιακών σχέσεων με σκοπό την αύξηση της παραγωγής και τη βελτίωση της παραγωγικότητας (τροποποίηση Γ.Κ.Π.).

Επίσης, πρέπει να επισημανθεί η συνεχής και έντονη προσπάθεια της ΕΡΤ-Α.Ε. -ως δημόσιας επιχείρησης που δεν επιδιώκει την απόκτηση κέρδους- για επέκταση του δικτύου της στο εσωτερικό και το εξωτερικό (όπου υπάρχουν απόδημοι), για επενδύσεις σε νέα τεχνολογία και για ανάπτυξη, βελτίωση και προβολή προγραμμάτων εθνικού, πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα.

Για την πραγματοποίηση όμως και την επιτυχία των προαναφερθέντων κρίθηκε αναγκαία η αύξηση του ανταποδοτικού τέλους (εισφοράς) από 750 δρχ. (που ήταν από το 1994) σε 1.000 δρχ. (από 1.1.1997) ανά μετρητή κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος.

Η προβλεπόμενη διαδικασία έχει προχωρήσει και ήδη η εισήγηση για την κατά τα ανωτέρω αύξηση έχει υποβληθεί, αρμοδίως, στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, προκειμένου να την εισαγάγει στην Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων για την έκδοση της σχετικής απόφασης.

Ο Υπουργός

ΔΗΜ. ΡΕΠΠΑΣ"

10. Στην με αριθμό 1789/13-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4306/30-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην Ερώτηση 1789/13-1-97 του Βουλευτή κ. Δημήτρη Κωστόπουλου απευθύνεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

Στα πλαίσια του τρέχοντος κατασκευαστικού προγράμματος ο Ο.Τ.Ε. έχει προγραμματίσει να ικανοποιήσει άμεσα τις ανάγκες των Ιερών Μονών Προδρόμου και Φιλοσόφου.

Ο τρόπος τηλεφ/σης των δύο Μονών που έχει επιλεγεί για καλύτερη ποιότητα επικοινωνίας θα είναι ο συνδυασμός ασυρματικών και ενσύρματων ζευξων.

Ο Υπουργός

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ"

11. Στην με αριθμό 1839/97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 59/31-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Τύπου η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1839/97 που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Γ. Γιακουμάτος, επιτρέψτε μου να επισυνάψω το υπ' αριθμ. πρωτ. 56/23.1.1997 έγγραφο της ΕΡΤ-ΑΕ, που απευθύνεται στο Υπουργείο Τύπου και Μ.Μ.Ε., στο οποίο αναλύονται - απαντώνται όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την ειδική σύμβαση εργασίας που είχε συνάψει με την Εταιρεία η κα Δ. Στρατηγάκη.

Ο Υπουργός

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ"

Σημ: Τα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

12. Στην με αριθμό 1861/15.1.97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 426/30.1.97 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στο από 15.1.97 έγγραφό σας με το οποίο μας στείλατε ερώτηση με αριθμό 1861/15.1.97 που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κ.κ. Στρατή Κόρακα και Μαρία Μπόσκου σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η Ευστρατία χήρα Αθανασίου Καλέλλη υπέβαλε στην Υπηρεσία μας αίτηση και ζητούσε να της χορηγηθεί σύνταξη σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1883/89, λόγω θανάτου του συζύγου της κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου πολέμου.

Με το αριθμ. Κ.961/Κ7/96/24.1.96 έγγραφό μας διαβίβασαμε την αίτηση, με τα δικαιολογητικά που μας υποβλήθηκαν, στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λέσβου, αρμόδιας κατά το νόμο για την τήρηση της διαδικασίας που προβλέπεται από το άρθρο 8 του Ν.1543/85 (εξέταση μαρτύρων, σύνταξη πορίσματος κ.λπ.), στον οποίο παραπέμπει ο Ν.1863/89.

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λέσβου διαβίβασε το πόρισμα της Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης μαζί με το σχετικό φάκελλο στην Ειδική Υγειονομική Επιτροπή Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου προκειμένου να γνωματεύσει σύμφωνα με το άρθρο 6 του Νόμου 1976/1991.

Όπως μας πληροφορήσε ο Γραμματέας της παραπάνω Υγειονομικής Επιτροπής η υπόθεση της Ευστρατίας Καλέλλη

ήταν έτοιμη να εξετασθεί από την Επιτροπή, πλην όμως παραιτήθηκε ο Πρόεδρος της και όπως είναι φυσικό δεν συνεδριάζει αυτό τον καιρό. Το θέμα έχει παραπεμφθεί στον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, ο οποίος είναι αρμόδιος σύμφωνα με το Νόμο 1976/1991 και την κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδοθείσα αριθ. 2080408/1587/0092/9.12.91 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικ/κών και Υγείας Πρόνοιας να ορίζει τον Πρόεδρο και τα μέλη της Υγειονομικής Επιτροπής.

Ο Υφυπουργός

ΝΙΚΟΣ Μ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ"

13. Στην με αριθμό 1850/15-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 89/29-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Δημ. Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1850/15-1-1997 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΥ, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Ο λόγος για τον οποίο δεν άρχισε να λειτουργεί ο αναφερόμενος Πυροσβεστικός Σταθμός οφείλεται στην αδυναμία στελέχωσής του, λόγω του μεγάλου ελλείματος προσωπικού (1.500 κενές οργανικές θέσεις σε σύνολο 7007 οργανικών θέσεων) που έχει το Πυροσβεστικό Σώμα.

Για την κάλυψη των κενών αυτών θέσεων έχει προγραμματιστεί η προκήρυξη σχετικών διαγωνισμών. Ήδη 500 νέοι δόκιμοι Πυροσβέστες οι οποίοι επέτυχαν κατά τον πρόσφατο διαγωνισμό, εισήχθησαν και εκπαιδεύονται στο Τμήμα Δοκίμων Πυροσβεστών της Πυροσβεστικής Ακαδημίας. Μετά την αποφοίτησή τους, η οποία θα γίνει τους προσεχείς μήνες, θα υπάρξει δυνατότητα άμεσης στελέχωσης και λειτουργίας του εν λόγω Πυροσβεστικού Σταθμού.-

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ

14. Στην με αριθμό 1902/17-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 549/31-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην αριθμ. 1902/17-1-97 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κ.κ. Ν. Μπόσκου και Σπ. Παναγιώτου, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε, ότι από την Επιθεώρηση Εργασίας Ανατολικού Τομέα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσ/νίκης, υποβλήθηκαν οι αριθμ. 31/22α/1621/3-9-96 και 1/22α/11/3-1-97 μηνύσεις κατά του υπευθύνου της Εταιρείας Ενδυμάτων "ΔΕΔΑΣ Α.Ε" κ. Τουντζή Πέτρου, για τη μη καταβολή δεδουλευμένων αποδοχών, επιδόματος αδείας και αναδρομικών οικονομικών διαφορών στους εργαζομένους σ' αυτή.

Ο Υπουργός

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΓΩΑΝΟΥ"

15. Στην με αριθμό 1915/17-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 79/30-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εθν. Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1915/17-1-1997 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο βουλευτής κ. Α. Παπαληγούρας, σχετικά με τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν για την αποκατάσταση των ζημιών από τις προσφατές πλημμύρες στην περιοχή της Κορίνθου, σας γνωρίζουμε ότι η Κυβέρνηση βρίσκεται στο στάδιο διαμόρφωσης ενός πλαισίου αρωγής όλων των περιοχών που πρόσφατα επλήγησαν από την θεομηνία.

Ο Υπουργός

Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

16. Στην με αριθμό 1934/96 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 161/29-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην υπ' αριθμ. 1934/96 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ευάγγελος Μπασιάκος, σας

πληροφορούμε:

"Όπως έχει επανειλημμένα τονισθεί, το Δόγμα του Ενιαίου Αμυντικού Χώρου αποτελεί σταθερή επιλογή της Κυβέρνησης σε ό,τι αφορά την πολιτική της στο Κυπριακό. Η ανωτέρω θέση επαναβεβαιώθηκε και κατά την πρόσφατη επίσκεψη στην Αθήνα του Προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Κληρίδη.

Η αμυντική θωράκιση της Κύπρου θα συνεχισθεί μέχρι να επιτευχθεί δίκαιη και βιώσιμη λύση του Κυπριακού, στα πλαίσια της οποίας θα υπάρξουν και ικανοποιητικές για την πλευρά μας ρυθμίσεις ασφαλείας. Όπως είναι ευνόητο το δόγμα ΕΑΧ θα στερείται επίσης αντικειμένου, εάν γίνει αποδεκτή η πρόταση Κληρίδη για την αποστρατικοποίηση της Κύπρου.

Τόσο στο θέμα του Δόγματος ΕΑΧ, όσο και το γενικότερο των κινήσεων και επιλογών της ελληνικής πλευράς στο Κυπριακό, υπάρχει στενή συνεννόηση μεταξύ της Ελληνικής και Κυπριακής Κυβέρνησης για την από κοινού αντιμετώπιση των προβλημάτων, που ανακύπτουν.

Εξάλλου είναι προφανές ότι σε ειδικότερα θέματα, μάλλον τεχνικής φύσης, η Κυπριακή Κυβέρνηση έχει την ευθύνη λήψης αποφάσεων με τη συμπράξη της Ελληνικής Κυβέρνησης και μέσα στα πλαίσια της από κοινού καθορισμένης στρατηγικής.

Θα πρέπει επίσης να τονισθεί ότι η εξωτερική πολιτική χαράσσεται στο Υπουργικό Συμβούλιο κατόπιν ανταλλαγής απόψεων και θέσεων, που είναι φυσικό και επιθυμητό να υπάρχουν, εκφράζεται δε και υλοποιείται από το Υπουργείο Εξωτερικών με ενιαίο και σαφή τρόπο.

Ο Υπουργός

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ"

17. Στην με αριθμό 1953/21-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 38/30-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1953/21-1-97 που κατατέθηκε από τον Βουλευτή κ. ΠΙΑΚΟΥΜΑΤΟ Γεράσιμο σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1.- Κατά το τρέχον εκπαιδευτικό έτος ο εκπαιδευτικός εξοπλισμός της ΑΔΣΕΝ Κεφαλληνίας εμπλουτίστηκε για την αρτιότερη εκπαίδευση των σπουδαστών με Η/Υ, όργανα υψηλής τεχνολογίας (απομιμητής RADAR - COMPUTER) κ.λπ. αξίας 32.500.000 περίπου, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη έργο στεγανοποίησης της οροφής και άλλων τεχνικών παρεμβάσεων για την ανακαίνιση των κτιριακών εγκαταστάσεων ύψους 45.000.000 δρχ. περίπου.

2.- Η υλοποίηση έργων και υλικοτεχνικής υποδομής των ΑΔΣΕΝ χρηματοδοτείται στα πλαίσια του Β' ΚΠΣ 1994- 1999. Ο υφιστάμενος εγκεκριμένος προγραμματισμός του ΥΕΝ που καταρτίστηκε το έτος 1994 δεν περιλαμβάνει την κατασκευή νέας πτέρυγας στην ΑΔΣΕΝ Κεφαλληνίας.

3.- Απαραίτητη προϋπόθεση για την εξέταση της δυνατότητας ίδρυσης νέων ναυτικών Σχολών και επέκτασης αυτών που υπάρχουν αποτελεί η συνολική ορθολογική μελέτη του υφιστάμενου σήμερα δικτύου τους στη χώρα. Σύμφωνα με τα παραπάνω σας γνωρίζουμε ότι επί του παρόντος, δεν συμπεριλαμβάνεται στις προθέσεις του ΥΕΝ η επέκταση των Σχολών που ήδη υπάρχουν.

Ο Υπουργός

ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ"

18. Στην με αριθμό 1969/22-1-97 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 91/29-1-97 έγγραφο από τον Υπουργό Παιδείας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην ερώτηση υπ' αριθμ. 1969/22.1.97, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Βασ. Μιχαλολιάκος, σας πληροφορούμε ότι το θέμα των μετεγγραφών φοιτητών τέκνων πολυτέκνων από Α.Ε.Ι. του εξωτερικού στα Ελληνικά Παν/μια είναι γνωστό στο Υπουργείο Παιδείας, το οποίο όμως δεν προτίθεται προς το παρόν τουλάχιστον να προβεί στην αλλαγή

της ισχύουσας νομοθεσίας για μετεγγραφές χωρίς εξετάσεις, γιατί στην περίπτωση αυτή θα εξέλειπε το κριτήριο της ίσης μεταχείρισης όλων των υποψηφίων προς διαπίστωση ενός ελάχιστου επιπέδου γνώσεων.

Επισημαίνουμε ότι οι πολύτεκνοι φοιτητές έχουν το ευεργέτημα να μετεγγράφονται στο 5ο εξάμηνο σπουδών από τα Παν/μια του εξωτερικού πέραν του προβλεπόμενου ποσοτικού περιορισμού αρκεί να συγκεντρώνουν την απαιτούμενη βάση στις εξετάσεις μετεγγραφών.

Ο Υπουργός

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΑΡΣΕΝΗΣ"

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης, 6ης Φεβρουαρίου 1997.

ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου.

1. Η με αριθμό 612/30.1.97 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κας Ελένης Ανουσάκη προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με τη συνθήκη προστασίας της άγριας πανίδας, τα μέτρα που προτίθεται να λάβει η Κυβέρνηση για να λυθεί η αιχμαλωσία αγρίων ζώων που κατέχει παράνομα ιδιώτης στην Κω κ.λπ.

2. Η με αριθμό 616/31.1.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ.Γεωργίου Καρασμάνη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για να συμπεριληφθούν στους δικαιούχους αποζημιώσεων οι παραγωγοί της Κεντρικής Μακεδονίας, οι οποίοι επλήγησαν από τις βροχοπτώσεις κατά τη διάρκεια του έτους 1996.

3. Η με αριθμό 629/31.2.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ.Νικολάου Γκαζή προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τις συμβάσεις της Πολυεθνικής Εταιρείας ΠΕΣΙΝΕ με το Ελληνικό Δημόσιο, την προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων κ.λπ.

4. Η με αριθμό 625/3.2.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ.Πέτρου

Κουναλάκη προς τον Υπουργό Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, σχετικά με την καθυστέρηση επιλογής του Προέδρου της Ελληνικής Τηλεόρασης (Α.Ε.) και τις προθέσεις της Κυβέρνησης για οικονομική ενίσχυση της Εταιρείας.

5. Η με αριθμό 610/29.1.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Ιωάννη Αράπη προς τους Υπουργούς Αιγαίου, Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων ταχείας επαναδρομολόγησης πλοίων στα Ακριτικά νησιά της Δωδεκανήσου.

ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου.

1. Η με αριθμό 622/3.2.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ.Δημητρίου Πιπεργιά προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης, Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης των προβλημάτων λειτουργίας του Ταμείου Λαϊκών Αγορών, τις προθέσεις της Κυβέρνησης να χορηγήσει άδειες στους παραγωγούς Λαϊκών Αγορών κ.λπ.

2. Η με αριθμό 613/30.1.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ.Δημητρίου Κωστόπουλου προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας σχετικά με την οφειλή του Ιράκ προς την ΠΥΡΚΑΛ Α.Ε. από την πώληση πολεμικού υλικού, την προσφυγή της ΠΥΡΚΑΛ Α.Ε. στο Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου και τους λόγους διακοπής της διαιτησίας.

3. Η με αριθμό 628/3.2.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ.Σταύρου Παναγιώτου προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τις νέες αυξήσεις στα ασφάλιστρα των αυτοκινήτων και τη λήψη μέτρων προστασίας των ιδιοκτητών αυτοκινήτων από την ασυδοσία των ασφαλιστικών εταιρειών.

4. Η με αριθμό 621/3.2.97 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Μαρίας Δαμανάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης να καταργήσει το άρθρο 19 του Κώδικα Ελληνικής Ιθαγένειας κ.λπ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε την ημερήσια διάταξη

ΤΩΝ ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις Πρώτου Κύκλου:

Πρώτη στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 624/3.2.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Αδαμόπουλου προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τη λήψη των αναγκών μέτρων για την αποκάλυψη του Αρχαίου Θεάτρου Λάρισας.

Η ερώτηση του κ. Αδαμόπουλου έχει ως εξής:

"Ο Δήμος της Λάρισας αλλά και σύσσωμοι οι κοινωνικοί φορείς της πόλης, αγωνίζονται δεκαετίες ολόκληρες και ύστερα μακρούς δικαστικούς αγώνες με τους ιδιοκτήτες καταστημάτων που είναι εγκατεστημένοι στο χώρο που πρόκειται να αποκαλυφθεί το Αρχαίο Θέατρο Λάρισας το οποίο αξιολογείται ισάξιο με αυτό της Αρχαίας Επιδαύρου, η δε σκηνή του θεάτρου εικάζεται από τις υπηρεσίες ότι είναι η τελειότερη στον Ελληνικό και Βαλκανικό χώρο.

Οι δικαστικοί αγώνες έχουν ολοκληρωθεί και για να συντελεσθεί η απαλλοτρίωση πρέπει να καταβληθούν από το Υπουργείο Πολιτισμού 750 εκατομμύρια δραχμές το αργότερο μέχρι τέλους Απριλίου 1997, διαφορετικά θα πρέπει να αρχίσουν πάλι από την αρχή μακρόχρονοι δικαστικοί αγώνες, πράγμα που σημαίνει ότι οδηγούμαστε με μαθηματική ακρίβεια στη ματαίωση αυτής της μακρόχρονης προσπάθειας και η πόλη της Λαρίσας θα συνεχίσει να έχει θαμμένο τον παραπάνω πολιτιστικό θησαυρό.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Πώς αντιμετωπίζει το θέμα το Υπουργείο Πολιτισμού;
2. Θα τηρηθούν οι υποσχέσεις των προκατόχων των Υπουργών για την καταβολή της αποζημίωσης των 750 εκατομμυρίων δραχμών;
3. Πώς αξιολογεί αυτή καθ' αυτήν την αποκάλυψη του Αρχαίου Θεάτρου Λάρισας και σε ποιες ενέργειες θα προβεί για την αποκάλυψή του;"

Ο Υπουργός Πολιτισμού κ. Βενιζέλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ (Υπ. Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, η αποκάλυψη του Αρχαίου Θεάτρου της Λάρισας είναι μια από τις βασικές προτεραιότητες του αρχαιολογικού έργου του Υπουργείου Πολιτισμού για το έτος 1997. Πρόκειται για ένα μείζον ζήτημα που ανήκει, αν θέλετε, στην καρδιά των αρχαιολογικών ερευνών. Είναι δε το βασικό αντικείμενο έρευνας της ΙΕ Εφορίας προϊστορικών και κλασικών αρχαιοτήτων.

Είναι, λοιπόν, αναμφισβήτητη η αρχαιολογική αλλά και η θεατρολογική σημασία του Αρχαίου Θεάτρου της Λάρισας. Πρότασή μας είναι το ανασκαφικό έργο να εξελιχθεί όσο γίνεται ταχύτερα, βέβαια *Lege artis*, όπως επιβάλλουν οι κανόνες της αρχαιολογικής επιστήμης, έτσι ώστε να φθάσουμε όχι απλά και μόνο στην αποκάλυψη και στην έρευνα, αλλά και στη θεατρική χρήση του Αρχαίου Θεάτρου της Λάρισας.

Υπάρχει το τεράστιο πρόβλημα των απαλλοτριώσεων και η αλήθεια είναι ότι πολλές φορές το Υπουργείο Πολιτισμού προβαίνει σε αναγκαστικές απαλλοτριώσεις -δεν αναφέρομαι στην περίπτωση του αρχαίου θεάτρου της Λάρισας, αλλά γενικότερα- οι οποίες δεν είναι απολύτως αναγκαίες, γιατί δεν υπάρχει σχεδιασμός για την αξιοποίηση των ακινήτων που απαλλοτριώνονται για αρχαιολογικούς σκοπούς.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ).

Το ΤΑΠ, το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων, δαπανά κάθε χρόνο -και αυτή είναι η δυνατότητα που έχει σύμφωνα με τον προϋπολογισμό του- περίπου δυόμισι με τρία δισεκατομμύρια δραχμές για την καταβολή αποζημιώσεων για απαλλοτριώσεις. Η καταβολή των αποζημιώσεων γίνεται κατά τη σειρά έκδοσης των σχετικών αποφάσεων προσδιορισμού τιμής μονάδος έτσι ώστε να αποφεύγεται η συμπλήρωση του δεκαοκταμήνου και να μην υπάρχει ο κίνδυνος διαπίστωσης της άρσης της απαλλοτρίωσης.

Με τα δεδομένα αυτά, το ποσό των επτακοσίων πενήντα εκατομμυρίων καλύπτει περίπου το 1/3 του συνολικού ετήσιου προϋπολογισμού του ΤΑΠ για απαλλοτριώσεις. Υπάρχει όμως μια ιδιομορφία στη Λάρισα. Πρόκειται για αστικά ακίνητα, πρόκειται για κτίσματα, πρόκειται για οικοπέδα ή ακίνητα ή πολυκατοικίες που είναι μέσα στον ιστό της πόλης. Και έτσι το ενδιαφέρον των ιδιοκτητών για την άρση της απαλλοτρίωσης είναι πάρα πολύ έντονο.

Αν το κριτήριο μας ήταν η ανάγκη του ανασκαφικού έργου, τότε θα αρκούσε η συντέλεση μικρότερου βαθμού απαλλοτριώσεων. Επειδή όμως το κριτήριό μας είναι γενικότερο και συνεκτιμά και τους κινδύνους που μπορούν να προκληθούν από την άρση και την επαναπροκήρυξη των απαλλοτριώσεων γι' αυτό στόχος του Υπουργείου και του ΤΑΠ είναι μέχρι τα μέσα Μαΐου του '97 -οπότε και συμπληρώνεται το δεκαοκτάμηνο - να καταβληθούν οι αποζημιώσεις αυτές. Για να γίνει αυτό όμως πρέπει το ΤΑΠ να ενισχυθεί από πόρους εξ άλλων πηγών. Γιατί αν δαπανήσει τους δικούς του πόρους, δε θα μπορέσει να συντελέσει άλλες απαλλοτριώσεις οι οποίες είναι εξ ίσου σημαντικές σε άλλες περιοχές της Χώρας.

Θα καταβάλει, λοιπόν, από το δικό του προϋπολογισμό ένα πολύ σημαντικό Τμήμα, το μεγαλύτερο δυνατό, αλλά πρέπει να έχουμε και πόρους από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, από τον τακτικό προϋπολογισμό, ενδεχομένως από τους πόρους της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Έχω ετοιμάσει έγγραφα προς όλους αυτούς τους αποδέκτες και πρέπει και οι συνάδελφοι του Νομού Λαρίσης που έχουν ένα εύλογο ενδιαφέρον, να κινηθούν με τη δική μας συμπαράσταση και βοήθεια προς την κατεύθυνση αυτή.

Πάντως σε καμιά περίπτωση δε θα αφήσουμε να γίνει άρση των αναγκαστικών απαλλοτριώσεων. Θα καταβληθούν οι αποζημιώσεις οπωσδήποτε εμπροθέσμως και η πρώτη προτεραιότητά μας στη Θεσσαλία είναι η αποκάλυψη του Αρχαίου Θεάτρου. Αυτή είναι και η οδηγία που έχει η ΙΕ Εφορία η οποία ευχαρίστως την εκτελεί, γιατί είναι ένα έργο που το κάνει με πολύ μεγάλο μεράκι.

Ελπίζω η απάντηση αυτή να ερμηνευθεί σωστά και να υπάρξει ένα αίσθημα ασφάλειας στην κοινωνία της Λάρισας για την οποία χαιρόμαι επειδή ενδιαφέρεται τόσο πολύ για την αποκάλυψη και τη χρήση του θεάτρου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Αδαμόπουλος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, πράγματι είμαι αρκετά ευχαριστημένος θα έλεγα από την ευρύτητα με την οποία ο κύριος Υπουργός αντιμετωπίζει ένα πολύ μεγάλο θέμα που επί πολλές δεκαετίες απασχολεί την μεγαλύτερη περιοχή-πόλη της χώρας, τη Λάρισα.

Πρόκειται για ένα θέατρο το οποίο, όπως ανεγνώρισε ο κύριος Υπουργός, είναι ανάλογο της Επιδαύρου με την τελειότερη σκηνή στον Ελληνικό και στο Βαλκανικό χώρο. Το θέατρο είναι στο κέντρο της πόλης στις παρυφές του φρουρίου. Το πρόβλημα είναι με τα καταστήματα τα οποία είναι στην κεντρικότερη εμπορική οδό στη συμβολή των παρυφών του φρουρίου με την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου. Βεβαίως εκεί δεν μπορεί να γίνει τμηματική καταβολή των αποζημιώσεων διότι τα καταστήματα είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους.

Όπως είπε ο κύριος Υπουργός μια και υπάρχει ευρύτατο αρχαιολογικό ενδιαφέρον θα πρέπει να δοθεί εφάπαξ αποζημίωση για όλα αυτά τα καταστήματα. Χαιρόμαι που ο κύριος Υπουργός είπε ότι είναι ένα μείζον θέμα και ότι είναι στις βασικές προτεραιότητες του Υπουργείου, ότι το θέατρο έχει μία ευρύτατη αρχαιολογική σημασία και ακόμη χαιρόμαι επειδή ζήτησε τη συνδρομή μας για να καλυφθεί και από άλλους πόρους. Βεβαίως όλοι οι συνάδελφοι της Λάρισας, αλλά και όλοι οι φορείς έχουμε στρέψει τις προσπάθειές μας προς κάθε κατεύθυνση.

Θεωρώ πολύ σημαντικό το ότι ο κύριος Υπουργός σήμερα πολύ ευθαρσώς και καθαρά μας είπε ότι σε καμιά περίπτωση δε θα υπάρξει άρση των απαλλοτριώσεων διότι εδώ φθάσαμε μετά από πολλούς δικαστικούς αγώνες. Βεβαίως, κύριε

Υπουργέ, εάν αυτό είχε γίνει από το 1985 -από τότε το κυνηγάμε- θα ήταν διαφορετική η κατάσταση. Είχαμε υποσχέσεις από τους προκατόχους σας και από τον κ. Μικρούτσικο και από τον κ. Μπένε. Το 1994 θα ήταν πεντακάσια εκατομμύρια. Και μετά αν εδίδοντο τα χρήματα τμηματικά τα έτη 1994, 1995, 1996 και 1997 θα είχαμε τελειώσει. Εσείς βέβαια σαν Υπουργός Πολιτισμού βρήκατε το θέμα εκεί που το αρχίσαμε το 1994.

Πάντως θεωρώ ότι η απάντησή σας είναι ικανοποιητική. Ταυτόχρονα θα υπάρχει και η δική μας η συμβολή. Σας παρακαλώ όμως να αντλήσετε από το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων, όσο το δυνατόν μεγαλύτερο ποσό γιατί όπως αντιλαμβανέσθε από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και από τον Κρατικό Προϋπολογισμό είναι πάρα πολύ δύσκολο στις σημερινές οικονομικές συνθήκες να ασκήσουμε κάποια επιρροή που θα έχει κάποιο αποτέλεσμα ώστε να μη γίνει η άρση των απαλλοτριώσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ (Υπ. Πολιτισμού): Θέλω να ευχαριστήσω τον κύριο συνάδελφο γιατί βρήκε ικανοποιητική την απάντησή μου. Θέλω να δώσω την περαιτέρω διευκρίνιση ότι φυσικά για τις ανάγκες του υπό τη στενή έννοια του όρου ανασκαφικού έργου θα αρκούσαν και μικρότερες απαλλοτριώσεις φέτος. Θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε σταδιακά. Ακριβώς, όμως, επειδή υπάρχει ένα νομικό, διοικητικό και τελικώς κοινωνικό πρόβλημα γι' αυτό και εμείς ως Υπουργείο ενεργούμε έτσι, με την ευαισθησία που έχουμε, αντιλαμβανόμενοι την ιδιομορφία που υπάρχει σε μία αστική περιοχή που είναι στο κέντρο μιας πόλης, σε αντίθεση με άλλες περιοχές που είναι αδόμητες και εκτός σχεδίου πόλεως. Και γι' αυτό ακριβώς επειδή θα παραμείνουν αδόμητες μπορούν να μας επιτρέψουν να κινηθούμε με πιο αργούς ρυθμούς καταβολής των αποζημιώσεων, όταν υπάρχει αναγκαστική απαλλοτρίωση.

Χαίρομαι δε γιατί υπάρχει αυτή η δεκτικότητα και η ευαισθησία της κοινωνίας της Λάρισας, γιατί οι αρχαιολογικοί τόποι, όπως και τα μουσεία και γενικότερα η πολιτιστική κληρονομιά είναι μεν αντικείμενα ενδιαφέροντος της Πολιτείας και του Υπουργείου Πολιτισμού αλλά πρέπει να υπάρχει και κοινωνική ευαισθησία, ένας κοινωνικός περίγυρος ο οποίος να αγκαλιάζει το αρχαιολογικό αντικείμενο, να ενθαρρύνει την έρευνα και την κοινωνική χρήση γιατί αυτή είναι η ολοκληρωμένη χρήση του μνημείου.

Θέλω να ελπίζω ότι το Αρχαίο Θέατρο της Λάρισας θα γίνει ένα σημείο αναφοράς και θα ενταχθεί στο δίκτυο των αρχαίων θεάτρων. Πολιτική δε του Υπουργείου είναι να αναδείξει αυτό το δίκτυο των αρχαίων θεάτρων, το οποίο καλύπτει όλη την Ελληνική Επικράτεια, με έναν τρόπο οποίος μας επιτρέπει να ισχυριζόμαστε ότι έχουμε το αρτιότερο δίκτυο αρχαίων ανοιχτών θεάτρων, το οποίο είναι αξιοζήλευτο από πολλές χώρες με μεγάλη θεατρική παράδοση και παιδεία, όπως μου δόθηκε η ευκαιρία να διαπιστώσω και σε συναντήσεις που είχα τώρα στη Θεσσαλονίκη με πολλούς ομολόγους μου, περισσότερους από σαράντα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Δεύτερη στην ημερήσια διάταξη επίκαιρη ερώτηση είναι η με αριθμό 617/30.1.97 του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Χειμάρρα προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τη διαδικασία προκήρυξης θέσεων σαράντα πέντε γιατρών διαφόρων ειδικοτήτων στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) τα κριτήρια πρόσληψης κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου Χειμάρρα σε περίληψη έχει ως εξής:

"Στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) υπηρετούν σαράντα πέντε γιατροί διαφόρων ειδικοτήτων που έχουν προσληφθεί με απόφαση του Γενικού Διευθυντού σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 88 του υπάρχοντος και σε ισχύ νόμου υπηρεσιακού Οργανισμού προκειμένου να καλύψουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες του Οργανισμού.

Ο Ο.Σ.Ε. ζήτησε από το Υπουργείο Μεταφορών με τον αριθμ. 261074/24.6.94 έγγραφό του να προκηρυχθούν εξήντα πέντε

θέσεις ιατρών, από τις οποίες οι σαράντα πέντε θα καλύπτονταν από τους ήδη υπηρετούντες και οι υπόλοιπες από νεοεισερχόμενους.

Όμως ο οργανισμός με την από 17.11.95 προκήρυξή του ανακοίνωσε την πλήρωση σαράντα πέντε θέσεων ιατρών δίχως να λαμβάνεται καμία πρόνοια για την τακτοποίηση της υπηρεσιακής εκκρεμότητας των ήδη υπηρετούντων.

Μετά τα παραπάνω ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Αφού είναι αναγκαίο να καλυφθούν και τυπικά οι συγκεκριμένες σαράντα πέντε θέσεις ιατρών γιατί δεν καλύφθηκαν από τους ήδη υπάρχοντες και από πολλών ετών υπηρετούντες στον Ο.Σ.Ε. ιατρούς;

2. Γιατί τηρείται τόση μυστικότητα σε ό,τι αφορά τα κριτήρια των προσλήψεων; Από τότε άρχισε να "φακελώνονται" οι ιατροί του Ο.Σ.Ε. και να χρησιμοποιούνται εις βάρος τους "πληροφορίες" των οποίων δεν έχουν δικαίωμα να λάβουν γνώση;

3. Πώς θα αντιμετωπίσει ο κύριος Υπουργός την περίπτωση να υποχρεωθεί ο Ο.Σ.Ε. να διατηρήσει στην εργασία τους όλους τους παράνομα απολυμένους ιατρούς, μετά από δικαστική απόφαση που θεωρείται βέβαιο ότι θα εκδοθεί;

4. Τι θα πράξει τότε ο Ο.Σ.Ε. με όλους τους παλαιούς, τους νεοπροσλαμβανόμενους και τους επαναπροσλαμβανόμενους ιατρούς;".

Ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Εμμανουήλ Λουκάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σύμφωνα με τον ισχύοντα υπηρεσιακό οργανισμό του Ο.Σ.Ε. για την παροχή ιατρικής περίθαλψης στο προσωπικό, ο Οργανισμός συμβάλλεται με ιδιώτες γιατρούς, είτε με σχέση εξαρτημένης εργασίας είτε με σχέση έμμεσης εντολής. Στις περιπτώσεις που κάποιος από τους γιατρούς αποχωρεί, τότε η υπηρεσία, επειδή υπάρχει μεγάλη ανάγκη στα πολυιατρεία και στους ιατρικούς τομείς, αναθέτει προσωρινά -και μέχρι οριστικής κάλυψης της θέσης που γίνονται με προκήρυξη- τη θέση σε ιδιώτες γιατρούς.

Από το έτος 1990, που άρχισαν οι απαγορευτικές διατάξεις περί προσλήψεως στο Δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, υπήρξε ένα πρόβλημα με την αναπλήρωση των γιατρών, που πράγματι παρατάθηκε σε ορισμένες θέσεις για αρκετά χρόνια. Όμως, το 1994 αποφασίστηκε να καλυφθούν σαράντα πέντε θέσεις αναπληρωτών γιατρών με γιατρούς έμμεσης εντολής και ζητήθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου. Η έγκριση δόθηκε και στη συνέχεια ο Ο.Σ.Ε. κοινοποίησε με ανάρτηση και δημοσίευση στον Τύπο την από 17.11.95 ανακοίνωσή του με την οποία ζητούσε από τους ενδιαφερομένους γιατρούς να υποβάλουν αίτηση και σχετικά δικαιολογητικά προκειμένου να τους ανατεθεί, μετά από επιλογή, έμμεση εντολή για την παροχή ιατρικής περίθαλψης στο προσωπικό του Ο.Σ.Ε..

Στην ανακοίνωση αυτή τονιζόταν ότι μπορούν να υποβάλουν αίτηση και οι γιατροί που ήδη προσφέρουν τις υπηρεσίες τους ως αναπληρωτές γιατροί. Και πράγματι, μαζί με τους άλλους ενδιαφερομένους υπέβαλαν σχετικές αιτήσεις και αναπληρωτές γιατροί των οποίων οι θέσεις είχαν συμπεριληφθεί στην ανακοίνωση.

Μετά την υποβολή των αιτήσεων και την εξέτασή τους από την επιτροπή που συστήθηκε, έγινε από τη Γενική Διεύθυνση ανακοίνωση των ονομάτων των επιλεγέντων. Μεταξύ των επιλεγέντων, ήταν και επτά από τους είκοσι οκτώ αναπληρωτές γιατρούς, που υπέβαλαν σχετική αίτηση.

Οι σαράντα πέντε θέσεις των γιατρών της έγκρισης του Υπουργικού Συμβουλίου δεν καλύφθηκαν αποκλειστικά από τους ήδη υπηρετούντες τότε αναπληρωτές γιατρούς, γιατί η ανάθεση σε αυτούς είχε γίνει λόγω του επείγοντος χωρίς κανένα κριτήριο και γιατί δεν μπορούσαν να αποκλεισθούν άλλοι γιατροί με περισσότερα προσόντα. Υπόψιν, ότι οι περισσότεροι από τους αναπληρωτές γιατρούς που δεν επελέγησαν, - και δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις που έθετε η ανακοίνωση του Ο.Σ.Ε. -για ανάθεση έμμεσης εντολής με

επιλογή και δεν είχαν τα προσόντα αλλά και κατείχαν και άλλη θέση στο Δημόσιο.
Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ.Χειμάρας έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Υπουργέ, λυπάμαι, γιατί διαπιστώνω ότι δεν ενημερωθήκατε σωστά. Βεβαίως, αυτήν την απάντηση σας έδωσε η διοίκηση του Ο.Σ.Ε., τον οποίο Ο.Σ.Ε. δεν ελέγχετε γενικώς σε όλα τα επίπεδα και έτσι δεν τον ελέγχετε και στο θέμα του προσωπικού.

Περίμενα από σας σήμερα να επανορθώσετε αυτό το έγκλημα που έκανε η διοίκηση του Ο.Σ.Ε., αλλά δυστυχώς δε βλέπω να έχει τέτοια πρόθεση η κυβέρνηση.

Κύριε Πρόεδρε, απελύθησαν είκοσι γιατροί με καθαρά κομματικά κριτήρια. Και θα το αποδείξω, καταθέτοντας όσα σχετικά έγγραφα θα επικαλεστώ.

Ο Ο.Σ.Ε. τον Ιούνιο και Ιούλιο του 1994 με δύο έγγραφά του, τα οποία θα καταθέσω στη Βουλή, ζήτησε από το Υπουργείο Μεταφορών την τακτοποίηση της υπάρχουσας εκκρεμότητας των σαράντα πέντε γιατρών, οι οποίοι υπηρετούσαν από δύο έως οκτώ χρόνια, ασκώντας όλα τα καθήκοντα που ασκούσαν και οι άλλοι γιατροί και καλύπτοντας πάγιες και διαρκείς ανάγκες.

Μόλις πήρε την έγκριση η διοίκηση ξέχασε τη δέσμευση αλλά και την ηθική και υπηρεσιακή υποχρέωση για την τακτοποίηση της εκκρεμότητας και εξέδωσε σχετική προκήρυξη το Νοέμβριο του 1995 στην οποία σκόπιμα δεν καθόρισε κανένα κριτήριο πρόσληψης για να μην υποχρεωθεί να συμπεριλάβει μέσα και την προϋπηρεσία. Διαλαδή προκήρυξε διαγωνισμό με καθαρά κομματικά κριτήρια.

Αξίζει να αναφέρω ότι ο τότε Υπουργός Μεταφορών κ. Τσούρας εξέδωσε δύο αποφάσεις με διαφορετικές κάθε φορά ειδικότητες γιατί πιεζόταν κομματικά. Λίγες μέρες πριν την απόλυση το είκοσι γιατρών το Δεκέμβριο του 1996 ο Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε. διαβεβαίωνε το Δ.Σ. ότι δεν πρόκειται να απολυθεί κανένας γιατρός, πρακτικό 307 το οποίο και θα καταθέσω. Μετά από λίγες μέρες τηλεγραφικά απελύθησαν είκοσι γιατροί les και επρόκειτο για διακοπή φιλικών σχέσεων, χωρίς να τους δοθεί το πόρισμα της επιτροπής, τουλάχιστον, το οποίο ζήτησαν και με παραγγελία εισαγγελέως.

Κύριε Πρόεδρε για μια ακόμη φορά διαπιστώθηκε ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. κατήργησε πλήρως την αξιοκρατία, την ισοπολιτεία αλλά και κάθε έννοια δικαίου και συνέχειας του Κράτους.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθ. Χειμάρας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα τα οποία βρίσκονται στο Αρχείο της Στενογραφικής Υπηρεσίας και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένου).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Υφυπουργός κ. Λουκάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εκείνο που θέλω να συμπληρώσω είναι, ότι τα έγγραφα που ζήτησαν, κύριε Πρόεδρε, μπορούν να δοθούν μόνο με δικαστική απόφαση. Αφορούν προσωπικούς φακέλους των υπαλλήλων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Μα, υπήρξε εισαγγελική παραγγελία και δεν τα έδωσαν. Δεν είστε ενημερωμένοι, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τρίτη στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 626/3.2.1997 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Δημητρίου Κωστόπουλου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων παραχώρησης δημοσίων εκτάσεων για κατασκευή κατοικιών από τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ), τη λήψη μέτρων μείωσης της ανεργίας κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση σε περίληψη έχει ως εξής:

"Οι οικοδόμοι έδωσαν στην Κυβέρνηση τον αναγκαίο χρόνο για να τηρήσει τις δεσμεύσεις που ανέλαβε κατά την απεργιακή κινητοποίηση του κλάδου στις 12 Δεκέμβρη 1996. Επειδή όμως κάτι τέτοιο δεν έγινε, οι οικοδόμοι αναγκάζονται για άλλη μία φορά να κινητοποιηθούν, προκειμένου να διεκδικήσουν την

ικανοποίηση των δίκαιων αιτημάτων τους.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός ποια είναι τα μέτρα που πρόκειται να πάρει η Κυβέρνηση, ώστε:

α. Να τηρηθούν οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η Κυβέρνηση απέναντι στους οικοδόμους (να δοθεί δημόσια γη για κατασκευή κατοικιών από τον ΟΕΚ, να αλλάξουν οι προϋποθέσεις στα δάνεια του ΟΕΚ, να καταργηθεί το ταμείο των "εργατοπατέρων", να ανοίξει ο φάκελος για τα "υπέρ αγνώστων".

β. Να ικανοποιηθούν και τα γενικότερα αιτήματα του κλάδου: δραστική μείωση της ανεργίας, κατάργηση των αντισφαλιστικών νόμων, πραγματική αντιμετώπιση του προβλήματος της "μαύρης εργασίας" και όχι στην κατεύθυνση του ΠΔ που ετοιμάζεται και το οποίο χειροτερεύει το όλο θέμα."

Ο Υφυπουργός Εργασίας κ. Νικόλαος Φαρμάκης έχει το λόγο.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπ. Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε Πρόεδρε, η πολύ σύντομη σε περιεχόμενο επίκαιρη ερώτηση του συναδέλφου κ. Κωστόπουλου περιέχει τόσα πολλά θέματα, ώστε δε θα αρκούσε ο χρόνος ούτε μιας επερώτησης για να αναπτυχθούν. Ο ελάχιστος χρόνος της επίκαιρης ερώτησης δε μας επιτρέπει να δώσουμε μια απάντηση με πληρότητα. Όμως θα το προσπαθήσουμε.

Σε ό,τι αφορά την απόκτηση δημοσίων εκτάσεων για την κατασκευή εργατικών κατοικιών από τον ΟΕΚ, ενημερώνουμε το Κοινοβούλιο ότι ο οργανισμός βρίσκεται σε διαρκή συνεργασία με δημόσιους φορείς από τους οποίους αποκτά τις αναγκαίες εκτάσεις για την υλοποίηση των στεγαστικών του προγραμμάτων.

Έχει αποκτήσει συγκεκριμένα ο ΟΕΚ τέτοιες εκτάσεις και από το Ελληνικό Δημόσιο, εννοώ την κτηματική υπηρεσία του Δημοσίου, και από το Υπουργείο Γεωργίας και από τους δήμους ή τις κοινότητες σε όλη τη Χώρα, από ιερές μητροπόλεις, εκκλησιαστικά ακίνητα και από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, για την υλοποίηση κοινών στεγαστικών προγραμμάτων.

Έχω στα χέρια μου πλήρη στοιχεία, που δείχνουν τους φορείς και τις εκτάσεις, που αποκτήθηκαν κατά καιρούς από τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας για την ανάπτυξη στεγαστικών του προγραμμάτων.

Επίσης, από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων εξαγγέλθηκε πολύ πρόσφατα το νέο διετές δανειοδοτικό πρόγραμμα για την αγορά ή ανέγερση κατοικίας, το οποίο θα υλοποιεί ο Οργανισμός για τους δικαιούχους του στα επόμενα δύο χρόνια, στο 1997 και 1998, ύψους διακοσίων σαράντα επτά δισεκατομμυρίων δραχμών, μέσω των τσεσάρων τραπεζών, με τις οποίες έχουν υπογραφεί σχετικές συμβάσεις.

Σε ό,τι αφορά το πάγιο αίτημα της κατάργησης των αντισφαλιστικών νόμων 1902, 1976/91 και 2084/92, θέλω να πω στον κύριο συνάδελφο ότι θα είναι θέμα του διαλόγου, που έχει προεκλογικά εξαγγείλει και προγραμματικά δεσμευτεί η Κυβέρνηση και που αρχίζει μέσα στο Φλεβάρη. Σ' αυτό το διάλογο, ανάμεσα στα άλλα αντικείμενα, θα υπάρχει και το θέμα της πιθανής παρέμβασης στην ασφαλιστική νομοθεσία.

Σε ό,τι αφορά το αίτημα της χορήγησης εκ νέου δυνατότητας αναγνώρισης ημερών εργασίας, από τα υπέρ αγνώστων ένσημα του κλάδου σύνταξης του ΙΚΑ, σας πληροφορούμε ότι το δικαίωμα αναγνώρισης των πλασματικών ημερών ασφάλισης για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος, δόθηκε κατ' επανάληψη στους οικοδόμους, με τους νόμους 629/77, 825/78, 1469/84, η δε τελευταία παράταση της προθεσμίας του δικαιώματος αυτού έληξε στις 3.8.85. Αυτά τα γνωρίζει πολύ καλά και υπό την τώως συνδικαλιστική του ιδιότητα ο συνάδελφος κ. Κωστόπουλος.

Η δαπάνη για την αναγνώριση των ημερών εργασίας από τα υπέρ αγνώστων ένσημα καλύφθηκε από τα πλεονάσματα του ειδικού λογαριασμού δώρων εορτών και επιδόματος αδείας οικοδόμων, το γνωστό ΕΛΔΕΟ. Μετά όμως την κατά δύο χρόνια μείωση του ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης των οικοδόμων, από το εξηκοστό στο πεντηκοστό όγδοο έτος με το νόμο 1543/85, προβλέφθηκε ότι τα πλεονάσματα του παραπάνω λογαριασμού που ανέφερα, μεταφέρονται κατ' έτος στον

κλάδο σύνταξης του ΙΚΑ, προκειμένου να αντισταθμιστεί η δαπάνη, που προκαλείται στο ίδρυμα από την πρόωρη συνταξιοδότηση των οικοδόμων.

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου της ομιλίας του κυρίου Υφυπουργού)

Δώστε μου σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, κάποιο χρόνο, γιατί δε θα προλάβω να απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Στο χρόνο που προβλέπει ο Κανονισμός, με τη σχετική ανοχή. Δεν είναι για μακρές αγορεύσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπ. Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Το αίτημα, λοιπόν, για την παροχή εκ νέου δυνατότητας αναγνώρισης ημερών εργασίας από τα υπέρ αγνώστων ένσημα του κλάδου σύνταξης του ΙΚΑ, δεν μπορεί να αφορά μόνο τη συγκεκριμένη κατηγορία εργαζομένων και τούτο, γιατί στον κλάδο σύνταξης του ΙΚΑ δεν πηγαίνουν μόνο τα πλεονάσματα του ΕΛΔΕΟ, αλλά και κάθε είδους εισφορές ασφαλισμένων και εργοδοτών, όπως αλλοδαπών, εποχιακά απασχολούμενων, αγροτών κ.λπ., για τις οποίες το ΙΚΑ δεν κατέβαλε ποτέ αντίστοιχες παροχές. Σε όλες τις προαναφερόμενες περιπτώσεις, τα ημερομίσθια αυτά είναι κατ' ουσία "υπέρ αγνώστων" και δεν είναι δίκαιο να παρασχεθεί η δυνατότητα αναγνώρισης μόνο στους οικοδόμους, τη στιγμή μάλιστα που ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων αδυνατεί να συμπληρώσει τις κατ' ελάχιστο απαιτούμενες προϋποθέσεις για τη συνταξιοδότησή του.

Ας παρέμβει ο κύριος συνάδελφος και θα συνεχίσω στη δευτερολογία μου. Τι να κάνω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Χρόνο υπέρ αγνώστου να σας δώσω. Χρόνο υπέρ αναγνώστου, όχι.

Ο κ. Κωστόπουλος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Πρόεδρε, δε χωρά αμφιβολία ότι μπαίνουν γενικότερα ζητήματα, που θα άξιζε τον κόπο να έχουμε περισσότερο χρόνο να τα κουβεντιάσουμε. Όταν μάλιστα αυτήν τη στιγμή, που αναπτύσσεται η επίκαιρη ερώτηση, οι οικοδόμοι βρίσκονται σε κινητοποίηση για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων.

Θα μπορούσε όμως ο εκπρόσωπος της Κυβέρνησης με μία φράση -μία και μπαίνουν αυτά τα μεγάλα ζητήματα για την ανεργία κ.λπ.- να καλύψει αυτές τις ανάγκες, αυτά τα αιτήματα. Θα μπορούσε να πει ότι η Κυβέρνηση σκέφτεται να αναθερμάνει την οικονομική δραστηριότητα. Και εμείς υποστηρίζουμε ότι αυτή η αναθέρμανση είναι θέμα μεγάλο οικονομικό πολιτικό γιατί ξέρετε γύρω από την οικοδομή πόσα και πόσα επαγγέλματα υπάρχουν.

Βεβαίως υπάρχουν οι συμφωνίες και οι δεσμεύσεις που σας απαγορεύουν στην ουσία να κινηθείτε αυτόβουλα και αυτόνομα και από την άποψη αυτή δεν μπορείτε να δώσετε μία τέτοια απάντηση.

Θα σταθώ σε δύο αιτήματα -στο ένα αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός- τα οποία δεν έχουν κόστος όπως υποστηρίξατε τουλάχιστον για τα "υπέρ αγνώστων". Το ένα, λοιπόν, το ταμείο επικουρικής ασφάλισης συνδικαλιστικών στελεχών και εργαζομένων στα Σωματεία. Έχετε υποσχεθεί πολλοί κατά καιρούς ότι θα καταργήσετε αυτό το ταμείο και θα δώσετε μία άλλη μορφή σύμφωνα με τις προτάσεις που έχουν καταθέσει κατά καιρούς τα συνδικάτα. Μάλιστα από ό,τι είμαι σε θέση να γνωρίζω στα συρτάρια του Υπουργείου -δεν ξέρω αν είναι στον τομέα που εσείς εποπτεύετε- υπάρχει ολόκληρο σχέδιο για το πώς πρέπει αλλάξει η κατάσταση σχετικά με το ταμείο αυτό. Δεν προχωράτε και δεν μπορούμε να καταλάβουμε. Ποιο κόστος; Αντίθετα δεν θα έχει κόστος θα έχει όφελος από μία άποψη. Εκτός αν μιλάτε για το πολιτικό κόστος. Γι' αυτό αδιαφορούμε.

Για τα "υπέρ αγνώστων" μπορείτε να πείτε πολλά πράγματα να βρείτε πολλές δικαιολογίες και επιτρέψτε μου την έκφραση αυτή. Εγώ αυτό το επάγγελμα κάνω. Εγώ ξέρω ότι δούλεα διακόσια πενήντα μεροκάματα το χρόνο και κολλούσα πενήντα ένσημα. Έτσι είναι η κατάσταση. Συνεπώς δικαιούμαι να πάρω αυτά που έχω χάσει. Πρέπει να δείξετε μία ανοχή προς αυτό το αίτημα και μη λέτε, ξέρετε είναι και άλλες κατηγορίες

εργαζομένων που έχουν τέτοια αιτήματα.

Κύριε Πρόεδρε, εσείς θέλω να σχολιάσετε το εξής - και κλείνω- "όταν έξω έχει κατακλυσμός και κάποιος λέει ότι ψιχαλίζει πώς θα τον χαρακτηρίζατε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): "Ού συ με λoidωρείς αλλ' ο τόπος", για να επικαλεστώ τον Αίσωπο. Γιατί γνωρίζετε, ότι από τη θέση αυτή δεν μπορώ να μπορώ να μπω σε σχολιασμό!

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπ. Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Είμαι υποχρεωμένος να απαντώ ως Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και όχι ως μετεωρολόγος, κύριε Κωστόπουλε, για να το σχολιάσω εγώ. Να κάνω δηλαδή εκείνο που δεν έκανε ο κύριος Πρόεδρος!

Για το Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Εκπροσώπων και Υπαλλήλων Εργατικών, Επαγγελματικών Οργανώσεων: Πριν από μία εβδομάδα ανακοινώθηκε, κύριε συνάδελφε, και ήλπιζα ότι το γνωρίζετε -δε μου δόθηκε η δυνατότητα λόγω χρόνου στην πρωτολογία μου να το αναπτύξω- η απόφασή μας για την κατάργηση αυτού του Ταμείου. Αναφέρθηκε από όλα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και ανεγράφη και στον Τύπο τη κατάργηση αυτού του Ταμείου και η ένταξη των ασφαλισμένων του στο ΙΚΑ-TEAM. Ήδη ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ. Παπαϊωάννου προ εβδομάδος με επιστολή του διαβίβασε το προσχέδιο νόμου στην ΓΣΕΕ με την οποία επιστολή επίσης ζητά τις παρατηρήσεις τους για να κατατεθεί στη Βουλή. Σε λίγες μέρες θα είναι στη Βουλή η διάταξη για την κατάργηση αυτού του Ταμείου για την οποία συμφωνούμε μαζί σας και για τους ίδιους λόγους που επικαλείσθε εσείς αλλά και η Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος. Το Ταμείο, λοιπόν, καταργείται.

Σε ό,τι αφορά την ανεργία η οποία είναι πολύ γενικότερο θέμα και δεν αφορά βέβαια μόνο τους οικοδόμους, η αντιμετώπισή της και η αύξηση της απασχόλησης, δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ανεξάρτητα από την γενικότερη πορεία της οικονομίας. Γνωρίζετε ότι η Κυβέρνηση έχει υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πολυετές πρόγραμμα για την απασχόληση, σύμφωνα με τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Γνωρίζετε επίσης ότι ο νόμος 2434/96 που επιγράφεται "μέτρα πολιτικής για την απασχόληση, την επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση και άλλες διατάξεις", προβλέπει σειρά μέτρων όπως τη θέσπιση για πρώτη φορά της κάρτας απασχόλησης πολλαπλής χρήσης, τη σύνδεση προγραμμάτων κατάρτισης και απασχόλησης, την επιχορήγηση από τον ΟΑΕΔ επιχειρήσεων βάσει προγραμμάτων απασχόλησης για την δημιουργία θέσεων εργασίας, μέτρα απόκτησης επαγγελματικής εμπειρίας νέων πτυχιούχων, κατάρτιση εργαζομένων σε μεγάλα τεχνικά έργα, μέτρα εποχιακής απασχόλησης και άλλα που δείχνουν ότι την Κυβέρνηση απασχολεί πράγματι το πρόβλημα της ανεργίας και όχι μόνο των οικοδόμων και κάνει ό,τι μπορεί για να ενισχύσει την απασχόληση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τέταρτη, στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 603/29.1.97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Μουσταφά Μουσταφά προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη μείωση της παραγωγής βάμβακος στο Νομό Ροδόπης και τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, για να συμπεριληφθεί στους πληγέντες νομούς.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Η φειντή παραγωγή βαμβακιού στο Νομό Ροδόπης σημειώσε κάθετη μείωση λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και φυτονόσου.

Η μείωση της παραγωγής η οποία ξεπερνά κατά πολύ το 30%, είναι γνωστή σε όλους τους αρμόδιους. Σε παλαιότερη ερώτηση και επίκαιρη ερώτησή μου την είχα γνωστοποιήσει και στη Βουλή.

Παρ' όλα αυτά ο Νομός Ροδόπης δε συμπεριλαμβάνεται στους νομούς που επλήγησαν σύμφωνα με την τελευταία σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου Γεωργίας.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός Γεωργίας:

Θα συμπεριληφθεί ο Νομός Ροδόπης στους πληγέντες νομούς δεδομένου ότι η μείωση της παραγωγής βαμβακιού ξεπερνά το 30%;

Αν όχι, γιατί και με ποια κριτήρια;".

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Δημήτριος Σωτηρλής έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΩΤΗΡΛΗΣ (Υφυπ. Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, τον περασμένο χρόνο συνέβησαν αρκετές καταστροφές και ζημιές στον ελληνικό γεωργικό τομέα από θεομηνίες, δυσμενείς καιρικές συνθήκες, γνωστά και στο Υπουργείο Γεωργίας και στις άλλες υπηρεσίες, οι οποίες όμως ζημιές δεν μπορούσαν να καλυφθούν από τον ΕΛΓΑ ή άλλους εθνικούς πόρους.

Το Υπουργείο Γεωργίας, ενεργοποίησε τη διεύθυνση πολιτικού σχεδιασμού εκτάκτων αναγκών και συγκέντρωσε όλα τα στοιχεία απ' όλη τη Χώρα, για να εκτιμήσουμε το μέγεθος, το είδος των ζημιών όλης της Χώρας και εκτιμήσαμε με βάση τεκμηριωμένα στοιχεία ότι οι ζημιές αυτές υπερέβαιναν τα εξηταπέντε δισεκατομμύρια (65.000.000.000) δραχμές. Επειδή δεν ήταν δυνατόν αυτές τις ζημιές να τις καλύψουμε από άλλους πόρους, στις 13 Δεκεμβρίου απευθύναμε επιστολή στον αρμόδιο κοινοτικό επίτροπο και στις 17.12.96 στο Συμβούλιο Υπουργών Γεωργίας κάναμε εκτενή αναφορά αυτής της μεγάλης ζημιάς της Πατρίδας μας. Ζητήθηκε και υποβάλουμε στα μέσα του Γενάρη εκτεταμένο υπόμνημα, όπου εκεί αναφερόμαστε στις ζημιές κατά προϊόν, κατά κλάδο και κατά περιοχή, καθώς και την αποτίμηση των ζημιών αναλυτικά, για να προσδιοριστεί από τις υπηρεσίες της Κοινότητας το κονδύλι άντλησης πόρων από τις υφιστάμενες διαρθρωτικές δράσεις.

Τις τελευταίες μέρες του Γενάρη έφθασαν πληροφορίες στο Υπουργείο Γεωργίας ότι υπήρξαν ζημιές και στο Νομό Ροδόπης. Πριν όμως απ' αυτό, είναι γνωστό -και εδώ εκφράζεται και το ερώτημα του αγαπητού συναδέλφου- ότι ανακοινώσαμε στις 23 του Γενάρη το πλαίσιο αποζημιώσεων σε μια σειρά νομούς, στους Νομούς της Θεσσαλίας, της Άρτας, της Πρέβεζας, της Λέσβου, της Καβάλας κ.λπ., για ζημιές στο φυτικό και ζωικό κεφάλαιο σαν πρώτη φάση και ακολουθούσαν οι ζημιές στους Νομούς Ημαθίας, Πιερίας, Αργολίδος, και τέλος οι υπόλοιπες δραστηριότητες και ζημιές με μια διαδικασία που είχε να κάνει με το χρονοδιάγραμμα πληρωμών και τις διαδικασίες που απαιτούνται για άντληση των πόρων για τις αποζημιώσεις.

Λαβαίνοντας, λοιπόν, υπόψη τις πληροφορίες ότι στο Νομό Ροδόπης, υπάρχει θέμα ζημιών, στείλαμε έγγραφο και ζητήσαμε από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να προβεί μέσα από τις αρμόδιες υπηρεσίες στην άμεση εξατομίκευση των ζημιών που έγιναν στην παραγωγή βάμβακος, αραβοσίτου, στα γεωργοκτηνοτροφικά κτίσματα και στα θερμοκήπια, στο γεωργικό και μηχανολογικό εξοπλισμό, κ.α. και αυτά να μας τεθούν άμεσα για να εκτιμήσουμε και τη διαδικασία και τον τρόπο παρέμβασης και στο Νομό Ροδόπης.

Δεύτερον, δώσαμε εντολή στην ΑΤΕ να διευκολύνει τους παραγωγούς στις εκμεταλλεύσεις τους, έτσι ώστε να αντιμετωπίσουν πάγια και δύσκολα προβλήματα λόγω καταστροφής της παραγωγής τους από θεομηνίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Μουσταφά Μουσταφά έχει το λόγο.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά, επειδή στην εγκύκλιο του Υπουργείου Γεωργίας με ημερομηνία 23 Ιανουαρίου, δεν συμπεριλαμβάνεται ο Νομός Ροδόπης στις πληγείσες περιοχές και επειδή αυτό πραγματικά προκάλεσε αισθήματα απογοήτευσης και απογνώσης στους αγρότες της περιοχής, κάναμε την επίκαιρη ερώτηση.

Θα είναι γνωστή και στο Υπουργείο η άμεση αντίδραση και των άλλων φορέων και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και της Ένωσης Αγροτικών Συνεταιρισμών και του κυρίου Περιφερειάρχη για τη μη ύπαρξη του Νομού Ροδόπης στις πληγείσες περιοχές.

Θα ήθελα να τονίσω ότι τη μείωση στην παραγωγή του βαμβακιού στο Νομό Ροδόπης, την είχα επισημάνει πολύ νωρίτερα και με επίκαιρη ερώτηση που την είχαμε συζητήσει

εδώ με τον κ. Τζουμάκα -ήταν η πρώτη μου ομιλία στο Κοινοβούλιο- και με ερώτηση το τι μέτρα σκέφτεται να πάρει το Υπουργείο για τη στήριξη του εισοδήματος των αγροτών, των βαμβακοπαραγωγών του Νομού Ροδόπης.

Στην ερώτηση αυτή έλαβα μία απάντηση, η οποία έλεγε ότι η ζημιά ήταν στο επίπεδο του 8% -νομίζω ότι αυτό θα ήταν μία πρώτη εκτίμηση- ενώ η πραγματική μείωση της παραγωγής ξεπερνούσε το 30%. Αυτά είναι και τα στοιχεία που δίνει ο Οργανισμός Βάμβακος.

Αυτή η επιμονή μας, κύριε Υπουργέ -αν μπορεί να χαρακτηριστεί έτσι- δεν είναι ούτε από αντιπολιτευτική διάθεση ούτε από τοπικιστικά αντανάκλαστικά. Αυτή η μείωση στην παραγωγή μας υπήρξε, με συνέπεια, απώλεια εισοδήματος για ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού και σε συνδυασμό με τη μη πληρωμή του πριμ στους καπνοπαραγωγούς του νομού, που έπρεπε να είχε καταβληθεί ήδη από το Νοέμβριο ή Δεκέμβριο, έχει αλυσιδωτές συνέπειες στην αγορά της Κομοτηνής. Αυτό είναι φανερό και στους επαγγελματιοβιοτέχνες και σε όλη την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής.

Θα ήθελα να τονίσω ότι σε αυτές τις περιπτώσεις, τις δύσκολες, ο αγροτικός κόσμος ζητά την χείρα βοήθειας της Πολιτείας, του Κράτους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΩΤΗΡΛΗΣ (Υφυπ. Γεωργίας): Ειλικρινά, αναζήτησα σε όλες τις υπηρεσίες να μου καταθέσουν τα υπομνήματα ή όποιο άλλο στοιχείο για τις ζημιές στο Νομό Ροδόπης. Σωστά είπατε, ότι οι Υπηρεσίες -κατά τη δική τους εκτίμηση-αναφέρονται σε ένα ποσοστό ζημιών 8%. Το Υπουργείο Γεωργίας δεν είχε κανένα λόγο εξαίρεσης όταν μάλιστα στο υπόμνημά μας περιλαμβάνονται Νομοί όλης της χώρας από Κρήτη μέχρι τη Μακεδονία, εκεί που πραγματικά δηλώθηκαν ζημιές.

Πα' όλα αυτά, επιμένουμε και εμείς μαζί σας να εξαντλήσουμε το θέμα, γι' αυτό με έγγραφό μας ζητήσαμε να μας πληροφορήσουν οι αρμόδιες υπηρεσίες, η Νομαρχία για τις ζημιές του Νομού έτσι ώστε πράγματι να σταθούμε με κατανόηση απέναντι στο πρόβλημα των παραγωγών του Νομού Ροδόπης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τελευταία στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 605/29.1.97 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κας Βασιλικής Αράπη-Καραγιάννη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη των αναγκών μέτρων, προκειμένου να απορροφηθούν οι αδιάθετες ποσότητες πορτοκαλιών στο Νομό Άρτας, η οποία έχει ως εξής:

"Ανάστατοι είναι οι πορτοκαλοπαραγωγοί του Νομού Άρτας, καθώς τεράστιες ποσότητες του προϊόντος τους (μέρλιν και κοινό) παραμένουν αδιάθετες και απειλούνται με οικονομική καταστροφή.

Επειδή το θέμα είναι εξαιρετικά επείγον, αφού η αποθήκευση και η συντήρηση τέτοιων ποσοτήτων πορτοκαλιών είναι αδύνατη.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Σε ποιες ενέργειες θα προβεί, προκειμένου να απορροφηθούν οι αδιάθετες ποσότητες πορτοκαλιών και να προστατευθεί το εισόδημα των παραγωγών".

Υπόδειγμα επίκαιρης ερώτησης. Συνοπτικότερη, συνοτομότερη, περιεκτικότερη.

Ο κύριος Υφυπουργός Γεωργίας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΩΤΗΡΛΗΣ (Υφυπ. Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, απασχολήσαμε το Ελληνικό Κοινοβούλιο με αντίστοιχο ή το ίδιο θέμα πολλές φορές, τον τελευταίο καιρό. Θεωρώ όμως και εγώ ότι αυτή η συμπυκνωμένη ερώτηση είναι επίκαιρη και για μας αφού το θέμα των πορτοκαλιών της Άρτας αλλά και των άλλων περιοχών της Χώρας αντιμετωπίζουν και αντιμετωπίζουμε και εμείς μαζί τους μεγάλο πρόβλημα.

Θέλω απλώς να επαναλάβω το ισοζύγιο παραγωγής και διάθεσης του προϊόντος στο Νομό Άρτας, γιατί από τους

εκατόν τριάντα χιλιάδες τόνους έχουν εξαχθεί μόνο επτά χιλιάδες τόνοι.

Έχουν πάει στη χυμοποίηση είκοσι τέσσερις χιλιάδες τόνοι, για εσωτερική κατανάλωση διοχετεύθηκαν έξι χιλιάδες τόνοι, φθορές καταμετρημένες επτά χιλιάδες τόνοι και υπάρχει αυτήν τη στιγμή ηρτημένη σοδεία περίπου ογδόντα πέντε χιλιάδες τόνοι. Είναι ένα πρόβλημα που πραγματικά μας ανησυχεί, αν λάβει κανείς υπόψη του την ταχεία ωρίμανση, τα καιρικά φαινόμενα και τις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσουν οι παραγωγοί.

Έτσι, λοιπόν, αυτήν τη στιγμή είμαστε σε διαρκή και καθημερινή επικοινωνία με τις υπηρεσίες του Νομού Άρτας και προσπαθούμε να λάβουμε όλα τα δυνατά μέτρα, με σειρά, θα τα αναφέρω ξανά, που, όμως, δεν είναι μόνο αυτά. Αν χρειαστεί, θα προσθέσω στο τέλος και άλλες δράσεις και ενέργειες που κάνουμε, μόνο καθαρά στο επίπεδο του Νομού Άρτας.

Πρώτα και κύρια, υπάρχει ένα πρόβλημα εξαγωγών όσον αφορά τα εσπεριδοειδή μας και τα πορτοκάλια, γιατί χάθηκαν οι αγορές των χωρών της Κεντρικής Ανατολικής Ευρώπης. Υπάρχει πρόβλημα εισχώρησης των προϊόντων μας στις χώρες της Ευρώπης για μια σειρά αίτια, που είχα την ευκαιρία κατά καιρούς να αναλύσω εδώ στο Κοινοβούλιο.

Γι' αυτό εμείς προχωρούμε αυτήν τη στιγμή στη χορήγηση εξαγωγικών πιστώσεων σε όλους που εμπλέκονται στο κύκλωμα πορτοκαλιού, βελτιώνουμε τις υποδομές, εντατικοποιούμε αυτήν τη στιγμή τη δραστηριοποίηση των μεταποιητικών μονάδων χυμοποίησης με τρεις βάρδιες και έχουμε δηλώσει προς όλες τις μεριές, όπου υπάρχουν υστερήσεις, να παρέμβουμε με συμπληρωματικά μέτρα, να μη χαθεί ούτε ώρα προς αυτήν την κατεύθυνση. Βελτιώνουμε τα μεταφορικά δίκτυα και επίσης, στο θέμα των μεταφορών, σε αλληπάλληλες συσκέψεις αναζητούμε τρόπους, έτσι ώστε να έχουμε χαμηλό κόστος, για να δραστηριοποιηθούν οι εξαγωγικοί φορείς, οι συνεταιρισμοί ή οι ιδιωτικοί φορείς, για να προχωρήσει το προϊόν.

Από εκεί και πέρα προχωρούμε στη βελτίωση του καθεστώτος της κοινωνικής απόσυρσης στο εσωτερικό. Υπάρχουν προβλήματα και θέλω να δηλώσω στο Σώμα - και να διορθώσω την αισιοδοξία μου των προηγούμενων ημερών - μια και η Ευρωπαϊκή Ένωση στο αλληπάλληλο αίτημά μας για κοινωνική απόσυρση προς τρίτες χώρες δεν αντέδρασε θετικά, αλλά άφησε το θέμα να συζητηθεί τις επόμενες ημέρες. Βεβαίως θα συνεχίσουμε να επιμένουμε, γιατί αυτό αποτελεί άμεσο πρόβλημα, για να απαλύνουμε κάπως τους παραγωγούς του Νομού Άρτας και των άλλων περιοχών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η κα Αράπη-Καραγιάννη έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, χαίρομαι που και εσείς ανηλάμβανεστε το πρόβλημα που έχουν οι πορτοκαλοπαραγωγοί του Νομού Άρτας, όμως, εγώ αυτήν τη στιγμή μεταφέρω τη φωνή τους, διότι σύμφωνα με τα επίσημα έγγραφα της Διεύθυνσης Γεωργίας της Άρτας, έχουν διατεθεί μόνο δέκα πέντε χιλιάδες τόνοι πορτοκάλια και η παραγωγή θα φθάσει φέτος περίπου τις εκατόν σαράντα χιλιάδες τόνους.

Όμως, τα δύο εργοστάσια τα οποία υπάρχουν στην Άρτα και παίρνουν τα πορτοκάλια για χυμοποίηση, έχουν κάνει μία σύμβαση να πάρουν μόνο εξήμισι χιλιάδες τόνους, ενώ νομίζω ότι είπατε εσείς για είκοσι τέσσερις χιλιάδες τόνους. Είναι εξήμιση χιλιάδες εγώ έχω τα στοιχεία αυτά από τη Διεύθυνση Γεωργίας της Άρτας. Φυσικά, η εταιρεία "ΕΣΠΕΡΙΔΑ" εξέφρασε το ενδιαφέρον να πάρει τα πορτοκάλια προς είκοσι εννέα δραχμές, με τη συμφωνία να τα κόψουν οι αγρότες από το δένδρο και να τα μεταφέρουν στο εργοστάσιο. Αν δεν τα κόψουν οι αγρότες και τα κόψουν οι ίδιοι, τότε η τιμή πέφτει στις δέκα τέσσερις δραχμές. Μιλάμε μόνο για δέκα τέσσερις δραχμές, κύριε Υπουργέ, οπότε έρχεται "πάτσι-πάτσι".

Η δε Διεύθυνση Γεωργίας της Άρτας, διαμέσου του Διευθυντού της, λέει "εμείς δε συναινούμε σ' αυτήν τη λογική, γιατί ο παραγωγός πρέπει να πληρώνεται με 44,80 δραχμές το

κιλό". Όμως, οι βιομήχανοι των δύο εργοστασίων χυμοποίησης Άρτας κατάφεραν να εκμεταλλεύονται τον ιδρώτα του αγρότη. Αυτά δεν είναι δικά μου λόγια, κύριε Υπουργέ. Ειπώθηκαν κατά τη διάρκεια έκτακτης σύσκεψης, που έγινε στο Νομό Άρτας, παρουσία πάρα πολλών φορέων, που εξέφρασαν την άποψη αυτή, ότι πρέπει να παρέμβει η Πολιτεία.

Χαίρομαι που είπατε ότι υπάρχει πρόβλημα. Όμως, πώς θα λυθεί το πρόβλημα αυτό; Ήδη το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. είπε ότι θα φτιάξει μία χωματερή και έδωσε μάλιστα πίστωση τριάντα εκατομμύρια δραχμές.

Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, θα βλέπουμε τον ιδρώτα των αγροτών και τα προϊόντα τους, αντί να σαπίζουν στα δέντρα, να θάβονται μέσα στο χώμα;

Η Άρτα έχει μεγάλο πρόβλημα, διότι και οι παραγωγοί της ελιάς έπαθαν μεγάλη καταστροφή πέρυσι. Φέτος έχουμε τους παραγωγούς των πορτοκαλιών συν τους παραγωγούς της ελιάς. Έχουμε υπολογίσει γύρω στα 15 δις. πέρυσι και 15 δις. φέτος. Μιλάμε ότι η Άρτα θα νεκρωθεί. Οι άνθρωποι δεν έχουν ούτε τα προς το ζην. Είναι κρίμα, έχουν βγει στους δρόμους.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΩΤΗΡΗΣ (Υφυπ. Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, τα νούμερα που ανέφερα σ' αυτήν την Αίθουσα είναι έτσι όπως τα είπα. Όχι απλώς ελεγμένα, αλλά μπορώ να πω λεπτομερώς πού ακριβώς έχει διατεθεί το προϊόν. Δεν είναι για αμφισβήτηση, γιατί η κυρία συνάδελφος, με την αγωνία που τη διακρίνει στο τι θα γίνει με τους παραγωγούς στην περιοχή της, πήρε τα στοιχεία απόσυρσης για χυμοποίηση μόνο στα εργοστάσια της Άρτας. Έχει διατεθεί προϊόν και σε χυμοποιία της Αργολίδας κ.λπ. Τα νούμερα που σας είπα είναι επίσημα, ελεγμένα και δε θα τα έλεγα ποτέ στο Σώμα.

Από την άλλη μεριά, το να διατραγωδεί κανείς ένα πρόβλημα είναι και εύκολο και ανέξοδο. Εγώ αυτήν τη στιγμή έχω το πρόβλημα πώς θα αντιμετωπίσουμε πραγματικά την παραγωγή. Από την άλλη μεριά, θέλω να ξέρει το Σώμα και εσείς κυρία συνάδελφος, ότι την απόσυρση στη χωματερή δεν την ανέφερα καθόλου, γιατί δεν περιποιεί τιμή σε κανέναν μας να βλέπει κανείς το προϊόν να οδεύει προς αυτήν την κατεύθυνση. Αναζητούμε, λοιπόν, μόνο τους άλλους δρόμους, γιατί η χωματερή φέρνει ένα ποσό στην τσέπη του παραγωγού 44 δραχμές αντί τις 14 ή τις 20 δραχμές που εκβιάζεται αυτήν τη στιγμή από τους μεταποιητές στην περιοχή ή από τους μεσάζοντες, αλλά δεν είναι η επιθυμητή λύση διάθεσης του προϊόντος.

Άρα δεν οδηγηθήκαμε εκεί ακόμα, στην απόσυρση της χωματερής. Θέλαμε να εξαντήσουμε κάθε προσπάθεια. Προς αυτήν την κατεύθυνση, λοιπόν, έχω φωνάξει στο γραφείο μου τους εμπόρους έτσι ώστε να εντείνουν την προσπάθειά τους, για να φθάσουμε σε ένα πιο καλύτερο, επιθυμητό αποτέλεσμα.

Δεύτερον, ενεργοποιήθηκαν όλες οι υπηρεσίες μας και οι αρμόδιοι υπάλληλοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση έτσι ώστε να πετύχουμε την κοινωνική απόσυρση προς τρίτες χώρες. Σήμερα, όμως, είμαι επιφυλακτικός, μια και διαπιστώθηκε έντονη άρνηση των Ευρωπαίων, εταίρων μας γι' αυτό το εγχείρημα. Θα το προσπαθήσουμε και εύχομαι να το πετύχουμε, γιατί η Άρτα έχει προτεραιότητα για απόσυρση προς τρίτες χώρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Εισερχόμαστε στη συζήτηση των επίκαιρων ερωτήσεων δευτέρου κύκλου:

Πρώτη στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 618/31-1-97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλείου Κεδικογλου προς τον Υπουργό Δημοσίας Τάξεως, σχετικά με τις προθέσεις του να εισηγηθεί την κατάργηση της θέσεως του Γενικού Γραμματέα και να προχωρήσει στο διαχωρισμό της Αστυνομίας σε Αστυνομία εφαρμογής του νόμου και της τήρησης της τάξεως και σε Αστυνομία δίωξης του εγκλήματος κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου Βουλευτού, σε περίληψη,

έχει ως εξής: "1. Στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξεως (καθώς και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) υπάρχει Αρχηγός, Υπαρχηγοί και Γενικός Γραμματέας. Αυτονόητο είναι το ερώτημα σε τι χρειάζεται ο Γενικός Γραμματέας υπαρχόντων Αρχηγού και Υπαρχηγού.

Σε όλα τα μέρη του κόσμου η Αστυνομία έχει αρχηγό και επιτελείο και η αστυνόμευση είναι ανεξάρτητη των κυβερνητικών αλλαγών. Στον πρόσφατο νόμο περί μισθολογίου Αξιωματικών των Σωμάτων Ασφαλείας, προβλέφθηκε επίδομα επιτελικής ευθύνης. Τι νόημα έχει αυτό, όταν δεν υπάρχει επιτελείο;

2. Σε όλες τις προηγμένες χώρες η Αστυνομία είναι χωρισμένη σε Αστυνομία τάξεως και εφαρμογής του νόμου και σε Αστυνομία εγκλήματος. Στην Ελληνική Αστυνομία οι αστυνομικοί μετατίθενται από την Τροχαία και την Αγορανομία στη Δίωξη Εγκλήματος ή στην Αντιτρομοκρατική Υπηρεσία και τανάπαλιν. Χωρίς εξειδίκευση και χρήση των ταλαντούχων σε ειδικές θέσεις, πώς μπορούμε να αναμένουμε αποτελεσματικότητα;

3. Οι επικεφαλής της Ελληνικής Αστυνομίας στους νομούς της Χώρας, είναι βαθμού Συνταγματάρχη και Αντισυνταγματάρχη (αστυνομικού διευθυντή και αστυνομικού υποδιευθυντή), διότι οι προβλεπόμενες θέσεις ανωτάτων αξιωματικών είναι ελάχιστες. Αξιωματικοί της αστυνομίας, πριν συμπληρώσουν το πενήντα έτος αποστρατεύονται, όταν αρχίζει δηλαδή να μειοψηφείται η απόδοσή τους. Εκ του μέτρου αυτού επίσης, οι διευθυντές αστυνομίας στους νομούς, αποστρατεύονται πριν προλάβουν να ανοίξουν το αρχείο και να ενημερωθούν. Αυτό δε λέγεται δίωξη του εγκλήματος, αλλά υπόθαλψη αυτού.

Κατόπιν όλων αυτών ερωτάται ο κύριος Υπουργός και παρακαλείται να πληροφορήσει τη Βουλή, αν θα ανταποκριθεί θετικά στα παραπάνω ερωτήματα".

Ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης κ. Γεώργιος Ρωμαίος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ (Υπ. Δημόσιας Τάξης): Πολλά και ενδιαφέροντα θέματα θίγει ο κύριος συνάδελφος σ' αυτήν τη μακροσκελή ερώτηση, αλλά αναπόφευκτα η απάντηση θα είναι συνοπτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κατ' ανάγκη θα απαντηθούν τηλεγραφικά. Μία επίκαιρη επερώτηση θα διευκλύνει τη συζήτηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ (Υπ. Δημόσιας Τάξης): Η συλλογιστική του για το Γενικό Γραμματέα οδηγεί ευθέως και στην κατάργηση του Υπουργού, γιατί είναι περίπου η ίδια, δηλαδή ότι δε χρειάζεται πολιτική ηγεσία στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, όπως δεν υπάρχει αλλού, γιατί όλα αυτά θα πρέπει να τα κάνει η ηγεσία της Αστυνομίας.

Φυσικά δε συμφωνούμε μ' αυτήν την άποψη. Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης είναι Υπουργείο κατ' εξοχήν πολιτικό. Επίσης θα ήθελα να προσθέσω, ότι το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης δεν έχει μόνο την Αστυνομία, έχει την Πυροσβεστική, έχει επίσης την Αγροφυλακή και είναι και ένα Υπουργείο, που, όπως προκύπτει μάλιστα, από την ίδια την ερώτηση, χρειάζεται συνεχώς θεσμικές αλλαγές. Και τις θεσμικές αλλαγές αυτές μπορεί να τις κάνει η πολιτική ηγεσία και χρειάζεται η συνδρομή της από ένα Γενικό Γραμματέα και μάλιστα ειδική ακριβώς αυτός είναι ο ρόλος του Γενικού Γραμματέα, εμείς έχουμε έναν έγκριτο νομικό, τον κ. Παπαδογιαννάκη, όχι για να ασκεί τη διοίκηση στην Αστυνομία ή στην Πυροσβεστική, αλλά για να προχωρήσουμε στις θεσμικές αλλαγές, που και ο ίδιος ο κ. Κεδίκογλου ζητάει.

Παρά το γεγονός ότι ο οργανισμός είναι του 1984, σίγουρα χρειάζεται αλλαγή και προχωρούμε προς αυτήν την αλλαγή και σε μια καθετοποίηση των αρμοδιοτήτων, ακριβώς γιατί και εμείς διαπιστώνουμε, ότι δεν μπορεί, παραδείγματος χάριν, - όχι μόνο στον τομέα της ασφάλειας- κάποιος, είτε αξιωματικός είτε οποιοσδήποτε βαθμού, να πηγαίνει στις οικονομικές υπηρεσίες σήμερα, αύριο να πηγαίνει στις τεχνικές υπηρεσίες και μετά κάπου αλλού. Σ' αυτό προχωρούμε, γιατί είναι σωστό.

Ειδικά, όμως, για το πρόβλημα του διαχωρισμού σε Τμήματα Τάξης και Ασφάλειας, στη μεν Αττική είναι γνωστό -και στις μεγάλες πρωτεύουσες- ότι υπάρχει. Είναι πάρα πολύ δύσκολο

αυτό να επεκταθεί κάθετα σε όλη την Ελλάδα ή τουλάχιστον στα μικρά μέρη.

Όμως, παρά του ότι υπάρχει στην πραγματικότητα, συμφωνούμε ότι χρειάζεται εξειδίκευση και να μην υπάρχουν αυτές οι συνεχείς μετακινήσεις από τον ένα χώρο στον άλλο.

Όσον αφορά το άλλο θέμα που θίγει, για την ύπαρξη επιτελείου, υπάρχει στην πραγματικότητα ένα επιτελείο από τον Αρχηγό, τους Υπαρχηγούς, τους Διευθυντές. Δεν υπάρχει επιτελείο, με την έννοια του οργανωμένου, όπως είναι στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

Μας απασχολεί το θέμα. Δεν έχουμε πεισθεί πόσο απαραίτητο είναι, όμως, το μελετάμε και σε συνδυασμό, επαναλαμβάνω, με τον έναν οργανισμό, ο οποίος πρέπει να ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες οι οποίες έχουν διαμορφωθεί στη Χώρα μας.

Τέλος, όσον αφορά τους Διευθυντές των αστυνομικών διευθύνσεων, γνωρίζετε ότι στις μεγάλες αστυνομικές διευθύνσεις δεν είναι Συνταγματάρχες, δεν είναι Αστυνομικοί Διευθυντές. Δε νομίζω ότι θα συμφωνούσαμε, ότι σε κάθε αστυνομική διεύθυνση πρέπει να προίσταται ένας Ταξίαρχος, να αποκτήσουμε πενήντα δύο Ταξίαρχους. Απλά πρέπει να ενισχύσουμε τους περιφερειάρχες, ώστε να ασκούν πραγματική εποπτεία στους Αστυνομικούς Διευθυντές και βεβαίως, συμφωνώντας μαζί σας, ότι οι Αστυνομικοί Διευθυντές πρέπει να μένουν κάποιο χρόνο, εκτός αν ειδικό λόγοι επιβάλλουν τη γρήγορη αντικατάστασή τους. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν πρέπει να ξέρουμε, ότι η δίωξη του εγκλήματος απαιτεί να διακατέχεται από ένα αίσθημα μονιμότητας ο επικεφαλής των δικτυικών οργάνων. Και αυτό δε συμβαίνει με την Ελληνική Αστυνομία.

Ο κύριος Υπουργός απάντησε θετικά και αρνητικά, αλλά τα επιχειρήματά του είναι πολύ ασθενή. Καμιά σχέση δεν έχει η ύπαρξη του Γενικού Γραμματέα με τον προϊστάμενο Υπουργό. Και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας έχει διαφόρων κατηγοριών απασχολήσεις και Στρατό και Ναυτικό και Αεροπορία και βιομηχανίες και Γενικό Γραμματέα δεν έχει. Σε κανένα μέρος του κόσμου δεν υπάρχει Γενικός Γραμματέας.

Πέραν τούτου, όταν ο νόμος περί Υπουργικού Συμβουλίου ορίζει το Γενικό Γραμματέα ως το πρόσωπο που ευθύνεται για την εύρυθμη λειτουργία των υπηρεσιών, αυτομάτως, ο Αρχηγός και οι Υπαρχηγοί, τίθενται "σε διαθεσιμότητα" σε σχέση με το ρόλο τους. Τα επιχειρήματά σας, λοιπόν, αυτά, είναι ασθενή.

Δεύτερον, φροντίστε να βρείτε τρόπους, οι επικεφαλής να παραμένουν περισσότερο χρόνο. Δεν μπορεί να αλλάζετε κάθε χρόνο π.χ. Αρχηγό Αστυνομίας. Όπως προβλέψαμε στο άλλο νομοσχέδιο των αξιωματικών, όπου οι αρχηγοί των επιτελείων παραμένουν τουλάχιστον δύο χρόνια.

Φροντίστε να αυξήσετε τις θέσεις των ανωτάτων αξιωματικών και να παραμείνουν οι αστυνομικοί στα ώριμα χρόνια τους. Δεν μπορεί σαράντα οκτώ και πενήντα ετών αξιωματικός, ο οποίος έχει φθάσει στο αποκορύφωμα της απόδοσής του, να αποστρατεύεται. Είναι μεγάλη σπατάλη οικονομική, κοινωνική, εθνική.

Κύριε Υπουργέ, φροντίστε οι αξιωματικοί να παραμένουν ακόμη περισσότερο στους χρόνους και ιδιαίτερα οι επικεφαλής των νομών και πρέπει να είναι Ταξίαρχοι για λόγους κύρους και για λόγους ασφαλείας των κατοίκων, όπως πρέπει να φροντίσετε, η σύγχρονη τεχνολογία να εισέλθει στην Αστυνομία. Μερικώς με ικανοποιήσατε, αλλά τα επιχειρήματά σας, επιτρέψτε μου να πω, ότι είναι πάρα πολύ ασθενή σε ό,τι αφορά την όλη δομή και απόδοση της Αστυνομίας. Λογαριάστε μόνο τούτο. Ότι οσάκις έχετε κρίσεις, έχετε και πολύ καλά αποτελέσματα στη δίωξη του εγκλήματος. Λάβετε το υπόψη σας. Με υπηρεσίες μόνο περιφερειακές, κεντρικές, επιθεωρήσεις κ.λπ., δε γίνεται δίωξη. Η δίωξη είναι μια επιχείρηση και

κάθε επιχείρηση απαιτεί ένα γενικό υπεύθυνο. Και απαιτεί και ένα επιτελείο για να συλλέγει πληροφορίες και να τις αξιοποιεί. Και αυτό, με την υπάρχουσα σήμερα δομή, δε γίνεται.

Κρατώ ως θετικό το γεγονός, ότι σας απασχολεί το όλο θέμα και θέλω να πιστεύω, ότι μετ'ολίγον θα συμφωνήσουμε ίσως σε μια ευρύτερη συζήτηση, με τη βάση του άρθρου 41Α του Κανονισμού, όπου μπορούμε να κάνουμε μια συζήτηση διαλογικότερη και ευρύτερη. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ (Υπ. Δημόσιας Τάξης): Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να ενημερώσω κατ'αρχήν τον κύριο συνάδελφο, ότι όσον αφορά το θέμα που θέτει, για το ότι οι αξιωματικοί φεύγουν νωρίς, διότι δεν υπάρχουν θέσεις, ήδη με προεδρικό διάταγμα που δημοσιεύεται και θα εφαρμοσθεί από το Μάρτιο, έχουν αυξηθεί κατά δύο οι θέσεις των Υποστρατήγων, τριών των Ταξάρχων, δεκαεννέα Αστυνομικών Διευθυντών και σαράντα οκτώ των Αστυνομικών Υποδιευθυντών. Πιστεύουμε, ότι με αυτήν τη μερική έστω αύξηση, λύνουμε εν μέρει το θέμα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κρατώ το "μερική".

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ (Υπ. Δημόσιας Τάξης): Βέβαια, ήταν αυτονόητο να μην ικανοποιήσω τον κ.Κεδικογλου, ως προς το βασικό του ερώτημα, να διώξουμε το Γενικό Γραμματέα...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Δεν έχει σχέση με το πρόσωπο, το οποίο πμώ, να το ξεκαθαρίσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΩΜΑΙΟΣ (Υπ. Δημόσιας Τάξης): Να καταργήσουμε τη θέση του Γενικού Γραμματέα. Αλλά επειδή αναφέρατε και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας έχει και Υφυπουργό. Εν πάση περιπτώσει, εμείς το θεωρούμε απαραίτητο, δεν αντικαθιστά τον Αρχηγό και γι'αυτό και δεν πήραμε Στρατηγό. Πήραμε νομομαθή, διότι δεν είναι πρόθεσή μας ο Γενικός Γραμματέας να υποκαταστήσει τους Στρατηγούς στο κατέχοχην έργο τους. Πήραμε νομομαθή για να κάνουμε όλα αυτά τα οποία και εσείς επισημαίνετε, αλλά και εμείς προγραμματίζουμε, ώστε να ικανοποιηθείτε πλήρως από αυτά τα οποία ήδη αρχίζουν να πραγματοποιούνται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η δεύτερη στην ημερήσια διάταξη, είναι με αριθμό 614/30-1-97, επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Καλού προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης να καταργήσει το ισχύον καθεστώς λειτουργίας των ναυπηγικών μονάδων στην περιοχή Περάματος Πειραιώς κ.λπ.

Πληροφορούμεθα ότι η κύριος Υφυπουργός είναι καθ'οδόν και επιφυλασσόμεθα να τη συζητήσουμε λίγο μετά. Είναι καθ'οδόν, κάπου έχει μπλοκαριστεί και την αναμένουμε. Άλλωστε έχει και την τελευταία ερώτηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Το πρόβλημα είναι οξύτατο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Απ' ό,τι πληροφορούμαι, κύριε συνάδελφε, δε θα ματαιωθεί. Έρχεται η κυρία Υπουργός. Θα την κρατήσουμε και θα πάμε στην επόμενη. Φαντάζομαι ότι θα συζητηθεί.

Τρίτη στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 627/3-2-97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Λεωνίδα (Λέοντα) Αυδή προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη στέγαση του 2ου Γυμνασίου Παλλήνης, τη διάθεση πόρων αντιμετώπισης των προβλημάτων της Παιδείας κ.λπ., η οποία έχει ως εξής:

"Το σαθρό υπόβαθρο της Παιδείας αποτυπώνεται με πολύ χαρακτηριστικό τρόπο στην περίπτωση του 2ου Γυμνασίου Παλλήνης. Το κτίριο όπου στεγαζόταν το σχολείο κατέρρευσε, επειδή φυσούσε δυνατός αέρας.

Πρόκειται για ένα γεγονός, που συμβολίζει το βάθος του προγραμματισμού των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Νέας Δημοκρατίας, καθώς και το κατά πόσο υπεύθυνοι αντιμετωπίζουν τα εκπαιδευτικά προβλήματα. Κάποτε τοποθετήθηκαν προσωρινά αίθουσες προκάτ ελαφράς

κατασκευής, προκειμένου να στεγαστεί για έξι μήνες το Δεύτερο Γυμνάσιο Παλλήνης. Αντί για έξι μήνες από τότε πέρασαν έξι χρόνια και παρά τις επανειλημμένες προειδοποιήσεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αλλά και κατοίκων της περιοχής, οι εκπαιδευτικοί, οι μαθητές και οι γονείς, βρέθηκαν μπροστά σ'ένα σχολείο, που κατέρρευσε λόγω δυνατού ανέμου, ευτυχώς σε ώρα που το σχολείο δε λειτουργούσε.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, πώς εξηγεί η Κυβέρνηση αυτό το συνταρακτικό γεγονός.

Επιμένει η Κυβέρνηση, ότι διαθέτει τους αναγκαίους πόρους για την αντιμετώπιση των οξυτάτων προβλημάτων της Παιδείας;

Ποια είναι τα συγκεκριμένα μέτρα που πρόκειται να πάρει η Κυβέρνηση και πότε, ώστε να αντιμετωπιστεί άμεσα το πρόβλημα της στέγασης του 2ου Γυμνασίου Παλλήνης, με ασφάλεια και επάρκεια και αν προτίθεται να προχωρήσει σε διερεύνηση και καταλογισμό τυχόν ευθυνών".

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπ. Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είναι μία ακόμη περίπτωση, που η φύση αποκαλύπτει περιπτώσεις ανθρώπινης αμέλειας ή κατασκευαστικής ατέλειας.

Το 1991, εργολαβικά αναλήφθηκε η κατασκευή μεταφερομένων -προκάτ, όπως λένε- κατασκευών ελαφρού τύπου, προκειμένου ν'αντιμετωπισθούν έκτακτες διδακτειακές ανάγκες σε όλη τη χώρα. Και αυτό το πρόγραμμα αφορούσε εκατόν πενήντα περίπου τέτοιες αίθουσες, από τις οποίες οι δέκα-δεκατέσσερις πήγαν σ'αυτό το γυμνάσιο της Παλλήνης.

Αυτές οι προσωρινού χαρακτήρα εγκαταστάσεις έχουν -όπως πολύ σωστά ο ερωτών συνάδελφος γράφει- μία διάρκεια ανοχής από έξι μήνες έως δύο έτη. Είναι ο εύλογος χρόνος μέσα στον οποίο πρέπει να γίνουν: Είτε προκατασκευές βαρέως τύπου είτε κανονικές κατασκευές, ανοικοδόμηση κτιρίου.

Δυστυχώς, όμως, από το 1992, που τοποθετήθηκαν αυτές οι μεταφερόμενες κατασκευές, μέχρι σήμερα, δεν έγινε η κανονική κατασκευή βαρέως τύπου ή άλλου κοινού οικοδομικού τύπου.

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, παρά το γεγονός ότι βρήκαμε τα πρώτα αίτια, μετά το σχετικό πόρισμα που μας δόθηκε, δηλαδή τα αίτια της κατάρρευσης αυτού του συγκροτήματος, προχωρούμε σε μια ένορκη διοικητική εξέταση, για να επιμερίσουμε και τις ευθύνες της Διοίκησης.

Ποιος φταίει για το ότι δεν έγινε η αντικατάσταση αυτών των προσωρινών κατασκευών;

Ποιος φταίει γιατί δεν έγινε η σωστή συντήρηση από τότε μέχρι σήμερα;

Ποιος φταίει για το γεγονός, ότι ενώ υπήρχε διαθέσιμος οικοπεδικός χώρος, δεν προκλήθηκε η διαδικασία για την ανέγερση του κανονικού κτιρίου;

Όλα αυτά, λοιπόν, θα μας τα πει η ένορκη διοικητική εξέταση. Περιμένοντας τ' αποτελέσματα της ένορκης διοικητικής εξέτασης, το Υπουργείο Παιδείας έχει δώσει την εντολή στον Ο.Σ.Κ. και σε συνεννόηση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, εξασφαλίσθηκε η προσωρινή μεταστέγαση των μαθητών από το κτίριο, που κατέρρευσε εν μέρει, στο Μουσικό Γυμνάσιο Παλλήνης, νεόδμητο κτίριο, μία πτέρυγα του οποίου είναι σε πλήρη ετοιμότητα για να υποδεχθεί το μαθητικό πληθυσμό.

Όσον αφορά τώρα για το ερώτημα, εάν η Κυβέρνηση διαθέτει ή όχι τους αναγκαίους πόρους, επιφυλάσσομαι στην απάντησή μου, να δώσω εξηγήσεις στον κύριο συνάδελφο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Αυδής έχει το λόγο.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΑΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για τη σημασία του γεγονότος, νομίζω ότι φθάνουν δύο λέξεις: Κινδύνεψαν παιδιά! Και δεν πιστεύω ν' αμφισβητεί ο κύριος Υφυπουργός, ότι αυτό φθάνει, για να δώσει τη σημασία του θέματος.

Έχω άλλη οπτική γωνία από τον κύριο Υφυπουργό. Δεν αποκάλυψε η φύση, κάποιες ατέλειες. Απλώς αποκαλύφθηκε, λόγω αυτού του συγκλονιστικού γεγονότος, μία κατάσταση: Η

μονιμοποίηση των προσωρινότητων και οι ελλιπείς πόροι που διατίθενται για την Παιδεία και ειδικότερα, για την κάλυψη των αναγκών σε σχολικά κτίρια.

Υπάρχει ευρύτερο θέμα. Δεν το έθεσα με την ερώτηση, διότι βρήκα σχετικά στοιχεία μετά την κατάθεση της ερώτησης.

Οι βαριές προκατασκευές, που χρησιμοποιούνται από εικοσαετίας περίπου, κύρια στη Θεσσαλονίκη και αλλού, παρουσιάζουν στατικά ελαττώματα, στατικές ατέλειες και θεωρούνται και αυτές ακόμα επικίνδυνες.

Είναι επίσης, ατελής η απάντηση του κύριου Υπουργού, όσον αφορά τη διερεύνηση των συγκεκριμένων ευθυνών για το θέμα. Θα γίνει ένορκη διοικητική εξέταση, αλλά το κύριο ζήτημα, που έχει καταγγελλεί, είναι εάν είχε πράγματι ειδοποιηθεί ο Ο.Σ.Κ., ότι παρουσιάζονται κίνδυνοι, ότι υπάρχουν ρωγμές, ότι υπάρχουν ορισμένα κομμάτια, τα οποία δε φαίνονται ευσταθή; Είναι αληθές ότι αμέλησε ο Ο.Σ.Κ.;

Αυτήν τη συγκεκριμένη απάντηση πρέπει να τη δώσει ο κύριος Υπουργός και πρέπει να είναι σε θέση να ανακοινώσει στον κόσμο, εάν πραγματικά οι ειδοποιήσεις αυτές μένουν και θάβονται στο γραφειοκρατικό βάλο.

Ύστερα από αυτό το γεγονός καθώς και την αποκάλυψη, ότι τουλάχιστον από τις βαριές προκατασκευές της Θεσσαλονίκης, οι περισσότερες παρουσιάζουν πιθανότητα στατικής ανεπάρκειας, θα έλεγα μήπως θα έπρεπε να διαταχθεί κάποιος γενικός έλεγχος, τουλάχιστον των παλαιότερων κτιρίων.

Επίσης, θα ήθελα να πω, μήπως η Κυβέρνηση θα πρέπει να δει με λίγο περισσότερη προσοχή και με γενικότερη ευρύτητα τα βαθύτερα αίτια στα οποία ριζώνει αυτό το σπλιν των δημοσίων υπηρεσιών;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπ. Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε συνάδελφε, είναι μόνο εκατόν πενήντα οι αίθουσες που έγιναν με αυτήν την εργολαβία και με υποχρεώνετε, επειδή τίθεται και θέμα μιας πολιτικής ευθύνης, να αναφερθώ σε συγκεκριμένες ημερομηνίες. Η ημερομηνίες αυτές είναι 1991, 1992.

Από εκεί και πέρα, υπενθυμίζω μία άλλη ημερομηνία, την ημερομηνία 1994, όπου η ευθύνη της συντήρησης όλων των σχολικών κτιρίων -η ιδιοκτησία των οποίων πέρασε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση- ανήκει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση είχε χρέος να ενημερώσει τον Ο.Σ.Κ. να αποσύρει αυτό το κατασκευάσμα από εκεί, εφόσον, όμως, η ίδια έκανε την πρόταση για κανονική ανέγερση κτιρίου, είτε βαρέως τύπου είτε κοινού τύπου.

Επομένως, καλύτερα να μην προχωρήσουμε από τώρα στη διερεύνηση των ευθυνών, πριν έχουμε και το πόρισμα της ένορκης διοικητικής εξέτασης, διότι πραγματικά εδώ εμπλέκονται οκ ολίγοι. Ευτυχώς, όπως είπατε, δε θρηνήσαμε θύματα μαθητές.

Όσον αφορά τον έλεγχο των υφισταμένων μέχρι σήμερα, από τις εκατόν πενήντα αίθουσες, είναι γεγονός, ότι ήδη ξεκίνησε με μία πενταμελή επιτροπή εμπειρογνομόνων και του ιδίου του εργολάβου κατασκευαστή εκείνης της εποχής. Πιστεύουμε ότι συντομότερα, μέσα σε δέκα μέρες, θα έχουμε τα αποτελέσματα αυτής της επιτόπις θεώρησης όλων αυτών των κατασκευασμάτων. Και αν χρειάζονται αντικατάσταση, θα γίνει πάρα πολύ γρήγορα.

Σχετικά, όμως, με τις δαπάνες της Παιδείας στο διδακτηριακό κεφάλαιο, έχω να σας πω, ότι τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια έγιναν διπλάσιες διδακτικές αίθουσες από αυτές που είχαν γίνει τα προηγούμενα τριάντα πέντε χρόνια, από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά. Ήδη δε, στα πλαίσια ενός τεράστιου προγράμματος σχολικής στέγης, δυνατότητας τριακοσίων εξήντα δισεκατομμυρίων δραχμών, μικτής χρηματοδότησης, δηλαδή εθνικής, αλλά και του Συμβουλίου της Ευρώπης, από το Κοινωνικό Ταμείο του Συμβουλίου της Ευρώπης, μέσα σε μία πενταετία έχουμε την άνεση -που σημαίνει ότι μπορούμε να την εξαντλήσουμε και σε μικρότερο χρονικό διάστημα, σε μία τριετία- να εξαλείψουμε όλα τα παλιά

προβληματικά οικοδομήματα και να προχωρήσουμε και σε συμπλήρωση όλων των αναγκαίων νέων αιθουσών, ώστε να μην υπάρχει και το πρόβλημα της διπλής βάρδιας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Επανερχόμεθα στην κρατηθείσα επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Πειραιά κ. Γεωργίου Καλού προς την Υπουργό Ανάπτυξης.

Θα συζητηθεί η υπ' αριθ. 614/30-1-97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Καλού προς την Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με τη διατήρηση της παραδοσιακής ναυπηγικής βιομηχανίας στο Πέραμα.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

"Στην περιοχή Περάματος Πειραιώς, από το 1918 δραστηριοποιούνται περί τις τριάντα ναυπηγικές μονάδες, αναπτύσσοντας δραστηριότητα σε ιδιόκτητους χώρους, οι οποίες και συνέστησαν το Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος.

Επί σειρά δεκαετιών ο Σύνδεσμος αυτός διατήρησε με κόπους και θυσίες την παράδοση της ναυπηγικής βιομηχανίας στη Χώρα μας, χωρίς ποτέ να απασχολήσει με κλαδικά οικονομικά του αιτήματα την Πολιτεία, η οποία δείχνει σήμερα να τον αγνοεί συστηματικά στο διάλογο που άρχισε το Υπουργείο Ανάπτυξης για τη σύνταξη του "σχεδίου θέσεων" αντιμετώπισης των σημερινών κρίσιμων προβλημάτων της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Ερωτάται η κυρία Υπουργός Ανάπτυξης:

1. Αν το Υπουργείο Ανάπτυξης σκοπεύει να καταργήσει, παρά την αντίθετη άποψη των ενδιαφερομένων, το ισχύον καθεστώς λειτουργίας των μονάδων της περιοχής Περάματος, αντί να το βελτιώσει.

2. Σκοπεύει η Κυβέρνηση αυτή να προχωρήσει στην επείγουσα υλοποίηση του υπεσχημένου Σχεδίου Σωτηρίας της ΝΕΒ Περάματος και βάσει ποιου χρονοδιαγράμματος;

3. Γνωρίζει η Κυβέρνηση, ότι με το υπό σύνταξη Σχέδιο-Μητρώο, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος, πολλοί πελάτες επισκευών σιδηρών, αλλά και ξύλινων και πλαστικών πλοίων στη μεσογειακή αγορά, να κατευθυνθούν προς άλλες ανταγωνιστικές χώρες (βλπ. Τουρκία κ.λπ.);

4. Με ποια συγκεκριμένα μέτρα σκέπτεται το Υπουργείο Ανάπτυξης να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της ζώνης Περάματος στη διεθνή αγορά προς όφελος της Εθνικής Οικονομίας; Τα μέτρα αυτά θα είναι ικανά να αντιμετωπίσουν το τεράστιο σημερινό πρόβλημα της ανεργείας στην ευρύτερη περιοχή, που σήμερα είναι σχεδόν νεκρωμένη;

Η Υφυπουργός Ανάπτυξης κα 'Αννα Διαμαντοπούλου έχει το λόγο.

ΑΝΝΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και ζητώ συγγνώμη από εσάς και από τον κύριο συνάδελφο για την καθυστέρησή μου.

Θα ξεκινήσω από το τρίτο σημείο της επίκαιρης ερώτησης, για να πω ότι η κατάσταση στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος είναι πράγματι προβληματική και υπάρχει μία κρίση, η οποία είναι αποτέλεσμα της συνολικότερης κρίσης που επιδέχεται η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά διεθνώς. Η απάντηση στο πρόβλημα δε δίνεται ούτε με σχέδια σωτηρίας σε συγκεκριμένη περιοχή μόνο, ούτε με το να παρέμβουμε σε ένα συγκεκριμένο κλάδο. Το πρόβλημα της επισκευής και κατασκευής πλοίων, σημαίνει μία συνολική προσπάθεια, η οποία πρέπει να είναι μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων που μας δίνει το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, για να μπορέσουμε να προκαλέσουμε να έρθουν αυτά που λείπουν, τα πλοία που χρειάζονται, που θα δημιουργήσουν και την κίνηση στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Έτσι θα έλεγα, ότι ένα πρώτο σοβαρό μέτρο είναι η προσπάθεια που γίνεται για τη δημιουργία χρηματοοικονομικών πακέτων, που θα είναι πρόσφορα γι' αυτούς που θέλουν να επισκευάσουν και να κατασκευάσουν. Δεύτερο μέτρο είναι η υπουργική απόφαση, η οποία ήδη έχει υπογραφεί και είναι σε λειτουργία και η οποία δίνει 9% επιδότηση σ' αυτούς που θέλουν να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά ναυπηγεία για κατασκευή ή μετασκευή πλοίων ενώ προβλέπεται επιδότηση ύψους μέχρι 50% για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση των ναυπηγικών μονάδων. Το τρίτο σημείο είναι η συνολική

προσπάθεια να διατηρηθούν εν ζωή και να συνεχίσουν να έχουν πελάτες τα δύο μεγάλα ναυπηγεία, στα οποία σε μεγάλο βαθμό λειτουργεί και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Αναφέρεσθε συγκεκριμένα στο θέμα του μητρώου. Πρέπει να πούμε ότι μετά από πάρα πολλές δεκαετίες, για πρώτη φορά ξεκίνησε ένας πολύ μεγάλος, πλατύς δημοκρατικός διάλογος πάνω σε μία πρόταση που έδωσε το Υπουργείο Ανάπτυξης, που αφορά το μητρώο των επιχειρήσεων. Ουσιαστικά επιχειρεί για πρώτη φορά να βάλει κανόνες για το ποιοί και πώς δουλεύουν στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Κύριε συνάδελφε, νομίζω θα συμφωνείτε, ότι δεν μπορούμε να λειτουργούμε όπως έμαθε ο παππούς μας και προπάππους μας. Στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη θα πρέπει να μπουν άλλοι κανόνες και να εκσυγχρονιστούν οι επιχειρήσεις.

Όχι μόνο έγινε πολύ πλατύς διάλογος με πάρα πολλούς φορείς αλλά ιδιαίτερα με αυτόν στον οποίο αναφέρεσθε, δηλαδή το Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Ναυπηγείου Περάματος. Έχει έρθει στο Υπουργείο και έχουμε συζητήσει, έχουμε τις απόψεις του και δεν υπάρχει καμία συνολική άρνηση αυτής της πρότασης. Συνεχίζεται ο διάλογος, ώστε να καταλήξουμε σε ένα συγκεκριμένο μέτρο, το οποίο κατά την άποψή μας θα δώσει και θα απελευθερώσει τις διαδικασίες λειτουργίας των μικρών επιχειρήσεων της ζώνης, οι οποίες λειτουργούν με πεπαλαιωμένο τρόπο. Φυσικά θα συνοδεύει και με συγκεκριμένα κίνητρα, τα οποία θα δοθούν μέσα από τον αναπτυξιακό νόμο και μέσα από τα ειδικά μέτρα για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Να κάνω μία μόνο αναφορά στα είκοσι έξι σημεία. Να πω ότι τα είκοσι έξι σημεία δεν ήταν μία σχεδιασμένη πολιτική, που θα ήταν η απάντηση σωτηρίας στη ζώνη. Ήταν είκοσι έξι δράσεις, που αφορούσαν Υπουργεία και οργανισμούς, αφορούσαν έργα θεσμικά και έργα υποδομής, τα περισσότερα από τα οποία είναι σε εξέλιξη και κάποια άλλα έχουν ολοκληρωθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Γεώργιος Καλός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, η συμπαθέστατη κυρία Υπουργός προσπάθησε να δώσει κάποιες εξηγήσεις στο μεγάλο πρόβλημα που απασχολεί όχι μόνο το Πέραμα, αλλά ολόκληρη την περιοχή της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Νοτιοδυτικού Πειραιά και όχι μόνο αυτήν.

Δυστυχώς, όμως, απεδείχθη κυρία Υπουργέ, ότι είσθε λίγο χρονικά καθυστερημένη, όχι για τα δεκατέσσερα λεπτά που χάσατε για ν' απαντήσετε στη δική μου ερώτηση -και εγώ με χαρά μου συγχωρώ αυτήν τη λογική καθυστέρηση- αλλά για τους δεκατέσσερις ολόκληρους μήνες, μέσα στους οποίους δεν μπορέσατε να δώσετε συγκεκριμένες λύσεις σ' αυτό το μεγάλο πρόβλημα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

Έχω, εδώ, εκείνο που εσείς είπατε, ότι δεν είναι μία ολοκληρωμένη πολιτική αντιμετώπισης του προβλήματος, την απόφαση της διυπουργικής επιτροπής του '95. Και, δυστυχώς, σας λέω, ότι αυτό ακριβώς είναι η καρδιά του προβλήματος: Δεν έχετε δείξει μέχρι τώρα ως κυβέρνηση ότι μπορείτε να χαράξετε πειστικά και κατά τρόπο ωφέλιμο για την περιοχή, μία σταθερή και βιώσιμη πολιτική σ' αυτόν τον τομέα της ναυπηγικής και επισκευής πλοίων.

Είσασαν τότε Γενική Γραμματεύς του ΥΒΕΤ, μιλώ για τις 16-11-1996. Η εξαγγελία ήταν υπογεγραμμένη, των είκοσι έξι σημείων, της γρήγορης, όπως λέγατε τότε, αντιμετώπισης του προβλήματος, και από εσάς, έχει το όνομά σας, φέρει την υπογραφή σας. Γι' αυτό μιλώ για τους δεκατέσσερις μήνες ανυπαρξίας ουσιαστικού ενδιαφέροντος. Βέβαια δεν είναι η λύση που απαιτούν οι δύσκολοι καιροί, το "Μητρώο". Το καταλαβαίνετε και εσείς και χαιρόμαι που το ομολογείτε. Το μητρώο, όμως, ξένισε όλους εκείνους που είναι οι βασικοί παράγοντες της ζώνης, γιατί πρώτα απ' όλα δεν εξαγγείλατε με ποια κριτήρια εσείς προχωρείτε στη σύνταξή του.

Από την άλλη πλευρά, λέτε ότι κάνετε διάλογο με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς. Εγώ μπορώ να καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής έγγραφες ανησυχίες όλων των Επιμελητηρίων, και του Βιομηχανικού και του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, αλλά και του ίδιου του Συνδέσμου,

που αναφέρουν και το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο αλλά και τώρα τον Ιανουάριο, ότι αγνοήθηκαν όλοι οι ουσιαστικά ενδιαφερόμενοι φορείς απ' αυτό το διάλογο.

(Στο σημείο αυτό χτυπά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Έπειτα θα ήθελα να μου απαντήσετε στη δευτερολογία σας, ποια είναι τα εννέα αυτά ειδικά πρόσωπα, τα οποία γνωρίζουν το πρόβλημα. Εννοώ την Επιτροπή Σχεδιασμού των μέτρων σωτηρίας της Ζώνης Περάματος.

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, γιατί αφορά και εσάς. Το Πέραμα δεν είναι στη δική μου περιοχή, είναι στη Β' Πειραιώς. Δώστε μου, σας παρακαλώ, ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Το γνωρίζω, αλλά δεν μπορείτε να με πείσετε να παραβιάσω τον Κανονισμό. Με ενδιαφέρει βεβαίως το θέμα, αλλά με ενδιαφέρει και ο Κανονισμός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ: Σας ενδιαφέρει, αλλά δώστε μου μόνο ένα λεπτό να ολοκληρώσω.

Μόνον ο εκπρόσωπος της Νομαρχίας Πειραιώς σ' αυτήν την Επιτροπή είναι γνώστης των περί την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και κανέναν άλλος από τους οκτώ. Όταν είσατε έτοιμοι, να μου δίνετε τα ονόματα και τις ειδικότητες, να τα εξετάσω κι εγώ.

Τέλος, θα ήθελα να σας πω και κάτι άλλο, σημαντικότερο: Γνωρίζω ότι η υποδομή δε βελτιώνεται μέσα σε ένα χρόνο. Γνωρίζω ότι τα ποσά που περιγράφονται στα είκοσι έξι σημεία, λεπτομερέστερα, δεν μπορούσατε να τα εκταμιεύσετε μέσα σε ένα χρόνο για να βελτιώσετε την υποδομή. Μπορείτε, όμως, με μέτρα γρήγορα να αντιμετωπίσετε το πρόβλημα της επιδοτήσεως των εργασιών, που είναι το πρώτο:

Γνωρίζετε ότι η Τουρκία, στην οποία πηγαίνουν τώρα, όταν φεύγουν από τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη τα πλοία, επιδοτεί όλο τον κύκλο εργασιών του τομέα, σε ποσοστό 100%. Αλλά αν θέλετε και παράδειγμα μέσα στην Κοινότητα, μια χώρα που επιδοτεί ώστε να είναι ανταγωνιστική, είναι η Ιταλία. Η γειτονική αυτή Χώρα επιδοτεί όλες τις επισκευαστικές και ναυπηγικές εργασίες με 33%. Αυτό πώς το μπορούν μέσα στο κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο οι Ιταλοί ενώ εμείς αφήνουμε τις στρατιές των ανέργων να πολλαπλασιάζονται καθημερινώς στο Πέραμα και τους επιχειρηματίες μας να βλέπουν τον κύκλο των δραστηριοτήτων τους να συρρικνώνεται καθημερινά, αλλά και σε ρυθμό τόσο δραματικό, ώστε να καταλήξουμε, να έχουμε το ολόκληρο την άλλοτε ανεπτυγμένη, σήμερα ως φθίνουσα, βιομηχανική ζώνη;

Θα ήθελα να μου απαντήσετε στη δευτερολογία σας. Όπως θα ήθελα να μου αναφέρετε γιατί δεν προχωρείτε στις αναγκαίες ρυθμίσεις των οφειλών στο Ι.Κ.Α., που δημιουργήθηκαν άδικα και πνίγουν σήμερα, κυριολεκτικά, στο ύψος των 5 δισ. δρχ. όλες τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Η κυρία Υφυπουργός έχει το λόγο.

ANNA ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Πρώτον, θα επανέλθω στο θέμα της πολιτικής. Δεν είναι τόσο απλά και τόσο εύκολα να πούμε ότι χαράζουμε πολιτική σε έναν τομέα, ο οποίος καθημερινά έχει αλλαγές και είναι σε μία περίοδο τόσο κρίσιμη και τόσο δύσκολη.

Ιδιαίτερα στο χώρο των ναυπηγείων, θα έλεγα με πάρα πολύ απλά λόγια, ότι το πρόβλημα θα λυνόταν, αν τα ναυπηγεία μας και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη μπορούσε να είναι ανταγωνιστική σε θέματα κόστους. Και σημαίνει ανταγωνιστική σε θέματα κόστους, ότι ή θα πάμε στη ρομποτοποίηση, που συμβαίνει στην Ιαπωνία, ή θα έχουμε πολύ χαμηλές τιμές κόστους εργασίας.

Αυτά δε γίνονται και πάμε σε κάποιες ενδιάμεσες λύσεις, που προσπαθούμε να συνδυάσουμε αυτές τις περιπτώσεις. Έτσι δόθηκε το μέγιστο δυνατό μέσα από την υπουργική απόφαση, που σας είπα προηγουμένως, της επιδότησης, ώστε να έχουμε ένα κίνητρο. Σε προσπάθεια και σε συνδυασμό με πακέτα από το χρηματοπιστωτικό σύστημα, προσπαθούμε να βάλουμε τις τράπεζες μέσα στο παιχνίδι, να κάνουν δελεά-

σπικές προσφορές για τη δανειοδότηση και για τις ειδικές περιπτώσεις, που μπορούν να δίνουν στα ναυπηγεία.

Αυτό συμβαίνει και στην Ιταλία και στη Γερμανία, και μάλιστα σε χώρες που σήμερα κτίζουν πλοία, όπως η Ρωσία και οι χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, έχουν τέτοιου είδους κίνητρα. Αυτό είναι μία ουσιαστική πολιτική. Δεν μπορούμε να κάνουμε παρεμβάσεις στα άλλα δύο. Δεν μπορώ να σας δώσω αυτήν τη στιγμή τα στοιχεία. Μπορώ, όμως, να σας τα στείλω και θα το κάνω οπωσδήποτε. Αλλά πρέπει να σας πω, ότι σ' αυτήν την επιτροπή συμμετείχαν: Υπουργείο Ναυτιλίας και Υπουργείο Ανάπτυξης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με τον Οργανισμό της Αθήνας, που είχε μελέτες για τη ζώνη του Περάματος, η Νομαρχία Πειραιώς και τρεις ή τέσσερις εμπειρογνώμονες από το χώρο των ναυπηγείων.

Όμως, από τη στιγμή που έγινε η πρόταση, πήγε σε όλους τους φορείς και είμαστε σε διάλογο. Δε μιλάμε αυτήν τη στιγμή για ένα μητρώο, το οποίο έχει ψηφιστεί και είναι ή δεν είναι καλό. Μιλάμε για ένα μητρώο, όπου γίνεται συζήτηση με τους φορείς, όπου υπάρχουν αλλαγές και όπου σας διαβεβαιώ, ότι δεν έχουμε ιδιαίτερη πληθώρα προτάσεων για αλλαγή. Έχουμε διάφορες διαμαρτυρίες. Με διαμαρτυρίες δε γίνεται. Όλο θέλουν να κρατήσουν το καθεστώς έτσι όπως είναι και να πάνε και τα πράγματα καλύτερα. Αυτό είναι αδύνατον. Πρέπει να κάνουμε σημαντικές τομές. Κάποιοι υποχρεωτικά θα πονέσουν. Μόνο έτσι θα μπορεί να υπάρξει προοπτική στη ζώνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Τέταρτη στην ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 620/3-2-97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ευάγγελου Αποστόλου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τη μεταχείριση των εργαζομένων από τις τεχνικές εταιρίες, οι οποίες έχουν αναλάβει τα έργα διαπλάτυνσης της Εθνικής Οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης και την προστασία του συνδικαλισμού.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Αποστόλου έχει ως εξής:

"Οι κοινοπραξίες που έχουν αναλάβει τα έργα διαπλάτυνσης της Εθνικής Οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης τρομοκρατούν κατά τρόπο πρωτοφανή τους εργαζόμενους. Η τρομοκρατία αυτή φτάνει μέχρι την απόλυση των εργαζομένων, όταν επιχειρούν σύσταση σωματίου. Πρόσφατο είναι το παράδειγμα πέντε εργαζομένων στην εταιρία "ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΦΟΙ ΤΡΑΥΛΟΥ", οι οποίοι υπέβαλαν αίτηση για ίδρυση σωματίου στο Πρωτοδικείο Λαμίας και εξαιτίας αυτού του λόγου βρέθηκαν στο δρόμο, αφού λίγες ημέρες αργότερα καταγγέλθηκε και των πέντε η σύμβαση εργασίας.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός: Ο συνδικαλισμός βρίσκεται υπό διωγμό; Οι τεχνικές εταιρίες που πληρώνονται από το Ελληνικό Κράτος, είναι δυνατόν να ασκούν αποκάλυπτη τρομοκρατία και να καταρρακώνουν τα δικαιώματα των εργαζομένων;"

Ο Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ. Φαρμάκης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπ. Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε Πρόεδρε, έτσι όπως τίθενται τα ερωτήματα από το συνάδελφο κ. Αποστόλου, θα μπορούσα να απαντήσω απλά ότι όχι, ο συνδικαλισμός δε βρίσκεται υπό διωγμό και ότι πράγματι οι τεχνικές εταιρίες, που πληρώνονται από το Ελληνικό Κράτος, αλλά και όλες οι επιχειρήσεις, δεν μπορούν και δεν πρέπει να ασκούν τρομοκρατία και να καταρρακώνουν τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Ας έρθω, όμως, στο συγκεκριμένο περιστατικό. Η εταιρία "ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ" των αδελφών Τραυλού, η οποία έχει αναλάβει το έργο της διαπλάτυνσης της Εθνικής Οδού στην περιοχή Μαρτίνου του Νομού Φθιώτιδας, απασχολεί περίπου εκατό άτομα. Προέβη πράγματι στην απόλυση πέντε εργαζομένων, με το αιτιολογικό της μείωσης του προσωπικού της. Στις 31 Ιανουαρίου, μετά από καταγγελία, ο διευθυντής Επιθεώρησης Εργασίας Νομού Φθιώτιδας, με τρία μέλη του Εργατικού Κέντρου, πραγματοποίησαν επίσκεψη στην εταιρία και υπέδειξαν σε αυτήν, την ανάκληση της απόλυσης των εργαζομένων, διότι ήταν ιδρυτικά μέλη του υπό σύσταση

σωματίου στην ανωτέρα εταιρία.

Ο υπεύθυνος της εταιρίας δήλωσε, ότι δε γνώριζε αυτήν τους την ιδιότητά και ότι επιθυμεί να έχει τα στοιχεία για την απόδειξη της ιδιότητας του ιδρυτικού μέλους του υπό σύσταση σωματίου. Η Επιθεώρηση Εργασίας ζήτησε από τους πέντε εργαζόμενους να προσκομίσουν φωτοαντίγραφα της ιδρυτικής πράξης, για να αποδειχθεί ότι πράγματι έχουν αυτήν την ιδιότητα, ώστε στη συνέχεια, αν δεν υπάρξει ανάκληση της απόλυσης, να κατατεθεί μηνυτήρια αναφορά, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 14 του ν. 1264/82.

Δε νομίζουμε ότι υπήρξε καθυστέρηση στην παρέμβαση της αρμόδιας υπηρεσίας. Περιμένουμε τα αποτελέσματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Αποστόλου έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, η ερώτησή μου δεν έχει να κάνει μόνο με το θέμα των συγκεκριμένων πέντε εργαζομένων. Είναι ένα γενικό θέμα, που αφορά τις εργοληπτικές εταιρίες, που έχουν αναλάβει τα έργα διαπλάτυνσης. Αφορά την τρομοκρατική συμπεριφορά τους, όπως και εσείς ο ίδιος αφήσατε να φανεί.

Πατί, κακά τα ψέματα, κύριε Υπουργέ, μπορεί στη συγκεκριμένη περίπτωση να μην υπήρχε νομική κάλυψη, αλλά από τη στιγμή που οι συγκεκριμένοι εργαζόμενοι εξεδήλωσαν την πρόθεσή να ιδρύσουν σωματίο, πριν ακόμα φτάσουν στα δικαστήρια, η συγκεκριμένη εταιρία τους απέλυσε. Και δεν είναι μόνο αντίδραση της συγκεκριμένης εταιρίας.

Αν είναι δυνατόν, στη σημερινή εποχή, εταιρείες που παίρνουν κρατικά έργα, όχι μόνο να στραγγαλίζουν τις συνδικαλιστικές διεκδικήσεις των εργαζομένων, αλλά και αυτό το δικαίωμα των εργαζομένων να συνδικαλιζούνται. Και ξέρετε, πραγματικά, κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχει ένα πρόβλημα με τις επιθεωρήσεις εργασίας. Παραμένουν πολλές φορές θεατές τέτοιων γεγονότων. Και το λέω αυτό, γιατί ειδικά όσον αφορά την περίπτωση των επιθεωρήσεων εργασίας, μετά από την υπαγωγή τους στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση -παρότι εμείς σαν χώρος είμαστε υπέρ της εκχώρησης όλων των αρμοδιοτήτων στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση- στη συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να το ξαναδείτε το θέμα, διότι οι επιθεωρήσεις εργασίας, είναι απλοί θεατές τέτοιων γεγονότων.

Θα σας προσθέσω και άλλα γεγονότα που συμβαίνουν, ειδικά σ' αυτές τις εταιρείες: Είναι το θέμα της δίμηνης απασχόλησης. Ξέρετε, με το πρόσχημα ότι οι δουλειές είναι περιορισμένες, είναι εποχικές, απασχολούν τους εργαζόμενους επί δίμηνο και αυτό τρομοκρατεί και φοβίζει τους εργαζόμενους να διεκδικήσουν, γιατί στο επόμενο δίμηνο δε θα υπάρξει ανανέωση της σύμβασης.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ (Υφυπ. Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε συνάδελφε, χωρίς να έχω συγκεκριμένα στοιχεία για τη διαγωγή, ή για τη συμπεριφορά των συγκεκριμένων τεχνικών εταιριών που έχουν αναλάβει τα έργα διαπλάτυνσης της Εθνικής Οδού, απέναντι στους εργαζόμενους τους, μπορώ να συμφωνήσω μαζί σας, ότι η εργοδοσία γενικά δεν επιθυμεί έντονη παρουσία συνδικαλιστών ή έντονη συνδικαλιστική δραστηριότητα -αν θέλετε- στο χώρο της. Αυτό είναι σαφές και γνωστό από πολλά χρόνια. Κάνουμε το παν, ώστε να μπορούμε να παρεμβαίνουμε εκεί, όπως μπορούμε και όπως οι νόμοι το επιτρέπουν.

Θα συμφωνήσω επίσης μαζί σας, ότι οι επιθεωρήσεις εργασίας από τότε που έχουν υπαχθεί στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, πραγματικά θεώνται απλώς τα συμβαίνοντα και δεν παρεμβαίνουν. Αυτό είναι μια διαπίστωση που έγινε και πριν από τις τελευταίες εκλογές, από την τότε ηγεσία του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, στην οποία είχα την τιμή να συμμετέχω και έχει επισημανθεί και από την τωρινή ηγεσία του Υπουργείου και από τον τωρινό Υπουργό και έχει ζητηθεί από την Κυβέρνηση η επιστροφή των επιθεωρήσεων εργασίας στην εποπτεία του Υπουργείου Εργασίας.

Σας ευχαριστώ που θέτετε έτσι το θέμα και μας βοηθάτε προς αυτήν την κατεύθυνση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Πέμπτη και τελευταία στη ημερήσια διάταξη είναι η με αριθμό 611/29-1-97 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Δημοκρατικού Κοινωνικού Κινήματος κ. Γεωργίου Καρατάσου προς τους Υπουργούς Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τις απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων στη "Χαρτοβιομηχανία SOFTEX" και τη λήψη μέτρων για να αποτραπεί το κλείσιμο των εργοστασίων της επιχείρησης.

Η ερώτηση του κ. Καρατάσου σε περίληψη έχει ως εξής:

"Σε απεργιακές κινητοποιήσεις προχωρούν οι εργαζόμενοι της "Χαρτοβιομηχανίας SOFTEX", επειδή η μέτοχος Εθνική Τράπεζα δε χρηματοδοτεί την εταιρεία με δυο δισεκατομμύρια δραχμές, όπως προβλέπει σχετική διυπουργική απόφαση, αλλά προχρηματοδοτεί έναντι απαιτήσεων της εταιρείας από πελάτες.

Με την τακτική της, όμως αυτή, η Εθνική Τράπεζα οδηγεί σε κλείσιμο τα εργοστάσια τις αμέσως επόμενες μέρες και στην ανεργία χιλιάδες εργαζόμενους ή συνεργαζόμενους της επιχείρησης.

Μετά απ' αυτά, ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

Σε ποιες ενέργειες θα προβούν, ώστε η διοίκηση της Εθνικής Τράπεζας να συμμορφωθεί με τη διυπουργική απόφαση, για να αποτραπεί το κλείσιμο των εργοστασίων της επιχείρησης και να μην προστεθούν και άλλοι εργαζόμενοι στην επικίνδυνη μεγάλη λίστα των ανέργων".

Η Υφυπουργός Ανάπτυξης κα Άννα Διαμαντοπούλου έχει και πάλι το λόγο.

ΑΝΝΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Πρώτα, θα ήθελα να κάνω την εξής παρατήρηση, ότι δεν υπάρχει καμία απόφαση της διυπουργικής επιτροπής, η οποία να δίνει εντολή σε Εθνική Τράπεζα ή σε οποιαδήποτε άλλη τράπεζα να προβεί σε χρηματοδότηση δυο δισεκατομμυρίων. Καμία τράπεζα δεν μπορεί να χρηματοδοτήσει έτσι κατόπιν εντολής.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**)

Μετά από το σοβαρότατο πρόβλημα, που έφθασε στην εκρηκτική του διάσταση, που είναι γνωστή, γιατί έχουν γίνει πολλές επίκαιρες ερωτήσεις μ' αυτό το θέμα στη Βουλή το Δεκέμβριο, η Κυβέρνηση παίζει ένα συντονιστικό ρόλο, τουλάχιστον αυτόν το καιρό, ώστε να διατηρηθεί σε λειτουργία η εταιρεία, μέχρι τη στιγμή της ιδιωτικοποίησής της.

Πρώτο, λοιπόν, στοιχείο, είναι ότι έχουν ξεκινήσει και προχωρούν απολύτως κανονικά μέσα στο χρονοδιάγραμμα οι διαδικασίες για την ιδιωτικοποίηση της επιχείρησης.

Δεύτερο σημείο, είναι ότι γίνονται σοβαρές προσπάθειες, γι' αυτό και συνεχίζεται η λειτουργία, για να διατηρηθεί παρά τα πάρα πολύ μεγάλα προβλήματα. Αυτές οι προσπάθειες έχουν διττό χαρακτήρα.

Η μία πλευρά αφορά τη συνεννόηση των ιδιωτικών τραπεζών οι οποίες είναι πιστωτές μεταξύ τους και οι οποίες έχουν φθάσει σε μια τελική συμφωνία, ώστε να υπάρχει μια εξυπηρέτηση της επιχείρησης και να μην υπάρξουν άμεσες ενέργειες που θα την οδηγούσαν σε αδιέξοδο.

Και δεύτερον, μία προσπάθεια από τους δημόσιους οργανισμούς, στα πλαίσια βέβαια, του νόμου και του ανταγωνισμού, για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν οι οφειλές της εταιρείας προς τους δημόσιους οργανισμούς.

Αυτό το οποίο έχει αποφασιστεί μετά από εισήγηση των ιδίων των οικονομικών παραγόντων, είναι ότι η επιχείρηση χρειάζεται μια χρηματοδότηση δυο δισεκατομμύρια. Η χρηματοδότηση αυτή αποφασίστηκε να δοθεί από την Εθνική Τράπεζα και δίνεται έναντι ρευστοποιησίων. Ολοκληρώθηκε το ένα δισεκατομμύριο το οποίο δόθηκε και το επόμενο δισεκατομμύριο θα δοθεί σύμφωνα με την εκτίμηση της Εθνικής Τράπεζας άμεσα.

Από και πέρα, δεν σημαίνει ότι τα προβλήματα λύθηκαν, ούτε ότι είναι εύκολα. Έχουμε μια δύσκολη περίοδο μέχρι την ημέρα της αποκρατικοποίησης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Καρατάσος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΑΣΟΣ: Κυρία Υφυπουργέ, προ ημερών είχαμε πάει στον κ. Πασχαλίδη μαζί με τους απεργούς. Μας υποσχέθηκε, ότι το ένα δισεκατομμύριο θα το δώσει γρήγορα σαν δάνειο. Διότι αν δεν το πάρουν σαν δάνειο, υποχρεωτικά θα κλείσει η εταιρεία. Πρέπει να το καταλάβετε αυτό. Και όχι μόνο να το δώσει, αλλά να το δώσει και γρήγορα. Γιατί, σε δέκα μέρες θα έχουν τελειώσει οι πρώτες ύλες, με αποτέλεσμα έτσι κι αλλιώς να κλείσει. Και τι θα γίνει μετά; Θα την πάρουν έτσι κλεισμένη οι έχοντες και κατέχοντες τζάμπα και οι εργαζόμενοι θα πεταχτούν στο δρόμο.

Άρα, δεν είναι το θέμα μόνο η τράπεζα να δώσει λεφτά έναντι επιταγών της εταιρείας. Πρέπει να γίνει δανεισμός. Μόνο έτσι η εταιρεία θα σωθεί. Και η εταιρεία αυτή έχει μέλλον από ότι δείχνουν τα τελευταία χρόνια. Δεν μπορούμε λοιπόν, να ξεπουλάμε έτσι όλες τις εταιρείες που είναι οι σωστές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η κυρία Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΝΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπ. Ανάπτυξης): Απλά, θα ήθελα να σας ενημερώσω, κύριε συνάδελφε, γιατί δεν έχει γίνει κατόνοητο το ότι πρόκειται περί δανεισμού. Αλλά ο δανεισμός δεν δίνεται χωρίς εγγυήσεις. Και αντί εγγυήσεων, δίνονται τα ρευστοποιήσιμα. Δεν μπορεί να δανείσει κανείς όταν δεν υπάρχει μία στοιχειώδης εγγύηση και πολύ περισσότερο μάλιστα, οι εθνικές τράπεζες οι οποίες πρέπει να είναι ανταγωνίστριες.

Το ζητούμενο και αυτό το οποίο αποφασίστηκε είναι με τους καλύτερους δυνατούς όρους και έναντι των ελαχίστων δυνατών ρευστοποιησίων και του ελαχίστου δυνατού επιτοκίου να δοθεί το δάνειο αυτό των δύο δισεκατομμυρίων. Δόθηκε ήδη το ένα και δίνεται ακόμη ένα. Όμως είναι πολύ συνολικότερο το πρόβλημα, πολύ πιο δύσκολο από την απλή επίτευξη του ενός δισεκατομμυρίου. Θα δοθεί το ένα δισεκατομμύριο αλλά δεν είναι αυτό το κυρίαρχο πρόβλημα. Είναι πολύ πιο πολύπλοκο.

Τέλος, ο κ. Πασχαλίδης επειδή μαζί μου συνεννοήθηκε όταν πήγατε στο γραφείο του, δεν υποσχέθηκε, διότι δεν μπορεί να υποσχεθεί από τη θέση του. Ο κ. Πασχαλίδης έδωσε την ενημέρωση ότι γίνονται αυτές οι διαπραγματεύσεις και ότι θα υπάρξει χρηματοδότηση από την Εθνική Τράπεζα με τους όρους που προείπα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των Επικαίρων Ερωτήσεων.

Κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ανακοινώσω στο Σώμα, ότι η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης κατεθέτει την Έκθεσή της στην πρόταση νόμου "Αρμοδιότητες Υπουργείου Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, τήρηση του τομέα της Ραδιοτηλεόρασης και άλλες διατάξεις".

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη

ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα συνεχιστεί η συζήτηση επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών "Θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Στο νομοσχέδιο αυτό υπάρχουν, όπως βλέπω, διατάξεις, οι οποίες είναι περισσότερο τυπικού χαρακτήρα, αλλά υπάρχουν και δύο, τρία άρθρα, εκ των οποίων το ένα αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία, το άλλο τον Ο.Σ.Ε., τα οποία απασχόλησαν και τη Διαρκή Επιτροπή.

Παρακαλώ, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Γκελεστάθη, να μας πει πώς να οργανώσουμε αυτήν τη συζήτηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, προτείνω να γίνει η συζήτηση κάθε άρθρου ξεχωριστά, δεδομένου ότι, υποθέτω, μετά τη συζήτηση που έγινε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και ο κύριος Υπουργός επεφυλάχθη να φέρει ορισμένες τροποποιήσεις, δεν θα χρειαστεί και πολύς χρόνος για την επεξεργασία και των 16 άρθρων. Άλλωστε και πολλοί συνάδελφοι δεν έχουν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους να πάρουν μέρος στη συζήτηση, όπως και επί της αρχής. Για το λόγο αυτό νομίζω ότι ένα-ένα άρθρο θα συντομεύσει περισσότερο τη διαδικασία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, εμείς προτείνουμε να ακολουθηθεί και στην Ολομέλεια η ίδια η διαδικασία περίπου που ακολουθήθηκε και στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή. Δηλαδή να χωρίσουμε το σύνολο των άρθρων σε δύο ομάδες. Πράγματι από το 10 και μετά υπάρχουν ορισμένα άρθρα στα οποία θα χρειαστεί πιθανόν να γίνει μία μεγαλύτερη συζήτηση. Άρα η πρώτη ομάδα να είναι από το πρώτο άρθρο έως το 9 και η δεύτερη ομάδα από το 10ο άρθρο μέχρι το ακροτελεύτιο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν έχουμε αντίρρηση να γίνει και με αυτήν τη διαδικασία η συζήτηση, αρκεί βέβαια οι εισηγητές και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι να έχουν μία μεγαλύτερη άνεση χρόνου, για να μπορέσουμε να αναπτύξουμε τις απόψεις μας στα εννέα άρθρα και στα υπόλοιπα επτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Από π. αντελήφθην εγώ, υπάρχουν τρία άρθρα τα οποία έχουν κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Είναι αυτά που αφορούν τον Ο.Σ.Ε., αυτά που αφορούν την Ολυμπιακή Αεροπορία και τον Ο.Τ.Ε.. Τα άλλα περί των όρων και της ταξινόμησης των οχημάτων κ.λπ. αυτά είναι τυπικά. Αν όμως ταβάλουμε όλα μαζί, τότε προφανώς δεν θα διατεθεί χρόνος για τα άρθρα που όπως είδα σας απασχόλησαν και στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή. Όμως, δεν έχω αντίρρηση να προχωρήσουμε έτσι και να δώσουμε περισσότερο χρόνο.

Ο κ. Κόρακας έχει το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν νομίζω ότι υπάρχουν πάρα πολλές παρατηρήσεις. Πρόκειται για άρθρα όλως διόλου διαφορετικά. Γι' αυτό νομίζω ότι μπορούμε να προχωρήσουμε άρθρο-άρθρο και θα πάμε πολύ γρήγορα. Ενδέχεται σε ορισμένα να μη χρειαστεί καν να ομιλήσουμε. Επειδή είναι όλως διόλου διαφορετικά, δεν υπάρχει κάποια ενιαία, αν θέλετε, δομή μέσα στα αυτά τα άρθρα, δηλαδή το κάθε ένα είναι και ένα ξεχωριστό αντικείμενο, εκτός από ένα-δύο, θα έλεγα να προχωρήσουμε και να χωρίσουμε τα δέκα σε δύο ενότητες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Κόρακα, ας κάνουμε τότε...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Να τα χωρίσουμε σε δύο ενότητες. Να συζητήσουμε τα πέντε πρώτα, μετά, από το 6 μέχρι το 10 και τα υπόλοιπα άρθρο-άρθρο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριε Κόρακα,

κύριε Γκελεστάθη, κύριε Σφυρίου, κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα έλεγα το εξής, με τη σωστή παρατήρηση του κ. Γκελεστάθη, σε ό,τι αφορά το χρόνο στους Εισηγητές και στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους. Τα άρθρα, όπως τα βλέπω εγώ, το πρώτο αφορά τους ορισμούς, τις διαφορές έννοιες που χρησιμοποιούνται, το άρθρο 2 αφορά την ταξινόμηση εισαγόμενων μεταχειρισμένων πετρελαιοκίνητων λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων, το άρθρο 3 αφορά τα πρατήρια υγρών καυσίμων. Εκεί ίσως έχει κάποιο ενδιαφέρον, γιατί λέει πού πρέπει να τοποθετούνται, να μην είναι κοντά σε νοσοκομεία κ.λπ. Το άρθρο 4 αφορά τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων. Το άρθρο 5 αφορά την τεχνική επιθεώρηση οχημάτων. Δεν βλέπω να έχουν κάποιο ενδιαφέρον, ώστε να δώσουμε περισσότερο χρόνο μέσα στη συνεδρίαση αυτή για τα άρθρα που σίγουρα -επανέρχομαι για τρίτη φορά- αρκετοί συνάδελφοι θα θέλουν να μιλήσουν, για τον Ο.Σ.Ε. και την εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." που γίνεται εκεί, για τον Ο.Τ.Ε., τη δομή και λειτουργία της τηλεπικοινωνιακής αγοράς και για την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Θα έλεγα, λοιπόν, να ξεχωρίσουμε αυτά τα τρία άρθρα και τα άλλα άρθρα να πάνε ως εξής: Τα εννέα πρώτα άρθρα να είναι μία ενότητα, να πάει το άρθρο 10 για τον Ο.Σ.Ε. χωριστά, να πάνε τα δύο άρθρα για τον Ο.Τ.Ε. χωριστά και τα υπόλοιπα επίσης. Δηλαδή να γίνουν τέσσερις ενότητες. Έτσι νομίζω ότι θα διευκολυνθεί καλύτερα η συζήτηση, δίδοντας περισσότερο χρόνο στους Εισηγητές και στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Σύμφωνα, κύριε Πρόεδρε.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δηλαδή θα πάμε μέχρι και το άρθρο 9.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Σαρρής έχει το λόγο επί της πρώτης ενότητας από το άρθρο 1 έως το άρθρο 9.

Θα έχουν δέκα λεπτά οι Εισηγητές.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, οι ρυθμίσεις που επιχειρεί το παρόν σχέδιο νόμου, όπως είχαμε την ευκαιρία να τονίσουμε στην επί της αρχής συζήτηση, θα αντιμετωπίσουν επιμέρους προβλήματα της αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Για τα άρθρα 1 έως 9, τα οποία έχουν ένα κοινό στοιχείο το ότι αφορούν ρυθμίσεις για οχήματα πάσης φύσεως Ι.Χ., δημόσιες χρήσης, μοτοσυκλές κ.λπ.

Στο άρθρο 1 αναφέρονται ρυθμίσεις που αφορούν συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών. Βασικό στοιχείο του άρθρου αυτού είναι ότι τα συνεργεία αυτά, αυτής της κατηγορίας, χαρακτηρίζονται πλέον ως χαμηλής όχλησης και μπορούν να ενταχθούν σε περιοχές γενικής κατοικίας.

Το άρθρο 2, αφορά την ταξινόμηση των εισαγόμενων αυτοκινήτων, λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων μεικτού βάρους άνω των τριάντισι και τεσσάρων τόνων αντίστοιχα.

Το άρθρο 3, που είναι πραγματικά σημαντικό αφορά στους περιορισμούς και στις απαγορεύσεις για εγκατάσταση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων. Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να προτείνω κάτι που δεν είχαμε την ευκαιρία να το συζητήσουμε στη Διαρκή Επιτροπή. Οι απαγορεύσεις που θέτει το άρθρο 3, για την ίδρυση πρατηρίων υγρών καυσίμων, δικαιολογούνται βέβαια μετά από κάποια ατυχήματα με θύματα ανθρώπινα, δικαιολογείται δηλαδή η απαγόρευση εγκατάστασης πρατηρίων υγρών καυσίμων σε οποιοδήποτε χώρο πολυκατοικιών. Αυτό πραγματικά νομίζω είναι και το κύριο στοιχείο στο οποίο πρέπει να εστιάσουμε την προσοχή μας για το συγκεκριμένο άρθρο.

Όμως, θα παρακαλούσα τον κύριο Υπουργό να επενεξετάσει το άρθρο αυτό, όσον αφορά την ακτινική απόσταση των τριακοσίων μέτρων ως ελάχιστη για την ίδρυση ενός πρατηρίου υγρών καυσίμων, σε σχέση με ειδικής κατηγορίας καταστήματα που βρίσκονται στον ιστό των πόλεων.

Το σημαντικότερο πρόβλημα που δημιουργείται νομίζω είναι

ότι απαγορεύεται σε κάποιον να ιδρύσει πλέον καφενείο, εστιατόριο, κλινική, μπαρ, κινηματογράφο, σε απόσταση τριακοσίων μέτρων από υφιστάμενο πρατήριο, γιατί βέβαια το πρατήριο ως προϋπάρχουσα εγκατάσταση θα παραμένει και θα απαγορεύεται η ίδρυση της νέας δραστηριότητας. Επειδή ασφαλώς με μια εξέταση της χωροθέτησης των πρατηρίων μέσα στον αστικό ιστό μιας πόλης αντιλαμβάνεται κανείς ότι καθίσταται αδύνατη -ή προβληματική η ίδρυση νέων δραστηριοτήτων- και είναι καταληπτό ότι πιθανόν θα προκληθούν αντιδράσεις. Για το λόγο αυτό θα ήθελα ο κύριος Υπουργός να επανεξετάσει το θέμα της απόστασης.

Επιπλέον η εφαρμογή αυτής της διάταξης αποτελεί, απαγόρευση ίδρυσης πρατηρίων σε υπεραγορές και θα αποτελέσει πιθανότατα εμπόδιο για την ίδρυση σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινήτων κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων που ήδη πολλές φορές συνυπάρχουν. Συνυπάρχουν εστιατόρια, καφενεία, super market μαζί με βενζινάδικα. Και αυτό σημαίνει, ότι αν ισχύσει αυτή εδώ η διάταξη, τέτοιου είδους εγκαταστάσεις σε αυτοκινητόδρομους δεν επιτρέπεται να ιδρυθούν καινούριες. Σε ολόκληρη την Ευρώπη, όμως, συνυπάρχουν αυτές οι δραστηριότητες.

Για το άρθρο 4 θέλω να πω ότι σ' αυτό αναφέρονται οι όροι ίδρυσης σταθμών λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων.

Το άρθρο 5 αφορά τις τεχνικές επιθεωρήσεις οχημάτων με σύσταση ειδικής υπηρεσίας για έκδοση αδειών και εγκρίσεων, που προβλέπονται από κοινοτικές Οδηγίες. Είναι μια εναρμόνιση της εθνικής μας νομοθεσίας με την κοινοτική.

Το άρθρο 6 αναφέρεται στη σύσταση εξελεγκτικής επιτροπής στα ΚΤΕΛ, κάτι που είναι απαραίτητο για τη διαφάνεια διαχείρισης των πόρων, μια που επιδοτούνται αυτά από το Κράτος.

Το έβδομο άρθρο αφορά τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων Ι.Χ. μικτού βάρους άνω των τεσσάρων τόνων.

Το όγδοο άρθρο αναφέρεται στους ελέγχους παραβάσεων αυτοκινήτων Δ.Χ., οι οποίοι έλεγχοι ανατίθενται πλέον, στη νέα υπηρεσία που θα ξεκινήσει σε λίγο τη λειτουργία της, την Υπηρεσία Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος.

Το ένατο άρθρο προβλέπει την κατ' εξαίρεση ταξινόμηση Ι.Χ. οχημάτων επιβατικών, φορτηγών και λεωφορείων που προορίζονται για την κάλυψη των αναγκών των ΟΤΑ, αναπτυξιακών συνδέσμων, νομικών προσώπων κλπ.

Προτείνω, λοιπόν, την υπερψήφιση όλων αυτών των άρθρων, με την παρατήρηση, κύριε Υπουργέ, να δώσουμε μεγαλύτερη βαρύτητα στο τρίτο άρθρο που αφορά την ίδρυση πρατηρίων, μήπως η υπερψήφιση αυτής της διάταξης δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα απ' όσα έρχεται να επιλύσει.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Αθανάσιος Γιαννόπουλος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Γενικά, πάνω στα άρθρα αυτά τοποθετηθήκαμε στη συζήτηση επί της αρχής. Στο άρθρο 1, βέβαια, που βλέπει κανείς ότι σήμερα προσπαθείται και γίνεται μια άλλη παράταση χρόνου, όσον αφορά και το χαρακτηρισμό αυτών των συνεργείων μικράς οχλήσεως, δεν διαπιστώνεται διαφοροποίηση στα συνεργεία. Αυτό, πραγματικά, δεν μας ικανοποιεί απόλυτα.

Το ερωτηματικό μας, βέβαια, είναι ότι δεν ξέρει κανείς το περιεχόμενο του νέου προεδρικού διατάγματος, συνεπώς και την έκταση των νέων ειδικών ρυθμίσεων που θα εισάγονται με αυτό και οι οποίες, ενδεχομένως, θα καταργούν άλλες ουσιώδεις και ισχύουσες σήμερα αυστηρές περιβαλλοντικές και χωροταξικές διατάξεις.

Η παράγραφος 3 του άρθρου 1 δίνει παράταση στο χρόνο, η οποία είναι υπερβολική. Υπάρχουν συνεχείς παρατάσεις. Και εμείς είχαμε δώσει παρατάσεις, και σεις δίνετε παρατάσεις. Πρέπει πλέον, να ρυθμιστεί το θέμα αυτό, να γίνει κάποια επιτροπή για να καλυφθεί αυτή η εκκρεμότητα.

Στο άρθρο 2 νομίζω ότι η διαπίστωση της ηλικίας επισημαίνεται από την ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας του οχήματος και βέβαια, θα πρέπει να ασχοληθούμε με αυτό

και θα πρέπει να το δείτε, επειδή πολλά αυτοκίνητα εισάγονται κυρίως από τη Δυτική Γερμανία και είμαστε όλοι κοινωνοί και γνώστες κάποιων στοιχείων που υπάρχουν, με πλαστούς αριθμούς πλασιών και άλλα.

Στο άρθρο 3, για το οποίο έγινε μεγάλη συζήτηση, δεν νομίζω ότι μπορούμε να βάλουμε μεγάλες αποστάσεις στην εγκατάσταση νέων πρατηρίων. Είχα σχολιάσει ότι αποτελεί αυτό πολιτική των μεγάλων εταιρειών και βλέπουν ακριβώς σε ποια σημεία υπάρχει δυνατότητα εγκαταστάσεως και μέσα στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού οι οποίοιδήποτε περιοριστικοί όροι δεν νομίζω ότι παρέχουν κάποια διασφάλιση αυτής της φιλοσοφίας του άρθρου.

Αυτό, βέβαια, που υιοθετήθηκε με την τροπολογία η οποία λέει να μην είναι κοντά σε νοσοκομεία, θα πρέπει να το σχολιάσετε, αλλά μην ξεχνάτε ότι τώρα υπάρχει μια πρακτική.

Υπάρχουν πάρα πολλά πρατήρια, ας πούμε στη Λεωφόρο Αλεξάνδρας, είναι περίπου δέκα συνολικά. Τι θα γίνει εκεί; Είναι μεγάλο το πρόβλημα και θα πρέπει να το δείτε με προσοχή. Δεν μπορείτε να πείτε πως ό,τι ισχύει καλώς έχει και από δω και μπρος βάζουμε άλλη διάταξη. Κάπως πρέπει πιο τεχνικά και όχι αποσπασματικά να το δει κανείς.

Για το άρθρο 4 δεν έχουμε καμία διαφοροποίηση.

Στο άρθρο 5 στην παρ.1 υπάρχουν πολλές αοριστίες και ασάφειες που αφορούν τον αριθμό των εργαστηρίων, τη θέση που αυτά θα γίνονται σε πόσα κεντρα π.χ. Αθήνα ή Θεσσαλονίκη το προσωπικό του κάθε κέντρου κ.λπ. Αυτά πώς θα τα υπολογίσετε; Έχουμε ακόμα τους πόρους, τον εξοπλισμό, τη λειτουργία, τον εκσυγχρονισμό όλων αυτών που δεν περιγράφονται παρά αόριστα αναφέρονται. Βέβαια δεν αμφισβητεί κανείς τον τεχνικό και επιτελικό χαρακτήρα του Υπουργείου και της κεντρικής αυτής υπηρεσίας, αλλά δεν βλέπουμε πουθενά και το συγκεκριμένο.

Επίσης στην παρ.2 αυτά τα ιδιωτικά εργαστήρια που λέτε ότι θα είναι διασυνδεδεμένα με το Πολυτεχνείο κ.λπ., εδώ έχουμε κάποια ερωτηματικά.

Στο άρθρο 6 δεν έχουμε κάποια διαφοροποίηση.

Στο άρθρο 7 έγινε σχόλιο για το θέμα το χρηματικό.

Στο άρθρο 8 είναι πεποίθησή μας ότι αυτή η ρύθμιση έγινε απλώς για να ικανοποιήσει τους ιδιοκτήτες των φορτηγών, ενώ δεν πρόκειται να εφαρμοστεί. Είναι ελλιπής η διάταξη αυτή.

Στο άρθρο 9 με τη χορήγηση αδειών για τους αναπτυξιακούς συνδέσμους, έχει κάποιο θετικό στοιχείο, αλλά θα πρέπει να το δει κανείς πώς θα μπορέσει να το περιφρουρήσει να μην παρεισφρήσουν και άλλοι όμιλοι ή άλλοι οργανισμοί που θα έχουν την ευχέρεια που τους παρέχεται από το άρθρο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Παναγιώτου έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Στο άρθρο 1 είχαμε προτείνει σ' αυτήν την κατηγορία να συμπεριληφθούν και τα συνεργεία που επισκευάζουν αγροτικά και χωματουργικά μηχανήματα. Δεν πήραμε απάντηση αν αυτό είναι της αρμοδιότητας του Υπουργείου Γεωργίας. Επιχειρηματολογήσαμε γιατί όλοι έχουμε μια εικόνα της κατάστασης που επικρατεί κυρίως στις επαρχιακές πόλεις και κωμοπόλεις που μια σειρά από συνεργεία επισκευάζουν παντός τύπου μηχανήματα. Δηλαδή, αποκλείουμε τη δυνατότητα σ' αυτά τα συνεργεία όταν μεταξύ των πελατών τους βρίσκονται και αγρότες οι οποίοι θέλουν να επισκευάσουν έναν ελκυστήρα;

Συνεπώς, είναι ένα ζήτημα που πρέπει να ξεκαθαριστεί στο άρθρο 1.

Είχαμε προτείνει στη Διαρκή Επιτροπή στο ίδιο άρθρο στην παρ.2 στην προ τελευταία σειρά να διαγραφεί η λέξη "εφόσον", γιατί αλλάζει το νόημα.

Όσον αφορά το άρθρο 2 η ταξινόμηση των εισαγόμενων μεταχειρισμένων πετρελαιοκίνητων λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων, νομίζουμε ότι πρέπει να υπάρχει ένα χρονικό όριο για τα αυτοκίνητα αυτά.

Δηλαδή δεν μπορεί να είναι απεριόριστος ο χρόνος από την ημερομηνία κατασκευής τους, γιατί τουλάχιστον στην Αθήνα αυτοκίνητα που προορίζονται για ορισμένους οργανισμούς

σμούς, όπως της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.λπ., που μπορούν να τα προμηθεύονται, όταν είναι πάρα πολύ παλιά, με τους ρύπους που εκπέμπουν δημιουργούν σοβαρά προβλήματα.

Στο άρθρο 3, εκεί που αφορά τα πρατήρια υγρών καυσίμων και υπάρχει πρόβλημα στις κατοικημένες περιοχές, αφού υπάρχει ο στόχος να περιορισθούν βαθμιαία τα πρατήρια βενζίνης από τις κατοικημένες περιοχές, προτείνουμε να μην ανανεώνεται η άδεια, όταν ο ιδιοκτήτης συνταξιοδοτείται και δεν υπάρχει διάδοχη κατάσταση μέσα στην οικογένεια. Δηλαδή να μην παρέχεται η δυνατότητα μεταβίβασης της άδειας, με τη μορφή της πώλησης ή της ενοικίασης, όταν ο ιδιοκτήτης βγαίνει στη σύνταξη.

Όσον αφορά το άρθρο 4 και στην ειδική επιτροπή αλλά και σήμερα θέλουμε να σταθούμε ιδιαίτερα σ' αυτό το άρθρο. Νομίζουμε πως δεν λύνει το πρόβλημα η όλη πρόταση. Πρώτα-πρώτα δεν κάνει διαχωρισμό μεταξύ των σταθμών των ΚΤΕΛ και των φορτηγών αυτοκινήτων. Αυτό δεν είναι σαφές. Αν διαβάσετε προσεκτικά το άρθρο, υπάρχει μία πλήρης σύγχυση. Νομίζουμε ότι πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός γιατί άλλο πράγμα είναι οι σταθμοί των ΚΤΕΛ, όπου διακινούνται πρόσωπα. Και πολύ περισσότερο για τη Χώρα μας, που είναι χώρα τουριστική και την θερινή περίοδο εκεί που υπάρχει ανεπτυγμένος τουρισμός θα πρέπει να λειτουργούν σύγχρονοι σταθμοί, δηλαδή να υπάρχει όλη αυτή η αναγκαία υποδομή, όπου θα εξυπηρετούνται τόσο οι συμπατριώτες μας όσο και οι ξένοι τουρίστες που επισκέπτονται τη Χώρα μας.

Δε θέλω να κανω καμία περιγραφή της κατάστασης που υπάρχει -είσθε μάρτυρες νομίζω, κύριοι συνάδελφοι, αυτής της κατάστασης- σε μία σειρά από τους σταθμούς των ΚΤΕΛ.

Όσον αφορά τους σταθμούς των φορτηγών αυτοκινήτων, για να μην πω ότι δεν υπάρχει υποδομή ή είναι ανύπαρκτοι αυτοί οι σταθμοί, εκεί που υπάρχουν κάθε άλλο παρά μπορούν να θεωρηθούν καλοί. Και εδώ χρειάζονται κάποιες προδιαγραφές. Δεν είναι της ώρας να αναλύσουμε ότι πρέπει να βρίσκονται κοντά στις πόλεις, να έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης προς αυτές με τα αστικά μέσα ή άλλα μέσα συγκοινωνίας, τη δυνατότητα να διανυκτερεύουν οι οδηγοί και να επικοινωνούν με την πόλη, καθώς επίσης να διασφαλίζονται τα φορτία που μεταφέρονται τα εμπορεύματα και τα προϊόντα. Τίποτα από όλα αυτά δεν προβλέπει.

Με άλλα λόγια, τόσο οι σταθμοί των ΚΤΕΛ, όσο και των φορτηγών αυτοκινήτων, πρέπει να γίνονται με επιστημονική πρόγνωση και προοπτική. Να εξυπηρετούν όχι μόνο τις σημερινές αλλά και τις αυριανές ανάγκες. Κάτι τέτοιο δεν υπάρχει σε αυτό το άρθρο.

Επίσης, δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε στο σημείο που αναφέρεται για το κλείσιμο των σταθμών των ΚΤΕΛ, ότι θα γίνεται δηλαδή και με παρέμβαση της αστυνομίας. Δηλαδή, ύστερα από ένα μήνα αν δεν συμμορφωθεί ένας σταθμός ΚΤΕΛ με τις υποδείξεις, θα τον κλείσετε; Πώς θα εξυπηρετηθεί το κοινό; Δεν είναι ένα πρόβλημα;

Το άρθρο 5, που αφορά την τεχνική επιθεώρηση των οχημάτων, στην παράγραφο 2, όπου λέει: "Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών ... κ.λπ.", προτείνουμε να φύγει η φράση: "ή άλλους επιστημονικούς φορείς", γιατί αφήνει ανοικτή την πόρτα με αυτούς τους ιδιωτικούς φορείς, να ιδιωτικοποιηθεί.

Τέλος, στο άρθρο 6 δεν έχουμε παρατήρηση. Για το άρθρο 7, επίσης, καμιά παρατήρηση.

Το άρθρο 8 αναφέρεται στον έλεγχο των παραβάσεων αυτοκινήτων. Κατ' αρχήν, είμαστε γενικά ενάντια στις ΔΟΕ, αλλά δεν μας ξεκαθαρίζει εάν καταργούνται οι προηγούμενοι μηχανισμοί ελέγχου και ποιος από τους δυο αυτούς μηχανισμούς έχει τον πρώτο λόγο.

Αυτές, μέχρι και το άρθρο 9, είναι οι παρατηρήσεις μας πάνω στο σχέδιο νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Μουσταφά Μουσταφά έχει το λόγο.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να αρχίσω την ομιλία μου σχετικά με τις παρατηρήσεις μου για τα άρθρα 1 έως 9, με μια διαμαρτυρία που μας έφθασε από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αθηνών-Πειραιώς, ότι δεν έχει

ληφθεί καθόλου υπόψη η γνώμη της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ιδίως στα ζητήματα που αφορούν θέματα, που άπτονται λειτουργιών των υπηρεσιών μεταφορών και επικοινωνιών και των ΚΤΕΟ των Νομαρχιών. Υπάρχει αυτή η διαμαρτυρία τους, η οποία έφθασε και έχουν κι αυτοί τις προτάσεις τους. Επειδή υπάρχει ταύτιση αρμοδιοτήτων, για να μην έχουμε μετά ζήτημα για το αν υπάγονται αρμοδιότητες στο Υπουργείο ή στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, θα ήθελα μια τοποθέτηση από τη μεριά του κυρίου Υπουργού.

Σχετικά με τα άρθρα, νομίζω ότι το άρθρο 1 έχει και την έγκριση των ενδιαφερομένων. Είναι ένα προϊόν διαλόγου. Όσον αφορά το άρθρο 1, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι ακολουθείται πάλι η γνώριμη τακτική των προεδρικών διαταγμάτων. Πρέπει να γίνει ένας ουσιαστικός διάλογος με τις παραγωγικές τάξεις που ασχολούνται με το αυτοκίνητο, με τις επισκευές, για την οριστική λύση του προβλήματος, για να μη διαγωνίζεται μια κατάσταση παράτασης στην παράταση. Και αυτό πρέπει να γίνει στα πλαίσια ενός σχεδίου ευρύτερης χωροταξικής διευθέτησης στις πόλεις.

Για τα πετρελαιοκίνητα λεωφορεία και φορτηγά που θα εισαχθούν, πρέπει να προβλεφθεί αν θα είναι αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Δεν πρέπει η Χώρα μας να γίνει δέκτης μεταχειρισμένων πετρελαιοκίνητων φορτηγών και λεωφορείων με γερασμένη μηχανή επτά ετών. Θα πρέπει να επιδιωχθεί η εισαγωγή νέων σύγχρονων πετρελαιοκίνητων λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, με σύγχρονες και κατάλληλες προδιαγραφές, με κριτήρια ποιότητας μεταφοράς.

Πραγματικά για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, υπάρχει και η θέση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, που λόγω της πυκνής δόμησης μπορεί να δημιουργήσει πρόβλημα στην ομαλή τροφοδοσία των οχημάτων, όπως αναφέρεται. Υπάρχουν μερικά που θα παραμείνουν, υπάρχει η απαγόρευση ότι δεν μπορεί να ιδρυθούν καινούρια. Νομίζω ότι χρειάζεται να το δει το Υπουργείο, στα πλαίσια ενός νέου νομοσχεδίου, που θα λαμβάνει υπόψη του τις συγκεκριμένες συνθήκες που επικρατούν σε κάθε περιοχή, μέσα στις σύγχρονες προδιαγραφές ασφάλειας, αλλά και τις κατάλληλες χωροταξικές προδιαγραφές, που δεν θα βλάπτουν την υγεία των πολιτών και δεν θα εμποδίζουν και την κυκλοφορία των οχημάτων.

Για το άρθρο 4, πραγματικά χρειάζονται νέες προϋποθέσεις και όροι ίδρυσης με σχέδιο νόμου από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Για το άρθρο 5, θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπάρχει και η αντίδραση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Δεν υπάρχει ανάγκη να συσταθεί υπηρεσία στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών γι' αυτά τα εξειδικευμένα εργαστήρια. Ο παραπάνω έλεγχος μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, με ανάλογη υλικοτεχνική υποδομή και υποστήριξη αυτής της υλικοτεχνικής υποδομής, σε συνεργασία με τα Πολυτεχνεία και με τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα.

Κάθε άλλη διαδικασία με έμμεσο τρόπο ιδιωτικοποιεί τον τεχνικό έλεγχο με αμφιβόλου ποιότητας αποτελέσματα. Θα ανοίξει το δρόμο, δηλαδή, προς αυτήν την κατεύθυνση.

Στο άρθρο 7 υπάρχει και η άποψη της Νομαρχίας, η οποία λέει ότι πρέπει να υποστηριχθούν οι μικρές επιχειρήσεις με τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης. Ενώ μιλάμε για την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στην πράξη λαμβάνονται μέτρα που δυσκολεύουν τη λειτουργία και την ανάπτυξή τους.

Αυτές είναι οι βασικές παρατηρήσεις που θα ήθελα να κάνω στα πρώτα εννιά άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Καρακώστας έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Συμφωνούμε με το άρθρο 1, παρ. 1, διότι είναι απαραίτητα αυτά τα συνεργεία.

Στο άρθρο 1, παρ. 2, όμως, προβλέπεται για το μέλλον νέο προεδρικό διάταγμα που θα καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των συνεργείων. Εδώ διαφωνούμε και θα πρέπει να γίνεται αυτό με νόμο.

Στο άρθρο 2, παρ. 7, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι πρέπει να

αλλάξει η διατύπωση και να απαλειφθούν οι λέξεις "στις εκάστοτε ισχύουσες Οδηγίες της Ενωμένης Ευρώπης", δεδομένου ότι τίποτα δεν αποκλείει η Ελλάδα να έχει αυστηρότερες περιβαλλοντικές ρυθμίσεις από τις ισχύουσες στην Ενωμένη Ευρώπη. Δέστε το αυτό στην διατύπωση.

Στο άρθρο 3, συμφωνούμε να διατηρηθούν οι ισχύουσες αποστάσεις πρατηρίων καυσίμων, εκτός από τις εκκλησίες που η απόσταση πρέπει να είναι μικρότερη, κατά τη γνώμη μας, εκατόν πενήντα μέτρα και όχι τριακόσια.

Στο άρθρο 4 που προβλέπει για το μέλλον ένα προεδρικό διάταγμα για τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών, έχουμε τη γνώμη ότι πρέπει εδώ να ισχύσει ο κοινωνικός διάλογος, έχοντας τη συναίνεση των εργαζομένων, των επιχειρηματιών και των χρηστών των σταθμών, καθώς επίσης και τον απαραίτητο όρο της ύπαρξης κονδυλίων για τα αναγκαία έργα υποδομής. Δηλαδή, το προεδρικό αυτό διάταγμα θα πρέπει να βγει μέσα από την ύπαρξη αυτών των δύο στοιχείων.

Το άρθρο 5, λέει ότι συνιστάται υπηρεσία στην οποία εντάσσονται εξειδικευμένα εργαστήρια, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν δοκιμές κλπ. Λέμε να διατυπωθεί ότι συνιστάται υπηρεσία, η οποία θα θέσει σε λειτουργία ως τμήματα αυτής, εξειδικευμένα εργαστήρια με δυνατότητα κ.λπ.

Το λέω αυτό για αποφυγή παρερμηνείας, που μπορεί να οδηγήσει σε συμβάσεις με έτοιμα ιδιωτικά συνεργεία. Γι' αυτό έχουμε τη γνώμη ότι πρέπει να αλλάξει η διατύπωση καθ' όν τρόπον είπαμε.

Επίσης, να αλλάξει η διατύπωση, ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών υποχρεούται να μεριμνά, ώστε να διαθέτει από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα το κατάλληλο προσωπικό στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις κλπ."

Στο άρθρο 6, διαφωνούμε γιατί εμείς έχουμε τη γνώμη ότι χρειάζεται μία συνολική αναμόρφωση της νομοθεσίας για τα ΚΤΕΛ καθώς επίσης να καθορισθεί η θητεία της Εξελεγκτικής Επιτροπής. Και να προβλεφθεί σύσταση Διακομματικής, -όχι απαραίτητα Κοινοβουλευτικής - Επιτροπής.

Στο άρθρο 7 δεν έχουμε καμία παρατήρηση.

Στο άρθρο 8 να προστεθεί ότι οι Πρόεδροι των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων ορίζουν με απόφασή τους υπαλλήλους της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για ενίσχυση του έργου του ΣΔΟΕ -να λαμβάνουμε υπόψη μας και τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις- μετά φυσικά από παραγγελία του Υπουργού.

Τέλος στο άρθρο 9, να αφαιρεθεί η λέξη "ιδρυμάτων", γιατί υπάρχουν και κάποια ύποπτα ιδρύματα, όπως για παράδειγμα η Αγία Αθανασία, Ιαχωβάδες, Θεοσοφικές οργανώσεις κ.λπ.

Στο τέλος της παραγράφου 2 να προστεθεί η φράση "μετά σύμφωνη γνώμη της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και του οικείου ΟΤΑ". Αυτές είναι οι παρατηρήσεις μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στη συζήτηση επί της αρχής αναφερθήκαμε σε διάφορα γενικά θέματα που απασχολούν τον τομέα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών είχε επιφυλαχθεί να τοποθετηθεί στη συζήτηση επί των άρθρων.

Θα ήθελα να μας πει ο κύριος Υπουργός, πως αντιμετωπίζει τα θέματα που τέθηκαν από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων, όσον αφορά την αύξηση του μικτού βάρους στους έξι τόνους, την ελεύθερη διακίνηση σε όλη τη χώρα, τη χορήγηση διπλώματος οδικού μεταφορέα, τη λύση του θέματος προσυμφώνων, την περίπτωση του ενιαίου τύπου πινακίδων κυκλοφορίας και τα άλλα θέματα, τα οποία θέσαμε υπόψη του κυρίου Υπουργού.

Επίσης, πως θα αντιμετωπισθούν τα θέματα, τα οποία έχουν τεθεί από τη Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, από τα Μεγάλα Φορτηγά και ιδιαίτερα στο θέμα της αναπροσαρμοσής του ακαθάριστου έσοδου για κάθε τόνο μικτού βάρους των φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων, όπως ορίστηκε

από το νόμο 1959/91 στο άρθρο 2, από ένα εκατομμύριο δραχμές ανά τόνο μικτού βάρους που ήταν το 1991, σε δύο εκατομμύρια δραχμές ανά τόνο μικτού βάρους κ.ο.κ. και στα υπόλοιπα θέματα που απασχολούν την τάξη αυτή.

Κύριε Πρόεδρε, με το άρθρο 1 τροποποιούνται διατάξεις σχετικά με τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων.

Βασικά εδώ χαρακτηρίζονται όλα ανεξαιρέτως τα συνεργεία, συμπεριλαμβανομένων και των βαφείων φανοποιείων, ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης και από πλευράς περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατατάσσονται στην κατηγορία χαμηλού κινδύνου.

Επίσης, δίδονται νέες παρατάσεις μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1997 για τη λειτουργία τους, για τα λειτουργούντα πριν από τις 25 Φεβρουαρίου 1988, καθώς και για την υποβολή δικαιολογητικών από εκμεταλλευτές συνεργείων και τεχνίτες που δεν έχουν τίτλο σπουδών, για την απόκτηση άδειας άσκησης επαγγέλματος.

Εδώ, όπως είχαμε αναφερθεί και στη συζήτηση επί της αρχής, ο χαρακτηρισμός των φανοποιείων - βαφείων ως εργαστήρια χαμηλής όχλησης, επιτρέπει πλέον να δημιουργηθούν νέα συνεργεία της κατηγορίας αυτής σε περιοχές γενικής κατοικίας, πράγμα το οποίο θα έχει τις ανάλογες επιπτώσεις.

Και επειδή τροποποιείται, με τη διάταξη αυτή, πρόσφατη θεσμοθέτηση από την προηγούμενη Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. με το νόμο 2289/1995 και το Προεδρικό Διάταγμα 38/1996, θα πρέπει ο κύριος Υπουργός να μας δώσει τελικά μια εξήγηση, πότε ήταν σωστή η ρύθμιση. Με την προηγούμενη θεσμοθέτηση από την Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. ή με την παρούσα; Γιατί δεν έχει μεσολαβήσει και μεγάλο χρονικό διάστημα. Θα πρέπει η τοποθέτησή του αυτή να δικαιολογήσει τη νέα ρύθμιση.

Κύριε Πρόεδρε, με το άρθρο 2 τροποποιούνται οι πρόσφατες διατάξεις που είχαν θεσμοθετηθεί από την προηγούμενη Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ., με το άρθρο 18 του ν. 2289/1995, που προβλέπεται η ελεύθερη εισαγωγή μεταχειρισμένων πετρελαιοκινήτων φορτηγών και λεωφορείων, υπό την προϋπόθεση να έχει παρέλθει το πολύ επταετία από το έτος της πρώτης κυκλοφορίας τους, αντί από το έτος κατασκευής που ίσχυε μέχρι τώρα.

Επίσης, καταργείται η υποχρέωση οι εκπομπές καυσαερίων των αυτοκινήτων αυτών, να είναι εντός των ορίων που καθορίζονται από τις σχετικές Οδηγίες της Ε.Ο.Κ., της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με το σκεπτικό ότι αυτές ισχύουν από το έτος 1990 και επομένως τα αυτοκίνητα αυτά θα είναι της νέας τεχνολογίας, αφού κυκλοφόρησαν μετά.

Και εδώ μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα γίνεται η τροποποίηση αυτή, από την προηγούμενη θεσμοθέτηση της Κυβέρνησης του Π.Α.Σ.Ο.Κ., και οι εξηγήσεις του κυρίου Υπουργού δεν ήταν επαρκείς και δεν ξέρω εάν τώρα θα θελήσει να ενημερώσει καλύτερα την Εθνική Αντιπροσωπεία.

Με το άρθρο 3 επαναφέρονται οι διατάξεις που ίσχυαν για τα πρατήρια υγρών καυσίμων και υγραερίων πριν από το νόμο 2166/1993, δηλαδή ισχύουν πάλι οι αποστάσεις μεταξύ των πρατηρίων για την ίδρυση νέων. Εδώ υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα, πέραν του γενικότερου θέματος του ανταγωνισμού στην ελεύθερη οικονομία, αλλά συμβαίνει το εξής: Η απόσταση των τριακοσίων μέτρων από τα κτίρια που αναφέρονται, κρίνεται όχι απλώς υπερβολική, αλλά εξωπραγματική για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, δεδομένου ότι υπερβαίνει και μάλιστα κατά πολύ τις αντίστοιχες αποστάσεις που προβλέπονται από το προεδρικό διάταγμα 595/84 που έχει δημοσιευτεί στο ΦΕΚ 218Α'.

Για τα πρατήρια υγραερίου, ενδεικτικώς σας αναφέρω το εξής: Στα εκπαιδευτήρια προβλέπεται απόσταση για τη λειτουργία πρατηρίου υγραερίου εκατό μέτρα. Εσείς θεσμοθετείτε τώρα απόσταση για τα πρατήρια υγρών καυσίμων τριακόσια μέτρα. Ποια είναι επικινδυνότερα, τα πρατήρια υγρών καυσίμων ή τα πρατήρια υγραερίου; Το ίδιο συμβαίνει και με τα γήπεδα άνω των χιλίων θέσεων που η λειτουργία των πρατηρίων υγραερίου προβλέπεται στα εκατόν πενήντα

μέτρα και η λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων προβλέπεται στα τριακόσια μέτρα ανεξάρτητα χωρητικότητας.

Με τους Ιερούς Ναούς, η λειτουργία πρατηρίων υγραερίου προβλέπεται για εκατό μέτρα, ενώ των πρατηρίων υγρών καυσίμων σε τριακόσια μέτρα. Και με τις υπεραγορές καταστημάτων όπου άνω των τριών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων η λειτουργία πρατηρίων υγραερίου ορίζεται σε πενήντα μέτρα και των πρατηρίων υγρών καυσίμων σε τριακόσια μέτρα. Εδώ πρέπει οπωσδήποτε ο κύριος Υπουργός να θελήσει ή να αποσύρει τη διάταξη αυτή και να μελετηθεί καλύτερα, ή να δώσει εξηγήσεις για το πώς μπορεί να θεσμοθετηθεί απόσταση μεγαλύτερη για τη λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων από τη λειτουργία των πρατηρίων υγραερίου.

Θα μπορούσε βέβαια να προβλεφθεί η λήψη πρόσθετων μέτρων πυρασφαλείας στα πρατήρια των υγρών καυσίμων, σύμφωνα με τις υποδείξεις της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Έχουν υποβληθεί στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στη Διεύθυνση Τεχνικών Οχημάτων οι απόψεις της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και είχαν γίνει αποδεκτές και επρόκειτο να ενσωματωθούν στις διατάξεις αυτές, αλλά δεν ενσωματώθηκαν.

Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει στο θέμα αυτό να μας πείτε πώς το αντιμετωπίζετε κατ'αυτόν τον τρόπο.

Με το άρθρο 4 μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα των αστυνομικών αρχών για την έκδοση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων ή σταθμών φορτηγών αυτοκινήτων στις υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Από τις ίδιες αρχές γίνεται και η σφράγιση των εγκαταστάσεων των σταθμών αυτών. Πρόκειται περί μίας τυπικής ρύθμισης με θεσμοθέτηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Με το άρθρο 5, συνιστάται Υπηρεσία στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην οποία εντάσσονται εξειδικευμένα εργαστήρια για την έκδοση πιστοποιητικών, που προβλέπονται από τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από διεθνείς συμφωνίες, σχετικά με τα οχήματα. Επίσης, μπορούν να εξουσιοδοτούνται, προς τούτο, εργαστήρια του Πολυτεχνείου και άλλων επιστημονικών φορέων.

Τέλος, ρυθμίζεται νομοθετικά η διάθεση υπαλλήλων της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις των Νομών Αττικής και Κυκλάδων για υποβολή του έργου αυτών στον τομέα εξέτασης υποψηφίων οδηγών και επιθεώρησης οχημάτων.

Είχα θέσει υπόψη του κυρίου Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή, αλλά και στη συζήτηση επί της αρχής χθες, τη διατύπωση την οποία και θα σας επαναλάβω. Και είχατε πει ότι θα μελετούσατε το θέμα αυτό και στη συζήτηση επί των άρθρων θα κάνατε κάποια τροποποίηση. Διαβάζω λοιπόν:

"Οι υπάλληλοι της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μετέχουν στο έργο του Νομού Αττικής, στον τομέα της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και εκπαιδευτών οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, του βοηθητικού έργου της εξέτασης αυτής και της επιθεώρησης του εν γένει έργου με τις κείμενες διατάξεις.

Επιπλέον, για την υποβολή του ίδιου αυτού έργου, οι αναφερόμενοι υπάλληλοι διατίθενται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας, μετά από αίτηση των οικείων Νομαρχών.

Οι έχοντες δικαίωμα να μετέχουν στο έργο της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης υπάλληλοι, όπως και οι μετέχοντες βοηθητικά στο έργο της εξέτασης υπάλληλοι, πρέπει να είναι μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπάλληλοι των υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ή να ήταν μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και να υπηρετούσαν στις τέως περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στις Υπηρεσίες

Συγκοινωνιών ή των ΚΤΕΟ, που έχουν καταστεί τώρα υπηρεσίες της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης." Αυτό το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ, είχατε πει ότι θα το αντιμετωπίζατε θετικά. Έχετε υπόψη σας ότι απασχολεί το σύνολο των υπαλλήλων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Με το άρθρο 6, η εξελεγκτική επιτροπή των ΚΤΕΛ από πενταμελής γίνεται εξαμελής. Είναι μία τυπική ρύθμιση. Δεν έχει ιδιαίτερη σημασία.

Στο άρθρο όμως αυτό 6, ήθελα κύριε Υπουργέ, να σας υπενθυμίσω το υπόμνημα που σας έχει δοθεί και αφορά τα θέματα των ΚΤΕΛ, ιδίως τη μηνιαία αποζημίωση των Προέδρων των ΚΤΕΛ και την μετά εξαετή θητεία τους σχετική χορηγία τους, οι οποίοι -όπως είναι γνωστό- οι περισσότεροι αν όχι όλοι, είναι σε αποκλειστική απασχόληση για τη διεκπεραίωση των καθηκόντων τους. Και εύλογο είναι να θεσμοθετηθεί μία αποζημίωση τους, η οποία να είναι σε ένα εύλογο χρηματικό ποσό, το οποίο θα μπορούσε να ρυθμιστεί και ιδιαίτερα με την έκδοση μιας Κοινής Υπουργικής Απόφασης.

Με το άρθρο 7, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 1959/1991 "Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις", όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του νόμου 2366/1995, οι άδειες των φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων μικτού βάρους άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων είναι προσωρινές για ένα χρόνο και έπρεπε να οριστικοποιηθούν μετά σε μία προθεσμία δύο μηνών, εφόσον τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης είναι 1.000.000 δραχμές ανά τόνο, διαφορετικά επεβάλλετο ένα πρόστιμο της τάξεως των εκατό χιλιάδων δραχμών για κάθε τόνο. Το πρόστιμο αυτό μειώνεται τώρα από εκατό χιλιάδες σε τριάντα χιλιάδες δραχμές. Δεν μπαίνω στην ουσία της ρύθμισης αυτής. Εσείς αποφασίζετε και τροποποιείται δική σας διάταξη του νόμου 2366/95.

Πρέπει, όμως, να δώσετε μία εξήγηση η οποία να υπάρχει στα Πρακτικά, γιατί εκείνοι οι πολίτες, οι οποίοι συμμορφώνονται προς τις διατάξεις των νόμων και εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους απέναντι στο Δημόσιο εμπρόθεσμα και κανονικά, θα τιμωρούνται κατ' αυτόν τον τρόπο και εκείνοι οι οποίοι δεν συμμορφώνονται, θα έχουν ευεργετική μεταχείριση. Κύριε Πρόεδρε και στο άρθρο 8 και στο άρθρο 9 έχουμε ορισμένες παρατηρήσεις. Είχε επιφυλαχθεί ο κύριος Υπουργός ότι θα έδινε ορισμένες διευκρινίσεις στη συζήτηση επί των άρθρων. Θα περιμένουμε να ακούσουμε τις απόψεις του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, επιειδή θα κατέβω από την Έδρα, θα ήθελα να κλείσουμε το θέμα των άλλων ενότητων.

Το άρθρο 10 αφορά τον Ο.Σ.Ε. και το άρθρο 12 αφορά τον Οργανισμό Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Το άρθρο 11 αφορά την τηλεπικοινωνιακή αγορά και το άρθρο 15 αφορά τον Ο.Τ.Ε..

Το άρθρο 13 αφορά την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το άρθρο 14 αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Σας προτείνω, λοιπόν, να συζητήσουμε μέχρι τις 9.30' την ενότητα αυτή που συζητούμε τώρα -είναι γραμμένοι άλλοι τρεις συνάδελφοι να μιλήσουν- και εν συνεχεία να ακολουθήσει η συζήτηση των άρθρων 10 και 12...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Το 12 είναι άλλο άρθρο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Όχι, κύριε συνάδελφε. Το άρθρο 10 αφορά τον Ο.Σ.Ε. και το άρθρο 12 αφορά τον ΟΑΣΘ, γι' αυτό τα βάλω μαζί.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Είναι διαφορετικά πράγματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Είναι θέματα συγκοινωνιών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να τα συζητήσουμε όλα μαζί, σε μία ενότητα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Συμφωνώ, κύριε Πρόεδρε, να συζητηθούν σε μία ενότητα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Καλώς, να συζητηθούν σε μία ενότητα, αλλά να δοθεί περισσότερος χρόνος στους αγορητές και στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Να τελειώσουμε, λοιπόν, στις 9.30' τη συζήτηση αυτής της

ενότητας και στη συνέχεια θα συζητήσουμε την επόμενη ενότητα. Εάν συμφωνείτε, να τελειώσει η συζήτηση της επόμενης ενότητας στις 11, ώστε να αρχίσει η συζήτηση των τροπολογιών των συναδέλφων. Υπάρχει μία τροπολογία του κυρίου Υπουργού. Δεν νομίζω ότι θα υπάρξει διαφωνία, ούτε θα χρειαστεί να γίνει συζήτηση. Η τροπολογία αυτή αφορά τη διευκόλυνση αυτών που έκαναν προσύμφωνα για τα μικρού κυβισμού, άλλοτε τριτρόχων, ώστε να κάνουν τα οριστικά τους συμβόλαια και να μπορούν να τα μεταβιβάζουν.

Συμφωνείτε, κύριοι συνάδελφοι, στις 11 να τελειώσει η συζήτηση της δεύτερης ενότητας και στη συνέχεια να μπούμε στη συζήτηση των τροπολογιών των συναδέλφων;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Γκελεστάθη, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, προτείνω να ορίσετε την ώρα λήξεως της συνεδρίασης. Να μη βάλουμε ενδιάμεσους χρόνους, γιατί μπορεί να μη χρειαστεί όλος αυτός ο χρόνος που είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Εγώ προτείνω μέχρι τις 11 να τελειώσουμε τη συζήτηση της δεύτερης ενότητας. Εάν τελειώσουμε νωρίτερα, θα μπούμε στη συζήτηση της τροπολογίας του κυρίου Υπουργού και των τροπολογιών των κυρίων συναδέλφων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Να πούμε πότε θα λήξει η συνεδρίαση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Νομίζω ότι στις 12 μπορούμε να τελειώσουμε.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Πάλι τα μπερδεύουμε. Η δεύτερη ενότητα είναι όλα τα άρθρα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Είναι όλα τα άρθρα, αλλά θα έχουν περισσότερο χρόνο και οι Ειδικοί Αγορητές και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Όχι, γιατί εμείς είχαμε να μιλήσουμε για τον Ο.Τ.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Νομίζω ότι μπορεί κάποιος συνάδελφος, που θέλει να μιλήσει ειδικότερα για ένα θέμα, να πάρει περισσότερο χρόνο.

Εφ' όσον όμως σήμερα πρέπει να τελειώσει η συζήτηση του νομοσχεδίου, προτείνω να τελειώσουμε στις 12 η ώρα, εκτός αν δεν προλάβουμε να συζητήσουμε τις τροπολογίες των συναδέλφων, πέραν αυτής του κυρίου Υπουργού, οπότε θα συνεχιστεί η συνεδρίαση.

Συμφωνούμε επ' αυτών;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Κόρακα, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Εγώ ήμουν της γνώμης, κύριε Πρόεδρε, ότι έπρεπε να παραμείνουμε στην αρχική σας πρόταση. Δεχθήκαμε να συζητήσουμε τα εννέα άρθρα σε μία ενότητα, θα συζητούσαμε τα άλλα εν τάχει, πολύ γρήγορα, εκτός από αυτό που αφορά τον Ο.Τ.Ε., που έχουμε να κάνουμε περισσότερες παρατηρήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Νομίζω ότι μπορεί να υπάρξει μία ελαστικότητα, να μιλήσουν οι εκπρόσωποι περισσότερο χρόνο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Εν πάση περιπτώσει, αφού και ο κ. Γκελεστάθης συμφώνησε, η δική μας συμφωνία είναι περιττή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είπε ο κύριος Πρόεδρος ότι θα υπάρξει άνεση χρόνου.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Εντάξει, κύριε Γκελεστάθη.

Για το άρθρο 1, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι εμείς συμφωνούμε με τη ρύθμιση που γίνεται. Θα θέλαμε μονάχα να προτείνουμε στην παράγραφο 2 να διευκρινιστεί ότι τα προεδρικά διατάγματα θα εκδοθούν το πολύ σε τέσσερις μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου και θα συνταχθούν έπειτα από σύμφωνη γνώμη των συνδικαλιστικών φορέων των συνεργείων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Κατ'αρχήν, συμφωνούμε με το άρθρο. Όμως και

επαναλαμβάνω την παρατήρηση που κάναμε, είναι αδιανόητο να βάζουμε το όριο των επτά χρόνων. Διότι καταλαβαίνετε, ότι στη Δυτική Ευρώπη τα λεωφορεία αποσύρονται μετά από δέκα χρόνια χρήσης και όταν θα έρθουν εδώ, στην Ελλάδα μετά από επτά χρόνια χρήσης -δεν μιλάω για την κατασκευή που είναι ένα επιπλέον πρόβλημα- θα είναι ουσιαστικά σαράβαλα. Θα πρέπει, λοιπόν, να βάλουμε το πολύ τέσσερα χρόνια και να καθορίζουμε για πόσα χρόνια θα δικαιούνται να λειτουργήσουν ακόμα, για να μην φθάσουμε σ'αυτόν τον τραγέλαφο που είμαστε σήμερα. Κάποια λεωφορεία να ανακατασκευάζονται και να αποτελούν κίνδυνο ουσιαστικά για τη δημόσια ασφάλεια. Αυτή είναι η βασική παρατήρησή μας.

Σχετικά με το άρθρο 3, συμφωνούμε με τις παρατηρήσεις που έγιναν και από άλλους συναδέλφους. Θα ήθελα μόνο να αναφερθώ σε μια παρατήρηση που κάνει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Έχω εδώ ένα υπόμνημα της Νομαρχίας Πειραιώς, όπου, φυσικά, πέραν του ότι διαμαρτύρεται έντονα, γιατί συντάχθηκε αυτό το νομοσχέδιο χωρίς τη δική της συμμετοχή στην επεξεργασία του -ενώ έχει αρκετά σημεία που αναφέρονται στις δικές της αρμοδιότητες- κάνει και συγκεκριμένες παρατηρήσεις -δεν ξέρω εάν το έχετε πάρει, κύριε Υπουργέ, εάν δεν το έχετε πάρει, να σας το στείλουμε- όπου ορισμένες απ'αυτές είναι ουσιαστικές.

Επίσης, για το άρθρο αυτό, διατυπώνει μια σκέψη η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Το τελευταίο εδάφιο λέει "απαγορεύεται επίσης η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων σε οποιοδήποτε χώρο πολυκατοικίας". Είναι γνωστό, όμως, ότι σήμερα λειτουργούν αρκετά πρατήρια βενζίνης σε χώρους πολυκατοικιών. Ρωτάει η Τοπική Αυτοδιοίκηση τι θα γίνει, γιατί γίνεται μια άνιση μεταχείριση. Η δική μας γνώμη είναι, ότι ή θα πρέπει να ζητηθεί να μετακομίσουν τα πρατήρια αυτά από τους χώρους των πολυκατοικιών, που είναι σήμερα εγκατεστημένα ή να απαλειφθεί αυτό το εδάφιο. Βεβαίως, κατανοούμε ότι πρόκειται για ζητήματα ασφάλειας, αλλά λέει εδώ η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ότι θα μπορούσε αυτό το πράγμα να αντιμετωπιστεί, με καθιέρωση αυστηρότερων προϋποθέσεων, προκειμένου να χορηγηθεί άδεια λειτουργίας, παραδείγματος χάριν μελέτη πυρασφάλειας, καθώς και η θέσπιση αυστηρότερων διαδικασιών ελέγχου της λειτουργίας τους.

Εγώ σας είπα ότι η γνώμη μας είναι, ότι ίσως θα έπρεπε να ζητηθεί να μετακομίσουν αυτά τα πρατήρια που είναι κάτω από πολυκατοικίες.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Πολλά απ'αυτά έχουν και γκαράζ.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τα γκαράζ μπορεί να μείνουν, τα πρατήρια όμως όχι. Γιατί έτσι μόνο καταλαβαίνω την απαγόρευση που βάζετε στο εδάφιο αυτό. Είναι βασικά λόγοι ασφάλειας, έτσι δεν είναι; Άρα, λοιπόν, γιατί δεν παίρνετε υπόψη το ότι υπάρχουν σήμερα ήδη τέτοια πρατήρια εγκατεστημένα;

Σχετικά με το άρθρο 5, υπάρχει μια ουσιαστική παρατήρηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η οποία βεβαίως υπογραμμίζει ότι με βάση το ν. 2218 η αρμοδιότητα αυτή στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 έκδοση πιστοποιητικών, δηλαδή τα ΚΤΕΟ κ.λπ.- είχε περιέλθει στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Έρχεσθε, λοιπόν, τώρα και χωρίς να έχετε συζητήσει μαζί τους, αφαιρείτε αυτήν την αρμοδιότητα.

Προτείνουν, λοιπόν -και πολύ σωστά κάνουν και εμείς συμφωνούμε- να απαλειφθεί αυτό το εδάφιο. Άλλο εάν θα πρέπει πράγματι να προωθηθεί η δημιουργία περισσότερων τέτοιων εργαστηρίων ώστε με μεγαλύτερη ευχέρεια να εξυπηρετούνται οι ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων. Λένε μάλιστα ότι είναι λίγο δύσκολο να γίνει αυτή η αφαίρεση της αρμοδιότητας, διότι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση έχει κάνει συγκεκριμένα έργα και δαπάνες. Λένε: "Επίσης στα πλαίσια αναβάθμισης του εργαστηρίου στον ενάμιση περίπου χρόνο που η Νομαρχία Αθηνών έχει την ευθύνη λειτουργίας του, έχει υλοποιήσει τα εξής: Επέκταση κτιριακή του εργαστηρίου και διεύρυνση των διεξαγομένων ελέγχων και χορηγούμενων πιστοποιητικών.

Εγκατάσταση συστήματος πυρασφάλειας και προστασίας του χώρου από κλοπές, φθορές κ.λπ.

Συντήρηση μηχανημάτων εξοπλισμού για πρώτη φορά από

την έναρξη λειτουργίας αυτού του κέντρου το 1989. Διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας, προκειμένου να επιτευχθεί διπλασιασμός σχεδόν των ελεγχόμενων οχημάτων, άρα και των εξυπηρετούμενων πολιτών".

Πριν από τη ρύθμιση αυτή, υπήρχε λίστα αναμονής δύο μηνών. Και επαναλαμβάνει το αίτημα. Βεβαίως, η Νομαρχία Αθηνών δεν είναι αντίθετη με την αύξηση του αριθμού αυτού του είδους εργαστηρίων και με την αναβάθμισή τους. Θεωρεί όμως, ότι τυπικά και ουσιαστικά η αρμοδιότητα λειτουργίας τους ανήκει στις κατά τόπους Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Καλεί, φυσικά, τον Υπουργό να αποσύρει αυτήν τη διάταξη. Και λέει, ότι το θέμα αυτό απασχόλησε με τη διαδικασία του επείγοντος την έκτακτη συνεδρίαση της αρμόδιας Νομαρχιακής Επιτροπής.

Στο άρθρο 5 πάλι, στην παράγραφο 2, λέτε "με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να εξουσιοδοτούνται εξειδικευμένα εργαστήρια που ανήκουν σε Πολυτεχνεία, για να διενεργούν τις δοκιμές ή επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο". Νομίζω, ότι και αυτό αφορά την παρατήρηση που κάναμε προηγουμένως και θα θέλαμε να διαγραφεί. Εάν ωστόσο επιμένετε, να αφαιρεθεί, τουλάχιστον, η διατύπωση "ή άλλους επιστημονικούς φορείς", γιατί εδώ χωράνε τα πάντα.

Επαναλαμβάνω, ότι η δική μας γνώμη είναι ότι πρέπει να μείνουν αυτά τα εργαστήρια στην αρμοδιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Στο άρθρο 6, βασικά συμφωνούμε, με τις παρατηρήσεις που έκανε ο Ειδικός Αγορητής μας.

Στο άρθρο 7, σχετικά με τα φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, εδώ μιλάτε για τζίρο ένα εκατομμύριο τον τόνο, για να δώσετε φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης άνω των τεσσάρων τόνων.

Νομίζουμε, ότι θα πρέπει, τουλάχιστον, να διευκρινισθεί πως ο έλεγχος σχετικά με τον τζίρο θα γίνεται για ορισμένα χρόνια και όχι για ένα και μόνο χρόνο, γιατί μπορεί με τεχνητό τρόπο να παρουσιάσει αυξημένο τζίρο για ένα χρόνο, μια επιχείρηση, και έτσι να πάρει το φορτηγό και στη συνέχεια, να μην έχει αυτό το τζίρο.

Με την ευκαιρία αυτή, θα ήθελα να αναφερθώ στο σημείο αυτό, στην τροπολογία που έχουμε καταθέσει, κύριε Υπουργέ, σχετικά με τα ελαφρά φορτηγά. Θα ζητήσω, αν είναι δυνατόν, να γίνει δεκτή τώρα. Δίνετε φορτηγά ιδιωτικής χρήσης άνω των τεσσάρων τόνων σε διάφορες επιχειρήσεις. Καταλαβαίνετε, ότι αυτό αποτελεί ένα επιπλέον χτύπημα σ'αυτούς τους επαγγελματίες οικογενειάρχες που ζουν τις οικογένειές τους από τη δουλειά αυτή. Ζητάμε να προχωρήσουμε στους έξι τόνους μικτό, ώστε και να αποφευχθούν τα μέχρι σήμερα παρατράγουδα που έχουμε με συνεχή πρόστιμα για υπερφόρτωση μερικών δεκάδων ή εκατοντάδων κιλών, τα οποία επιβαρύνουν και τους μεταφορείς, αλλά και τις εταιρείες, που τα χρησιμοποιούν και να τους δώσουμε τη δυνατότητα να ζήσουν.

Είναι ένα αίτημα που το προβάλλω εδώ και πολλά χρόνια. Κατά καιρούς, έχουν πάρει θετική υπόσχεση. Ξέρω ότι το Υπουργείο, σήμερα, έχει επιφυλάξεις, αλλά θα ήθελα να επιμείνω ζητώντας να αρθούν αυτές οι επιφυλάξεις και να προχωρήσουμε σ'αυτήν τη ρύθμιση. Είδα επίσης, ότι με μια τροπολογία που καταθέσατε, διευκολύνεται η πώληση αυτών των αυτοκινήτων. Αυτό το κάνετε γιατί καταλαβαίνετε ότι με αυτές τις ρυθμίσεις που γίνονται εδώ, θα δυσκολέψι ακόμα περισσότερο η ζωή τους. Θέλω, λοιπόν, να τους δώσουμε αυτήν τη δυνατότητα να συνεχίσουν γιατί είναι ένας κλάδος ζωντανός, που έχει προσφέρει και προσφέρει πάρα πολλά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ**)

Θα ήθελα επίσης να αναφερθώ και στην τροπολογία που έχουμε καταθέσει. Η άλλη τροπολογία που σας ανέφερα είναι η υπ'αριθμόν 145/22. Η άλλη είναι με γενικό αριθμό 146 και ειδικό 23 και αφορά στα φορτηγά των νησιωτικών περιοχών. Είναι γνωστό το πρόβλημα. Στην ηπειρωτική Ελλάδα μπορούν να κάνουν μεταφορές στους όμορους νομούς.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και

Επικοινωνιών): Την έχουμε ενσωματώσει στο νομοσχέδιο. Την είχαμε κάνει δεκτή.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Αυτή; 'Οχι, δεν είναι έτσι. Δεν είναι η ρύθμιση που ζητάμε. 'Εχει γίνει μία αλλαγή. Εμείς ζητάμε να περάσει έτσι ώστε να διευκρινίζεται ο όμορος νομός για κάθε νησί -θα επανέλθω μετά στις τροπολογίες- είναι όλοι εκείνοι οι νομοί που συνδέονται με το νησί με λιμάνι. Αυτό βάζετε; Δεν ξέρω θα το δω.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι στο άρθρο 16 παράγραφος 12.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Υπουργέ, ζητήστε το λόγο για να ακούγεστε και να γράφονται όσα λέτε στα Πρακτικά.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θα τα ξαναπούμε στο άρθρο 16.

'Εχουμε το άρθρο 8. Φυσικά είναι γνωστό ότι ανατίθενται στα ΣΔΟΕ, στα Σώματα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος. Εμείς είχαμε διατυπώσει τη ριζική αντίθεσή μας στη δημιουργία κουμπουροφόρων, στην εφορία και λέγαμε ότι δεν είναι τα κουμπουρία που θα κτυπήσουν τη φοροδιαφυγή, αλλά άλλα μέτρα συγκεκριμένα, όπως η μηχανοργάνωση, οι αυστηρότεροι έλεγχοι, το κτύπημα των κυκλωμάτων κ.λπ..

Όμως, θέλουμε να ρωτήσουμε τι γίνεται με τους προηγούμενους μηχανισμούς. Καταργούνται οι μέχρι σήμερα μηχανισμοί που εκτελούσαν αυτούς τους ελέγχους;

Στο άρθρο 9 θα ήθελα να πω ότι συμφωνούμε με μία αφαίρεση-προσθήκη. Στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 εκεί που γίνεται λόγος για τη χορήγηση στους φορείς άδειας κυκλοφορίας κ.λπ. -είναι μια πρόταση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Επειδή μέχρι σήμερα την αρμοδιότητα για τέτοιες άδειες την είχε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, εκεί που γίνεται λόγος ότι "σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία γίνεται με απόφαση"- "αυτή η χορήγηση άδειας"- του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση του Γενικού Διευθυντού ..." να μπει "του οικείου Νομάρχη". Να φύγει το "του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών" και το υπόλοιπο να μείνει ως έχει. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω, ότι η συνάδελφος κα 'Αννα Ψαρούδα-Μπενάκη ζητεί άδεια απουσίας της από 10.2.1997 έως 20.2.1997 στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο κ. Σούρλας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα περιοριστώ μόνο στο άρθρο 1. Θα κάνω γενικότερες επισημάνσεις που αφορούν τον κλάδο επισκευαστών και συντηρητών αυτοκινήτων και δύο παρατηρήσεις-προτάσεις που έχουν σχέσεις με τις διατάξεις του άρθρου 1. Γενικότερες επισημάνσεις που πρέπει και εσείς να ακούσετε αν δεν τις γνωρίζετε και οι συνεργάτες σας, που έχουν σχέση με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτός ο κλάδος, που είναι ένας κατ'εξοχήν ζωτικός κλάδος και που πολύ λίγο έχουμε ασχοληθεί στη Βουλή εμείς οι πολιτικοί. Καθορισμός ταυτότητας του κλάδου. Είναι γραμμένοι στο Βιοτεχνικό Επιμελητήριο, όπως είναι γνωστό, δεν χαρακτηρίζονται, όμως, ως μικρομεσαίες μεταποιητικές επιχειρήσεις και δεν εντάσσονται σε αναπτυξιακούς νόμους. Και ενώ είναι στο Βιοτεχνικό Επιμελητήριο δεν θεωρούνται βιοτέχνες και έχουν υψηλότερη φορολόγηση. Αυτή είναι μία άδικη μεταχείριση. Επίσης επιβάλλεται βάσει των προεδρικών διαταγμάτων του 1985, 88, 91 και 96 να εκσυγχρονίζουν τον εξοπλισμό των μηχανολογικό και γενικότερα τον κτιριακό των εργαστηρίων, αλλά δεν μπορούν να ενταχθούν σε κανένα αναπτυξιακό πρόγραμμα. Και μιλάμε για επιχειρήσεις που διαθέτουν κεφάλαια πολλών εκατομμυρίων και παράγουν σημαντικό έργο.

'Ενα τρίτο είναι τα αντικειμενικά κριτήρια. Ζητάμε βάσει των όρων και των προϋποθέσεων να έχουν μεγάλο εμβαδόν σε ένα συνεργείο, όπου εκεί μέσα θα επισκευάζεται και θα συντηρείται το λεωφορείο, η νταλίκά. Αυτά χρειάζονται μεγάλο

εμβადόν.

Και όταν αυτό το αποκτήσουν, βάσει των προδιαγραφών και των προϋποθέσεων που καθορίζει η Πολιτεία, έρχεσθε και θεσπίζετε το αντικειμενικό κριτήριο και φορολογείτε βάσει του εμβადού. Πως μπορούν να αντέξουν; Αυτά είναι σημαντικά θέματα και δημιουργούν προβλήματα στον κλάδο.

Καθυστερεί αδικαιολόγητα σε πολλές περιοχές -δεν αναφέρομαι μόνο στη Μαγνησία- το θέμα των βιοτεχνικών πάρκων. Τους λέμε να πανε να κάνουν σύγχρονες εγκαταστάσεις να φύγουν από τις περιοχές που δημιουργούν προβλήματα, θορύβους κ.λπ., αλλά από την άλλη δεν προωθούνται διαδικασίες για τη δημιουργία των βιοτεχνικών πάρκων.

Τώρα, ορισμένες περιοχές αποχαρκτηρίστηκαν από μικτής χρήσης σε χώρους κατοικίας, χωρίς να έχουν εξασφαλισθεί όπως είπα και προηγουμένως οι προϋποθέσεις μετεγκατάστασης. Έτσι δημιουργούνται προβλήματα. Επίσης, μετά τον αποχαρκτηρισμό, οι επισκευαστές που θέλουν να αποκτήσουν άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου, δεν μπορούν, διότι δεν επιτρέπεται. Μετά τις 25.2.88 σε άλλους επιτράπη η εγκατάσταση συνεργείων χωρίς να ζητηθεί καμία άδεια. Αυτοί είναι δύσκολο να μεταφερθούν, διότι δεν έχουν χώρο.

Επιγραμματικά έθεσα τέσσερα προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο των επισκευαστών και συντηρητών αυτοκινήτων. Πρέπει να μας απασχολήσουν αυτά τα προβλήματα. Δεν είναι μόνον αυτές οι ρυθμίσεις που έρχονται εδώ για να τακτοποιήσουν κάποια πράγματα.

Στη συνέχεια θα αναφερθώ σε δύο σημεία. Το πρώτον έχει σχέση με την καταληκτική ημερομηνία έκδοσης προσωρινής άδειας 31.12.1997, αφού προηγηθεί η έκδοση του προεδρικού διατάγματος. Η εκτίμησή μου είναι ότι θα χρειασθεί να έρθετε πάλι στη Βουλή και να ζητήσετε την παράταση αυτής της προθεσμίας. Εκτός αν έχετε έτοιμο το προεδρικό διάταγμα και μας το παρουσιάσετε. Και κάνω μία παρένθεση, κύριε Πρόεδρε: Όταν έρχεται ένα νομοσχέδιο, να είναι έτοιμο και τα σχέδια των προεδρικών διαταγμάτων. Εγώ, σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό, ως Υπουργός, το είχα κάνει αυτό και βοηθήθηκα πάρα πολύ για να μη δημιουργούνται προβλήματα κατά τη διάρκεια της συζήτησης του νομοσχεδίου.

Εκπνύω λοιπόν ότι εδώ πρέπει να πείτε "ότι μετά την έκδοση του προεδρικού διατάγματος" και να δεσμευθείτε τότε θα γίνει η έκδοση του προεδρικού διατάγματος. Να είναι "χρονικό διάστημα ενός έτους από τότε", και έτσι να δοθεί η δυνατότητα σε αυτούς να εκσυγχρονίσουν ή να συμμορφωθούν προς τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζει το προεδρικό διάταγμα. Είναι αίτημα των επισκευαστών και συντηρητών της Μαγνησίας και σας το μεταφέρω. Είχα μια μακρά συζήτηση μαζί τους για να μπορώ να έλθω εδώ να κάνω υπεύθυνα αυτήν την τοποθέτηση και να εκφράσω, τα αιτήματά τους, την δική τους πρόταση και που δεν βρίσκεται εκτός λογικής.

Δεύτερον, σαν παρατήρηση και πρόταση έχω να πω ακόμη το εξής: Λέμε ότι αυτοί πρέπει να εκσυγχρονισθούν, να προσαρμοστούν προς αυτό το νομοσχέδιο, προς το προεδρικό διάταγμα. Νομίζω, ότι θα ήταν δίκαιο γι' αυτούς οι οποίοι είναι στην τελευταία πενταετία της απασχόλησης, να δοθεί η δυνατότητα να μην προχωρήσουν, με την προϋπόθεση να μην έχουν το δικαίωμα μεταβίβασης της επιχείρησής τους. Πέντε χρόνια έχει ακόμα κάποιοι. Είναι στα εξήντα του. Τι να εκσυγχρονίσει αυτός όταν δεν έχει να δώσει σε κανέναν το συνεργείο; Γιατί να μπει σε έξοδα; Αν βεβαίως το δώσει σε κάποιον διάδοχό του, τότε καλά θα είναι να συμμορφωθεί. Αυτές τις δύο προτάσεις κάνω και πιστεύω ότι θα πρέπει να τις λάβετε σοβαρά υπόψη σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κατ' αρχήν, στο άρθρο 3, κύριε Πρόεδρε, σχετικά με τα πρατήρια υγρών καυσίμων, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, το μείζον πρόβλημα που υπάρχει είναι σχετικά με την διαχείριση και την διακίνηση του πετρελαίου. Θα έπρεπε με μορφή νόμου, σε συνεννόηση με το Υπουργείο Εμπορίου να προβλέψετε κάποια διάταξη -τώρα δεν γίνεται- σε άλλο νομοσχέδιο, για το θέμα της διακίνησης των καυσίμων μέσα από τα πρατήρια, τηρώντας τα

απαραίτητα βιβλία εισαγωγής-εξαγωγής, διότι διαφορετικά θα συνεχισθεί η λαθραία διακίνηση καυσίμων.

Έρχομαι στην παρατήρηση που σας έκανε ο κ. Κόρακας προ ολίγου. Στην τελευταία παράγραφο λέτε, ότι απαγορεύεται η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων σε οποιοδήποτε χώρο πολυκατοικίας.

Όλη η Αθήνα, από το Κουκάκι μέχρι τέρμα Αχαρνών, σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο, υπάρχουν δύο έως τρία ισόγεια που είναι γκαράζ και συγχρόνως πρατήρια υγρών καυσίμων. Αν αυτό το περιλάβετε, σκεφθείτε την κυκλοφοριακή συμφόρηση όλων αυτών των κατοίκων να βγουν έξω από την Αθήνα για να προμηθευτούν βενζίνη και να γυρίσουν. Το κόστος είναι τεράστιο. Μπορείτε να πείτε ότι από δω και μπρος θα αλλάξει το καθεστώς. Όμως οι άδειες που έχουν τα πρατήρια έχουν χρονικό όριο πενταετίας ή δεκαετίας και μόλις λήξουν θα τους πουν δεν επιτρέπεται πλέον. Αυτό πρέπει να το δείτε πώς θα το ρυθμίσετε.

Επίσης στον έλεγχο παραβάσεως αυτοκινήτων είναι ορθή η διάταξη που έχετε πρέπει να βρείτε με το Υπουργείο Οικονομικών και Εμπορίου τους τρόπους με τους οποίους θα γίνεται η διακίνηση του φορτίου. Όπως σας είπα και στην πρωτολογία μου η φοροδιαφυγή γίνεται κυρίως κατά τη διακίνηση. Βρείτε τρόπους, είτε φορτωτικών είτε δελτίων αποστολής είτε άλλων μέσων, να είναι ένα έντυπο συγκεκριμένο που να μπορεί το οποιοδήποτε όργανο της Πολιτείας όχι μόνο το Σ.Δ.Ο.Ε. να το ελέγξει. Θα είναι μεγάλη η συμβολή σας στη φοροδιαφυγή.

Ως προς τα άλλα θα τα πούμε στο άρθρο 10.

Κάποια κείμενα αλληλογραφίας, όμως που σας ζήτησα χθες και υποσχεθήκατε να μου τα δώσετε δεν τα έλαβα ακόμη. Είναι της δεκάτης τρίτης Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Κουρουμπλής έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στο άρθρο 3 αναφέρονται ρυθμίσεις για πρατήρια υγρών καυσίμων. Η παραμονή όμως αυτών των πρατηρίων μέσα στον κοινωνικό ιστό είναι πυριπίδαποθήκης εν δυνάμει. Βέβαια, αν αποφασιστεί να μεταφερθούν δημιουργείται πολύ σοβαρό πρόβλημα όπως είπα και ο κ. Κεδίκογλου, αν παραμείνουν δημιουργούνται άλλα προβλήματα. Τουλάχιστον νέες άδειες δεν πρέπει να δοθούν γιατί επιβαρύνεται το περιβάλλον και αυξάνονται οι κίνδυνοι. Αυτά βέβαια που παραμένουν τα πρατήρια πρέπει να λάβουν όλα εκείνα τα μέτρα ασφάλειας ώστε πραγματικά να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι που μπορούν να δημιουργηθούν από προβλήματα εκρήξεων.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 9 κάνατε μία ρύθμιση που αφορά και τα ιδρύματα της Πρόνοιας. Θα ήθελα να λάβετε υπόψη σας, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να γίνει μια συμπλήρωση της διάταξης ώστε να καλύπτονται τα εποπτευόμενα από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας ιδρύματα, καθώς και οι σύλλογοι των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των γονέων. Αυτές οι μονάδες προσφέρουν ένα σημαντικό έργο καλύπτοντας σε ιδιαίτερους χώρους αδυναμίες της οργανωμένης Πολιτείας να προσφέρει υπηρεσίες, γι' αυτό θα έπρεπε τα αυτοκίνητα αυτά να είναι και αδοσολόγητα ή τουλάχιστον να μπορούν να τα παίρνουν από τον ΟΔΔΥ γιατί αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα οικονομικά προβλήματα αυτές οι μονάδες.

Για την οικονομία της συζήτησης, γιατί δεν θέλω να πάρω πάλι το λόγο η ρύθμιση που αφορά τους παραπληγικούς δεν είναι υπόθεση που σώζει, κύριε Υπουργέ, την ψυχή κανενός. Θεωρώ ότι ο χαρακτηρισμός είναι ατυχής και δεν είναι φωτογραφική διάταξη είναι ένα αίτημα που αφορά ένα ιδιαίτερο χώρο όπως είναι η βαρεία κινητική αναπηρία συναδέλφων που δικαιούνται να έχουν το αυτό σημείο εκκίνησης με τους άλλους πολίτες, είναι αναφαίρετο δικαίωμα του κάθε ανθρώπου να ζει αξιοπρεπώς μέσα από την ιδιαιτερότητά του και πιστεύω πως αυτή η ρύθμιση, εκτός του ότι θα ικανοποιήσει ένα παλιό αίτημα αναδεικνύει και την ευαισθησία που πρέπει να έχει η

σημερινή οργανωμένη Πολιτεία απέναντι σ'αυτές τις ομάδες του πληθυσμού.

Είναι υποχρέωση της Πολιτείας συνταγματική και κοινωνική αλλά είναι προς τιμή του σημερινού Υπουργού ο οποίος απάντησε με ευαισθησία και υπευθυνότητα απέναντι σ'αυτό το δίκαιο κοινωνικά αίτημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Τσαφούλιας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Στην παρ. 2, του άρθρου 1, εκεί που λέει: "Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών κ.λπ.", θα έπρεπε να υπάρχει συγκεκριμένη διατύπωση στο νόμο, ώστε τα προεδρικά διατάγματα να έχουν κάποιο διάγραμμα. Διότι έτσι, κατ' αυτόν τον τρόπο, να ανατίθεται στον Υπουργό να εκδόσει το διάταγμα και όλα, τα πάντα.

Συμφωνώ με τον κ. Σούρλα, που είπε για τα μεγάλα μεγέθους συνεργεία, τα οποία πράγματι θα επισκευάζουν λεωφορεία κ.λπ. Δεν πρέπει να ισχύσει ο νόμος περί τεκμηρίων, διότι τότε οπωσδήποτε είναι τελείως εις βάρος τους αυτό. Πρέπει να υπάρξει κάποια συγκεκριμενοποίηση για το διάταγμα, τι πρέπει να περιέχει.

Στο άρθρο 2, για τα λεωφορεία και τα φορτηγά των τριάμισι και τεσσάρων τόνων, συμφωνώ απολύτως, κύριε Υπουργέ, και δεν ξέρω μήπως θα έπρεπε να είναι και λιγότερο, διότι με τις νέες τεχνολογίες, η ωφελιμότητα της χρήσεως μπορεί να υπάρξει και σε μικρότερο βάρος.

Όσον αφορά αυτούς που έχουν έξι τόνους, πράγματι αδικούνται. Ας δοθούν κίνητρα ή άλλες διευκολύνσεις, να προσαρμοσθούν προς τη νέα υπόθεση.

Στο άρθρο 3, παρ. 4, συμφωνώ με τον κ. Γκελεστάθη που είπε για την μικρότερη απόσταση, ιδίως όσον αφορά την απόσταση των εκκλησιών, διότι οι εκκλησίες βρίσκονται σε κόμβους - ιδίως στα χωριά, στις Κοινότητες- όπου εκεί είναι αδύνατο να ξεπεραστεί το πρόβλημα, διότι αυτός ο κόμβος είναι εκείνος που εξυπηρετεί τους πάντες. Τουλάχιστον, να τεθεί εκατό μέτρα. Τα τριακόσια μέτρα είναι πάρα πολύ. Μάλλον θα έπρεπε ήδη να καταργηθεί -μπορεί να πει κανείς- και όχι να τεθεί.

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων σε πολυκατοικίες, συμφωνώ απολύτως. Πρέπει να ανακληθούν αμέσως οι άδειες που υπάρχουν στις πολυκατοικίες, διότι τα περισσότερα από αυτά έχουν πιάσει και φωτιά.

Στο άρθρο 4, για τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, θα πρέπει να υπάρχει προθεσμία, διότι υπάρχουν τεράστιες εκκρεμότητες και μεγάλη ανάγκη προθεσμίας εκδόσεως των προεδρικών διαταγμάτων, που δεν θα πρέπει να υπήρχαν προεδρικά διατάγματα, εξουσιοδότηση του Νομάρχη και του Νομαρχιακού Συμβουλίου να κάνει αυτές τις δουλειές, να εκδίδει κανονιστικές πράξεις, διότι κάθε νομός έχει την ιδιομορφία του, έχει τις ιδιαιτερότητες, έχει τα δικά του και ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν με γενικές διατάξεις, στην προκειμένη περίπτωση για τη δημιουργία σταθμών, να αντιμετωπίζεται το πρόβλημα. Εξάλλου, γι' αυτό είναι η δευτεροβάθμια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, οπωσδήποτε κάποτε να δίνει λύσεις επιτόπου. Μ' αυτό τον τρόπο δεν δίνει λύσεις.

Στο άρθρο 5, στην παρ. 2, εκεί που λέει: "Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών" κ.λπ., θα πρέπει να είναι τα συνεργεία που ανήκουν σε Πολυτεχνεία και ΤΕΙ. Τελείωσε. Έξω οι ιδιωτικοί φορείς. Αυτοί είναι κομπιναδόροι, κάνουν πολλά, έχουν γίνει πολλά και ως εκ τούτου, δεν πρέπει να τους πιστεύει κανείς. Πρέπει τα ΤΕΙ και τα Πολυτεχνεία, με τη λειτουργία της δευτεροβάθμιας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, να λύνουν το πρόβλημα.

Εδώ, στο τρίτο εδάφιο, που λέει: "Οι υπάλληλοι της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών διατίθενται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις κ.λπ.", εκεί να γίνει "εντάσσονται", "μετατάσσονται", να γίνουν Σώμα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Τι θα πει "διατίθενται"; Διότι, κατ' αυτόν τον τρόπο, απογυμνώνεται η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Αυτοί πρέπει να γίνουν σώμα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Στο άρθρο 16, πρέπει να υπάρξει θητεία, δηλαδή, να ορισθεί θητεία.

Στο άρθρο 8, λέτε "η επιβολή διοικητικών ποινών επιτόπου και άμεσα έπεται από ακρόαση του οδηγού".

Κύριε Υπουργέ, δίνετε δικαιοδοτική αρμοδιότητα εδώ προς απονομή του δικαίου. Και κάθε υπάλληλος στη στιγμή θα ακούει τον κατηγορούμενο και θα βγάζει πράξη. Εδώ και η ΥΠΕΔΑ τους πίνει και τους πάει στο διευθυντή της ΥΠΕΔΑ και ο διευθυντής της ΥΠΕΔΑ ύστερα από δύο μήνες την πάει στον έφορο και ο έφορος εκδίδει την πράξη.

Γιατί το κάνετε; Εξάλλου, έχει γίνει μεγάλη συζήτηση γι' αυτό το θέμα.

Σ' αυτό λοιπόν το σημείο, δίνετε δικαιοδοτική αρμοδιότητα σ' έναν υπάλληλο εκεί, να εκδίδει μία πράξη και να λέει ότι, εγώ είμαι ο δικαστής, προς απονομή του δικαίου. Σας είπα για την ΥΠΕΔΑ, πάνε στο διευθυντή, ο διευθυντής στην Εφορία και ανοίγει τα βιβλία. Επιτόπου ο υπάλληλος είναι τόσο πολύ ικανός και έξυπνος, ώστε να ανταποκριθεί στην ερμηνεία όλων αυτών των διατάξεων; Είναι δικαστής; Θα κάνει και καθήκοντα δικαστού; Εκείνη την ώρα αυθαιρετεί, δεν δικαιοδοτεί.

Γι' αυτό το λόγο, πιστεύω ότι αυτή η διάταξη πρέπει να αφαιρεθεί. Εξάλλου, έχει γίνει τεράστια συζήτηση γι' αυτό το θέμα της δικαιοδοτικής λειτουργίας προς απονομή δικαίου σε τοιούτου είδους περιπτώσεις εκδόσεως πράξεων για ποινές.

Αυτό θα πρέπει να το αντιμετωπίσετε, διότι είναι και αντισυνταγματικό και έχουν γίνει πολλές συζητήσεις επ'αυτού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

Υπενθυμίζω και σε σας, κύριε Σφυρίου, και στον κύριο Υπουργό την απόφαση της Βουλής να τελειώσει αυτή η ενότητα στις 21.30'.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι πολύ σύντομος. Εξάλλου η ενότητα που συζητούμε, όπως αποδείχθηκε κατά τη συζήτηση που προηγήθηκε, δεν νομίζω ότι έχει αντικείμενα που πρέπει να απασχοληθούμε επί μακρόν.

Ήθελα μόνο, κύριε Υπουργέ, να κάνω τρεις παρατηρήσεις και θα παρακαλέσω να προσέξετε.

Στο άρθρο 2 που αναφέρεται στην πρώτη άδεια κυκλοφορίας μεταχειρισμένων πετρελαιοκινήτων λεωφορείων και φορτηγών. Σ'αυτό το άρθρο θεσπίζονται οι ίδιες προϋποθέσεις και για τα μεταχειρισμένα πετρελαιοκίνητα λεωφορεία και για τα φορτηγά. Και μια από τις προϋποθέσεις είναι να μην έχει παρέλθει η επταετία. Αν θυμάμαι καλά, για τα μεταχειρισμένα δημοσίας χρήσεως επιβατικά αυτοκίνητα, τα ταξί, νομίζω ότι ισχύει η πενταετία. Αν θυμάμαι καλά. Μήπως πρέπει εδώ να διακρίνουμε τις δύο κατηγορίες και να βάλουμε μικρότερο χρόνο σε ό,τι αφορά τα λεωφορεία. Να μη δίνεται η πρώτη άδεια κυκλοφορίας σε πεταλαιωμένα λεωφορεία. Τα φορτηγά ενδεχομένως να καλύπτονται και να είναι σωστή η διάταξη με την επταετία που λέτε. Ήθελα να παρακαλέσω να εξετάσουμε το θέμα των λεωφορείων ειδικά, μήπως εκεί πρέπει να πάμε σε μικρότερο χρονικό διάστημα.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 3, νομίζω ότι κάνει καλά το Υπουργείο που εισηγείται την αύξηση των αποστάσεων. Πρέπει να συμφωνήσουν όλες οι Πτέρυγες της Βουλής ότι η βασική αρχή που θα πρέπει να διέπει αυτήν τη χωροθέτηση, θα είναι η μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια. Επομένως, σε ό,τι αφορά την αρχή αυτής της διάταξης, νομίζω ότι πρέπει να συμφωνήσουμε πως κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Πρέπει όμως, κύριε Υπουργέ, να δούμε πράγματι π' ισχύει σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Δηλαδή, οι κανόνες ασφαλείας εκεί, φθάνουν σε τέτοιες αποστάσεις τριακοσίων μέτρων; Μήπως με πρόσθετους κανόνες ασφαλείας στην ίδια την εγκατάσταση, έχουμε δυνατότητα (να δούμε τί γίνεται και στην υπόλοιπη Ευρώπη) να έχουμε μικρότερες αποστάσεις; Ξέρω εγώ, στα διακόσια μέτρα κατά περίπτωση ή στα εκατόν πενήντα που λέει σε μερικές περιπτώσεις η ισχύουσα νομοθεσία; Γιατί; Συμφωνώ ότι θα πρέπει η απόσταση από νοσοκομεία, κλινικές, σχολεία και τέτοιες άλλες δραστηριό-

τητες, να είναι μεγάλη, σαν και αυτή ίσως που θεσπίζεται ή κάπως λιγότερη. Αλλά σε άλλες δραστηριότητες, όπως είναι για παράδειγμα καταστήματα, που λέτε εδώ στη διάταξη και με την ευρύτερη έννοια του όρου "καταστήματα", μπορούμε να θεωρήσουμε καφενεία, μπαρ, εστιατόρια κ.λπ., μήπως εκεί φθάσουμε σε ένα λανθασμένο σχεδιασμό; Απ' ό,τι γνωρίζουμε σε πολλές χώρες και όχι μόνο στην Ελλάδα, πολλές φορές οι εγκαταστάσεις αυτές πώλησης καυσίμων και εξυπηρέτησης των οχημάτων, συνδυάζονται και με χώρους, με ικανή βέβαια απόσταση, αλλά όχι τόσο που θεσπίζεται, με χώρους αναψυχής, ξεκούρασης των οδηγών κ.λπ. Μήπως λοιπόν θα πρέπει να το δούμε αυτό; Να είμαστε αυστηρότεροι σε ό,τι αφορά τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τις κλινικές, αλλά να δούμε τι γίνεται με την περίπτωση των καταστημάτων και ειδικά αυτών που προσφέρουν την ξεκούραση και την ψυχαγωγία στους οδηγούς.

Βέβαια, εκεί που πρέπει να είμαστε αυστηρότατοι, είναι σε ό,τι αφορά την κατοικία και σε ό,τι αφορά τις πολυκατοικίες.

Και δεν ξέρω αν υπάρχει -αν δεν υπάρχει καλά θα ήταν να θεσπίσουμε- μια διάταξη με την οποία να προβλέψουμε ένα χρόνο λογικό, που να έχει μια καταληκτική ημερομηνία, για την απομάκρυνση όσων πρατηρίων βρίσκονται σε πολυκατοικίες. Να βάλουμε ένα χρόνο εύλογο, αλλά δεν μπορεί να διαιωνίζεται αυτή η εκκρεμότητα. Αν δεν υπάρχει διάταξη θα ήταν αναγκαίο να τη συζητήσουμε και να τη ψηφίσουμε τώρα.

Τέλος σε ό,τι αφορά αυτήν την κριτική που ασκήθηκε για το άρθρο 5, ότι τάχα το Υπουργείο παίρνει αρμοδιότητα από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, που έχει θεσπισθεί με βάση το ν. 2218. Δε νομίζω κύριοι συνάδελφοι. Και θα ήθελα εδώ μια διευκρίνιση από τον Υπουργό, γιατί λέει ότι ο σκοπός αυτής της υπηρεσίας, της Τεχνικής Επιθεώρησης Οχημάτων δηλαδή, είναι να κάνει δοκιμές και επιθεωρήσεις για εγκρίσεις τύπου, απ' ό,τι κατάλαβα. Και οι εγκρίσεις τύπου δεν ήταν ποτέ στην αρμοδιότητα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Δεν εδόθη φυσικά ούτε με το ν. 2218 αυτή η αρμοδιότητα στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Επομένως, εδώ υπάρχει σύγχυση στην επιχειρηματολογία των συναδέλφων. Για να αποσαφηνιστεί όμως τελείως, κύριε Υπουργέ, και να ξέρει και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, ότι δεν κάνουμε εδώ διατάξεις με τις οποίες αναιρούμε αρμοδιότητες που της έχουν εκχωρηθεί, να διευκρινίσουμε τι εννοούμε όταν λέμε έκδοση πιστοποιητικών. Γιατί λέει "έκδοση πιστοποιητικών ή εγκρίσεων τύπου". Για τις εγκρίσεις τύπου καταλαβαίνω, αλλά τα πιστοποιητικά αυτά ποια ακριβώς είναι; Θέλω να πω, δηλαδή, ότι μήπως εκεί κατά κάποιο τρόπο στηρίζεται η επιχειρηματολογία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και μήπως αυτά τα πιστοποιητικά τα συνδυάζουν με τα πιστοποιητικά που δίνουν τα ΚΤΕΟ, όταν γίνεται ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων; Αυτό αν το διευκρινίσουμε νομίζω ότι θα είναι καλύτερα, κύριε Υπουργέ, και δεν έχω επί του παρόντος άλλη παρατήρηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, νομίζω, ότι δεν έγιναν σημαντικές παρατηρήσεις και λίγο πολύ έγιναν αποδεκτά σχεδόν όλα τα άρθρα. Απλώς τώρα θα δώσω ορισμένες απαντήσεις και ταυτόχρονα όπου υπάρχει κάποια αλλαγή σύμφωνα με τις παρατηρήσεις αυτές των συναδέλφων, θα το διευκρινίζω και θα το αναφέρω.

Κατ' αρχάς, γιατί τα συνεργεία από μέσης όχλησης έγιναν χαμηλής όχλησης; Έγιναν, κύριοι συνάδελφοι, γιατί μήκαν πολύ αυστηρές προδιαγραφές από τα προεδρικά διατάγματα, ακριβώς γι' αυτό το λόγο, διότι ήταν αδύνατον όλα αυτά τα συνεργεία τα οποία είναι δεκαπέντε χιλιάδες- δεκαέξι χιλιάδες να φύγουν από τις θέσεις τους. Συνεπώς για τα βαφεία και για τα φανοποιία μπήκαν ειδικές προδιαγραφές με το προεδρικό διάταγμα το οποίο έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία, με εγκύκλιο που έχει σταλεί από το Υπουργείο ακριβώς για να κατέβει χαμηλότερα η όχλησή τους.

Κατά συνέπεια δεν αλλάξαμε άποψη, δεν είπα άλλα το ένα Π.Α.Σ.Ο.Κ. και άλλα το άλλο. Και νομίζω, ότι αυτό που ειπώθηκε ότι ήρθαμε εδώ να αλλάξουμε τους προηγούμενους

νόμους της Κυβέρνησης του Π.Α.Σ.Ο.Κ. δεν ήταν σωστό. Και το λέω αυτό, διότι είπατε, ότι από τα δεκαπέντε άρθρα τα δεκατέσσερα έχουν αλλάξει ενώ είναι τα τρία μόνο που αναφέρατε. Είναι αυτό και είναι και το δεύτερο άρθρο που αφορά την εισαγωγή των πετρελαιοκίνητων λεωφορείων και φορτηγών που έγινε περισσότερο για να διασφαλιστεί αυτό που έχει καταγγελθεί ότι ενδεχομένως δεν ήταν πολύ σωστές οι εκτιμήσεις της παλαιότητας. Και επίσης είχε αμφισβητηθεί κατά πόσο είναι δυνατόν να κρίνεται η παλαιότητα ενός αυτοκινήτου από τον αριθμό πλαισίου του. Δηλαδή μπορεί να έχει κυκλοφορήσει μετά από ορισμένα χρόνια και συνεπώς δεν είναι αυτός ο στόχος του.

Γι' αυτό επειδή έγιναν πολλές παρατηρήσεις σ' αυτό το άρθρο θα κάνουμε ορισμένες διορθώσεις.

Δηλαδή στην παρ. 1 του άρθρου 2, στην ένατη σειρά, εκεί που λέει "θα έχει παρέλθει το πολύ επταετία", η "επταετία" γίνεται "εξαετία".

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Και πάλι πολύ είναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, σε όλες τις χώρες της Κοινότητας η διακίνηση είναι ελεύθερη. Την επταετία την έχουμε βάλει εμείς και τώρα την κάνουμε εξαετία. Και ξέρετε ότι είναι ένα θέμα για το οποίο μας έχουν πεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και προσπαθούν να επιβάλουν να μην μπορούν ούτε τα ελληνικά αυτοκίνητα...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Υφυπουργέ, μου επιτρέπετε μία παρατήρηση;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, κύριε συνάδελφε, για τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Δεν σας επιτρέπει ο κύριος Υπουργός.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 2 προστίθεται περίπτωση 8 με το εξής περιεχόμενο: "Η χορήγηση της πρώτης αδειας κυκλοφορίας γίνεται εντός δύο ετών από την έκδοση του πιστοποιητικού ταξινόμησης". Για να μην μπορούν, δηλαδή, να παραμένουν επί πείρουν μέσα σε αποθήκες και σε μάντρες.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σήμερα είναι ελεύθερος.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σήμερα είναι ελεύθερος.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θέλουμε τη διανομή των τροπολογιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σημειώστε, κύριε συνάδελφε. Πότε θα σας διανεμηθεί; Θα τελειώσει ο κύριος Υφυπουργός και θα ψηφίσουμε την ενότητα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, είναι πολύ αυστηρότερα απ' αυτά που ισχύουν και εσείς, κύριε συνάδελφε, ειδικώς το βάλατε. Είναι πολύ αυστηρότερα απ' αυτά που έχει το αρχικό νομοσχέδιο.

Στην παρ. 2 του άρθρου 2 εκεί που λέει "Η χορήγηση πρώτης αδειας κυκλοφορίας σε μεταχειρισμένα πετρελαιοκίνητα λεωφορεία και φορτηγά αυτοκίνητα, το μικτό βάρος των οποίων υπερβαίνει τους τρισημίς τόνους και τέσσερις τόνους αντίστοιχα, για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό ταξινόμησης μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου" προστίθεται "θα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 2289/1995 (ΦΕΚ 27Α)". Η χορήγηση της αδειας κυκλοφορίας γίνεται εντός δύο ετών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου".

Στην παρ. 4 του άρθρου 3 εκεί που λέει "απαγορεύεται η εγκατάσταση", να συμπληρωθεί "απαγορεύεται εφεξής η εγκατάσταση".

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Σαφώς, κύριε Υφυπουργέ, είναι μέγα ζήτημα. Αναγκάζετε μερικά τετράγωνα να μείνουν χωρίς πρατήρια, όταν υπάρχουν όλοι οι κανόνες ασφαλείας σήμερα.

Και θα πρέπει να φεύγει αυτός να πάει να βρει ένα πρατήριο. Αυξάνετε την κυκλοφορία, αυξάνετε το κόστος.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν μπήκα στις πολυκατοικίες ακόμα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν είναι για τις πολυκατοικίες.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Μα, λέτε "εφεξής".

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Σας παρακαλώ, κύριε Κεδίκογλου.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Η ίδια παράγραφος είναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι η ίδια παράγραφος.

Μειώνουμε την απόσταση από τριακόσια σε διακόσια μέτρα.

Κύριε Γκελεστάθη, επειδή κάνατε μία σύγκριση με τα πρατήρια υγρών καυσίμων, σας απαντώ, ότι πρατήρια υγρών καυσίμων εγκαθίστανται μόνο σε βιομηχανικές περιοχές και σε μη κατοικημένες περιοχές.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ: Υγραερίου.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Υγραερίου.

Εν πάση περιπτώσει, μειώνουμε τα τριακόσια μέτρα και τα κάνουμε διακόσια. Αυτή η παρατήρηση έγινε και από τον εισηγητή της Πλειοψηφίας.

Επειδή, όμως, δεν θέλουμε να δημιουργήσουμε πρόβλημα σ' αυτούς που πιθανόν αυτήν τη στιγμή έχουν αγοράσει ένα οικόπεδο, έχουν ξεκινήσει τις διαδικασίες και έχουν φθάσει μέχρι το σημείο να πάρουν έγκριση καταλληλότητας και βέβαια για να μη βρεθούν ξαφνικά στον αέρα, στο τέλος του άρθρου προσθέτουμε μία παράγραφο που λέει:

"Πρατήρια υγρών καυσίμων που μέχρι την ισχύ του παρόντος νόμου, έτυχαν αδείας καταλληλότητας θέσεως, προωθούνται μέχρι του τελικού σταδίου χορήγησης αδείας λειτουργίας, σύμφωνα με τις προϊσχύουσες διατάξεις", για να μην μείνουν στον αέρα όσοι πιθανόν έχουν αγοράσει ή έχουν προγραμματίσει την κατασκευή του.

Για τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων δεν έχουν γίνει παρατηρήσεις.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Δεν είπατε για τις πολυκατοικίες.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για τις πολυκατοικίες είναι αδύνατον να σταματήσουμε την χορήγηση αδειας μέσα στην Αθήνα και οπουδήποτε αλλού.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Σας εξήγησα, κύριε Πρόεδρε, είναι μέσα στην Αθήνα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Κεδίκογλου, σας παρακαλώ. Ζήτησε τον λόγο, υπάρχει Προεδρείο, πρέπει να σας επιτρέψει και ο κύριος Υπουργός. Είστε παλιός συνάδελφος και τα ξέρετε αυτά.

Κύριε Υπουργέ, δέχεστε την διακοπή;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Κεδίκογλου, κατάλαβα αυτό που είπατε.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ξέρετε τι κυκλοφοριακή συμφόρηση θα δημιουργηθεί; Δηλαδή αν είναι ένα πρατήριο στο Κουκάκι...

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, θα σας εξηγήσω μετά.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Πώς όχι; Αυτό το πρατήριο σε δύο χρόνια θα χρειαστεί ανανέωση. Αν το λύσετε το πρόβλημα εντάξει, καμία αντίρρηση. Αλλά λογαριάστε την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Θα πρέπει να φύγουν όλοι για να ψάχνουν να βρουν πρατήρια να προμηθευτούν βενζίνη. Δεν γίνεται αυτό το πράγμα. Υπάρχουν θαυμάσια μέσα πυρασφάλειας, αυτόματα. Αρκούμαι, λοιπόν, στο λόγο του κυρίου Υπουργού να βρει τρόπο διατύπωσης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στο άρθρο 5, παράγραφος 1 εκεί που λέει: "...πέντε θέσεις κατηγορίας ΔΕ, τριών Τεχνικών", γίνεται: "δέκα θέσεις", επειδή σε σχέση με τους νόμιμους υπαλλήλους μηχανικούς οι θέσεις των ΔΕ τριών Τεχνικών ήταν πολύ λίγες.

Θα ήθελα να κάνω και μία γενική παρατήρηση που έθεσαν πολλοί συνάδελφοι, για τα μικρά φορτηγά των τεσσάρων και έξι τόνων. Είπα και στη Διαρκή Επιτροπή ότι έχουν συσταθεί επιτροπές για τις εμπορευματικές μεταφορές και τις επιβατικές μεταφορές. Τα πορίσματά τους θα είναι γνωστά σε λίγους μήνες και θα ακολουθήσει ένας διάλογος με τους ενδιαφερόμενους φορείς, ούτως ώστε να δώσουμε λύσεις που να μην διαταράζουν την ισορροπία που υπάρχει στο χώρο των Μεταφορών. Ευχαριστώ.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θα ήθελα να παρακαλέσω να μας διανεμηθούν οι τροποποιήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Κόρακα, σας είπα ότι είναι τροποποιήσεις σύμφωνα με τις υποδείξεις που έγιναν από διάφορους συναδέλφους. Αυτήν τη στιγμή μόλις τελείωσε ο κύριος Υπουργός, θα κηρυχθεί περαιωμένη η συζήτηση και θα ψηφιστούν τα άρθρα. Δεν υπάρχει χρόνος.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θέλω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Έχει ληφθεί απόφαση της Βουλής ότι 21.30' θα σταματήσει η συζήτηση αυτής της ενότητας.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ομόφωνα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Μάλιστα, ομόφωνα.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μπράβο, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Είπατε μπράβο, κύριε Κόρακα;

Λοιπόν να σέβεστε τον εαυτό σας και τις αποφάσεις που λαμβάνονται και στις οποίες συμφωνείτε και εσείς. Η απόφαση ήταν ομόφωνη και συμφωνήσατε και εσείς. Μπράβο, λοιπόν, για την συνέπεια σας. Μπράβο σας!

Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Γιατί δώσατε τον λόγο στον κύριο Υπουργό; Να μου απαντήσετε. Δεν ισχύει για τον κύριο Υπουργό η δέσμευση;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Απευθύνεσθε σε μένα;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Όχι σε σας, στο Προεδρείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Να ασκήσετε τα δικαιώματά σας κατά του Προεδρείου, κύριε Κόρακα.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δεν έχω πρόβλημα να μιλήσετε, κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να δώσω μερικές διευκρινίσεις, πριν αναγνώσω κάτι που αφορά το άρθρο 6. Οι τροποποιήσεις, τις οποίες μόλις πριν ανέγνωσε ο Υφυπουργός, μετατρέπουν επί το αυστηρότερον τις προβλέψεις του άρθρου 2, σύμφωνα και με τις παρατηρήσεις, που διατύπωσαν πολλοί συνάδελφοι. Αποδέχομαι ότι θα πρέπει κανείς να σκεφτεί το όριο των επτά ετών. Γι' αυτό ακριβώς και ο Υφυπουργός πρότεινε τη μείωση στα έξη έτη. Υπολογίστε, σας παρακαλώ, ότι σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπάρχει καμία χρονική προϋπόθεση.

Δεύτερον, ετέθη τόσο για τα μεταχειρισμένα φορτηγά και λεωφορεία, που θα εισαχθούν, όσο και γι' αυτά που με τον ένα ή τον άλλον τρόπο είχαν πιστοποιητικό ταξινόμησης, χρονικός περιορισμός για την ταξινόμησή τους, δηλαδή για τη θέση τους σε κυκλοφορία.

Έτσι με τη βελτίωση που επιφέρει ο Υφυπουργός πρέπει τα φορτηγά και λεωφορεία να κυκλοφορούν εντός διετίας από την έκδοση του πιστοποιητικού ταξινόμησης.

Μέχρι σήμερα δεν υπήρχε τέτοιος χρονικός περιορισμός.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 3, για τα πρατήρια υγρών καυσίμων. Κύριε Κεδίκογλου, η απόσταση των τριακοσίων μέτρων, που τώρα τροποποιήθηκε από τον Υφυπουργό στα διακόσια μέτρα, ισχύει μόνο για τις αποστάσεις, ακτινικώς μετρούμενες, που σχετίζονται με συγκεκριμένα ιδρύματα, όχι πολυκατοικίες. Είναι οι αποστάσεις, που αφορούν νοσοκομεία, γηροκομεία, εκκλησίες, οίκους ευγηρίας.

Νομίζω ότι είναι απολύτως προφανές, γιατί πρέπει να υπάρχει μία απόσταση ασφαλείας. Δέχομαι τις παρατηρήσεις, που έκανε και ο συνάδελφος κ. Γκελεστάθη και ο κ. Σφυρίου

και εσείς, νομίζω, και γι' αυτό μειώνουμε τις αποστάσεις στα διακόσια μέτρα.

Ορθά παρατήρησε ο Υφυπουργός ότι προκειμένου για το LPG, τα υγραέρια, ισχύουν αυστηρότερες προϋποθέσεις, απ' ό,τι ισχύουν για τα πρατήρια υγρών καυσίμων. Σήμερα έχουμε πρατήρια υγρών καυσίμων μέσα στους πολεοδομικούς ιστούς.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Μιλάμε για υγρών καυσίμων τώρα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, μιλάμε για υγρά καύσιμα. Σ' αυτά αναφέρομαι.

Για τα υγραέρια, ήδη οι δεσμεύσεις είναι πολύ μεγαλύτερες. Δεν μπορεί, παραδείγματος χάρη, να γίνει ένα πρατήριο υγραερίου σε χώρο πολυκατοικίας ή εντός της πόλεως. Έτσι λοιπόν, είναι ανάγκη να υπάρξουν αυστηρές προδιαγραφές και για τα πρατήρια υγρών καυσίμων, τα οποία πρέπει να έχουν ορισμένες αποστάσεις από κοινωνικά ιδρύματα ή από χώρους συναθροίσεως πολλών ατόμων.

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τώρα σε σχέση με τις πολυκατοικίες, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι η ρύθμιση αφορά το επέκεινα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ναι, αλλά η άδεια λειτουργίας έχει χρονικό περιορισμό.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα σας το εξηγήσω και αυτό.

Τέθηκε στην αρχή της τετάρτης παραγράφου ότι απαγορεύεται εφεξής η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων. Στο τέλος της τέταρτης παραγράφου αναφέρεται ότι απαγορεύεται επίσης κ.λπ. Το "επίσης" αφορά το "εφεξής". Αν θέλετε, πολύ ευχαρίστως να διατυπώσουμε ότι απαγορεύεται εφεξής η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων σε οποιοδήποτε..."

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Να βάλετε "επίσης εφεξής".

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το ίδιο είναι. Σας λέω ότι θα αναφερθεί πως απαγορεύεται εφεξής.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Το "επίσης" είναι απαραίτητο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το "επίσης" αφορά πρατήρια υγρών καυσίμων, για τα οποία εφεξής θα ζητηθεί άδεια καταλληλότητας και άδεια λειτουργίας τους.

Κάνουμε την ρύθμιση γι' αυτούς, διότι δεν μπορούμε να διαταράξουμε ξαφνικά τη νομιμότητα, την οποία γνώριζε μέχρι τώρα ο πολίτης. Διότι υπήρξαν πολίτες, οι οποίοι αιτήθηκαν να πάρουν άδειες καταλληλότητας, που ενδεχομένως ενεκρίθησαν, αλλά δεν έχουν άδεια λειτουργίας. Δεν μπορούμε ξαφνικά να τους το απαγορεύσουμε. Κρατούμε μια συνέχεια, λοιπόν, και γι' αυτό εισηγήθηκα τη ρύθμιση από τον Υφυπουργό.

Τώρα, τι θα συμβεί -λέτε- εάν λήξει μία άδεια.

Προσέξτε, οι άδειες πρατηρίων υγρών καυσίμων δεν χρειάζονται ανανέωση. Οι άδειες...

Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε. Εντάξει, αντιλαμβάνομαι ότι πρέπει να τελειώσω, αλλά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνετε. Είμαι αναγκασμένος να φερθώ αυστηρά προς όλους, διότι έχω και διαμαρτυρίες από κάτω και τις ακούτε. Σας παρακαλώ, συντομεύετε για να τελειώσουμε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Συνεπώς, δεν υπάρχει κίνδυνος, κύριε Κεδικόγλου, να συμβεί αυτό που φοβάσθε.

Τώρα, έρχομαι στο άρθρο 6 και με αυτό τελειώνω, για να μην είμαι ασυνεπής στην προτροπή του Προέδρου.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Για το άρθρο 5 δεν θα μας πείτε τίποτε;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αν μου δώσει χρόνο ο κύριος Πρόεδρος, πολύ ευχαρίστως.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θα κάνουμε δουλειά εδώ ή δε θα κάνουμε;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και

Επικοινωνιών): Είμαι απολύτως βέβαιος, ότι την αίσθηση του καθήκοντος την έχετε υπέρμετρη και μεγαλύτερη εμού, κύριε Κόρακα. Ελπίζω να μου δώσει τον σχετικό χρόνο ο κύριος Πρόεδρος για να σας δώσω μια εξήγηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση δεν αντελήφθη προφανώς τι ρυθμίζεται.

Αυτό που ρυθμίζουμε στο άρθρο 5 δεν αφορά τα ΚΤΕΟ. Σας έκανε ήδη την παρατήρηση ο κ. Σφυρίου, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Π.Α.ΣΟ.Κ. Δεν ομιλούμε για τα ΚΤΕΟ. Συνιστάται υπηρεσία στο Υπουργείο Μεταφορών στην οποία εντάσσονται εξειδικευμένα εργαστήρια, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν έρευνες ή επιθεωρήσεις για την έκδοση πιστοποιητικών εγκρίσεων τύπου. Σύμφωνα

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τι είναι αυτό;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα σας εξηγήσω τώρα.

Πρόκειται κυρίως για εργαστήρια που θα ιδρυθούν. Γιατί; Σύμφωνα και με τις κοινοτικές οδηγίες, για να κυκλοφορήσει πλέον ένα αυτοκίνητο στον Τόπο μας, όπως και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, θα πρέπει να υπάρχουν πιστοποιητικά με τα οποία να εγκρίνεται π.χ. το σύστημα τροχοπέδησης. Να πιστοποιείται, δηλαδή, ότι υπάρχει ο σωστός τύπος. Αυτό είναι το πιστοποιητικό τύπου.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΛΟΥΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ)

Αυτές οι πιστοποιήσεις δεν έχουν σχέση με αυτό που διεκδικεί η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Γι' αυτό ακριβώς και δε σχετίζεται το ένα θέμα με το άλλο. Το μόνο που υπάρχει είναι παρεξήγηση περί του τι ρυθμίζεται.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τα ΚΤΕΟ τι πιστοποιητικά δίνουν, κύριε Υπουργέ;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σας έδωσα νομίζω μια απάντηση. Ελπίζω ...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Το ίδιο πιστοποιητικό δε δίνουν τα ΚΤΕΟ;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δε δίνουν πιστοποιητικό εγκρίσεως τύπου. Ελέγχουν π.χ. την εκπομπή καυσαερίων.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τα ΚΤΕΟ μένουν στην αρμοδιότητα της νομαρχίας;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μα, βεβαίως τα διαχειρίζεται η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση τα ΚΤΕΟ.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θα το συνεχίσουμε και με την ισχύ αυτού του νόμου;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Κόρακα, δεν ήμουν σαφής σ' αυτά τα οποία είπα;

Λοιπόν, το άρθρο 6 αφορά τα της εξελεγκτικής επιτροπής των ΚΤΕΛ. Έχει γίνει μια πρόταση και από τα ίδια τα ΚΤΕΛ και τη διοίκησή τους. Αυτό που μπορούμε να ρυθμίσουμε είναι η πρόβλεψη μιας μηνιαίας χορηγίας. Αυτό είναι κάτι που δικαιούται να το νομοθετήσει η Βουλή των Ελλήνων.

Από τη πλευρά της διοίκησης των ΚΤΕΛ γίνεται πρόταση να καθοριστεί και το ελάχιστο της αποζημίωσης του προέδρου. Τίθεται όμως θέμα αρχής. Πάρα την αδιαμφισβήτητη κοινωνική αποστολή των ΚΤΕΛ έχω τη βεβαιότητα, ότι δε θα ήταν ορθό η Βουλή των Ελλήνων, για οργανισμούς μάλιστα ιδιωτικού δικαίου, να δεσμεύσει τη γενική συνέλευση των μετόχων και να καθορίσει ελάχιστα αποζημιώσεων.

Αυτό θα το κάνουν οι γενικές συνελεύσεις των μετόχων. Η γενική συνέλευση των μετόχων είναι αυτή που θα προσδιορίσει το ύψος της αποζημίωσης.

Αυτό, όμως, που σαφώς δικαιούται και μπορεί να το πράξει η Βουλή των Ελλήνων, είναι να νομοθετήσει τα της χορηγίας. Γι' αυτό ακριβώς και θα πρότεινα να προστεθεί στο άρθρο 6, παράγραφος 2, με το εξής περιεχόμενο: "Οι μετά την 31η Δεκεμβρίου 1980 διατελέσαντες πρόεδροι του διοικητικού συμβουλίου, κάθε αστικού ή υπεραστικού ΚΤΕΛ, καθώς και οι εφεξής διατελούντες, επί δύο τουλάχιστον τριετίες, λαμβά-

νουν μηνιαία χορηγία, η οποία θα βαρύνει τα γενικά έξοδα του ΚΤΕΛ, εφόσον παραμένουν μέτοχοι αυτού. Η χορηγία αυτή καταβάλλεται μόνο στο δικαιούχο, με τη συμπλήρωση του έκτου έτους της θητείας του". Είναι η δική τους πρόταση αυτή. "Η καταβολή αυτή διακόπτεται, εάν ο δικαιούχος επανεκλεγεί Πρόεδρος του ΚΤΕΛ και χορηγείται εκ νέου, μετά τη λήξη της θητείας του. Το ύψος της χορηγίας καθορίζεται με απόφαση της γενικής συνέλευσης του ΚΤΕΛ". Αυτή είναι η πρόταση προσθήκης δεύτερης παραγράφου στο άρθρο 6. Η πρόταση που σας προτείνω στηρίζεται στη δική τους διατύπωση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Συμφωνούμε, κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για τα υπόλοιπα δεν έχω να πω τίποτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Υπουργέ, για τους υπαλλήλους στην παράγραφο 3, του άρθρου 5, είπατε ότι θα κάνατε ανάλογη ρύθμιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Γκελεστάθη, θα σας παρακαλούσα να ζητήσετε το λόγο, για να μη δημιουργείται αυτή η κατάσταση.

Κύριε Υπουργέ, στο ερώτημα που σας έθεσε ο κ. Γκελεστάθης έχετε κάτι να απαντήσετε;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, αυτό ήδη ρυθμίζεται με την παράγραφο 3, εάν σας ενόησα ορθά.

Λέει: "Οι υπάλληλοι της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, διατίθενται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις των Νομών Αττικής και Κυκλάδων και μετά από αίτηση των οικείων Νομαρχών...". Αυτό μου αναγνώσατε πριν. Αν ορθά ενόησα την πρότασή σας, αυτό ήδη ρυθμίζεται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μου επιτρέπετε, κύριε Υπουργέ;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είναι το υπόμνημα, που έχει δοθεί και σε σας, του Συλλόγου των Διπλωματούχων Μηχανικών Μονίμων Υπαλλήλων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Θέλετε να επαναλάβω τη διατύπωση αυτή;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Λέει: "Οι υπάλληλοι της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετέχουν στο έργο του Νομού Αττικής, στον τομέα της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και εκπαιδευτών οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών του βοηθητικού έργου της εξέτασης αυτής και της επιθεώρησης του εν γένει έργου της εξέτασης και των εξεταστών, καθώς και της επιθεώρησης οχημάτων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Επιπλέον, για την υποβοήθηση του ίδιου αυτού έργου, οι αναφερόμενοι υπάλληλοι, διατίθενται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της Χώρας, μετά από αίτηση των οικείων Νομαρχών. Οι έχοντες δικαίωμα να μετέχουν στο έργο της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης υπάλληλοι, όπως και οι μετέχοντες βοηθητικά στο έργο της εξέτασης υπάλληλοι, πρέπει να είναι μόνιμοι, ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπάλληλοι των υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ή να ήταν μόνιμοι ή με σχέση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και να υπηρετούσαν στις τώως περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στις Υπηρεσίες Συγκοινωνιών και των ΚΤΕΟ, που έχουν καταστεί υπηρεσίες της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης".

Αυτή είναι η διατύπωση, η οποία διασφαλίζει, το έργο αυτό να γίνεται από τους μόνιμους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή εκείνους, οι οποίοι είναι με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα επιμείνω στη διατύπωση της παρ. 3, όπως έχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μάλιστα.

Ορίστε, κύριε Κόρακα, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα κατ'αρχήν να πώ, ότι δεν είχα καμία αντίρρηση να δοθούν οι όποιες διευκρινίσεις από την Κυβέρνηση και ο έπαινος που απηύθυναν προηγούμενα αφορούσε τον κ. Σφυρίου και τον Πρόεδρο που ήθελαν να κηρύξουν περαιωμένη τη συζήτηση στερώντας μας το δικαίωμα της δευτερολογίας μας.

Επίσης θα ήθελα να πώ, ότι όταν γίνονται οποιεσδήποτε παρατηρήσεις, αν μεν είναι μία ή δύο παρατηρήσεις ολιγόλογες, θα μπορούσαμε να το δεχθούμε. Αλλά όταν γίνεται μια σειρά από παρατηρήσεις, καλό είναι, έστω και χειρόγραφα, να διατυπώνονται και να μας κατανέμονται για να ξέρουμε τι κάνουμε. Επίσης, δεν πήρα απάντησε στο ότι κάναμε μια πρόταση για το άρθρο 1, στην παρ. 2, εκεί που γίνεται λόγος για προεδρικά διατάγματα να μπει ένα χρονικό όριο μέσα στο οποίο θα εκδοθούν αυτά τα προεδρικά διατάγματα, γιατί έχουμε πικρή πείρα και άλλα νομοθετήματα ψηφίσαμε εδώ και που προέβλεπαν προεδρικά διατάγματα και πέρασαν χρόνια χωρίς να εκδοθούν.

Στο άρθρο 2, θα ήθελα να πω σχετικά με τα λεωφορεία, ότι αυτό που ζητήσα κυρίως είναι να μπει ένα ανώτατο όριο κυκλοφορίας στην Ελλάδα. Εγώ, δε θα είχα αντίρρηση και επτά χρόνια να το αφήνατε, αλλά να βάζατε ότι το λεωφορείο αποσύρεται όταν συμπληρώσει δώδεκα χρόνια συνολικά κυκλοφορίας. Και μπορεί μεν να μην υπάρχουν όρια αγοράς μεταχειρισμένου λεωφορείου στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά υπάρχει ανώτατο όριο χρήσης τους. Δεν μπορεί λεωφορείο δημόσιας χρήσης, να πάει πάνω από δώδεκα χρόνια. Υπάρχουν χώρες που βάζουν και δώδεκα χρόνια και οκτώ χρόνια όπως η Σουηδία. Εγώ λέω δώδεκα χρόνια για την Ελλάδα.

Ήθελα, λοιπόν, να πω να βάλουμε ένα ανώτατο όριο λειτουργίας και χρήσης. Εγώ δεν έχω πρόβλημα να σας πιστέψω, αλλά θέλω να διευκρινίσετε ότι οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 5 δεν αφορούν στα ΚΤΕΟ και ότι αυτά μένουν στην αρμοδιότητα των νομαρχιών. Να το πείτε. Εάν δε θέλετε να το γράψετε, δώστε το ως ερμηνευτική δήλωση, για να δείτε πόσο καλόπιστα σας μιλάω.

Επίσης, για το άρθρο 9, θα ήθελα να πώ ότι ενώ η χορήγηση άδειας για την κυκλοφορία λεωφορείων και άλλων οχημάτων, που υπηρετούν την Τοπική Αυτοδιοίκηση και κοινωφελή ιδρύματα, είναι της αρμοδιότητας της νομαρχίας, εδώ βάζετε ότι είναι της αρμοδιότητας του Υπουργού Μεταφορών. Λέω, λοιπόν, εκεί που λέει "απόφαση του Υπουργού Μεταφορών", να μπει "απόφαση του οικείου νομαρχη" και τα υπόλοιπα να μείνουν έτσι. Μετά από εισήγηση του Γενικού Διευθυντή μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών. Το Υπουργείο, δηλαδή, θα μείνει μπλεγμένο, αλλά να μην αφαιρέσουμε και αυτήν την αρμοδιότητα από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ αποδέχομαι τους κανόνες συνεννόησης του κ. Κόρακα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Αυτό το βλέπουμε και το Προεδρείο, κύριε Υπουργέ, βλέπετε ότι βοηθάει σ'αυτήν την κατεύθυνση.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για να έχουμε και μια εναρμόνιση στους κώδικες εργασίας μας, να κύριε Κόρακα, να το θεωρήσετε ως ερμηνευτική δήλωση για το άρθρο 5. Οι ρυθμίσεις του άρθρου 5 δεν αφορούν τα ΚΤΕΟ. Είναι καθαρό;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μάλιστα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θαυμάσια...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θα ήθελα...

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αφήστε τι θέλετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Μη διακόπτετε,

κύριε Κόρακα. Ακουστήκατε από τον κύριο Υπουργό και από το Σώμα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θα ήθελα να απαντήσει με όλη τη σοβαρότητα που του απευθύνομαι και εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Σας παρακαλώ. Εάν υπάρχει σοβαρότητα ή όχι, αυτό το κρίνει το Σώμα και όλοι οι συνάδελφοι εδώ και όχι μονοπωλιακά εσείς.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δε δέχομαι να μου πουλάνε πνεύμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Κόρακα, να ζητάτε το λόγο από το Προεδρείο και όχι αυθαίρετα, όποτε θέλετε να παίρνετε το λόγο. Σας παρακαλώ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Κόρακα, είναι δεδομένη η εκτίμησή μου στο πρόσωπό σας. Συνεπώς, δε χρειάζεται να εκνευρίζεσθε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ, συνεχίστε και ολοκληρώστε, διότι ήδη η συζήτηση θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σε ό,τι έχει σχέση με το άρθρο 1 -την παρατήρηση έκανε ο κ. Σούρλας και την έκανε μόλις πριν και ο κ. Κόρακας- παράγραφο 2, θα ορίσω χρόνο εκδόσεως των προεδρικών διαταγμάτων. "Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών το αργότερο μέχρι την 31.8.1997 καθορίζονται και κωδικοποιούνται ..." και εφεξής το κείμενο ως έχει.

Νομίζω ότι έχει λήξει η συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 1 μέχρι και 9 και τίθενται σε ψηφοφορία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 1 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υφυπουργό;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 2 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υφυπουργό, ομόφωνα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υφυπουργό;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 3 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υφυπουργό, ομόφωνα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4, ως έχει διατυπωμένο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 4 έγινε δεκτό, ως έχει διατυπωμένο, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 5 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, ομόφωνα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 6 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, ομόφωνα.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7, όπως έχει διατυπωμένο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 7 έγινε δεκτό, όπως έχει διατυπωμένο, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8, ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΦΟΥΛΙΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 8 έγινε δεκτό, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9, ως έχει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Συνεπώς, το άρθρο 9 έγινε δεκτό, ως έχει, ομόφωνα.

Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση της δεύτερης ενότητας, άρθρα 10 έως και 17 και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κύριος Σαρρής έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το άρθρο 10 της δεύτερης ενότητας αναφέρεται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος και προβλέπει την παραχώρηση και μεταβίβαση, χωρίς αντάλλαγμα όλων των κυρίων και παρεπομένων δικαιωμάτων, που απορρέουν από συμβάσεις έργων στη συσταθείσα θυγατρική του εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ".

Στο άρθρο αυτό θα ήθελα να κάνω κάποια παρατήρηση στην παράγραφο 2, που λέει τα εξής: "Τα κάθε φύσης κινητά πράγματα που ανήκουν κατά κυριότητα στον Ο.Σ.Ε. και που, κατά τις αρμόδιες επιτροπές του, θεωρούνται ότι είναι παλαιά ή πλεονάζουν, ή είναι εντελώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση, εκποιούνται ελευθέρως, κατά παρέκκλιση του άρθρου 2, του ν.251/1976..." Θα έλεγα να καθορισθεί ποιες είναι οι αρμόδιες επιτροπές και ακόμη νομίζω, ότι πρέπει να διαγραφεί το "παλαιά ή πλεονάζοντα" και να μείνει μόνο το "εντελώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση". Πατί ο ορος παλαιό ή πλεονάζον, εμπεριέχει πολύ υποκειμενισμό και η κρίση της επιτροπής μπορεί να αμφισβητηθεί, με όλες τις δυσμενείς συνέπειες.

Στο άρθρο 11, προβλέπεται η απελευθέρωση στον τομέα των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, τρία-τέσσερα χρόνια πριν από την προβλεπόμενη από την Ευρωπαϊκή Ένωση ημερομηνία, πλην εκείνων που παραμένουν ως αποκλειστικό δικαίωμα του Ο.Τ.Ε., καθώς και τον όρο χορήγησης των απαιτούμενων αδειών.

Επίσης, προβλέπεται η ρύθμιση των κριτηρίων ως προς το ασυμβίβαστο της ιδιότητας του προέδρου και του αντιπροέδρου της εθνικής επιτροπής τηλεπικοινωνιών.

Το άρθρο 12, αναφέρεται στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Και με το άρθρο αυτό προβλέπονται τα κριτήρια εκλογιμότητας των μελών του διοικητικού συμβουλίου και της συμμετοχής στο διοικητικό συμβούλιο κρατικού αντιπροσώπου, καθώς και του τρόπου πρόσληψης και απόλυσης του Γενικού Διευθυντή.

Με το άρθρο 13, που αφορά τον τομέα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών με πρόεδρο καθηγητή πανεπιστημίου για την εκπόνηση μελέτης και υποβολή πρότασης σχετικά με την αναμόρφωση της ισχύουσας νομοθεσίας που αφορά στην οργάνωση και λειτουργία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Επίσης, τίθενται στην κυριότητα της Υ.Π.Α., το σύνολο των κινητών πραγμάτων που πριν -δηλαδή μέχρι την ψήφιση του παρόντος νόμου- ήταν στην κυριότητα της υπό εκκαθάριση εταιρείας "Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε."

Με την επόμενη διάταξη του ίδιου άρθρου, η Υ.Π.Α. δύναται να καταρτίζει, να οργανώνει και να εκτελεί προγράμματα εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και εξειδίκευσης προσωπικού όσων κρατικών φορέων εμπλέκονται άμεσα στην υλοποίηση του προγράμματος ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας.

Το άρθρο 14 αναφέρεται στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Με το άρθρο αυτό η Ολυμπιακή Αεροπορία υπάγεται πλέον στο φορολογικό καθεστώς των εταιρειών του ιδιωτικού τομέα -εναρμονιζόμεθα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία - απαλλασσόμενη, όμως, ταυτόχρονα, από κάθε προμήθεια που θα πρέπει να καταβληθεί στο Δημόσιο για την παροχή εγγυήσεων. Απαλλάσσεται επίσης, από την καταβολή του φόρου συγκέ-

ντρωσης κεφαλαίου κατά την αύξηση του κεφαλαίου της. Ακόμη, απαλλάσσεται από τυχόν φόρους που ενδέχεται να επιβληθούν κατά τις διαδικασίες αναδιάρθρωσης της επιχείρησης.

Στο άρθρο 15, το οποίο αναφέρεται στον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος, προβλέπεται η μεταβίβαση της ειδικής άδειας παροχής υπηρεσιών προσωπικών επικοινωνιών μέσω του δικτύου προσωπικών επικοινωνιών Τεχνολογίας DCS-1800 σε πανελλήνια βάση, η οποία χορηγήθηκε στον "Ο.Τ.Ε. Α.Ε." με το π.δ. 437/1995 -το Δεκέμβριο, του 1995- στη θυγατρική του εταιρεία με την επωνυμία "Κυψελοειδές Λειτουργικό Σύστημα Κινητών Τηλεπικοινωνιών Α.Ε." και τα εξ αυτής απορρέοντα δικαιώματα.

Είναι γεγονός, ότι χορηγήθηκε αυτή η άδεια χρήσης κινητής τηλεφωνίας ξηράς, κάτι το οποίο η προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είχε αρνηθεί επίμονα να χορηγήσει. Η κινητή τηλεφωνία του Ο.Τ.Ε. θα είναι σύγχρονη, θα είναι υπέρ των καταναλωτών, θα είναι φιλική προς τον καταναλωτή, το χρήστη και θα διασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό.

Οι διαφορές DCS-1800 και GCM είναι γνωστές και είχα την ευκαιρία κατά τη συζήτηση επί της αρχής να τις αναφέρω.

Με δύο κουβέντες μπορούμε να πούμε ότι η όλη αυτή ενέργεια του Ο.Τ.Ε. να δημιουργήσει μία θυγατρική εταιρεία για την κινητή τηλεφωνία ξηράς, εντάσσεται στη στρατηγική του Ο.Τ.Ε. να έχει δεσποζούσα θέση στην τηλεπικοινωνιακή αγορά και να πετύχει σημαντική παρουσία σε επιλεγμένες αγορές του εξωτερικού. Η αποστολή του είναι η παροχή υψηλής ποιότητας προϊόντων χαμηλού κόστους.

Τέλος, για το άρθρο 16, στο οποίο υπάρχουν πολλές ρυθμίσεις -γι'αυτό έχει τον τίτλο "Λοιπές ρυθμίσεις"- συμπεριλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα εξής:

Πρώτον, ρυθμίσεις για τους υποψήφιους οδηγούς μοτοσυκλετών και αυτοκινήτων που υποχρεούνται πλέον να συμμετάσχουν σε έναν ελάχιστο αριθμό ωρών θεωρητικής ή πρακτικής εκπαίδευσης από 1.1.1998. Είναι γνωστό ότι γίνονται πολλά ατυχήματα στους δρόμους, τα οποία οφείλονται βέβαια σε πάρα πολλούς λόγους. Ένα ποσοστό, όμως, οφείλεται στην άγνοια πολλών οδηγών στη μηχανολογία, στη λειτουργία του αυτοκινήτου. Δε γνωρίζουν, πιθανότατα, να διακρίνουν το σασμάν από το διαφορικό.

Έτσι, λοιπόν, μία θεωρητική κατάρτιση ελαχίστου αριθμού ωρών, νομίζω ότι είναι απαραίτητη και συμβάλει στην αποφυγή, κατά ένα ποσοστό, των ατυχημάτων.

Δεύτερον, υπάρχει ρύθμιση για την κατάργηση των πάσης φύσεως μη ανταποδοτικών εισφορών υπέρ της ΕΛΠΑ διατηρουμένων εκείνων που υπάρχει ανταποδοτικότητα, όπως είναι οι άδειες οδηγήσεως εξωτερικού.

Ακόμα προβλέπεται ρύθμιση για τη διευκόλυνση ομογενών μας -των προερχομένων από την πρώην Σοβιετική Ένωση- ως προς την αυτόματη -μπορούμε να πούμε- μετατροπή σε ελληνική της άδειας οδηγήσεως τους χωρίς εξετάσεις -δίδει γνωρίζουμε ότι έχουν πρόβλημα επικοινωνίας και θα αποτελούσε ένα σημαντικό εμπόδιο αν περνούσαν εξετάσεις στα μηχανολογικά γραφεία- την οποία άδεια κατείχαν πριν έλθουν στη Χώρα μας.

Επίσης, προβλέπεται ρύθμιση για να θεωρηθεί μέρος της οικοσκευής τους βενζινοκίνητο ή πετρελαιοκίνητο επιβατηγό αυτοκίνητο.

Ακόμη, προβλέπεται με τις ρυθμίσεις αυτές του άρθρου 16, οι πολυμερείς κοινοτικές άδειες για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, που πραγματοποιούνται στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να χορηγούνται πλέον από τις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα την προσοχή σας, γιατί στη Διαρκή Επιτροπή είπατε ότι θα κρατήσετε στο κεντρικό Υπουργείο αυτό το δικαίωμα της χορήγησης πολυμερών κοινοτικών αδειών οδηγησης για διεθνείς οδικές μεταφορές. Έτσι είχατε πει στη Διαρκή Επιτροπή ότι δεν θα το αποκεντρώσετε στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση αλλά να το κρατήσετε στο

Υπουργείο. Δεν ξέρω τι έχετε αποφασίσει σχετικά.

Πάντως, το νομοσχέδιο προβλέπει αποκέντρωση στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις για τη χορήγηση αυτών των πολυμερών αδειών.

Με τις λοιπές αυτές ρυθμίσεις στην ακροτελεύτια παράγραφο, χορηγούνται στον Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών -και εδώ αποδεικνύεται και η κοινωνική διάσταση αυτού του νομοσχεδίου- επτά άδειες Δ.Χ. αυτοκινήτων για την περιοχή Αθηνών, τρεις για την περιοχή Θεσσαλονίκης, από δύο για τους νομούς με πληθυσμό μεγαλύτερο από εκατό χιλιάδες κατοίκους και από μία για τους νομούς με πληθυσμό μικρότερο από εκατό χιλιάδες κατοίκους, σε φορείς της ΕΣΑΕΑ, της Συνομοσπονδίας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, νομαρχιακού επιπέδου, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της ΕΣΑΕΑ.

Τα αυτοκίνητα αυτά θα είναι κατάλληλα διασκευασμένα, σύμφωνα με τις ειδικές προδιαγραφές, ώστε να μπορούν να μεταφέρουν άτομα με βαρείες κινητικές αναπηρίες, καθώς και τα άτομα που τα συνοδεύουν. Θα είναι, δηλαδή, ειδικά διασκευασμένα αυτοκίνητα, ώστε να μπαίνει το καρτοσάκι μέσα, αλλά και τα άτομα που συνοδεύουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Κύριε Πρόεδρε, με τα παραπάνω ενδεικτικά σημεία των άρθρων αυτής της ενότητας, αποδεικνύεται η σημαντικότητα του παρόντος νομοσχεδίου, το οποίο έρχεται πραγματικά να δώσει λύση σε μία σειρά από χρονίζοντα προβλήματα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και προτείνω την υπερψήφιση και της δεύτερης ενότητας των άρθρων.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κ. Αθανάσιος Πανόπουλος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι πολύ σύντομος όσον αφορά τη δεύτερη δέσμη αυτών των άρθρων. Βέβαια, τα άρθρα έχουν πλήρως διατυπωθεί.

Η επεξεργασία, η οποία έγινε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή επιτρέπει τώρα σε όλους μας και δίνει τη δυνατότητα και στον κύριο Υπουργό να κάνει κάποιες ρυθμίσεις επί τα βελτίω. Πιστεύουμε ότι μέχρι το τέλος της διαδικασίας της δευτέρας δέσμης θα έχουμε κάποια θετικά στοιχεία.

Στο άρθρο 10 πραγματικά έγινε μεγάλη αναφορά για τον "ΕΡΓΑ-Ο.Σ.Ε.". Δεν ξέρουμε πώς θα λειτουργήσει με τη μέγιστη οργανωτική και οικονομική αυτονομία. Ακουστήκε μάλιστα και ο κ. Κεδίκογλου, ο οποίος είναι και του γνωστικού αντικείμενου ως μηχανικός, να έχει τις ενστάσεις του πάνω στον "ΕΡΓΑ-Ο.Σ.Ε." λέγοντας -και είναι όντως αληθές- ότι δεν είναι δεσμευτική η ανάπτυξη του "ΕΡΓΑ-Ο.Σ.Ε." για να έχει όλο αυτό το πακέτο μαμούθ ανάθεσης και αδιαφανούς, θα μου επιτρέψετε να πω, ανάθεσης των έργων. Αλλά τέλος πάντων, βλέπουμε ότι είναι ειλημμένη απόφαση. Αναμένουμε την τύχη του στη δική σας ομιλία, κύριε Υπουργέ.

Στην παράγραφο 2 πραγματικά είναι πολύ θετικό αυτό το στοιχείο που δίνει τη δυνατότητα στον Ο.Σ.Ε. να εκποιήσει όλο αυτό το υλικό. Συμφωνώ με την πρόταση του κ. Σαρρή η διατύπωση να είναι "πραγματικά άχρηστο", όχι να είναι "ως πλεονάζον", γιατί αντισταθμίσουμε που ζούμε και καταλαβαίνετε τι συμβαίνει. Μάλιστα στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή είχα κάνει μία πρόταση, ώστε και το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας να συμπεριλάβει μέσα διάταξη, γιατί και τα νοσοκομεία έχουν άχρηστο υλικό και βλέπει κανείς τι αθλιότητα επικρατεί στα νοσηλευτικά μας ιδρύματα απ' αυτό το υλικό που δεν μπορούν να το εκποιήσουν, λόγω της αδυναμίας που έχει ο ΟΔΔΥ.

Στην παράγραφο 3, για να μην απεραντολογούμε, έχουμε τις ενστάσεις μας, όσον αφορά το θέμα προέδρου, διοικητικού διευθυντού. Έγιναν αναφορές για τη μισθοδοσία. Κρατάμε τις επιφυλάξεις μας. Μας δώσατε κάποιο νούμερο. Δεν είναι, όμως, πλήρους απασχολήσεως ο πρόεδρος, έχει κάποια ελαφρά παρουσία. Ο διοικητικός διευθυντής είναι αυτός ο οποίος μετέχει σε όλες τις διαδικασίες και πραγματικά, κύριε Υπουργέ, καλό θα είναι, εφόσον λειτουργείτε με πνεύμα οικονομίας να φτάσουμε σε κάποιο σημείο, γιατί οι γενικοί διευθυντές δε χρειάζεται να έχουν αυτούς τους μισθούς-μαμούθ, τη στιγμή που βλέπτε άλλες κοινωνικές ομάδες και

άτομα, πανεπιστημιακής δομής και στάθμης σε τι οικονομική αθλιότητα βρίσκονται.

Δεν είναι, μάλιστα, της παρούσης στιγμής, τους εκπαιδευτικούς μας να τους έχουμε έξω και να διαμαρτύρονται για μερικά ψωροχiliάρικα.

Στο άρθρο 11 είναι σωστή η διάταξη κατά τη γνώμη μου -και το υιοθετώ- ότι δεν μπορούμε να μιλάμε για ανάπτυξη και να έχουμε ονομαστικές μετοχές.

Στο άρθρο 12, ευτυχώς βρίσκεστε πάλι στη θέση να επαναδιατυπώσετε το ατυχές που συνέβη, όσον αφορά το δικαίωμα του εκλέγεσθαι από τα άτομα που έχουν κάποια συγκεκριμένη διοικητική θέση, βαθμολογικά ως τμηματάρχες και πραγματικά, είναι πολύ δίκαιη η παρατήρησή σας στην παρ. 2 της συμμετοχής κάποιου κρατικού λειτουργού.

Στο άρθρο 13, δεν αντιλέγουμε να συσταθεί επιτροπή, αλλά τουλάχιστον αυτή να μην έχει την τύχη πολλών άλλων επιτροπών, που υπάρχουν για να συνθέσουν κάποιο έργο και βλέπουμε ότι καθυστερούν. Παράλληλα, το έργο που αποδίδει η επιτροπή δεν είναι αυτό που είχε σαν στόχο το Υπουργείο. Είναι αυτό που λέει και ο Λαός μας "αν θέλεις να μην κάνεις τίποτα, σύνθεσε μια επιτροπή". Θα θέλαμε να προταθούν επιστήμονες, να έχει αυτή η επιτροπή κάποια διακομματική χροιά, για να μπορέσει αυτό το πόρισμα, το πόνημα που θα σας δώσουν, να είναι το επιστέγασμα τεχνοκρατικής αντιμετώπισης του προβλήματος.

Στο άρθρο 14 δεν έχουμε κάποια συγκεκριμένη διαφοροποίηση.

Στο άρθρο 15, κατ' οικονομία θα έλεγα ότι ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Γκελεστάθης θα αναφερθεί.

Στο άρθρο 16 -είμαι λίγο σύντομος- παρ. 1, βλέπει κανείς ότι ο νόμος 2218 είχε πάρα πολλές ατέλειες, έγινε ευκαιρικά, αποσπασματικά. Δικαιολογώ την πρόθεση της Κυβερνήσεως ως καλή, στο να δώσει αρμοδιότητες στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, με τη διαφορά ότι δεν είχε γίνει η κατάλληλη επεξεργασία σ' όλα αυτά τα κεφάλαια, με αποτέλεσμα να υπάρχει αυτή η αδυναμία στα ΚΤΕΟ. Θεραπεύεται κατ' αυτόν τον τρόπο.

Όσον αφορά την παρ. 2 θα ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι πάρα πολλά αυτοκίνητα, τα οποία έχουν άδειες πετρελαιοκίνησης, κυκλοφορούν ελεύθερα στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Βρείτε τη μεθοδολογία. Υπάρχει ο τρόπος, υπάρχουν τα αστυνομικά όργανα, τα οποία πρέπει να ελέγξουν. Βέβαια, δεν μπορούμε να συζητάμε για πετρελαιοκίνηση σ' όλη την υπόλοιπη Ελλάδα και να μην υπάρχει πετρελαιοκίνηση στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Όπως ξέρετε, σ' όλη την Ευρώπη τα αυτοκίνητα αυτά κυκλοφορούν ελεύθερα στα μικρά αστικά κέντρα, στα μεγάλα αστικά κέντρα, στα χωριά, στις πρωτεύουσες, παντού.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι θα δοθεί η ευκαιρία να καταργηθεί αυτή η παράγραφος και θα ισχύσει η πετρελαιοκίνηση παντού.

Η παρ. 3 έχει θετικό στοιχείο. Βέβαια, δεν περιγράφεται -θα πρέπει να το συμπερίλαβετε και μια παρόμοια ρύθμιση να γίνει για τα λεωφορεία. Δεν είναι μόνο τα φορτηγά. Την ίδια τύχη έχουν και τα λεωφορεία.

Στην παρ. 5 ορθό είναι το ότι θα πρέπει να υπάρξει ένας αριθμός μαθημάτων κάποιας διαδικασίας εκπαίδευσης από μέρους των σχολών οδηγών. Αυτό είχε συμβεί και παλαιά. Έχει ατροφήσει, σ' όλη τη μακρά χρονική περίοδο που έχει υιοθετηθεί αυτή η διαδικασία. Δε νομίζουμε ότι και τώρα θα δώσει αυτό που έχετε σαν στόχο, διότι, όπως γνωρίζετε, υπάρχουν πάρα πολλές εικονικές βεβαιώσεις. Πώς θα ελέγξετε τις εικονικές βεβαιώσεις που δίνουν πάρα πολλές σχολές οδηγών; Κάτι θα πρέπει να γίνει, λοιπόν, όσον αφορά αυτήν ακριβώς τη διαδικασία.

Στην παράγραφο 8 όσον αφορά την ΕΛΠΑ, στη Διάρκη Κοινοβουλευτική Επιτροπή έγινε ένα σχόλιο μεταξύ ανταποδοτικών και μη αποδοτικών. Βέβαια με την αντιδιαστολή αυτή που κάνετε και λέτε ότι στα ανταποδοτικά λέμε ναι, στα μη αποδοτικά λέμε όχι, θέλετε να περιορίσετε τους κάποιους πόρους που έχει η ΕΛΠΑ. Διότι η ΕΛΠΑ, όπως γνωρίζετε πολύ καλά, δεν καλύπτει μόνο το αντικείμενο, που και οι άλλες παρόμοιες εταιρείες καλύπτουν -όπως η

"EXPRESS SERVICE" και άλλες, να μην τις αναφέρουμε όλες - αλλά έχει και άλλους στόχους και άλλες αποστολές, έχει μία διεθνή προβολή της Ελλάδος. Δεν αναφέρομαι μόνο στο ράλλυ Ακρόπολης, αλλά και σε άλλες διαδικασίες. Οπότε δε νομίζω ότι θα πρέπει να στερήσουμε από την ΕΛΠΑ αυτήν τη μικρή επιχορήγηση.

Για την παράγραφο 9 δεν έχω καμία ιδιαίτερη παρατήρηση.

Στην παράγραφο 10 βλέπουμε ότι δεκατρείς υπάλληλοι υπήρξαν οι τελευταίοι των μοϊκανών και δεν έτυχαν κάποιας ρύθμισης. Ας ρυθμιστούν και αυτοί, ώστε να τελειώσει αυτό το καθεστώς.

Σχετικά με την παράγραφο 11, είχα διατυπώσει την ένστασή μου και στη Διάρκη Κοινοβουλευτική Επιτροπή, ώστε οι άδειες αυτές να μην εκχωρούνται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Διότι πρώτον, στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση τα άτομα έχουν αναπτύξει ορισμένες διαπροσωπικές σχέσεις και αντιλαμβάνεστε ότι μπαίνουν σε μία άλλη λογική των εκχωρήσεων αυτών των αδειών. Δεύτερον, τη στιγμή που η Κυβέρνηση φέρει στο προσκήνιο ένα νέο νόμο, όσον αφορά τις αρμοδιότητες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, μέχρις ότου όλα καταλαγιάσουν και ησυχάσουν, κύριε Υπουργέ, κρατήστε αυτήν την αρμοδιότητα, γιατί σας δίνει τη δυνατότητα της εκτόνωσης κάποιων προοπτικών δυσχερειών, που θα υπάρχουν.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο συνάδελφος κ. Παναγιώτου έχει το λόγο

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σχετικά με το άρθρο 10, τα νέα έργα που είναι και ο πιο σημαντικός τομέας ανάπτυξης του Ο.Σ.Ε., τα παραχωρείται στη θυγατρική εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε.", που μέσω του πρότζεκτ μαντζερ, ο οποίος είναι ανεξέλεγκτος απέναντι στη διοίκηση του Ο.Σ.Ε., καταλήγουν στους ιδιώτες. Στον Ο.Σ.Ε. περιορίζετε το ρόλο μόνο στην κατοχή της σιδηροδρομικής υποδομής. Έτσι, δίνετε τη δυνατότητα με αποτελεσματικότερο και ταχύτερο τρόπο να εκποιεί μόνος του, όχι μέσα από τον ΟΔΔΥ, το υλικό που είναι παλιό ή ακατάλληλο για περαιτέρω χρήση. Όμως το ζήτημα είναι η εκποίηση αυτή να γίνεται με διαφανή τρόπο και να αντικαθίσταται έγκαιρα με νέο, που να καλύπτει τις ανάγκες του Ο.Σ.Ε.. Με το να παρακρατά το Δημόσιο το 20% του προϊόντος της εκποίησης, περιορίζετε τη δυνατότητα του Ο.Σ.Ε. να αντικαθιστά το υλικό που εκποιείται. Με τη λογική αυτή και με τη λογική της μεταβίβασης των έργων του Ο.Σ.Ε. στη θυγατρική του εταιρεία, συρρικνώνετε τις δυνατότητες του Ο.Σ.Ε. για ανάπτυξη, καθώς και για την εξυπηρέτηση του κοινού.

Άρθρο 11. Με τις ρυθμίσεις, που προωθείτε σ' αυτό το άρθρο, επιταχύνετε τις διαδικασίες της πλήρους απελευθέρωσης της παροχής τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στη Χώρα μας και μάλιστα, πριν από τις χρονικές προθεσμίες που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση και που είναι για το 2003, όπως ομολογείται από τον Εισηγητή κ. Σαρρή.

Συγκεκριμένα, πρώτον, καταργείτε τη ρητή αναφορά που υπήρχε στο εδάφιο α' της παραγράφου 2 του τρίτου άρθρου του ν. 2246/1994, σύμφωνα με το οποίο οι υπηρεσίες φωνητικής τηλεφωνίας παρέχονται μόνο από τον Ο.Τ.Ε.. Αυτό το καταργείτε.

Δεύτερον, καταργείτε το εδάφιο δ' της παραγράφου 2 του τρίτου άρθρου του ν. 2246/1994, σύμφωνα με το οποίο, με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατόπιν γνωμοδότησης της ΕΕΤ, καθορίζεται όριο της συνολικής χωρητικότητας των μισθωμένων κυκλωμάτων του Ο.Τ.Ε. από τις ιδιωτικές εταιρείες, πάνω από το οποίο απαιτούνταν άδεια, προκειμένου οι ιδιωτικές εταιρείες να αναπτύξουν ορισμένη τηλεπικοινωνιακή δραστηριότητα, χρησιμοποιώντας το δίκτυο του Ο.Τ.Ε..

Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η είσοδος των ιδιωτικών εταιρειών στην τηλεπικοινωνιακή αγορά με τη χρησιμοποίηση χωρίς όριο πλέον, του δημόσιου δικτύου του Ο.Τ.Ε..

Με την τροποποίηση που κάνετε και διευκρινίζετε σε ποιες περιπτώσεις απαιτείται άδεια για την ανάπτυξη δραστηριότη-

των από ιδιωτικές τηλεπικοινωνιακές εταιρείες. Περιορίζετε τις περιπτώσεις όπου απαιτείται άδεια, διευρύνοντας έτσι τις περιπτώσεις όπου αρκεί η απλή δήλωση.

Τέταρτον, στις περιπτώσεις όπου εξακολουθεί να απαιτείται άδεια, θεωρείτε πλασματικά ότι έχει δοθεί αν η εθνική επιτροπή τηλεπικοινωνίας δεν απαντήσει μέσα σε εννέα μήνες από την υποβολή σχετικής αίτησης.

'Ετσι διευκολύνετε την παροχή άδειας χωρίς να υπάρχει επί της ουσίας της αίτησης γνωμοδότησης της εθνικής επιτροπής τηλεπικοινωνιών.

Πέμπτον, καταργείτε ως στοιχείο της άδειας τη συμβολή του κατόχου της άδειας «ιδιωτική εταιρεία» στην έρευνα και ανάπτυξη, στην εισαγωγή τεχνολογίας και στην εκπαίδευση. 'Ετσι ο Ο.Τ.Ε. αναλαμβάνει όλο το βάρος για τη δημιουργία της τεχνικής υποδομής, για τη λειτουργία των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις απολαμβάνουν απλώς τα κέρδη από την εκμετάλλευση αυτής της υποδομής.

'Εκτον, διευκολύνετε, ύστερα μάλιστα από πίεση των μονοπωλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Η.Π.Α., την είσοδο των τελευταίων στην ελληνική τηλεπικοινωνιακή αγορά, αφού καταργείτε την υποχρέωση οι εταιρείες στις οποίες παραχωρείται η άδεια, να προβούν σε τηλεπικοινωνιακές δραστηριότητες, να είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και να έχουν ονομαστικοποιημένες μετοχές.

'Όλα αυτά τα καταργείτε και ανοίγετε το δρόμο για όλα αυτά που σας λέμε.

Θα θέλαμε επίσης να τονίσουμε ότι διαφωνούμε με την προσθήκη που δεχθήκατε και μπήκε ως παρ. 7 του άρθρου 11 του νομοσχεδίου σύμφωνα με την οποία ο αναπληρωτής πρόεδρος της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών δε θα πρέπει να είναι αποκλειστικής απασχόλησης. Πρέπει και αυτός στο βαθμό που αναπληρεί, στο σύνολο των καθηκόντων του, τον πρόεδρο της επιτροπής, που είναι αποκλειστικής απασχόλησης, να είναι και αυτός κρατικός λειτουργός αποκλειστικής απασχόλησης.

'Άρθρο 12 για τον Ο.Α.Σ.Θ. Συμφωνούμε με τη συμμετοχή στο διοικητικό συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Θ. κρατικού αντιπροσώπου αφού ο οργανισμός χρηματοδοτείται από το Κράτος. Πρέπει, όμως, ο αντιπρόσωπος αυτός να έχει και δικαίωμα ψήφου. Διαφωνούμε με τη ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 12 σύμφωνα με την οποία ο γενικός διευθυντής της Ο.Α.Σ.Θ. θα προσλαμβάνεται και θα απολύεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Παρά τα προβλήματα που πιθανά έχει η σημερινή λύση, δηλαδή με απόφαση του αιρετού νομάρχη ύστερα από πρόταση του διοικητικού συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., είναι προτιμότερη από την προτεινόμενη.

'Άρθρο 13 για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Είπαμε και στην τοποθέτησή μας επί της αρχής ότι η βασική σας πολιτική επιλογή είναι να μετατρέψετε τους πιο κερδοφόρους τομείς του Δημοσίου σε Α.Ε. με στοχο την ιδιωτικοποίησή τους στη συνέχεια.

Προς αυτήν την κατεύθυνση κινείσθε και στο χώρο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα αεροδρόμια.

Με το συζητούμενο άρθρο συνιστάται μία επιτροπή που θα εξετάσει και θα προτείνει την αναμόρφωση του νομικού πλαισίου της Υ.Π.Α. με στόχο να προωθήσετε την παραπάνω πολιτική σας επιλογή. Το Κόμμα μας, το Κ.Κ.Ε., εξέφρασε την άποψή του για την Υ.Π.Α. στην τοποθέτησή του επί της αρχής. Με την παρ. 2 του άρθρου 13 αυξάνεται αναδρομικά από 1.1.1996 το μηνιαίο επίδομα υποστήριξης υπηρεσιών αερολιμένων που δίνεται στο προσωπικό της Υ.Π.Α..

Με το επίδομα αυτό επιχειρήσατε να εξαγοράσετε τη συναίνεση της συμβιβασμένης πλειοψηφίας του συνδικαλιστικού οργάνου του χώρου για να περάσουν τα σχέδιά σας για το αεροδρόμιο των Σπάτων, πράγμα που σε τελευταία ανάλυση το πετύχατε. Παρόλα αυτά και παρά την αντίθεσή μας με την εισοδηματική-επιδοματική πολιτική σας θα συμφωνούσαμε με τη ρύθμιση επιμένοντας για την ανάγκη μιας άλλης εισοδηματικής πολιτικής που θα αυξάνει πραγματικά το εισόδημα των εργαζομένων εξασφαλίζοντάς

τους την ανάλογη ασφαλιστική και συνταξιοδοτική κάλυψη.

Στην παρ. 3 του άρθρου 13 ρυθμίζεται νομοθετικά, γιατί υπήρχε κενό, η δυνατότητα να αμειβείτε συμβούλους για τα ζητήματα που αφορούν τη λειτουργία των υπηρεσιών της Υ.Π.Α., ιδιαίτερα των αεροδρομίων με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών. Ομολογείτε ότι αυτό το κάνετε, γιατί προέκυψε πρόβλημα αμοιβής της εταιρίας συμβούλου, που ανέλαβε να ερευνήσει το θέμα της ασφάλειας των αεροδρομίων, ύστερα από πίεση που δεχθήκατε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των Ηνωμένων Πολιτειών, σχετικά με το κατά πόσο ασφαλή είναι τα ελληνικά αεροδρόμια.

Εμείς θα λέγαμε ότι υπάρχει προσωπικό στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που μπορεί να αναλάβει το έργο της εξέτασης παρόμοιων θεμάτων και μάλιστα χωρίς αμοιβή. Τι χρειάζονται οι σύμβουλοι εταιρείες; Αν πάλι νομίζετε ότι δεν υπάρχει τέτοιο προσωπικό στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τότε γιατί να μην το προσλάβετε;

Με την παρ. 4 του άρθρου 13 μεταβιβάζεται αναδρομικά, δηλαδή από τον Ιούνιο του 1996 που η εταιρία Αερολιμήν Αθηνών τέθηκε σε εκκαθάριση, η κινητή περιουσία της στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Αλλά κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων η εκκαθάριση θα διαρκέσει τουλάχιστον δύο χρόνια. Τα κινητά της εταιρίας Αερολιμήν Αθηνών, δηλαδή τέσσερα αυτοκίνητα, ηλεκτρονικοί υπολογιστές, έπιπλα και άλλα σκεύη θα πρέπει να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται ως το τέλος της εκκαθάρισης και για τις ανάγκες της εκκαθάρισης. Επομένως, η αναδρομική μεταβίβαση φαίνεται ανεξήγητη. Εξάλλου η μεταβίβαση χωρίς αντάλλαγμα φαίνεται πρόωρη αφού δεν είναι βέβαιο αν στο τέλος της εκκαθάρισης το υπόλοιπο ενεργητικό θα καλύψει τα χρέη.

Σύμφωνα με φήμες που κυκλοφορούν, η διάταξη έχει σκοπό να νομιμοποιηθεί η κατακράτηση του αυτοκινήτου που είχε στη διάθεσή του ο πρώην πρόεδρος του Αερολιμένα Αθηνών και ήδη υποδιοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Στο άρθρο 14 για την Ολυμπιακή Αεροπορία είπαμε, και στην τοποθέτησή μας επί της αρχής, ότι το 1994 η Ευρωπαϊκή Ένωση επέβαλε στη Χώρα μας ένα πρόγραμμα για την εξυγίανσή της, που ουσιαστικά οδηγεί στη διάλυση και τελικά στην ιδιωτικοποίηση της εταιρίας και στην ανατροπή των εργασιακών σχέσεων του προσωπικού. Φαίνεται ότι οι ρυθμίσεις του σχετικού νόμου, δηλαδή του 2271/1974 δεν ικανοποίησαν την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η τελευταία, προκειμένου να εγκρίνει τη δεύτερη αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου της Ολυμπιακής, σας επέβαλε τις ρυθμίσεις που κάνετε και που περιέχονται στο άρθρο 14 του νομοσχεδίου.

'Ετσι διευκρινίζεται, ότι το φορολογικό καθεστώς της Ολυμπιακής θα είναι ίδιο με εκείνο των ιδιωτικών Α.Ε. Δηλαδή λέτε όχι στην ιδιαίτερη φορολογική μεταχείριση του εθνικού μας αερομεταφορέα. Ακόμη η Ευρωπαϊκή Ένωση σας επέβαλε πιο περιοριστικούς και αυστηρούς όρους για την φορολογική απαλλαγή της Ολυμπιακής, για την υλοποίηση του λεγόμενου προγράμματος της εξυγίανσης. Γι'αυτό και καταθέσατε και ενσωματώσατε στο άρθρο 14 στις παραγράφους 2 και 3 σχετική υπουργική τροπολογία.

Στο άρθρο 15, στα πλαίσια της πολιτικής σας για παράδοση των πιο κερδοφόρων τομέων των τηλεπικοινωνιών στο ιδιωτικό κεφάλαιο, προχωρείτε στη μεταβίβαση της άδειας ανάπτυξης συστήματος κινητής τηλεφωνίας, που παραχωρήθηκε στον Ο.Τ.Ε. σε θυγατρική του Ο.Τ.Ε., εταιρία με την επωνυμία "Κυψελοειδές Λειτουργικό Σύστημα Κινητών Τηλεπικοινωνιών Α.Ε.", στην οποία ο Ο.Τ.Ε. είναι μέτοχος, χωρίς να αποκλείεται η συμμετοχή των ιδιωτών.

Είπατε πως το σύστημα κινητής τηλεφωνίας του Ο.Τ.Ε. υπερέχει του συστήματος που αναπτύσσουν οι εταιρείες "PANAFON" και "TELESTET" γι' αυτό παραχωρείται και αυτό το φιλέτο μέσω της θυγατρικής του Ο.Τ.Ε. στους ιδιώτες.

Είμαστε ριζικά αντίθετοι με τη μεταβίβαση της άδειας ανάπτυξης του συστήματος κινητής τηλεφωνίας από τον Ο.Τ.Ε. στον οποίο αρχικά παραχωρήθηκε η άδεια. Ανεξάρτητα από τα παραπάνω δε δίνεται τουλάχιστον την δυνατότητα

στον Ο.Τ.Ε. να αναλάβει τη διασύνδεση των στοιχείων του δικτύου καθώς και τη διασύνδεση με άλλα δίκτυα μιας και είναι γνωστό ότι διαθέτει μία πλειάδα από ασυρματικούς σταθμούς. Και μόνο εάν ο Ο.Τ.Ε. δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε αυτό το έργο τότε μόνο να επιτραπεί στην θυγατρική η ανάπτυξη δικτύου για τη διασύνδεση του δικτύου μικροκομματικών ζεύξεων.

Να πως υλοποιείται η πολιτική σας για ουσιαστική αποψίλωση του Ο.Τ.Ε. από κερδοφόρες δραστηριότητες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο συνάδελφος κ. Μουσταφά Μουσταφά έχει το λόγο.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, δε θα μακρυγορήσω ούτε θα μπώ στην ουσία των άρθρων 10,11,13,14 και 15 για τα οποία χθες τοποθετήθηκαν στη συζήτηση επί της αρχής. Μπορεί να φαίνονται διαδικαστικά τα άρθρα, είτε άρθρα προσαρμογής προς τις κοινοτικές οδηγίες, νομίζω ότι χρειάζονται μία περισσότερο εμπειριστατωμένη συζήτηση γιατί αφορούν τομείς της οικονομίας της Χώρας μας σημαντικότερους και αφορούν τεχνολογίες αιχμής. Μην παραγνωρίζουμε ότι έχουμε εξελίξεις με την κινητή τηλεφωνία, έχουμε την κατασκευή του αεροδρομίου των Σπάρτων και τις εξελίξεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία που χρειαζόταν να είναι αντικείμενο ευρύτερης συζήτησης ίσως και διακομματικής συναίνεσης.

Πάντως θέλω να κάνω μερικές παρατηρήσεις στο άρθρο 16 και θα ήθελα να διευκρινίσει περισσότερο ο κύριος Υπουργός εκεί που αναφέρει το άρθρο για τους υποψηφίους οδηγούς αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών για να λάβουν μέρος στη θεωρητική και πρακτική εξέταση υποχρεούνται από 1.1.1998 να έχουν συμμετάσχει σε ένα ελάχιστο αριθμό ωρών θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης. Από την άποψη της οδικής ασφάλειας αυτά τα πράγματα πρέπει να συγκεκριμενοποιηθούν, κύριε Υπουργέ, και αν είναι δυνατόν να εφαρμόζονται από σήμερα. Καθημερινά πραγματικά θρηνούμε θύματα στους δρόμους και αυτό έχει κάποια βαρύτητα και η μη συγκεκριμενοποίηση των ωρών για συμμετοχή στις εξετάσεις. Υπάρχουν αποφάσεις και της Διακομματικής Επιτροπής για την πρόληψη των ατυχημάτων όσο γίνεται πιο γρήγορα πρέπει να γίνει περισσότερη θαρραλέα η νομοθεσία μας. Σχετικά με τον αριθμό των ελάχιστων μαθημάτων θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και εκεί πρέπει να γίνουν κάποια βήματα και μάλιστα σαφή.

'Θελα να κάνω μια παρατήρηση στο άρθρο 12 ειδικά για τις μεταφορές μεταξύ νησιών, ως όμοροι νομοί θεωρούνται όλα όσα συνδέονται απευθείας ακτοπλοϊκά μεταξύ τους.

Νομίζω ότι χρειάζεται περισσότερη διευκρίνιση στο άρθρο 16, στην παράγραφο 12. Θα θεωρηθούν μόνο όλα τα νησιά ή όλοι οι νομοί, με τους οποίους έχουν ακτοπλοϊκή σύνδεση τα νησιά αυτά;

Αυτές τις δύο παρατηρήσεις ήθελα να κάνω στο άρθρο 16.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ κι εγώ, κύριοι συνάδελφοι, για την εξοικονόμηση του χρόνου. Ο συνάδελφος κ. Ιωάννης Καρακώστας έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, σε αυτήν την ενότητα των άρθρων, έχω να κάνω τις εξής παρατηρήσεις:

Χθες, βέβαια, στην πρωτολογία μας επί της αρχής, είχαμε διαφωνήσει για ορισμένους βασικούς τομείς της εθνικής μας οικονομίας, που περιλαμβάνονται στα άρθρα 10, 12, 13, 14 και 15 και θα έπρεπε φυσικά, κατά τη δική μας γνώμη και αντίληψη, να αποτελέσουν βαθύτερη μελέτη του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και να μην έλθουν εδώ αυτές οι διατάξεις συλλήβδην σε ένα νομοθέτημα που, όπως θα χαρακτήριζα χθες, είναι ένα κοστούμι μπαλωμένο.

Παρά ταύτα, σήμερα θα περιορισθούμε να κάνουμε τις παρατηρήσεις μας πάνω στο άρθρο 10, παράγραφος 1.

Διαφωνούμε στο ότι το νομοσχέδιο εδώ εγκαθιδρύει έναν αποκλειστικό φορέα υπεργολάβο, την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε", ο οποίος αυτός φορέας δεν θα μπορεί να ελέγχεται ουσιαστικά από τη μητρική Ο.Σ.Ε. Α.Ε, όπως και χθες είπα.

Επίσης, η απευθείας αποκλειστική ανάθεση θα πρέπει να

γίνεται με συγκεκριμένους συμβατικούς όρους και εγγυήσεις, που το νομοσχέδιο δυστυχώς δεν προβλέπει.

Στο άρθρο 11 προβλέπεται μια Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να γνωρίζουμε, όπως είπα, ποια είναι η σύνθεση αυτής της Επιτροπής, η υποδομή της, η στελέχωσή της. Βέβαια, υπάρχει εν εξελίξει ένα προεδρικό διάταγμα, αλλά εμείς έχουμε τη γνώμη, ότι αυτό θα πρέπει να γίνεται με νόμο, γιατί γενικά αυτού του είδους οι επιτροπές πρέπει να ελέγχονται από τη Βουλή και να απαρτίζονται από εκπροσώπους φορέων, πανεπιστημίων, όλων των Κομμάτων, ώστε να υπάρχει η μέγιστη δυνατή πολυφωνία και ο άριστος δημόσιος έλεγχος.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μου επιτρέπετε να σας δώσω μια πληροφορία;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Ναι, παρακαλώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Καρακώστα, για την ενημέρωσή σας, τα της ιδρύσεως και λειτουργίας, της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών, προβλέπονται ήδη με νόμο που παλαιότερα ψηφίστηκε, είναι ο ν. 2246.

Συνεπώς εμείς, στο άρθρο 11, δεν ρυθμίζουμε θέματα, τα οποία ήδη με το βασικό νόμο ρυθμίστηκαν προ διετίας περίπου με το ν. 2246.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Προβλέπεται στελέχωση, υποδομή της επιτροπής; Δεν προβλέπεται.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Προβλέπεται η στελέχωση της επιτροπής στα βασικά της χαρακτηριστικά. Προβλέπεται η διάρθρωση της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών με εξουσιοδοτική διάταξη του ν. 2246. Και με προεδρικό διάταγμα το οποίο πήρε την άγουσα για το Συμβούλιο της Επικρατείας, προβλέπονται όλες οι λεπτομέρειες...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Ναι, εμείς διαφωνούμε με αυτόν τον τρόπο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Άλλο αυτό. Απλώς εξηγή...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Το γνωρίζουμε αυτό, κύριε Υπουργέ, αλλά διαφωνούμε με αυτόν τον τρόπο. Αυτή είναι η διαφορά μας και σας είπα γιατί. Θέλουμε με νόμο. Διότι, αυτές οι επιτροπές πρέπει να έχουν τη μέγιστη διασφάλιση και φερεγγυότητα. Αυτή είναι η διαφορά μας.

Στο άρθρο 12 παρ. 1 γίνεται τροποποίηση στο ν. 2366/95, ώστε να μην υπάρχει κώλυμα στα διευθυντικά στελέχη, που είναι και μέτοχοι ως επί το πλείστον και που αναδεικνύονται στη διοίκηση του ΟΑΣ. Το κώλυμα είχε καθιερωθεί για να προστατέψει τους άλλους μετόχους και εργαζόμενους. Έχουμε τη γνώμη ότι πρέπει να παραμείνει η διάταξη του 1995 ως διασφαλίζουσα καλύτερα.

Στο άρθρο επίσης αυτό, παράγραφος 2, εκεί έχετε έναν κρατικό ανιπρόσωπο, που η πείρα μας διδάσκει, ότι αυτός είναι διακοσμητικός μάλλον. Και για την προάσπιση των συμφερόντων του Δημοσίου και του επιβατικού κοινού πρέπει φυσικά να αλλάξει όλο το καθεστώς των αστικών συγκοινωνιών.

Στο άρθρο 13, παράγραφος 2, νομίζω ότι αφορά, κύριε Υπουργέ, κάπου τετρακόσια δέκα εκατομμύρια αναδρομικά. Έχουμε την απορία μόνο, γιατί δεν πληρώθηκαν το 1996;

Στο άρθρο 14 και 15 δεν έχουμε παρατηρήσεις.

Στο άρθρο 16 παράγραφος 1 το ν.δ. 638/70 καθιέρωσε έναν ειδικό λογαριασμό, ο οποίος τροφοδοτείται από τα έσοδα των εξετάσεων υποψηφίων οδηγών, ίσως και από άλλες πηγές. Αλλά επειδή προορίζεται για έργα, κτίρια και εξοπλισμό αποκλειστικά του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, απαγορεύεται η χρήση του για άλλες λειτουργικές δαπάνες και δεν περιλαμβάνεται στον προϋπολογισμό του Υπουργείου. Το 1995 υπήρχε η εκτίμηση, ότι έκανε περί τα τέσσερα δισεκατομμύρια δραχμές, αφού συσσωρεύονται έσοδα ενώ δε γίνονται έξοδα.

Επίσης στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου τα ποσά του ν. 638/70 χαρακτηρίζονται και με τον πρόσφατο ν. 2366 ως ειδικό κεφάλαιο. Με την παρούσα, όμως, ρύθμιση αποχαρακτηρίζεται, όπως λέει και η εισηγητική σας έκθεση το κεφάλαιο αυτό και παραλείπει τον όρο ειδικό κεφάλαιο. Αυτό όπως λέει και η εισηγητική έκθεση, γίνεται για να απελευθερωθούν προς ευρύτερη αξιοποίηση τα έσοδα από τις κάρτες ελέγχου καυσαερίων. Θα μπορούσε, όμως, τα έσοδα αυτά να μπουν σε άλλον ειδικό λογαριασμό ή και στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου, ώστε να εκταμιεύονται σύμφωνα με τις ανάγκες, όπου η Κυβέρνηση μέσω του κρατικού προϋπολογισμού θα προγραμματίζει. Αντ' αυτού αποχαρακτηρίζεται ολόκληρος ο ειδικός λογαριασμός και από εκεί και πέρα καταλαμβάνετε τι μπορεί να έχει συμβεί. Συνεπώς, θα έλεγα εδώ να το προσέξετε λιγάκι, κύριε Υπουργέ.

Με αυτές τις παρατηρήσεις μου κλείνω και δεν έχω άλλες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ευχαριστώ κι εγώ κ. συνάδελφε.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με τη ρύθμιση του άρθρου 10 παρέχεται η δυνατότητα της αποκλειστικής απευθείας ανάθεσης των έργων του Ο.Σ.Ε. στην "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." Επίσης παρέχεται η δυνατότητα εκποίησης του παλαιού υλικού από την αρμόδια περιφερειακή διεύθυνση του Ο.Σ.Ε. αντί του ΟΔΔΥ. Προβλέπεται επίσης αμοιβή για τον Πρόεδρο και τον Αναπληρωτή Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Σ.Ε.. Δηλαδή και εδώ όπως είπαμε και στη συζήτηση επί της αρχής λεπτομερέστερα, δημιουργούνται πάλι τα γνωστά παρατράγουδα της Κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για παροχές αλόγιστες σε όλο τον ευρύτατο δημόσιο τομέα.

Τέλος, καταργούνται οι ειδικές διατάξεις για τη φύλαξη τεχνικών έργων επί σιδηροδρομικών γραμμών, διότι αυτό προβλέπεται από τους εσωτερικούς κανονισμούς του Ο.Σ.Ε.. Με τη ρύθμιση αυτή δεν υπάρχει καμία απολύτως αμφιβολία ότι αποδυναμώνεται ο Ο.Σ.Ε. και όλη η εκτέλεση των έργων του περιέχεται στην "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.". 'Ετσι, όμως, οι υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε. αποδυναμώνονται και θα μειωθεί ασφαλώς και το προσωπικό, ενώ αντίθετα η ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. θα προσλαμβάνει νέο προσωπικό με τις γνωστές μεθοδεύσεις και παρά, ενδεχομένως, την πρόθεση του κυρίου Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, τα αποτελέσματα είναι ήδη γνωστά ποια θα είναι και στον τομέα αυτόν.

Επίσης, δεν διασφαλίζεται με τον τρόπο αυτόν, η διαφάνεια στην εκτέλεση των νέων έργων του Ο.Σ.Ε. από το Πακέτο Ντελέρ II.

'Όσον αφορά την πρόβλεψη για τις επι μέρους διαδικασίες, που πρόκειται να θεσμοθετηθούν με διατάγματα, με υπουργικές αποφάσεις -δεν ξέρω με ποιον τρόπο θα αντιμετωπισθούν τα θέματα αυτά από το βασικό νόμο για τη λειτουργία του Ο.Σ.Ε., δεν είμεθα σε θέση να κρίνουμε- δεν υπάρχει καμία αμφιβολία αυτήν τη στιγμή, ότι η μεθόδευσή αυτή τα έργα να εκτελούνται από την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.", θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα ηθικής τάξεως στον τομέα αυτόν, για τον οποίο είναι ενήμερος ο κύριος Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών. Είχαμε αναφερθεί σχετικά και κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και επί της αρχής.

Κύριε Υπουργέ, είχα θέσει υπόψη σας στη συζήτηση στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή την τροπολογία, που έχουμε καταθέσει, με γενικό αριθμό 129 και ειδικό 17, στις 18 Δεκεμβρίου 1996 και ζητούμε να προστεθεί παράγραφος 5 στο άρθρο 10 που συζητούμε, η οποία να έχει ως εξής: "Καταργούνται οι διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του ν. 1777/88 και επαναφέρονται σε ισχύ οι διατάξεις του άρθρου 4 και των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 31 του π.δ. 850/80. Η ισχύς της παρούσας, άρχεται από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως".

Η διάταξη αυτή, κύριε Υπουργέ, αποκαθιστά βλαπτική, άδικη και κατάφορη, άνιση μεταχείριση σε βάρος μιας ελάχιστης ομάδας εργαζομένων του Ο.Σ.Ε. που δημιουργήθηκε με το

ν.1777/88, κατά την οποία σήμερα τριακόσιοι δεκαεπτά σιδηροδρομικοί, που βρίσκονται στο τέλος της σταδιοδρομίας τους, δε θα συνταξιοδοτηθούν με βάση τον εν ενεργεία μισθό τους, με αποτέλεσμα να υπολείπονται στη σύνταξη, όχι μόνο από τους νεότερους τους του ίδιου κλάδου, αλλά και από τους νεότερους υφισταμένων ιεραρχικά κλάδων, πράγμα το οποίο δημιουργεί σοβαρή αδικία και πικρία στα παλαιά στελέχη του Ο.Σ.Ε., η οποία έχει δυσμενή αντίκτυπο και στην ομαλή λειτουργία του Οργανισμού. Την αδικία αυτή έχουν επισημάνει επανειλημμένα, τόσο οι εκάστοτε Διοικήσεις του Ο.Σ.Ε. όσο και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και η Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας με εμπεριστατωμένα, προς τους αρμοδίους Υπουργούς, υπομνήματά τους.

Είχατε πει, κύριε Υπουργέ, στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή, ότι συμφωνείτε με τη διάταξη αυτή, αλλά δεν μπορείτε να την κάνετε δεκτή, διότι πρέπει να συμπεριληφθεί σε συνταξιοδοτικό νομοσχέδιο, αλλά θα κάνατε μια δήλωση να υπάρχει στα Πρακτικά και η οποία να είναι δεσμευτική για την Κυβέρνηση, για να ρυθμίσει το θέμα αυτό μελλοντικά.

Με το άρθρο 11, γίνεται τροποποίηση του ν. 2246/94, σχετικά με ορισμένες εκκρεμότητες εναρμόνισης προς τις κοινοτικές οδηγίες που ρυθμίζουν την απελευθέρωση στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Και είπε προηγουμένως ο κύριος Υφυπουργός, ότι με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο γίνονται μόνο δύο τροποποιήσεις προηγούμενων θεσμοθετήσεων, της τελευταίας τριετίας των Κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Κάνετε λάθος, κύριε Υφυπουργέ. Με το άρθρο 1, τροποποιείτε το άρθρο 20 του ν. 2289/95, με το άρθρο 2 τροποποιείτε το άρθρο 18 του ν. 2289/95 και με τα άρθρα 5, 7, 11, 12, 14 -δύο φορές- 15 και το άρθρο 16 παράγραφος 4, τροποποιούνται ισάριθμες, 10 δηλαδή, προηγούμενες διατάξεις που θεσμοθετήθηκαν από προηγούμενες Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., από τους προηγούμενους Υπουργούς του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Άλλο εάν ρυθμίζονται σωστότερα τα θέματα ή όχι. Αυτό είναι εσωτερικό θέμα του ΠΑ.ΣΟ.Κ., διότι ή τότε θεσμοθετούσε σωστά, ή τώρα θεσμοθετεί σωστά για να είμαστε ακριβείς.

Κύριε Πρόεδρε, στα θέματα που αφορούν τις τηλεπικοινωνίες με το άρθρο 11, μπορώ να αναφέρω τα εξής στο Σώμα: Πρώτο: Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, καταργείται το όριο χωρητικότητας μισθωμένων γραμμών πάνω από το απαιτείτο μέχρι σήμερα η υποβολή αιτήσεως για άδεια από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών, όπως τουλάχιστον αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση στη σελίδα δώδεκα.

Δεύτερο: Στην παράγραφο 2 ορίζεται συγκεκριμένο χρονικό όριο πέραν του οποίου μια άδεια θεωρείται, ότι έχει αυτοδικαίως χορηγηθεί.

Τρίτον: Με την παράγραφο 5 αίρεται η απαίτηση, οι αδειοδοτούμενες επιχειρήσεις να έχουν αναγκαστικά ονομαστικές μετοχές.

Δεν αναφέρει η εισηγητική έκθεση τις εξής ουσιώδεις μεταβολές στον νόμο 2246/94, που κακώς τον χρονολογεί στον 1995 στον πίνακα των τροποποιούμενων διατάξεων, ενώ είναι 20.10.1994 ΦΕΚ 172Α'.

Πρώτον: Τη μεταβολή στο εδάφιο β' παράγραφος 2, άρθρο 3. Ο νόμος με τη νέα διατύπωσή του στο άρθρο 11 παράγραφος 1, εδάφιο Α, δίνει πολύ μεγαλύτερες ελευθερίες στις πέραν του Ο.Τ.Ε. τηλεπικοινωνιακές εταιρείες.

Δεύτερον: Τη νέα διατύπωση στο άρθρο 11, παράγραφος 1 εδάφιο Ε', με την οποία για τις περισσότερες τηλεπικοινωνιακές δραστηριότητες απαιτείται απλή δήλωση και όχι χορήγηση αδείας ή εγκρίσεως.

Στο σχέδιο νόμου: Πρώτον: Στο ν.2246 άρθρο 3, παράγραφος 2, εδάφιο δ', καθοριζόταν η έκδοση υπουργικής αποφάσεως για μίσθωση από τον Ο.Τ.Ε. γραμμών πέραν ενός ορίου. Με την τροποποίηση αυτή, η έκδοση καταργείται. 'Ετσι πλέον, κάθε ιδιωτική εταιρεία μπορεί να απαιτεί από τον Ο.Τ.Ε. τη χορήγηση οποιουδήποτε πλήθους γραμμών, με τις οποίες μπορεί να εγκαταστήσει δικό της δίκτυο και τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες αμέσως τώρα, πριν παρέλθει το χρονικό όριο του 2003 που επέτρεπε η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για

να προλάβει ο Ο.Τ.Ε. να προσαρμοστεί στο διεθνές ανταγωνισμό. Πρόκειται στην ουσία για πλήρη απελευθέρωση του δικτύου από τώρα.

Κρίνει η Κυβέρνηση ότι ο Ο.Τ.Ε. είναι ώριμος να εκτεθεί από τώρα στον ανταγωνισμό; Αν ναι, γιατί τον Ιούνιο με την επιστολή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση ζητούσε την παράταση μέχρι το 2003; Τι άλλαξε από τον Ιούνιο; Μήπως μετά τις εκλογές η Κυβέρνηση δείχνει τις αληθινές της προθέσεις, όπως κάνει και σε άλλα θέματα;

Δεύτερον: Με το άρθρο 11 παράγραφο 2, εδάφιο β', θεωρείται ότι δίδεται άνευ απαντήσεως μετά παρέλευση ορισμένου χρόνου αυτοδικαίως η αιτούμενη άδεια. Έτσι, όμως, αν υποβληθεί πλήθος αιτήσεων, για να μην μπορούν οι υπηρεσίες να τις επεξεργαστούν, μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να εξασφαλίσουν όποια άδεια θελήσουν.

Τί επιδιώκει η Κυβέρνηση; Να χορηγούνται άδειες άνευ υπευθύνου προσώπου ή οργάνου, που χορήγησε την άδεια; Αναζητείται άλλοθι για την αταξία που έχει αρχίσει να εμφανίζεται ήδη στην ελληνική τηλεπικοινωνιακή αγορά; Εξασφαλίζεται αυτομάτως άδεια για τους ενδιαφερόμενους; Δεν διαφεύγουν έσοδα του Δημοσίου;

Τρίτον: Στο ν.2246/94, άρθρο 3 παράγραφο 4, εδάφιο ζ', στοιχείο β', αναφερόταν, ότι "οι μετοχές να είναι υποχρεωτικά ονομαστικές, κ.λπ.", όσον αφορά τις τηλεπικοινωνιακές εταιρείες στη Χώρα μας. Αυτό καταργείται τώρα. Πώς εξασφαλίζει η Κυβέρνηση, ότι, παραδείγματος χάριν, γειτονικές μας χώρες, που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που υποχρεώνει ενδεχομένως για τον όρο αυτό, δεν θα ιδρύσουν στην Ελλάδα τηλεπικοινωνιακές εταιρείες για άλλους εθνικά επιζήμιους σκοπούς;

Γνωρίζει η Κυβέρνηση, ότι στις ΗΠΑ μέτοχοι των τηλεπικοινωνιακών εταιρειών, μη υπήκοοι ΗΠΑ δεν επιτρέπεται να κατέχουν πέραν του 23% των μετοχών της εταιρείας;

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προεδροποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε Πρόεδρε, επιδείξτε μια ανοχή. Είχε πει και ο κύριος Πρόεδρος, που προήδρευε προηγουμένως, που αρχίσαμε τη συζήτηση, ότι θα έχουμε μια άνεση χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Γκελεστάθη, θα θυμίσω και σε εσάς και στους υπόλοιπους συναδέλφους, ότι είχατε συμφωνήσει με τον κύριο Πρόεδρο, ότι θα είχατε ήδη τελειώσει την ενότητα γύρω στις έντεκα η ώρα, για να μπαίνατε στις τροπολογίες. Είναι ήδη έντεκα και, η ώρα και δεν έχουν μιλήσει οι υπόλοιποι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Συνεχίστε και σας παρακαλώ, συντομεύετε όσο μπορείτε το λόγο σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτό που λέτε είναι σωστό, αλλά είχαμε πει, ότι στην πρώτη ενότητα θα τελειώναμε μέχρι τις δέκα η ώρα, τελειώσαμε λίγο αργότερα. Δεν παραβιάζεται η διαδικασία κύριε Πρόεδρε.

Με το άρθρο 12 καταργείται η διάταξη που προέβλεπε ως αναγκαίο προσόν εκλογιμότητας στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Σ.Θ. για τους υπαλλήλους και την μη κατοχή θέσης σε βαθμό τμηματάρχη ή ανώτερο απ' αυτόν, ήταν ο νόμος 2366/1995 κ.λπ. Σχολίασαμε το θέμα αυτό στη συζήτηση επί της αρχής. Συμμορφούμενος στην υπόδειξή σας για συντόμηση δεν επανέρχομαι. Πάντως η παρούσα Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, τροποποιεί θεσμοθετήσεις που έγιναν από την προηγούμενη επίσης της Κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ.ο.κ.

Στο άρθρο 13, στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού συγκροτείται Επιτροπή με Πρόεδρο καθηγητή και μέλη δημοσίων υπαλλήλους και ειδικούς επιστήμονες, ο αριθμός των οποίων δεν καθορίζεται, για τη μελέτη και υποβολή πρότασης για την αναμόρφωση της ισχύουσας νομοθεσίας, που αφορά την οργάνωση και λειτουργία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Στην παράγραφο 2 αυξάνεται αναδρομικά από 1.1.1996 το μηνιαίο ειδικό επίδομα υποστήριξης Υπηρεσιών Αερολιμένων.

Η Επιτροπή που συγκροτείται, κύριε Υπουργέ, με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού μπορούσε να γίνει με

απόφαση και μόνο του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Εν πάση περιπτώσει, ως θεσμοθετηθεί με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Για ένα τόσο, όμως, σοβαρό θέμα, κύριε Υπουργέ, θα έπρεπε να υπάρχει Διακομματική Επιτροπή και ίσως θα έπρεπε να αναπτύξετε εσείς την πρωτοβουλία αυτή, να εισηγηθείτε στην Εθνική Αντιπροσωπεία, να εκπροσωπηθούν τα κόμματα εγγράφως με αντιπροσώπους τους σε αυτήν την Επιτροπή. Μια Διακομματική Επιτροπή επιτελούσα αυτό το σημαντικό έργο για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καταλαβαίνετε, ότι θα ήταν κοινής αποδοχής το αποτέλεσμα της.

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προεδροποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή).

Εν πάση περιπτώσει, όμως, δε θεσμοθετείται ότι θα συμμετέχουν οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και αυτό καταλαβαίνετε, ότι δημιουργεί ένα σοβαρότατο πρόβλημα.

Κύριε Υπουργέ, είχα θέσει υπόψη σας στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή την τροπολογία, που έχουμε καταθέσει με γενικό αριθμό 104 και ειδικό 2, στις 11.12.1996, ότι το προβλεπόμενο στην παράγραφο 3 του άρθρου 30 του ν. 2434/1996 ΦΕΚ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Γκελεστάθη, σας παρακαλώ. Έχετε ξεπεράσει τα πέντε λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε; Ο συνάδελφός μου, Εισηγητής μας κ. Γιαννόπουλος περιορίστηκε σε τέσσερα λεπτά από τα δέκα που edικαιούτο και είπτε, ότι θα αναφερθώ εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Είστε παλιός κοινοβουλευτικός, ξέρετε ότι δεν έχω τη δυνατότητα συμψηφισμού.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Εάν επιδείξετε μια μικρή ανοχή, θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Θα σας παρακαλέσω να ολοκληρώσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, βρίσκομαι και εγώ στην Αίθουσα από τις 18.00 και όλοι έχουμε καταπονηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Υπάρχει και η δευτερολογία, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Πρέπει να θέσω, κύριε Πρόεδρε, υπόψη του κ. Υπουργού ορισμένα θέματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ο κάθε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ή ο καθένας που ομιλεί, κύριε Γκελεστάθη, κάτι έχει να θέσει υπόψη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Αυτός είναι ο σκοπός μας εδώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ναι, αλλά έχω και εγώ εδώ ένα καθήκον, να εφαρμόσω τον Κανονισμό. Σεβαστείτε το.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω πρόθεση να διαπληκτίζομαι μαζί σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ. Έχετε δεκαπέντε λεπτά που μιλάτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Το προβλεπόμενο στην παράγραφο 3 του άρθρου 30 του ν. 2434/1996 ΦΕΚ 188Α μηνιαίο ειδικό επίδομα υποστήριξης υπηρεσιών αερολιμένων, αυξάνεται αναδρομικά από 1.1.1996 στο ποσοστό που ορίζεται στην ως άνω διάταξη. Για το προσωπικό που μεταφέρθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 2338/1995, οι σχετικές με το πιο πάνω επίδομα διατάξεις των νόμων 2396/1995 και 2434/1996, εφαρμόζονται αναδρομικά από 1.7.1996, ημερομηνία μεταφοράς τους στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Είχατε δηλώσει, κύριε Υπουργέ, ότι συμφωνείτε με την αποδοχή αυτής της τροπολογίας, αλλά θα ρυθμίζατε το θέμα, αν θα άρχεται από 1.7.1996 ή από 1.1.1997.

Κύριε Πρόεδρε, με το άρθρο 14, επιχειρείται η θεσμοθέτηση αυτή στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Είχαμε αναφερθεί λεπτομερώς και στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και στη συζήτηση επί της αρχής στα θέματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που θα έπρεπε να αντιμετωπισθούν με το υπό

συζήτηση νομοσχέδιο, αλλά δεν γίνεται τίποτα.

Για να συντομεύσω, κύριε Πρόεδρε, έρχομαι στο άρθρο 16. Με την παράγραφο 5, καθιερώνεται η υποχρέωση των υποψηφίων οδηγών, να εκπαιδεύονται σε έναν ελάχιστο αριθμό ωρών θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, πριν λάβουν μέρος στη θεωρητική ή πρακτική εξέταση της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Εδώ θα ήθελα να ερωτήσω τον κύριο Υπουργό εάν οι υπηρεσίες τον ενημέρωσαν για το υπόμνημα των Ενωμένων Σωματείων Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδηγών Αυτοκινήτων από 7 Ιανουαρίου 1997. Μήπως θα έπρεπε στη θεσμοθέτηση που κάνετε, να συμπεριληφθούν ορισμένες σωστές υποδείξεις, όπως και εμείς είχαμε πραγματοποιήσει μία μεγάλη μεταρρύθμιση στο ισχύσαν τότε σύστημα εκπαίδευσής των εκπαιδευτών των υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και των ιδίων των υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και του τρόπου χορήγησης των αδειών τους προς αποφυγή των παρατράγουδων και των άλλων γνωστών προβλημάτων.

Κύριε Πρόεδρε, με την παράγραφο 7, θέλω να θέσω υπόψη του κυρίου Υπουργού ένα πολύ σοβαρό θέμα, το οποίο δεν είχα υπόψη μου και εγώ όταν συζητούσαμε επί της αρχής.

Υπάρχει, κύριε Υπουργέ, στο Υπουργείο σας το υπόμνημα του Αλληλοβοηθητικού Ταμείου Αστικών Λεωφορειούχων Αθηνών, Πειραιώς και Περιχώρων, από 2 Ιανουαρίου 1997, με αριθμό πρωτοκόλλου 14167. Εσείς κάνετε τη ρύθμιση αυτή και καταργείτε την επιχορήγηση που έπαιρναν αυτοί οι λεωφορειούχοι, τα λεωφορεία των οποίων και τις άδειες, όπως ξέρετε, πήρε τότε με το ν.588/1977 η Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών, διότι δεν έχουν στη διάθεσή τους ακίνητο.

Και λέγουν εδώ σαφέστατα, ότι έχουν ακίνητο και επίσης αναφέρουν στο Υπουργείο τα εξής: "ότι στις 30 Μαΐου 1996 υποβάλαμε τους τίτλους του ακινήτου μας με αριθμό πρωτοκόλλου ΟΑΣΑ 2944/30.5.1996 και ζητήσαμε επανειλημμένα να γίνει η μεταβίβαση στον ΟΟΣΑ και η εφάρμογή της πιο πάνω διαταγής του νόμου". Μήπως πρέπει να επιφυλαχθείτε και να μην επιχειρήσετε τώρα την κατάργηση αυτή, να ενημερωθείτε σωστότερα, μη γίνει μία μεγάλη αδικία; Είναι ορισμένοι οικογενειάρχες υπεrhήλικες, οι οποίοι παίρνουν αυτό το βοήθημα, το οποίο είναι μικρής τάξεως και καταλαβαίνετε, ότι αν το στερηθούν, θα δημιουργηθεί και σ' αυτόν τον τομέα ένα κοινωνικό πρόβλημα.

Κύριε Υπουργέ, τελειώνοντας, θα αναφερθώ στην παράγραφο 8 του άρθρου 16, για το θέμα της ΕΛΠΑ. Θα ήθελα ο κύριος Υπουργός, μετά τα όσα ανέπτυξε και στη συζήτηση επί της αρχής, να δώσει μία απάντηση, γιατί το Σωματείο των εργαζομένων στην ΕΛΠΑ, που είναι πολλές εκατοντάδες οικογενειάρχες, περιμένουν μία απάντησή σας, διότι καταλαβαίνετε, ότι αν καταργηθούν τα τέλη αυτά υπέρ της ΕΛΠΑ, η ΕΛΠΑ ασφαλώς δεν θα έχει καλό μέλλον.

Κύριε Πρόεδρε, δε θα συνεχίσω άλλο. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Διπλασιάσατε το χρόνο σας, κύριε Γκελεστάθ και δε νομίζω ότι θα πρέπει να συνεχισθεί αυτό.

Ο κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι είθισται να ακούν τους Βουλευτές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Λουκάς Αποστολίδης): Κύριε Αλαμπάνε, νομίζω ότι δεν χρειάζεται συστάσεις το Προεδρείο. Έχει γνώση του Κανονισμού και έχει και πρόθεση να διαφυλάξει αυτούς τους όρους.

Ορίστε, κύριε Σφυρίου.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θα καθυσυχάσω τον κύριο συναδελφο. Δεν πρόκειται να παρασυρθώ και να μιλήσω επί εικοσάλεπτο, όπως έκανε ο προηγούμενος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Θα προσπαθήσω να είμαι συντομότερος.

Και βέβαια και ο κ. Γκελεστάθης θα μπορούσε να είχε κινηθεί στα πλαίσια του χρονικού ορίου, που βάζει ο Κανονισμός, εάν παρέμενε μόνο στη διατύπωση παρατηρήσεων και προτάσεων επί των άρθρων, αν δεν παρεσέρτε σε διάφορες προεκτάσεις

του τύπου: "δημιουργούνται προβλήματα ηθικής τάξεως" π.χ. με την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ" και δεν άφηνε την εντύπωση, ότι τάχα εκεί θα υπάρξουν παρανομίες και θα υπάρξει απευθείας ανάθεση έργων, πέρα από κάθε νόμιμη διαδικασία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν ακούσατε τον κ. Κεδίκογλου...

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Πράγματι, κύριε Γκελεστάθ, επειδή παρακολούθησα προσεκτικά όλες τις ομιλίες και χθες και σήμερα, έχω την εντύπωση, ότι η προσπάθεια να δημιουργήσετε εντυπώσεις, συνοδεύεται από διαστρέβλωση των πραγματικών δεδομένων, που αφορούν το νόμο, όχι αυτόν, αλλά εκείνον με τον οποίο θεσμοθετήθηκε η "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ".

Όπως και η προσπάθεια που κάνετε να δείξετε, ότι τάχα η Κυβέρνηση έρχεται τώρα, μετά τις εκλογές, "να δείξει το πραγματικό της πρόσωπο" στα ζητήματα της πολιτικής που αφορούν τον Ο.Τ.Ε., ήθελα να υπογραμμίσω, ότι δεν κάνει τίποτε άλλο παρά να εφαρμόζει διακηρυγμένες θέσεις, προωθώντας τις συγκεκριμένες διατάξεις και να είναι συνεπής με τις πολιτικές εξαγγελίες τις οποίες έχει κάνει βάσει των προγραμματικών θέσεων, που είχε απευθύνει στον Ελληνικό Λαό πριν από τις εκλογές.

Όμως, κύριε Υπουργέ, πέρα απ'αυτήν τη γενική πολιτική παρατήρηση που ήθελα να κάνω σε σχέση με την τοποθέτηση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να προσέξετε ορισμένες παρατηρήσεις που θα ήθελα και εγώ με την ευκαιρία της συζήτησης των άρθρων να διατυπώσω.

Για το άρθρο 10, κύριε Υπουργέ. Κατανοώ ότι όταν στην παράγραφο 2 προβλέπεται να εκποιούνται ελεύθερως κατά παρέκκλιση του άρθρου 2 του ν. 251/76, τα υλικά που η αρμόδια επιτροπή κρίνει, ότι πλεονάζουν ή είναι παλαιά, εκ των υλικών του Ο.Σ.Ε., καταλαβαίνω ότι θέλετε να αποφύγετε τη διαδικασία μέσω του ΟΔΔΥ. Διότι ο 251 λέει, ότι όλα τα υλικά του Δημοσίου και των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου και των οργανισμών κ.λπ. διατίθενται μέσω του ΟΔΔΥ. Το καταλαβαίνω και, αν θέλετε, συμφωνώ με την πρωτοβουλία σας να κάνετε μία τέτοια νομοθετική ρύθμιση.

Δεν συμφωνώ, όμως, με το να γίνεται αυτό έτσι χωρίς κανόνες από τις περιφερειακές διευθύνσεις του Ο.Σ.Ε.. Θα έπρεπε τουλάχιστον να εκδοθεί μία υπουργική απόφαση, να μπουν ορισμένοι κανόνες και έτσι αυτοί, οι οποίοι θα προβαίνουν σε αυτές τις πωλήσεις υλικών, να υπόκεινται σε ορισμένους συγκεκριμένους κανόνες, που αν δεν θέλετε να τους προσδιορίσουμε ακριβώς μέσα στο νόμο, τουλάχιστον να πάρετε μία εξουσιοδότηση, ώστε με υπουργική απόφαση να προσδιοριστούν αυτοί οι κανόνες. Αυτή είναι μία παρατήρηση, την οποία ήθελα να κάνω, κύριε Υπουργέ, σε ό,τι αφορά το άρθρο 10.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 12, συμφωνώ με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στις τρεις παραγράφους του συγκεκριμένου άρθρου.

Όμως, κύριε Υπουργέ, θέλω να προτείνω την προσθήκη μιας τέταρτης παραγράφου και θέλω να παραπέμψω και εσάς και το Κοινοβούλιο σε μία αποστροφή της χθεσινής σας τοποθέτησης όταν μιλούσατε επί της αρχής.

Είχατε πει χθες "Όταν το Ελληνικό Δημόσιο επιβάλλει σε μία δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση αστικών συγκοινωνιών να κρατεί χαμηλό το κόμιστρο, έχει την υποχρέωση, το έλλειμμα, που δημιουργεί από την ασκούμενη κοινωνική πολιτική, να το χρηματοδοτεί". Και συμπληρώνετε: "Χρηματοδοτεί, λοιπόν, την κοινωνική του πολιτική και το έλλειμμα, το οποίο διαμορφώνεται εκ της ασκήσεως αυτής της κοινωνικής πολιτικής στο Ελληνικό Δημόσιο και πληρώνει λόγω της συγκρατήσεως του κομιστρού, χρηματοδοτώντας τόσο τον ΟΑΣΑ όσο και τον ΟΑΣΘ".

Αυτά που είπατε χθες, κύριε Υπουργέ, για να είναι συνεπή με αυτά, τα οποία εφαρμόζονται στην πράξη, θέλω να σας καλέσω να συμπληρώσουμε το άρθρο 12 με μία τέταρτη παράγραφο την οποία έχω προτείνει με μία τροπολογία με γενικό αριθμό 249 και ειδικό 38 στην οποία δεν λέω τίποτε άλλο παρά αυτά που είπατε εσείς χθες. Λέω μόνο ότι αυτά που είπατε χθες, και που ασφαλώς ισχύουν στην πράξη εδώ και αρκετά χρόνια, βάσει του νόμου 3721/57 περί συστάσεως

Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης -που είναι, το γνωρίζει όλη η Αθήνα, ένας οργανισμός ιδιωτικός, μία κοινοπραξία, δηλαδή, λεωφορείουχων ιδιωτών να εφαρμοστούν και προκειμένου περί του Ροδιακού Οργανισμού Δημοτικών Αυτοκινήτων, που είναι ο μόνος αμιγώς οργανισμός συγκοινωνιών που υπάρχει στη Χώρα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ)

Δεν μπορούμε, δηλαδή, να λέμε αυτά που είπαμε χθες, να δεχόμαστε όλοι την τοποθέτησή σας, αλλά να εφαρμόζονται μεν για τον ΟΑΣΑ, να εφαρμόζονται για τον ΟΑΣΘ, που είναι οργανισμός -κοινοπραξία δηλαδή- ιδιωτών λεωφορείουχων και να μην εφαρμόζονται για μια αμιγώς δημοτική επιχείρηση, η οποία κάνει το ίδιο έργο. Δηλαδή εκτελεί συγκοινωνιακό έργο και υφίσταται τα ελλείμματα, τα οποία προκαλεί η κοινωνική πολιτική που εφαρμόζουν οι κυβερνήσεις, διότι αυτές προσδιορίζουν το κόμιστρο -δεν την αφήνουν ελεύθερα να επιβάλει το κόμιστρο που εκείνη κρίνει -και βεβαίως, γιατί δίνουν δωρεάν ή μειωμένα εισιτήρια σε πολλές κατηγορίες πολιτών, χωρίς να έχει δικαίωμα να εισπράξει από πουθενά τίποτα.

Όπως, λοιπόν, είπατε σεις, ότι είναι υποχρέωση του Κράτους να έλθει και να χρηματοδοτεί τις απώλειες που προκύπτουν από την άσκηση αυτής της κοινωνικής πολιτικής στον ΟΑΣΘ και στον ΟΑΣΑ, προτείνω, λοιπόν, ακριβώς με το ίδιο πνεύμα, οι ίδιες διατάξεις, που ισχύουν για τον ΟΑΣΘ, να εφαρμοσθούν σε ό,τι αφορά το μοναδικό οργανισμό αμιγώς δημοτικών συγκοινωνιών που υπάρχουν στην Ελλάδα.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να κάνω και δύο άλλες παρατηρήσεις. Σε ό,τι αφορά το άρθρο 16, την παράγραφο 11, θα συμφωνούσα κι εγώ με άλλους συναδέλφους, που μίλησαν προηγουμένως, πως δεν θα πρέπει να προχωρήσει η Βουλή και το Υπουργείο, που έχει τη νομοθετική πρωτοβουλία, στο δικαίωμα των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, να παραχωρούν άδειες σε Έλληνες οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων διεθνών μεταφορών. Τα θέματα των διεθνών μεταφορών εντάσσονται σε έναν άλλο προγραμματισμό, ο οποίος, ασφαλώς...

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για την παράγραφο 11 ομιλείτε;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Ναι, για την παράγραφο 11 του άρθρου 16. Νομίζω ότι αυτό πρέπει να παραμείνει στην αρμοδιότητα της Πολιτείας της κεντρικής διοίκησης -ειδικά αυτό το θέμα- διότι έχει πάρα πολλές παρενέργειες και σε ό,τι αφορά το σχεδιασμό των μεταφορών και σε ό,τι αφορά άλλα ζητήματα, τα οποία είναι γνωστά, νομίζω, στους συναδέλφους που συμμετέχουν στη σημερινή συζήτηση.

Τέλος, στην παράγραφο 12, φοβούμαι, ότι δεν είναι καλά διατυπωμένο το δεύτερο εδάφιο, κύριε Υπουργέ. Παρ' όλο ότι εκφράσθηκε η πολιτική βούληση να ρυθμίσετε το θέμα στη Διάρκη Κοινοβουλευτική Επιτροπή, λέτε ειδικά για τις μεταφορές μεταξύ νησιών, "ως όμοροι νομοί θεωρούνται όλα όσα συνδέονται απ' ευθείας ακτοπλοϊκά μεταξύ τους". Αυτό πρέπει να διορθωθεί.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι τυπογραφικό λάθος.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Να το διευκρινίσουμε. "Θεωρούνται όλοι όσοι...";

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όλα τα νησιά που επικοινωνούν μεταξύ τους.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Δηλαδή για παράδειγμα. Όταν ένα πλοίο πηγαίνει από τη Σαμοθράκη στην Καβάλα, δε θα δικαιούται να θεωρείται όμορος η Καβάλα με το νησί, γιατί μεσολαβεί ο Νομός Ροδόπης;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δεν είναι νησί. Ούτε η Ροδόπη είναι νησί.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Αυτό σημαίνει, ότι όταν πηγαίνει στο Πόρτο Λάγος, θα είναι όμοροι οι νομοί, κύριε Κόρακα. Όταν πηγαίνει στην Καβάλα, δε θα έχει το δικαίωμα, διότι δεν είναι νησί η Καβάλα. Θέλω να το προσέξουμε λίγο αυτό. Εγώ καταλαβαίνω την εφαρμογή της διάταξης, όταν συνδέονται οι Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα με την Κρήτη. Αλλά ας το

προσέξουμε. Να πούμε, "όλοι όσοι..."

Η ουσία του θέματος βρίσκεται αλλού. Κατά πόσο θα έχουν το δικαίωμα, εάν συνδέονται με τον Πειραιά ή τη Θεσσαλονίκη, να ασκούν εκεί μεταφορικό έργο. Θέλουμε να ασκούν εκεί μεταφορικό έργο; Εάν θέλουμε, θα το προβλέψουμε. Εάν δεν το θέλουμε, να μην το προβλέψουμε, κύριοι συναδέλφοι. Να πάρουμε, δηλαδή, μια πολιτική θέση επί της ουσίας, να ξέρομε ακριβώς τι θέλουμε και αναλόγως να διαμορφώσουμε τη διάταξη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί προσωπικού θέματος, θέλω να μου δώσετε δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Γκελεστάθη, για ένα λεπτό να μου πείτε το προσωπικό σας θέμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ο μόλις κατελθών του Βήματος συνάδελφος, αναφερόμενος στον ομιλούντα είπε, ότι διαστρέβλωσα τα πράγματα και έκανα υπαινιγμό για θέματα ηθικής τάξεως, που μπορούν να ανακύψουν στην "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." και θέλω να δώσω μία απάντηση.

Είναι ανεπίτρεπτη η παρατήρηση που έγινε με διάθεση να υποτιμηθεί ο ομιλών, διότι όχι μόνο δεν διαστρέβλωσα τα πράγματα, αλλά ακριβώς τα περιέγραψα όπως είναι στην πραγματικότητα και τους κινδύνους που εμπεριέχει η λειτουργία αυτής της νέας "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.". Είχα την ευκαιρία στη συζήτηση επί της αρχής να αναφερθώ λεπτομερώς στο θέμα αυτό, όπως και κατά τη συζήτηση στη Διάρκη Κοινοβουλευτική Επιτροπή. Θεωρώ ότι είχα υποχρέωση να προβληματίσω τον κύριο Υπουργό για το θέμα αυτό, τι επιπτώσεις μπορεί να έχει η λειτουργία αυτής της εταιρείας. Ο συνάδελφος κ.Κεδίκογλου, η θητεία του οποίου είναι μακρά στην Εθνική Αντιπροσωπεία και ο οποίος διετέλεσε κατ'επανάληψη Υπουργός και μάλιστα Υπουργός Δημοσίων Έργων, όντας ο ίδιος μηχανικός, ανέπτυξε τις απόψεις του στο θέμα αυτό, οι οποίες ήταν πάρα πολύ προβληματικές για τον κύριο Υπουργό. Επομένως, δεν καταλαβαίνω πού επιχείρησα να διαστρεβλώσω τα πράγματα και πού να προβλέψω θέματα ηθικής τάξεως, εκεί που, ενδεχομένως, μπορεί να προκύψουν -η βεβαιότητα είναι, ότι θα προκύψουν- και προβληματίσαμε τον κύριο Υπουργό. Κατά συνέπεια, επιστρέφω την παρατήρηση αυτή στον κύριο συνάδελφο, όπως την διατύπωσε και είναι ο ίδιος παραλήπτης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Το Προεδρείο κρίνει ότι υπήρξαν πολιτικοί διαξιφισμοί και θέλει να λήξει το θέμα εδώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Ο "εκσυγχρονισμός" έχει και όρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος έχει το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω όσο γίνεται πιο γρήγορα να αναφερθώ στα άρθρα από το 10 μέχρι το 15 και μετά θα είμαι πιο αναλυτικός για το 16, όπου ο συνάδελφος, Ειδικός Αγορητής μας, δεν είχε το χρόνο παρά το ότι υπήρξε ρητή δέσμευση του Προέδρου, ότι για να δεχθούμε αυτήν την ενότητα θα υπήρχε άνεση χρόνου, ο προκάτοχός σας στην Έδρα δεν του έδωσε τον απαιτούμενο χρόνο για να τελειώσει, επικαλούμενος το γεγονός, ότι του είχε δώσει τρία λεπτά στην αρχή, χωρίς να βάλει το χρόνο. Αυτό, όμως, δεν είναι πρόβλημα δικό μας. Το θέμα είναι να τελειώσουμε την τοποθέτησή μας πάνω στα σημαντικά άρθρα που συζητάμε. Είναι από το 10 μέχρι το 16, επτά άρθρα, τουλάχιστον τρία με τέσσερα λεπτά χρειάζεται το άρθρο. Εγώ θα προσπαθήσω να είμαι πολύ σύντομος.

Σχετικά με τον Ο.Σ.Ε. διατυπώθηκαν ολοκληρωμένα και τεκμηριωμένα οι θέσεις μας. Εγώ θέλω να σημειώσω μόνο, ότι, στην ουσία, με τις ρυθμίσεις στο άρθρο αυτό, μέσω του "ΕΡΓΑ-Ο.Σ.Ε. Α.Ε." παραδίδονται τα έργα του Ο.Τ.Ε. σε ιδιώτες με τα projects κ.λπ. Επίσης να διαπιστώσω, ότι η Χώρα μας προχωράει στη συρρικνωση των σιδηροδρομικών γραμμών και με την ευκαιρία θα ήθελα να πω, ότι αυτή η διάταξη προβλέπει την εκποίηση των πλεοναζόντων ή πεπалаιωμένων υλικών και μου δημιουργεί ιδιαίτερες ανησυχίες. Τα

"παλιά" θα μπορούσα να τα καταλάβω. Για τα πλεονάζοντα υλικά, θέλουμε κατά την άποψή μας -και επιβάλλεται- να αναπτυχθεί ο Ο.Σ.Ε..

Δεν μπορούμε, λοιπόν, να εκποιούμε πλεονάζοντα υλικά, τα οποία ενδεχόμενα θα χρειαστεί μετά να τα αγοράσουμε πολύ πιο ακριβά. Επίσης, δεν καταλαβαίνω αυτό το 20% να παρακρατείται από το Δημόσιο. Γιατί; Με ποιο δικαίωμα;

Είναι γεγονός, ότι στα πλαίσια της συρρίκνωσης του δημόσιου τομέα, που επιχειρείται, προωθείται παρόμοια πολιτική και για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, με τα αεροδρόμια.

Και είπαμε ήδη, ότι το πρώτο αεροδρόμιο της Χώρας, το αεροδρόμιο των Σπάτων, ουσιαστικά επί τριάντα χρόνια θα λειτουργήσει ως ιδιωτικό αεροδρόμιο.

Και μας ανησυχεί ιδιαίτερα το γεγονός, ότι επανεξετάζεται -διατυπώνεται στο νομοσχέδιο, που συζητούμε- η νομική μορφή της ΥΠΑ, προφανώς για να διευκολυνθεί η εκχώρηση των όποιων κερδοφόρων δραστηριοτήτων σε ιδιώτες.

Η θέση μας είναι, ότι η ΥΠΑ πρέπει να μείνει καθαρά δημόσια, ιδιοκτήτης και διαχειριστής όλων των πολιτικών αεροδρομίων, φυσικά με την ανάλογη -όπως είπαμε- εξορθολόγηση και τον εκδημοκρατισμό της λειτουργίας της.

Σχετικά με την Ολυμπιακή, είναι γεγονός ότι βρισκόμαστε στην εφαρμογή του προγράμματος εξυγίανσης, που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα αποτελέσματα αυτής της εξυγίανσης ήδη φαίνονται. Τεράστια προβλήματα για τον εθνικό αερομεταφορέα.

Ταξιθεύουμε όλοι, κύριε Πρόεδρε. Πολλές φορές μας έχει τύχει να περιμένουμε ώρες, γιατί δεν υπήρχε επαρκές προσωπικό. Έπρεπε να περιμένουμε να έρθει ο πιλότος ή το υπόλοιπο ιπτάμενο προσωπικό από κάποια άλλη πτήση, για να μπορέσει να φύγει το αεροπλάνο μας. Και αυτό βεβαίως, δεν βοηθάει σε τίποτε.

Γιατί με τα μέτρα της δόθεν εξυγίανσης, που πάρθηκαν, αποχώρησε κυρίως το προσωπικό, που ήταν το πιο χρήσιμο για την Ολυμπιακή.

Επίσης είναι γεγονός και προωθείται, μέσα από τη γενικότερη πολιτική, το πέρασμα μερικώς σε ιδιώτες ορισμένων δραστηριοτήτων. Είχε ξεκινήσει από παλιά με την "Ολύμπικ Κέτερινγκ". Τώρα προχωρούμε προφανώς και σε άλλους τομείς. Και έχουμε ανατροπή των εργασιακών σχέσεων, με βάση τις υποδείξεις της Λευκής Βίβλου.

Επίσης θέλουμε να σημειώσουμε, ότι θεωρούμε απαράδεκτο το ότι η Ολυμπιακή από εδώ και εμπρός θα φορολογείται ως μία κοινή ανώνυμη εταιρεία. Θα είναι ένα δυσβάσταχτο χτύπημα για τον εθνικό αερομεταφορέα, ο οποίος επιτελεί αναμφίβολα κοινωνική πολιτική.

Μπορώ να σας πω, κύριε Πρόεδρε, επειδή προέρχομαι από ακριτικό νομό, ότι τα αεροπορικά εισιτήρια προς Λέσβο, Χίο και Λήμνο είναι επιδοτούμενα από την Ολυμπιακή βεβαίως. Γιατί είναι σε πολύ χαμηλότερη τιμή από ό,τι είναι το κόστος. Δέστε, πόσο είναι το εισιτήριο για την Κέρκυρα ή για τη Ρόδο και δέστε, πόσο είναι για τη Μυτιλήνη.

Βεβαίως, δε θέλω να πω και εδώ, ότι δεν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα για την εξορθολόγηση, τον εκδημοκρατισμό, το νοικοκύρεμα της Ολυμπιακής. Όμως, γι'αυτά τίποτε δε γίνεται. Προωθείται, αν θέλετε, το καθάρισμα του "φιλέτου", ενδεχόμενα για να δοθεί πιο καθαρό και πιο προσοδοφόρο και πιο άνετο στους ιδιώτες.

Σχετικά με τον Ο.Τ.Ε., είναι γεγονός, ότι με τις ρυθμίσεις αυτές, διευκολύνονται οι ξένες εταιρείες για απεριόριστη χρήση του δημοσίου δικτύου του Ο.Τ.Ε.. Καταργούνται οι ρυθμίσεις εκείνες που έβαζαν κάποιον περιορισμό στη χωρικότητα των ενοικιαζόμενων δικτύων.

Διευκολύνεται επίσης η εισβολή των ξένων εταιρειών, με την απάλειψη της υποχρέωσης να είναι εγκατεστημένες αυτές οι ξένες εταιρείες στην Ελλάδα και να έχουν ονομαστικές μετοχές. Και μου έκανε εντύπωση αυτό που είπε κάποιος συνάδελφος από τη Νέα Δημοκρατία, ο κ. Γιαννόπουλος νομίζω. Είπε: "Μα, είναι δυνατόν να υπάρξει ανάπτυξη με ονομαστικές μετοχές;" Εγώ ξέρω, ότι μπορεί να υπάρξει κάλλιστα ανάπτυξη με ονομαστικές μετοχές. Ρεμούλα και φοροδιαφυγή, με ονομαστικές μετοχές, είναι πολύ πιο δύσκολο να υπάρξει!

Γ'αυτό εμείς επιμένουμε, οι μετοχές όλων των ανωνύμων εταιρειών να γίνουν ονομαστικές.

Επίσης ο Υπουργός μας είπε, ότι αυτές οι ρυθμίσεις γίνονται κάτω από την πίεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ.

Από την άλλη, ενώ με το ν.2246/25 οι ιδιώτες, που θα έπαιρναν άδεια, ήταν υποχρεωμένοι να συμβάλουν στην έρευνα, τώρα απαλλάσσονται και απ'αυτήν την υποχρέωση, έχοντας έτσι ακόμη μεγαλύτερη κερδοφορία στις δραστηριότητές τους.

Επίσης, εάν η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών -και θα ήθελα να ακούσω τη θέση σας- καθυστερήσει μέχρι εννέα μήνες να δώσει απάντηση σε αίτηση άδειας, τότε θεωρείται, ότι η άδεια έχει χορηγηθεί χωρίς γνωμοδότηση καν τις Επιτροπές Επικοινωνιών. Δεν το καταλαβαίνω αυτό το πράγμα. Είναι δυνατόν να δίνονται έτσι οι άδειες, λες και για κάποια άδεια, να ανοίξουμε ένα μαγαζάκι, ένα ψιλικάτζίδικο; Είναι αδιανόητο.

Σχετικά με την Ο.Α.Σ.Θ. αναφέρθηκε ο συνάδελφος κ. Παναγιώτου και δεν θέλω να επεκταθώ. Θεωρώ, όμως, απαράδεκτο να δίνουμε τόσα λεφτά, σαράντα εκατομμύρια το χρόνο ανά λεωφορείο και να μην τολμάμε να θέσουμε ένα σύμβουλο μέσα με δικαίωμα ψήφου.

Επίσης, δεν συμφωνούμε με το να φύγει από την αρμοδιότητα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ο διορισμός του διευθυντή και λοιπά.

Τώρα σε ό,τι αφορά το άρθρο 16, έχουμε τη γνώμη, πως ρυθμίζει εντελώς αποσπασματικά την υποχρέωση των υποψηφίων οδηγών -και μάλιστα, όχι από το τρέχον έτος, αλλά από το 1998- πριν δώσουν εξετάσεις για να πάρουν δίπλωμα, να παρακολουθήσουν ορισμένες ώρες θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα χωρίς να μας λέει ποιος θα ελέγξει, εάν τελικά αυτές οι ώρες υπήρξαν. Η ρύθμιση είναι, όπως είπαμε, αποσπασματική, μια και δεν ρυθμίζει το σύνολο του προβλήματος της ουσιαστικής κατάρτισης των υποψηφίων. Είναι γνωστό ότι δεν είναι υποχρεωτική και ούτε εξετάζεται η γνώση σε μηχανολογικά θέματα, πράγμα που καθιστά τους οδηγούς ανήμπορους να αντιμετωπίσουν έστω και κάποια μικρή μηχανολογική ηλεκτρολογική βλάβη και φυσικά, έστω και να κατανοήσουν τη λειτουργία της μηχανής, για να μπορέσουν ανάλογα να ρυθμίσουν τη συμπεριφορά τους.

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.)

Την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Η εξέταση δε γίνεται σε συνθήκες, που ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, που πρόκειται να αντιμετωπίσει ο υποψήφιος όταν λάβει το δίπλωμα.

Αυτά πρέπει να τα ρυθμίσουμε, εάν πραγματικά ενδιαφερόμαστε και θέλουμε την κατάρτιση των υποψηφίων οδηγών και τη συμβολή του χρήστη των οχημάτων στη μείωση των ατυχημάτων.

Με την παράγραφο 8 καταργείτε τις εισφορές, που καταβάλλουν υπέρ τις ΕΛΠΑ οι ενδιαφερόμενοι. Είναι ένα θέμα, το οποίο αναφέρθηκε και από άλλους συναδέλφους. Νομίζω, ότι χρειάζεται επανεξέταση. Δε θα επεκταθώ. Είναι, όμως, γεγονός, ότι παίζει κάποιον κοινωνικό ρόλο η ΕΛΠΑ και οι εισφορές αυτές ήταν ελάχιστες.

(Στο σημείο αυτό ακούγεται πάλι ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.)

Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να τελειώσουμε. Δε θα μπορέσουμε, δηλαδή, να τοποθετηθούμε πάνω στο νομοσχέδιο. Τελικά θα αναγκαστούμε να αποχωρούμε από τη συζήτηση των νομοσχεδίων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συμφωνήσατε σε κάποιο χρόνο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Συμφωνήσαμε ότι θα δοθεί άνεση χρόνου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δέκα λεπτά.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Όχι. Ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος έχω το δικαίωμα να μιλήσω για δέκα λεπτά, κύριε

Πρόεδρε, ζητώ να μου δοθεί η άνεση χρόνου να ολοκληρώσω την τοποθέτησή μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεχίστε, κύριε Κόρακα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Σας παρακαλώ. Δε θα πάρω περισσότερο χρόνο από δύο-τρία λεπτά.

Είναι θετικό ότι δίνετε τη δυνατότητα -κατά τη γνώμη μας θετικό- στους Έλληνες ομογενείς, που προέρχονται από τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, να ισχύει το δίπλωμα που φέρνουν από τις χώρες αυτές και να αντικαθίσταται με ελληνικό χωρίς δοκιμασία.

Θετικό επίσης είναι, ότι τους δίνετε τη δυνατότητα να φέρουν με την οικοσκευή τους ένα αυτοκίνητο επιβατικό Ι.Χ. και να το ταξινομούν στις περιφέρειες εγκατάστασής τους, χωρίς να υποβάλλονται στην ταιλαιπωρία να έλθουν στην Αθήνα. Το ερώτημα που τίθεται είναι, τι γίνεται με τους ομογενείς, που έρχονται από τις άλλες χώρες -εκτός από αυτές τις χώρες- όπως είναι για παράδειγμα, οι άλλες πρώην σοσιαλιστικές χώρες. Κατά τη γνώμη μας πρέπει να υπάρξει μία ενιαία ρύθμιση.

Επιπλέον, γιατί επιβάλλετε στους ομογενείς αυτούς, κατά τον προβλεπόμενο τεχνικό έλεγχο στα περιφερειακά ΚΤΕΟ να έχουν αυτοκίνητα που φέρουν εκπομπές καυσαερίων μικρότερες από τα όρια που καθορίζονται για τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην Ελλάδα; Νομίζουμε, ότι είναι μια διάκριση που πρέπει και αυτή να εκλείψει.

Στην παράγραφο 12 θα πω δύο λόγια, κύριε Πρόεδρε και θέλω και τη δική σας υποστήριξη.

Πρόκειται για τα νησιά. Το ζητούμενο ήταν να μπορούν οι μεταφορές από τα νησιά να επικοινωνούν με τους υπόλοιπους νομούς της Ελλάδας με τους οποίους συνδέονται ακτοπλοϊκά με λιμάνια. Δηλαδή, να μπορεί ο Μυτιληνιός μεταφορέας να πάει στη Θεσσαλονίκη, στην Καβάλα, στη Χίο βεβαίως -και εκεί το προβλέπετε- και στην Αττική. Το ίδιο και ο δωδεκανήσιος. Είναι δώρον άδωρον γιατί αυτό το είχε έτσι και αλλιώς, να πηγαίνει σε όλα τα υπόλοιπα Δωδεκανήσια. Αλλά με ποιο άλλο νομό συνδέεται άμεσα ακτοπλοϊκά.

Πρέπει λοιπόν, να ρυθμιστεί το θέμα. Είναι μια δίκαιη ρύθμιση. Το ζητάμε επανειλημμένα και κάθε φορά η Κυβέρνηση υπόσχεται ότι θα το ρυθμίσει. Νομίζω, ότι αξίζει τον κόπο αυτοί οι άνθρωποι να έχουν τα ίδια δικαιώματα που έχουν οι υπόλοιποι. Για παράδειγμα ένας μεταφορέας στην Αρκαδία μπορεί να πάει σε τρεις, τέσσερις νομούς. Επίσης, στα Τρίκαλα μπορεί να πάει σε πολύ περισσότερους. Γιατί ο Μυτιληνιός κύριε Υπουργέ, να μην μπορεί; Δεν το καταλαβαίνω αυτό. Γιατί γίνεται αυτή η διάκριση;

Η Μυτιλήνη συνδέεται μόνο με την Αττική, την Καβάλα, τη Θεσσαλονίκη και τη Χίο. Δεν είναι δηλαδή, τόσοι πολλοί οι νομοί.

Επίσης, κύριε Πρόεδρε, συμφωνούμε με τη ρύθμιση της παραγράφου 13, η οποία προβλέπει ότι χορηγούνται ειδικά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης για τη μεταφορά τετραπληγικών. Θα θέλαμε όμως, να πούμε ότι δεν πρέπει να ονομαστούν αυτά επιβατικά δημόσιας χρήσης, γιατί θα δημιουργηθεί πρόβλημα με τα ΤΑΧΙ και θα πρέπει να συζητηθεί. Δεν πρέπει να γίνει διπλή χρήση. Δηλαδή, δεν μπορεί να μεταφέρει και τετραπληγικούς και μη τετραπληγικούς επιβάτες. Εάν λέγεται επιβατικό δημόσιας χρήσης, θα κάνει την ίδια δουλειά. Και εδώ υπάρχει πρόβλημα, ενώ η πρόθεσή σας προφανώς, όπως αναφέρεται και στη ρύθμιση είναι γι'αυτά αποκλειστικά τα άτομα.

Να μην είναι λοιπόν, επιβατικά δημόσιας χρήσης, αλλά επιβατικά για τη μεταφορά τετραπληγικών ατόμων. Να καθορίζεται καθαρά.

Όσον αφορά την παράγραφο 14 που αφορά τους αποσπώμενους υπαλλήλους από το Υπουργείο σας, κατανοώ τη ρύθμιση, αλλά νομίζω ότι πρέπει να γίνει μια γενική ρύθμιση. Βεβαίως, όταν πρόκειται για τους αποσπώμενους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, τους φορτώνετε την πληρωμή και των μισθών αυτών των υπαλλήλων, ενώ εκπληρώνουν υπηρεσίες που τις είχε συχνά το Υπουργείο ή άλλα Υπουργεία

και εκεί γίνεται μια μεγαλύτερη επιβάρυνση των οργανισμών αυτών, οι οποίοι ήδη ασφυκτούν και δεν μπορούν να πληρώσουν το προσωπικό που έχουν τώρα.

Επίσης, θα ήθελα να πω, ότι στο άρθρο 13 υπάρχει η μεταφορά της κίνητης περιουσίας της Ανώνυμης Εταιρίας "ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ" στην ΥΠΑ. Έχουμε καταθέσει και ερώτηση, όπου καταγγέλλουμε ότι ο Πρόεδρος της Ανώνυμης Εταιρίας "ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ", δεν πήρε φεύγοντας για την προεδρία της ΥΠΑ και το αυτοκίνητο BMW. Δεν ξέρω, μήπως γι'αυτό γίνεται η ρύθμιση; Έχουμε συγκεκριμένα στοιχεία και καταγγελίες, κύριε Υπουργέ. Ίσως, να μην είστε ενημερωμένος, αλλά έτσι έχει γίνει και δεν καταλαβαίνουμε γιατί γίνεται αυτή η ρύθμιση.

Πρέπει να μείνει λοιπόν, η περιουσία μέχρι την εκκαθάριση αυτής της εταιρίας και βεβαίως, τα περιουσιακά της στοιχεία θα την βοηθήσουν και για την εκκαθάριση, ηλεκτρονικοί υπολογιστές, γραφεία, τηλέφωνα και τα υπόλοιπα σκεύη. Εάν τα πάρετε τώρα, θα δυσκολευτεί και η εκκαθάριση. Με ποιο αντάλλαγμα, όμως πάνε από την εταιρία αυτή στην ΥΠΑ; Υπάρχει ένα αντάλλαγμα. Τα χρειάζεται η ΥΠΑ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Αλαμπάνος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ με λίγα λόγια στον τομέα αυτό της επικοινωνίας, που αποτελεί την προϋπόθεση της ανάπτυξης των κρατών του κόσμου σήμερα, μια και οι επικοινωνίες αποτελούν τη βάση, θα έλεγα, ανάπτυξης όλων των κλάδων και δεδομένου ότι σε λίγο θα μιλάμε συνεχώς και θα προσδιορίζουμε τα πάντα με το συνθετικό "τηλέ", τηλεϊατρική, τηλεεργασία, τηλεεπικοινωνία, τηλεεκπαίδευση κ.λπ.

Το λέω αυτό, βεβαίως, γιατί ζούμε σε μια εποχή επαναστατική της τεχνολογικής επανάστασης, της κοινωνίας των πληροφοριών.

Το επαναλαμβάνω αυτό γιατί θα έπρεπε σήμερα να αποτελεί ένα λόγο, μια αφορμή για να διαμορφώνουν οι επικοινωνίες και αυτό που λέμε εθνική πολιτική. Εθνική πολιτική, όμως, που επιβάλλει να έχουμε επιλέξει και τους στρατηγικούς μας συμμάχους, τόσο στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, όσο και στον τομέα των τεχνολογιών.

Γιατί, Γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, κύριοι συνάδελφοι και κύριοι Υπουργοί, ότι βρισκόμαστε σε πλήρη απελευθεροποίηση του σύμπαντος κόσμου. Μην γελιόμαστε. Κι εκεί που δεν έχει απελευθερωθεί κάτι, είναι σίγουρο ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ανοίξει χαραμάδες. Πετύχαμε το 1994...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κι εμείς πρέπει να το δεχτούμε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ: Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, εγώ δεν σας διέκοψα.

Πετύχαμε στις 17.11.94 τη δέσμευση να έχουμε προστασία του Ελληνικού Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών μέχρι το 2003. Με την πάροδο όμως του χρόνου -ξέρει ο κύριος Υπουργός- άνοιξαν διάπλατα οι πόρτες κι έχουμε απελευθέρωση. Σαν αποτέλεσμα, σήμερα έχει απελευθερωθεί το καθεστώς των δορυφορικών επικοινωνιών, και λοιπών Υπηρεσιών.

Θα ήθελα να κάνω κάποιες παρατηρήσεις γενικού ενδιαφέροντος με καλή πίστη. Έρχεται τώρα η "GLOUBAL", ένα δορυφορικό σύστημα χαμηλής τροχιάς και καλύπτει το σύμπαν. Ποιά η τύχη του Ο.Τ.Ε.; Σε λίγο δηλαδή θα έχουμε μία οικονομική απαξίωση. Κάνω γενικές παρατηρήσεις, που δε θίγουν κανένα. Θα έπρεπε, λοιπόν, σήμερα το Υπουργείο Εξωτερικών, ο κύριος φορέας που διαμορφώνει την εξωτερική μας πολιτική και όχι πάντα με τη μορφή της παραδοσιακής διπλωματίας, αλλά με τη λογική, της οικονομικής διπλωματίας, γιατί βρισκόμαστε στον αστερισμό της διεθνοποιημένης αγοράς, να έχει υπόψη του και να καθορίσει πώς θα πάμε και με ποιούς θα πάμε. Γιατί είπα νωρίτερα ότι πρέπει να καθοριστεί με ποιούς θα πάμε στην τεχνολογία και στην επικοινωνία.

Δεύτερο ζήτημα και αυτό είναι ζωντανό. Φοβάμαι, κύριε Υπουργέ, ότι θα υπάρχει κάποιο αίτημα στο Υπουργείο ή στην Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών για άδεια λειτουργίας της "GLOUBAL". Και το λέω αυτό, γιατί σε λίγο καιρό θα έχει

απελευθερωθεί το σύμπαν, εκτός από τη φωνητική επικοινωνία.

Ένα άλλο ζήτημα είναι η φωνητική επικοινωνία. Τι σημαίνει; Σήμερα αυτό το πλεονέκτημα το έχει μόνο ο Ο.Τ.Ε.. Ξέρουμε, όμως, πάρα πολύ καλά ότι όλοι οι άλλοι κρατικοί οργανισμοί και η ΔΕΗ και ο Ο.Σ.Ε. και η ΔΕΠΑ -δεν ξέρω αν μου διαφεύγει κάποιος- έχουν εναλλακτικά δίκτυα τηλεπικοινωνιών.

Προτείνω -και θα είναι προς τιμήν σας, αν το κάνετε- να σχηματιστεί μία εταιρία μικτή με τον Ο.Τ.Ε., και όλες τις κρατικές εταιρίες δηλ. τις ΔΕΚΟ, στις οποίες θα χορηγήσετε τη δεύτερη άδεια της φωνητικής τηλεπικοινωνίας. Γιατί το λέω αυτό; Απ' ό,τι πληροφορούμαι, διαβάζω και ενημερώνομαι και από επισκέψεις που κάνω στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ήδη έχει δημιουργηθεί στην Ευρώπη μία άλλη εταιρία ευρωπαϊκών διαστάσεων, η "UNI SOF", νομίζω, η οποία ούτε λίγο, ούτε πολύ, αφού φτάσει στην Ελλάδα, θα ζητήσει τη δεύτερη άδεια φωνητικής τηλεφωνίας, αν δεν το ζητήσουν κάποιοι άλλοι. Διότι υπάρχουν και ανακαταξίες στο εσωτερικό της Χώρας και θα πρέπει να το προσέξουμε και αυτό.

Προχωρήστε λοιπόν, κύριε Υπουργέ. Φωνάζτε τους αύριο, ώστε, όσο το δυνατόν συντομότερο, η άδεια της δεύτερης φωνητικής επικοινωνίας να είναι ελληνική.

Μία άλλη παρατήρηση, που θα ήθελα να κάνω, αφορά μία φοβερή καθυστέρηση. Το 1995, τέτοια εποχή ακριβώς, ήμουν Υπουργός και υπέγραφα την άδεια κινητής τηλεφωνίας για τον Ο.Τ.Ε.. Έχουν περάσει δύο χρόνια και ακόμα ακούω, ότι κάτι γίνεται, κάτι ετοιμάζεται.

Βέβαια, συζητήθηκε ο νόμος, αλλά δεν βλέπω να φτάνουμε στην πράξη, δηλαδή να έχουμε ενεργοποιήσει αυτήν τη διάταξη.

Το τρίτο, για να τελειώνω κύριε συνάδελφε και γιατί ουσιαστικά θα ήθελα να παρέμβω εδώ -και νομίζω ότι έτσι το βλέπει το Υπουργείο- ψηφίσαμε ένα νόμο που δώσαμε το δικαίωμα στον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών και στην ΕΡΤ της καλωδιακής δικτύωσης. Εξώδικα πληροφορούμαι ότι κάποιοι διαπραγματεύονται με Ιταλούς ή και με άλλους για συνεργασία. Δεν ξέρω αν το έχει υπόψη του το Υπουργείο. Είναι και αυτό ένα ζήτημα εθνικής πολιτικής. Και τα λέω αυτά, κύριε Υπουργέ, με καλή πίστη για να τα δούμε σήμερα. Γιατί για μένα -που ξέρω και για εσάς που γνωρίζετε ακόμα καλύτερα από μένα- διακόσια πενήντα δισεκατομμύρια κέρδη του Ο.Τ.Ε. δεν λένε τίποτα όταν ξέρουμε από που προέρχονται. Εάν δεν επανεπενδύονται αυτά όχι στο ακέραιό τους αλλά στο πολλαπλάσιό τους, δεν κάνουμε τίποτα. Στο χώρο της Βαλκανικής θα χρειαστούν τα επόμενα τρία χρόνια, διακόσια δισεκατομμύρια δολάρια για επένδυση στον τομέα των επικοινωνιών.

Άρα, λοιπόν, εκεί εμείς δεν θα πάμε να κάνουμε διείσδυση, να ανοίξουμε μία τρύπα. Η διείσδυση σημαίνει ότι ανοίγω τρύπα. Θα παρακαλούσα και την Κυβέρνηση και όλους όσους μιλούν να μη λένε "θα διεισδύσουμε στα Βαλκάνια", αλλά "θα συνεργαστούμε στα Βαλκάνια". Διότι δεν θα πάμε να ανοίξουμε τρύπα στα Βαλκάνια και να δημιουργηθεί και ενοχλητικό κλίμα απ' αυτούς.

Θα πρέπει, λοιπόν, να τα δούμε όλα αυτά και σε συνδυασμό με το Υπουργείο Εξωτερικών που διαμορφώνει την πολιτική μας. Γιατί αλλιώς δεν θα συγκινήσουμε το διεθνή οικονομικό παράγοντα να επενδύσει στη Χώρα μας, στο μόνο σταθερό ακόμη -και εύχομαι να μείνει- παράγοντα των Βαλκανίων. Το λέω αυτό γιατί δεν θα έχουμε τη δυνατότητα να πάμε σε βιομηχανική παραγωγή βάσης. Μπορούμε, όμως, κάλλιστα να επιμεινουμε στην παροχή υπηρεσιών -υψηλών όμως υπηρεσιών- που έχουν ανάγκη οι πολυεθνικές, που ξέρω ότι καθημερινά μας χτυπάνε την πόρτα και δεν είμαστε σε θέση να τις παρέχουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ, κύριε Αλαμπάνο, τελειώνετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Αφήστε τον να ολοκληρώσει. Είναι ενδιαφέροντα όλα αυτά που λέει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όλα ενδιαφέροντα είναι, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Θα αρχίσω πρώτα από το άρθρο 13, που αφορά την Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας. Τα είπα και χθες στην επί της αρχής ομιλία μου. Κύριε Υπουργέ, με καθηγητές και με επιτροπές σήμερα δεν γίνεται αναδιοργάνωση υπηρεσιών. Κάντε μία διακήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος να παρουσιαστούν εταιρείες, γραφεία διαχείρισης και οργάνωσης επιχειρήσεων, δημοσίων και ιδιωτικών, διαλέξτε κάποιες απ' αυτές -είτε λέγεται "KARYOUNG" είτε λέγεται "EBASCO" είτε λέγεται "TITMAGIER" κλπ.- να σας κάνουν τις προδιαγραφές του τι ακριβώς θέλετε και του τι ακριβώς χρειάζεται. Αφού καταλήξετε στο τι ακριβώς θέλετε και στο τι ακριβώς χρειάζεστε, κάντε μία νέα διακήρυξη να αναδείξετε κάποια εταιρεία, η οποία θα έρθει και θα κάνει αυτήν την οργάνωση και θα διοικήσει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Είναι πολύ χρήσιμο και πολύ κρίσιμο και είναι προς τιμή σας ότι βάζετε αυτήν τη διάταξη τώρα εν όψει λειτουργίας ενός νέου αεροδρομίου και νέων καταστάσεων.

Ως έχει είμαι αναγκασμένος να μη ψηφίσω τη διάταξη. Αλλά σας επισημαίνω και θέλω να πιστεύω ότι προβληματιστήκατε.

Μπαίνω στη συνέχεια στα ζητήματα που αναφέρονται στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Έχει δεινοπατήσει πολύ και το Κοινοβούλιο και εσείς με την Ολυμπιακή Αεροπορία και κόστος αναμένει μέγα το Ελληνικό Δημόσιο για τη μεταφορά της στο αεροδρόμιο των Σπάτων και είναι το κριτήριο αν θα κλείσει ή αν θα συνεχίσει να λειτουργεί το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Η σύμβαση είναι να κλείσει το αεροδρόμιο του Ελληνικού, αλλά αυτά ξέρετε ότι κατά τη διάρκεια της ζωής, τα καθορίζει η ζωή.

Μήπως ήρθε η ώρα να διαλύσουμε την Ολυμπιακή Αεροπορία με όλα τα δικαιώματα των εργαζομένων και να συστήσουμε μία καινούρια και να απαλλαγούμε απ' ό,τι κακό έχουμε, να ξεκινήσουμε μία εταιρεία υγιή καθώς πρέπει και με καινούριο κεφάλαιο και οργανισμό; Είναι ένα πρόβλημα το οποίο νομίζω ότι ωριμάζει στη συνείδηση πρώτα των εργαζομένων. Και δεν κρύβω ότι μία ποιότητα καλή απ' αυτούς ήρθε σε εμάς.

Έρχομαι στο άρθρο 10 για το οποίο χθες σας μίλησα αρκετά. Είμαι αναγκασμένος -λείπει ο κ. Σφυρίου- να ξαναπώ ότι δεν είχατε καμία υποχρέωση από το ν.2366 να ιδρύσετε -να το επαναλάβω, το είπα και χθες- την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε..".

Είναι ανώνυμος εταιρεία πλέον. Έδωσε ορθά το δικαίωμα στον Ο.Σ.Ε. να ιδρύει θυγατρικές επιχειρήσεις, να καθετοποιείται προς κάθε κατεύθυνση. Δεν είχατε καμία υποχρέωση είτε γιατί ήταν νωρίς, είτε γιατί πήγατε γρήγορα, είτε γιατί είχατε μία άλλη εισήγηση για την οποία εγώ δεν συμφωνώ και προχωρήσατε με δική σας απόφαση. Αυτό έγινε με δική σας απόφαση. Δεν είναι υποχρέωση νομοθετική του "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε..".

Προχωρείτε στη δημιουργία της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε.". Δεν υπάρχει κανένα αντικειμενικό στοιχείο. Προσέξτε, η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει κάποια χρήματα για να αναπτυχθεί η Ελλάδα, διότι συμφέρει αυτούς. Αλλά να μην έχετε την παραμικρά αμφιβολία -και δεν την έχετε, είμαι σίγουρος- ότι αυτοί κοιτάζουν όσα πιο πολλά μπορούν απ' αυτά να επιστραφούν. Και ένας τρόπος για να επιστραφούν, είναι αυτός ο τύπος του Μετρώ, του να συνεργαστούμε άνευ ορίου, ανωτάτου κατωτάτου, τοπικώς ή χρονικώς ή οικονομικώς. Λόγου χάρη έγινε η "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" για να διευκολύνουμε και πήραμε και έναν pro ject manager, μπήκε Γενικός Διευθυντής. Δεν έχει κανένα λόγο να τελειώσει νωρίς το ΜΕΤΡΟ. Ο Κωνσταντίνος Σημίτης θα είχε τη μεγάλη ευτυχία να θέσει σε λειτουργία το "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ", προ των νέων εκλογών. Δε θα το κάνει, γιατί συμφέρει την "Μπέχτελ" να διαιωνίζεται αυτή η κατάσταση, να εισπράττει δυόμισι δισεκατομμύρια το χρόνο, ταμπέλα, συν ενάμισι δισεκατομμύριο για αμοιβές των μηχανικών της. Εκεί πάει και την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε.". Εκεί πάτε με αυτόν τον τρόπο να διαλύσετε μία υπηρεσία με ιστορία και να προχωρήσετε στη δημιουργία μιας "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε." με μία διοίκηση που καμία σχέση δεν έχει με έργα. Μπορεί να είναι εξαιρετοι άνθρωποι στις δουλειές τους, αλλά με έργα δεν έχουν καμία σχέση, δεν έχουν δει ποτέ

σήραγγα και νερά, υπόγεια σκότη κ.λπ.

(Στο σημείο αυτό, ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.)

Κύριε Πρόεδρε, είναι πολύ ουσιαστικά, αν θέλετε δώστε μου ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μπορώ να κόψω τον αυτοματισμό του χρόνου;

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Και στη συνέχεια, κύριε Υπουργέ, θα χρεωθείτε εσείς μία κατάσταση διάλυσης μιας τεχνικής υπηρεσίας με ιστορία. Προσέξτε όμως, τούτο: είμαστε μία χώρα ορεινή. Πρέπει το ταχύτερον δυνατόν να οργανώσουμε και να φτιάξουμε μία τεχνολογία και μεθοδολογία -και χαίρομαι που έχετε Υφυπουργό μηχανικό- να βρούμε τρόπους και μεθόδους φθηνού κόστους κατασκευής σηράγγων και χαραδρογεφυρών. Αυτό είναι απαραίτητο για το οδικό δίκτυο της Ελλάδος. Δεν μας παίρνει πια να περιπλανώμεθα. Χρειαζόμαστε σήραγγες και χαραδρογέφυρες. Και σ'αυτό μπορούσε να είναι προπομπός ο Ο.Σ.Ε.. Με τον τρόπο που πηγαίνετε με την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε." που κάνετε, είμαι απολύτως σίγουρος -εγώ δε θα ψηφίσω το άρθρο αυτό-μπαίνετε σε αδιέξοδο. Για τη σύμβαση που προβλέφθηκε να γίνει από την 13η Διεύθυνση -προσέξτε, σήμερα ασχολήθηκα πολύ με την Ευρωπαϊκή Ένωση-μου είπαν εκεί "εμείς είμαστε η Διεύθυνση Επιχειρημάτων και καμιά δουλειά δεν έχουμε". Δεν ασχοληθήκαμε με τίποτε τέτοιο απολύτως, έτσι μου είπαν. Δεν μπορεί μία διεύθυνση να παραγγέλλει στο Ελληνικό Κοινοβούλιο να ψηφίζει νόμους. Δεν είμαστε αποικία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είμαστε συμμετοχοί, συνεταίροι και διεκδικούμε στο ακέραιο και έχουν να παίρνουν από μας. Μας θέλουν γιατί είμαστε χώρα συνηθειών υπερτριπλάσιας των ευρωπαϊκών. Ως δέκα εκατομμύρια αντιστοιχούμε με τριάντα εκατομμύρια στα δικά τους οικονομικά πλεονεκτήματα.

Έχετε μία διάταξη. Καταλαβαίνω πως είναι δύσκολο να την πάρετε πίσω. Δεν το αρνούμαι. Με αυτήν τη σύμβαση που λέτε, πώς θα εκχωρηθούν τα "έργα" του Ο.Σ.Ε. στην "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε.", τελεί υπό την έγκρισή σας.

Σας εισηγούμαι και εύχομαι μην την εγκρίνετε ποτέ. Μπείτε σε αυτό που σας είπα χτες. Ανατρέψατε αυτό που έγινε.

(Στο σημείο αυτό ακούγεται ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή.)

Είναι το κύριο χαρακτηριστικό ενός υγιούς πολιτικού. Και σας επαναλαμβάνω τη ρήση του Ανδρέα Παπανδρέου: "Η πολιτική δεν έχει καμία αξία, δεν καταξιώνεται, δεν είναι τίποτε και σε τούτο διαφέρει από όλα τα άλλα όταν έχει ανατρεπτική πνοή". Ανατρέψατε λοιπόν. Σταματήστε εκεί που είναι. Λάθη γίνονται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εντάξει, κύριε Κεδίκογλου.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Άνθρωποι είμαστε, πρέπει να συμφωνήσετε να κλείσει αυτή η ιστορία. Ο Ο.Σ.Ε. είναι μία ανώνυμη εταιρεία. Δεν έχετε κανένα λόγο να δημιουργήσετε την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε.."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θεωρείτε ότι η επανάληψη είναι η μήτηρ της μαθήσεως;

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Είναι αποκλειστικά φτιαγμένη από τους γραφειοκράτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να εισπράττουν χρήματα.

Δεν υπάρχει όριο, ούτε πότε τελειώνει το έργο, ούτε πόσο κοστίζει, ούτε τίποτε άλλο.

(Στο σημείο αυτό ακούγεται παρατεταμένα ο προειδοποιητικός ήχος λήξης του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Να έρθουν να κάνουν επίβλεψη -ευχαρίστως καμία αντίρρηση- και πληρώστε τους. Να το κάνουν όμως σε ορισμένο χρόνο και με ορισμένη αμοιβή, όπως έκανε η ΔΕΗ με την "ΕΒΑΣCO" και έχει κάνει την "ΛΑΗΕ", για την οποία καμαρώνουμε. Είναι ευκαιρία εσείς να κάνετε κάτι καλύτερο και να έχετε τη δόξα. Αλλιώς φοβάμαι, ότι φορνίζεστε με ένα πράγμα το οποίο στη νέα ηλικία που είστε και με τις ελπίδες που έχετε, επιβάλλεται. Μπορεί σε άλλη περίπτωση να σας επέπληξα για άλλες πράξεις σας. Δεν αρνούμαι όμως ποτέ και την ικανότητά σας και τις προθέσεις σας. Τα επισημαίνω με ένταση, γιατί είσθε νέος πολιτικός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, το Προεδρείο είναι διατεθειμένο να καθήσει μέχρι τις 03.00'. Θα δείτε ότι θα πάμε μέχρι τις 03.00' σήμερα.

Ορίστε, κύριε Βεζδρεβάνη, έχετε το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα είμαι πάρα πολύ σύντομος και δεν θα εξαντλήσω το χρόνο που μου διατίθεται.

Στο άρθρο 10, κύριε Υπουργέ, παρ.2 εδάφιο 2, λέτε ότι το 20% του προϊόντος αυτού, δίδεται στο Κράτος. Ο κρατικοδίαιτος Ο.Σ.Ε. θα δώσει στο Κράτος, για να έρθει το Κράτος να του τα ξαναδώσει. Νομίζω, ότι είναι περιττό. Είναι άχρηστο.

Δεύτερον, στο άρθρο 16 παρ.8, για την ΕΛΠΑ. Κύριε Υπουργέ, όλοι γνωρίζουμε, ότι η ΕΛΠΑ δεν είναι μια επιχείρηση. Είναι κάτι άλλο. Σ'αυτήν υπάρχουν εκατοντάδες άνθρωποι που απασχολούνται. Αν κόψετε αυτούς τους πόρους, δεν θα υπάρχουν πόροι για να λειτουργήσει η ΕΛΠΑ και θα ρίξετε στο δρόμο κάποιες εκατοντάδες ανθρώπων.

Τρίτον, στο άρθρο 16 παρ. 11, πέραν του μεγαλύτερου θέματος που ανακύπτει για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, μετά τις αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας, δεν πρέπει να προσθέσετε και άλλα προβλήματα. Οι διεθνείς συγκοινωνίες-μεταφορές, δεν είναι υπόθεση τοπικής σημασίας. Τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση τη φτιάξαμε για να αντιμετωπίσει προβλήματα τοπικής σημασίας. Δεν είναι τοπικής σημασίας οι αρμοδιότητες που δίνετε στην παρ. 11 του άρθρου 16. Θα σας παρακαλέσω, να τις απαλλείψετε.

Και μια τελευταία παρατήρηση. Θέλω να σημειώσω τη σύμφωνη γνώμη μου και την παράκλησή μου, προς εσάς κύριε Υπουργέ, να δεχθείτε την τροπολογία με γενικό αριθμό 104 και ειδικό 2, την οποία ανέπτυξε ο κ.Γκελεστάθης. Δε θα καταπονήσω το Σώμα, αναπτύσσοντάς την και εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Βεζδρεβάνη, πραγματικά αποδείξατε ότι είσθε έμπειρος κοινοβουλευτικός. Είπατε αυτά που θέλατε, σε ελάχιστο χρόνο.

Ο κ.Παπαθεμελής έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ: Όταν σας αρέσει, κύριε Πρόεδρε, λέτε και επαίνους για τους συναδέλφους. Καλά κάνετε, τους ενθαρρύνετε προς το καλό.

Θέλω να επιστήσω την προσοχή του Υπουργού στην ακροτελεύτια διάταξη του άρθρου 12, που αφορά την επιλογή -διορισμό του γενικού διευθυντού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Γνωρίζει και εκείνος, όσο και εγώ, ότι ο Οργανισμός αυτός επιτελεί ένα βασικό έργο για την πόλη. Γνωρίζει επίσης ότι εταλάνισθη ο Οργανισμός τα τελευταία χρόνια. Και όχι μόνο στα πολύ τελευταία αλλά και στα προηγούμενα από ανθρώπους που πήραν αυτήν τη θέση. Αυτή η θέση χρειάζεται έναν manager -για να χρησιμοποιήσω και εγώ τη βαρβαρική ορολογία- έναν άνθρωπο ο οποίος να έχει έμπνευση, να επωμισθεί ευθύνες και να κάνει ποιοτικά καλύτερες τις προσφερόμενες υπηρεσίες από τον Οργανισμό. Και αν κατορθώσει να περιορίσει και το κόστος. Διότι όπως είναι γνωστό, το συνολικό κόστος λειτουργίας του Οργανισμού είναι περίπου τριάντα δισεκατομμύρια, από τα οποία τα είκοσι δύο καταβάλλονται από τον Έλληνα φορολογούμενο, ο οποίος βοηθά την κοινωνική πολιτική στη Θεσσαλονίκη.

Νομίζω λοιπόν ότι το σωστό θα ήταν αντί ο εκάστοτε Υπουργός να διορίζει και να παύει το γενικό διευθυντή του ΟΑΣΘ η επιλογή αυτή να γίνεται κατά τον ίδιο τρόπο και με τις διατάξεις που γίνεται η επιλογή π.χ. του μάντζερ του Ο.Τ.Ε.. Χρειάζεται αυτό το πράγμα και νομίζω πως θα απαλλάξει και σας προσωπικά από τα οποιαδήποτε σχόλια της επιλογής ενός προσωπικού ενδεχομένως πολιτικού σας φίλου. Εν πάση περιπτώσει και την Κυβέρνηση και το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Και νομίζω ότι θα είναι πάρα πολύ θετικό για τον Οργανισμό. Δοκιμάστε και σκεφθείτε αυτήν την πρόταση και αν δεν μπορείτε να αποφασίσετε αυτήν τη στιγμή, κρατήστε την. Αλλά νομίζω πως πρέπει να αποφασίσετε τώρα. Αν δεν φθάνετε ως αυτό το σημείο, τουλάχιστον μη διορίζετε το νέο γενικό διευθυντή πριν περάσει από προηγούμενη ακρόαση από την Επιτροπή Ακρόασεων της Βουλής.

ΕΝΑΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ: Ίσως και να έχει διοριστεί.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ: Νομίζω ότι δεν έχει διοριστεί. Αν διορίζονταν δε θα είχε και νόημα. Πάντως μέχρι προχθές δεν είχε διοριστεί και ο Υπουργός είναι παρών εδώ. Τώρα αν άλλοι έσπευσαν να τον διορίσουν από το "παράθυρο" αυτό είναι μια άλλη ιστορία και φαντάζομαι ότι τότε θα έπρεπε να προβλέψει την ακύρωση του ούτω πως γεγεννημένου διορισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χαράλαμπος Καστανίδης έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλέσω να μου δώσετε το χρόνο για να μπορέσω να απαντήσω επί θεμάτων τα οποία εθίγησαν. Μάλιστα, ενώ είχα την πρόθεση να μην απασχολήσω το Σώμα παρά μόνο να δηλώσω ποιες είναι οι τροποποιήσεις που επιφέρω σε ορισμένα άρθρα, είμαι τώρα υποχρεωμένος να δώσω ορισμένες απαντήσεις για να αρθούν παρεξηγήσεις και πιθανόν να αποσαφηνιστούν τα πληροφοριακά δεδομένα τα οποία ο καθένας από εμάς είναι χρήσιμο να έχει υπόψη του.

Θα πάρω ένα ένα τα άρθρα και πρώτα απ' όλα ξεκινάω από τον Ο.Σ.Ε..

Θα επισημάνω για άλλη μια φορά ότι η γέννηση της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε." είναι αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων της ελληνικής κυβέρνησης, για μακρά περίοδο, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την αρμόδια διεύθυνσή της. Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του Ο.Σ.Ε. εντάχθηκε στο πρώτο και δεύτερο Πλαίσιο Κοινοτικής Στήριξης και συγχρηματοδοτείται από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους ύψους εξακοσίων δισεκατομμυρίων δραχμών, εκ των οποίων τα τετρακόσια δισεκατομμύρια προέρχονται από κοινοτικούς πόρους.

Όταν λοιπόν συμφωνείται με την Ευρωπαϊκή Ένωση...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Να μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, να σας πω, πως ό,τι συμφωνήθηκε σε επίπεδο Υπουργών περνάει από δω και μας υποχρεώνει. Όμως δεν συμφωνήθηκε και ήταν απαίτηση μιας απλής διεύθυνσης και ούτε καν όλων των διευθύνσεων μόνο του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, όχι της Διευθύνσεως Συνοχής.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Κεδίκογλου ξέρετε, ότι σας παρακολούθησα με πολλή προσοχή γι' αυτό θα σας παρακαλέσω να παρακολουθήσετε τους συλλογισμούς μου. Μίλησα για την απόφαση που αφορά το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και είναι πρόγραμμα συγχρηματοδοτούμενο.

Από τη στιγμή που το μεγαλύτερο μέρος χρηματοδοτείται από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είσαι υποχρεωμένος κατά τη συζήτηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αποδεχθείς παραδεγμένους κανόνες ως προς την εκτέλεση τέτοιων έργων.

Στα πλαίσια, λοιπόν, των διαβουλεύσεων, που είχε στο παρελθόν το Υπουργείο Μεταφορών με την αρμόδια Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, συμφωνήθηκε αφ' ενός η επιλογή Συμβούλου Διαχείρισης και αφ' ετέρου η ίδρυση θυγατρικής επιχείρησης του Ο.Σ.Ε.. Γι' αυτό και η πρόβλεψη του νόμου 2366.

Τώρα, να κάνω μία διάκριση. Υπάρχει μια βάση στον προβληματισμό του κ. Κεδίκογλου, με μία διαφορά, ότι το "ΑΤΤΙΚΟ-ΜΕΤΡΟ" είναι ανεξάρτητος οργανισμός ο οποίος διαχειρίζεται ένα έργο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Φπάχτηκε επίτηδες.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σύμφωνα, αλλά αφήστε με να ολοκληρώσω, κύριε Κεδίκογλου. Δεν ξέρω γιατί αυτές οι επεμβάσεις.

Επαναλαμβάνω, η "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." δεν είναι ξένο σώμα, ούτε ένας ανεξάρτητος οργανισμός. Είναι θυγατρική εταιρεία του Ο.Σ.Ε. εταιρεία ανώνυμη, μονομετοχική. Δηλαδή η "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." ελέγχεται πλήρως από τη μητέρα εταιρεία, που είναι ο Ο.Σ.Ε..

Ήρα, λοιπόν, η "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ" δεν μπορεί να αποφασίσει ή να διαχειριστεί, χωρίς να ελέγχεται από το μόνο μέτοχο, που

είναι ο Ο.Σ.Ε..

Αυτή η απλή αρχή αποτυπώνεται και στο συμβολικό πεδίο, δηλαδή στη σύνθεση της Διοίκησης. Ο Πρόεδρος της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ" είναι ταυτοχρόνως και μέλος της διοίκησης του Ο.Σ.Ε.. Προσθέτω ότι τόσο στη σύμβαση που θα υπογραφεί μεταξύ του Ο.Σ.Ε. - ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. όσο και στη σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ Ο.Σ.Ε. και Συμβούλου Διαχείρισης προβλέπεται ρητά ότι ένα σημαντικό δυναμικό της "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ" θα είναι το δυναμικό που σήμερα διαχειρίζεται τα έργα για λογαριασμό του Ο.Σ.Ε.. Δεν πρόκειται, δηλαδή, η "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ" να προσλάβει ένα πολυάριθμο προσωπικό εκτός του προσωπικού του Ο.Σ.Ε..

Αντιθέτως, ακόμα και στη σύμβαση, επαναλαμβάνω, με τον project man age -για να χρησιμοποιήσω τον βαρβαρικό όρο του κ. Παπαθεμελή- ή με τον Σύμβουλο Διαχείρισης, επί το ελληνικότερο, προβλέπεται η αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού, ώστε η τεχνογνωσία τους, η επάρκειά τους, όση είναι αυτή και ταυτόχρονα η διαφανής τους συμπεριφορά να εξασφαλίζονται και στην "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. ΑΕ".

Έγιναν ορισμένες παρατηρήσεις για τη δεύτερη παράγραφο, που αφορά την εκποίηση του παλαιού υλικού.

Πρώτα απ' όλα, γιατί το 20%; Πολύ απλά, το 20% εισπράττεται και σήμερα μέσω του ΟΔΔΥ, γι' αυτό παραμένει. Είναι λογικό, το Υπουργείο Οικονομικών να μη θέλει να απωλέσει ένα έσοδο που και σήμερα εισπράττει μέσω του ισχύοντος νομικού καθεστώτος. Ήταν, λοιπόν, απολύτως προφανές, ότι θα έπρεπε το 20% να εισπράττεται και με τις νέες ρυθμίσεις.

Γιατί ζητάμε ελευθέρως να εκποιείται το παλιό και άχρηστο υλικό;

Εάν πορευθείτε σε ορισμένες περιοχές, όπως είναι η Νέα Ιωνία της Θεσσαλονίκης -ο κ. Ιντζές ο οποίος και συγκατανεύει, ξέρει πολύ καλά την περιοχή- θα διαπιστώσεις ότι υπάρχουν χιλιόμετρα γραμμών του Ο.Σ.Ε. που καταλαμβάνονται από λιμνάζον άχρηστο υλικό. Ο ΟΔΔΥ αδυνατεί να εκποιήσει αυτό το λιμνάζον άχρηστο υλικό. Αποτέλεσμα: Τεράστιες εκτάσεις που θα μπορούσε να τις αξιοποιήσει ο Ο.Σ.Ε. σήμερα είναι κατελημμένες και με αποτέλεσμα να έχει απώλεια εσόδων, αφού ο ΟΔΔΥ δεν μπορεί να τον εξυπηρετήσει.

Προσθέστε ότι σε αυτούς τους χώρους που υπάρχουν τα παλαιά βαγόνια και το άχρηστο τροχαίο υλικό, αναπτύσσεται εγκληματική δραστηριότητα, ιδιαίτερα τις νυκτερινές ώρες. Χώροι ολόκληροι έχουν μετατραπεί σε χώρους εγκατάστασης διαφόρων παρεπιδημούντων και μετακινούμενων οι οποίοι καταφεύγουν σε έκνομες δραστηριότητες. Επειδή πολλοί δηλώνουν ότι σέβονται την Τοπική Αυτοδιοίκηση αν την ερωτήσουν θα σας πει: "κάντε ό,τι μπορείτε να ελευθερώσετε τους χώρους, κινδυνεύουμε". Ε, λοιπόν για όλους αυτούς τους λόγους προτείνουμε αυτήν τη ρύθμιση.

Εάν ενοχλεί ο όρος "πλεονάζουν", δεν έχω καμία αντίρρηση η λέξη αυτή να διαγραφεί. Διαβάζω την παράγραφο 2 για τα Πρακτικά: "Τα κάθε φύσης κινητά πράγματα που ανήκουν κατά κυριότητα στον Ο.Σ.Ε. και που κατά τις αρμόδιες επιτροπές του θεωρούνται ότι είναι παλαιά ή πλεονάζουν ή είναι εντελώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση...". Οι λέξεις "ή πλεονάζουν" διαγράφονται και έτσι παραμένει "...θεωρούνται ότι είναι παλαιά ή είναι εντελώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση...". Αυτό για να μη δημιουργείται το ερώτημα γιατί εκποιείται το πλεονάζον υλικό. Μήπως είναι εύχρηστο υλικό; Προφανώς όχι. Αλλά για να μην παραμείνει καμμία απολύτως αμφιβολία, διαγράφεται η λέξη "πλεονάζουν" και παραμένει "παλαιά ή εντελώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση".

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Πολύ σωστό.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να τελειώσω με τον Ο.Σ.Ε..

Τίποτε απ' αυτά που ρυθμίζονται δεν αφορά τον τρόπο αναθέσεως έργων. Και δεν καταλαβαίνω γιατί ορισμένοι προκαταλαμβάνουν, ότι η "ΕΡΓΑ-Ο.Σ.Ε. Α.Ε." θα έχει προβλήματα ηθικής τάξεως. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η ανάθεση ενός έργου, διαγωνισμός, προεπιλογή, κλειστός

διαγωνισμός, δεν θίγεται απ' αυτές τις ρυθμίσεις. 'Ο,τι ισχύει για τον Ο.Σ.Ε., ισχύει και για την "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.". Συνεπώς, δεν αντιλαμβάνομαι γιατί ορισμένοι σπεύδουν να θέσουν τέτοια θέματα. Κατά τη διάρκεια της πρωτολογίας μου χθες, είπα κάτι απευθυνόμενος στον κ. Γκελεστάθη. Αναφέρασε σε δημοσιεύματα τα οποία προέκυψαν από δική μου παρέμβαση. Αν αυτό είναι εύφημος μνεία για τον Υπουργό, σας ευχαριστώ.

'Ερχομαι τώρα στα θέματα της τηλεπικοινωνιακής αγοράς. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ό,τι περιέχεται στο άρθρο 11 είναι προσαρμογή στην κοινοτική νομοθεσία. Είναι η προσαρμογή του εσωτερικού καθεστώτος στην κοινοτική νομοθεσία. Τίποτε λιγότερο ή περισσότερο δεν συμβαίνει. Θα μπορούσα να αποδεχτώ ότι δεν πρέπει να προσαρμοστούμε στην κοινοτική νομοθεσία, εάν υιοθετούσα τη γενική πολιτική σύλληψη παραδείγματος χάριν του Κ.Κ.Ε., ότι δεν έχουμε καμία δέσμευση έναντι της Κοινότητας. Δεν την κρίνω. Είναι θέση και μάλιστα αυθεντική θέση. Μπορούμε να είμαστε εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το Κ.Κ.Ε..

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Να μην πειθαρχήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Γιατί, κύριε συνάδελφε, όταν ομιλεί ο Υπουργός Μεταφορών διακόπτετε, ενώ εκείνος δεν σας διακόπτει ποτέ;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Επειδή αναφερθήκατε σε μένα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν απευθύνθηκα σε σας.

Ετέθη θέμα για τις ονομαστικές μετοχές. Βεβαίως, παρατηρώ μία διαφορά, μία διαφορετική απόχρωση στις απόψεις του κ. Γκελεστάθη και του κ. Γιαννόπουλου, στο θέμα των ονομαστικών μετοχών.

Πράγματι, υπήρχε η δέσμευση για τις επιχειρήσεις που ήθελαν να ασκήσουν τηλεπικοινωνιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα, πρώτον, να είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και δεύτερον να έχουν ονομαστικές μετοχές. Αυτή η δέσμευση δεν μπορεί να κρατηθεί, πέραν του γεγονότος ότι αποτελεί προσαρμογή στην κοινοτική νομοθεσία και για ένα άλλο λόγο. Διότι στα πλαίσια της W.T.U., δηλαδή στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων που γίνονται για την παγκόσμια συμφωνία δασμών και εμπορίου, από την πλευρά των εξωκοινοτικών χωρών ετέθη θέμα βελτίωσης του πακέτου προσφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση απευθύνθηκε στις χώρες - μέλη - και στις δέκα πέντε- και ζήτησε να βελτιώσουν την προσφορά τους, προκειμένου εν τω συνόλω της η προσφορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης να βελτιωθεί, για να υπάρξει συμφωνία με τις μη κοινοτικές χώρες όπως η Ιαπωνία ή οι Ηνωμένες Πολιτείες.

'Όλες οι χώρες βελτίωσαν τις προτάσεις τους, ακόμα και οι ασθενέστερες από άποψη τηλεπικοινωνιακής υποδομής, όπως η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Ιρλανδία και προσέφεραν πολύ περισσότερα απ' αυτά που προσέφερε η Ελλάδα. Επίζητο μάλιστα η Ελλάδα να προσφέρει και τη σμίκρυνση του χρόνου των μεταβατικών προθεσμιών, κάτι το οποίο αρνηθήκαμε παντελώς. Προσφέραμε, λοιπόν, την εγκατάσταση και τις ονομαστικές μετοχές. Αυτήν την προσαρμογή επιχειρούμε μεταξύ άλλων.

'Ακουσα τον ισχυρισμό ότι απελευθερώνεται το σύμπαν και ότι μάλιστα υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην προεκλογική πολιτική του Π.Α.Σ.Ο.Κ., όταν με την επιστολή του τέλους Ιουνίου του 1996 ζητούσαμε τη μεταβατική προθεσμία για το 2003 και σ' αυτό που συμβαίνει τώρα. Αυτό που ρυθμίζεται στο άρθρο 11 δεν έχει καμία σχέση με τις περιόδους προστασίας του Ο.Τ.Ε..

Με τις μεταβατικές προθεσμίες μέχρι το 2003 προστατεύονται οι υποδομές και η φωνητική τηλεφωνία. Αυτό δεν αλλάζει με τις ρυθμίσεις του άρθρου 11, ώστε να δικαιολογείται κανείς να υποθέσει ότι αλλάζει η πολιτική του Π.Α.Σ.Ο.Κ..

Και για να έχουμε αντίληψη του νομικού μέρους, αποσαφηνίζω ότι εδόθη γενική κατεύθυνση να τύχουν μεταβατικής προθεσμίας ορισμένες χώρες -τέσσερις στην προκειμένη

περίπτωση- της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να προστατευθούν οι υποδομές και η φωνητική τους τηλεφωνία. Το κοινοτικό καθεστώς προβλέπει ότι η οριστικοποίηση του χρόνου της μεταβατικής προθεσμίας μπορεί να υπάρξει μόνο μετά από αίτηση που θα υποβάλει κάθε ενδιαφερόμενο κράτος - μέλος. Αυτό έπραξε και η Ελλάδα. Η συζήτηση που διεξάγεται τώρα είναι για τον ορισμό της μεταβατικής προθεσμίας που αφορά, επαναλαμβάνω, στις υποδομές και στη φωνητική τηλεφωνία.

Κύριε Αλαμπάνο, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι δεν έχω την ίδια αντίληψη με σας, για το θέμα της δεύτερης άδειας τηλεφωνίας. Δεν λέω ότι δεν έχει βάση ο προβληματισμός σας -αναφέρασε στα εναλλακτικά δίκτυα- αλλά προσέξτε κάτι.

Αυτήν την ώρα εισάγω στη συζήτησή μας τη δεύτερη άδεια φωνητικής τηλεφωνίας, σημαίνει ότι στη διαπραγμάτευση με την ευρωπαϊκή επιτροπή, ανοίγω εγώ την πόρτα για την δεύτερη άδεια φωνητικής τηλεφωνίας. Και όταν δε μου το ζητούν, δε χρειάζεται να το προσφέρω.

Δε βρίσκω αδιάφορη την ιδέα σας, αλλά επισημαίνω το πότε θα πρέπει να εισαχθεί τούτο στη συζήτησή μας.

Για τον ΟΑΣΘ -βέβαια ο κ. Παπαθεμελής έκανε τις παρατηρήσεις του και θεώρησε ως χρέος μου να απαντήσω απόντος αυτού, ελπίζω ότι θα επιστρέψει- θα πρέπει να διευκρινίσω πως ό,τι προβλέπεται στην παράγραφο 1 για την εκλογή υπαλλήλων στο Δ.Σ. του ΟΑΣΘ, δε στηρίζεται σε δική μου σύλληψη, αλλά σε πρόταση του συνόλου, με ομοφωνία μάλιστα των μετόχων του ΟΑΣΘ.

Θέλω να σας πω -επειδή ξέρω ότι εσείς σέβεστε τις κοινωνικές τάξεις- ότι έχω έγγραφο του ΟΑΣΘ υπογραφόμενο από όλα τα σωματεία των μετόχων, που μου ζητούν να τροποποιηθεί ο νόμος 2366 και να περιοριστούν τα ασυμβίβαστα εκλογής στο Δ.Σ. μόνο στο επίπεδο του διευθυντή.

Για την επιλογή του γενικού διευθυντή:

Ο κ. Παπαθεμελής, αγαπητός συνάδελφος και Βουλευτής Θεσσαλονίκης, υποθέτω ότι ξέρει αυτό που γνωρίζει όλη η κοινωνία της Θεσσαλονίκης. Ο ΟΑΣΘ αυτήν την ώρα δεν έχει γενικό διευθυντή και δεν έχει διοριστεί κανένας άλλος γενικός διευθυντής, ούτε δια θυρών, ούτε διά παραθύρων. Είναι κενή η θέση, διότι ο προηγούμενος γενικός διευθυντής απεμακρύνθη με απόφαση του Δ.Σ. των μετόχων.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΝΤΖΕΣ: Απελύθη.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Απελύθη. Και την απόλυσή του έκανε δεκτή ο νομάρχης Θεσσαλονίκης.

Η θέση, λοιπόν, είναι κενή και κινείται τώρα η πλήρωση της θέσεως του γενικού διευθυντή με το ισχύον καθεστώς. 'Οχι με τη διάταξη που σας προτείνω σήμερα.

Θα σας παρακαλέσω, κύριε Ιντζέ, κάποια στιγμή, επειδή και εσείς είσθε Θεσσαλονικίος, να ενημερώσετε το συνάδελφό μου κ. Παπαθεμελή γι'αυτά που θα του πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συντομεύετε κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Μέχρι τώρα την έγκριση της τοποθετήσεως ή απολύσεως διδίδει ο Νομάρχης. Πρέπει να έχει την αρμοδιότητα. Κατ'αρχήν πώς προέκυψε αυτό. Ξέρετε, επί χούντας υπήρχε ο υφυπουργός περιφερειών και με το ισχύον τότε καθεστώς ήταν αυτός που ενέκρινε την τοποθέτηση ή την απόλυση. Όταν αποκαταστάθηκε η Δημοκρατία, καταργήθηκε η θέση του υφυπουργού περιφερειών και υπεισήλθε ο κρατικός νομάρχης στα δικαιώματα του καταργηθέντος υφυπουργού. Διοισθήσαμε, δηλαδή, από τον υφυπουργό περιφερειών, σε μία πιο αποσυγκεντρωμένη μορφή εξουσίας και έτσι ο κρατικός νομάρχης ήταν αυτός, ο οποίος ήλεγχε και την τοποθέτηση και την απόλυση.

Αλλά ο κρατικός νομάρχης ήταν ο εκπρόσωπος του κράτους στο νομό. Ο σημερινός εκλεγόμενος νομάρχης δεν είναι ο εκπρόσωπος του κράτους στο νομό. Χρειάστηκε λίγο περιεργα το Ελληνικό Δημόσιο να διαθέτει μεν είκοσι δισεκατομμύρια δραχμές και κάποιος που δεν είναι εκπρόσωπός του να ελέγχει

το γενικό διευθυντή. Εκτός αν θέλετε να μεταθέσω το βάρος χρηματοδότησεως των είκοσι δισεκατομμυρίων δραχμών στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Εάν μου το πείτε ευχαρίστως να αφήσω την αρμοδιότητα. Αλλά από που και ως που το Ελληνικό Δημόσιο, για τους λόγους που εξήγησα, οφείλει να παραιτηθεί των αξιώσεών του να ελέγχει τη διαδικασία τοποθετήσεων ή απομακρύνσεως του γενικού διευθυντή του ΟΑΣΘ.

Αυτή ακριβώς είναι η ratio της αναλήψεως της ευθύνης από τον Υπουργό Μεταφορών, μετά από πρόταση που κάνει το διοικητικό συμβούλιο των μετόχων.

Για την ενημέρωση των συναδέλφων: αυτό που ρυθμίζεται είναι ποιος εγκρίνει. Η διαδικασία μένει αμετάβλητη, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας του ΟΑΣΘ. Γι' αυτό ακριβώς σας πληροφορώ ότι ενώ πριν από έξι και τρία χρόνια δεν έγινε προκήρυξη της θέσης του γενικού διευθυντή, τώρα γίνεται προκήρυξη της θέσης, όπως προβλέπεται από τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας του Οργανισμού. Μπορεί δε ελευθέρως να υποβάλλει κάθε πολίτης που πληροί τις προϋποθέσεις της προκηρύξεως, αίτηση.

Ο ν. 2414, δηλαδή, εφαρμόζεται πολύ πριν τον ανακαλύψουν ορισμένοι συνάδελφοι. Απλώς δεν εφηρμόζετο η ανάλογη διαδικασία ούτε επί Νέας Δημοκρατίας, ούτε προηγουμένως επί ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Αυτά περί της λειτουργίας του ΟΑΣΘ.

Κύριε Πρόεδρε, επειδή υπάρχουν πολλά άλλα θέματα για τα οποία θα έπρεπε να καταναλώσω πολύ χρόνο και δε θα το πράξω, υπογραμμίζω απλώς ότι δεν προτίθεται πλέον να απαντώ σε επιχειρήματα του τύπου "εκποιείται η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας ή η Ολυμπιακή". Εντάξει, μπορεί να λέγονται. Τώρα αν δικαιώνονται από αυτά που ρυθμίζουμε είναι μία άλλη ιστορία, αλλά ξέρετε, το πολιτικό δόγμα έχει μίαν απόσταση από την πραγματικότητα.

Θα μου επιτρέψετε γι' αυτό το λόγο, κλείνοντας -ο κύριος Υφυπουργός αμέσως μετά θα προτείνει μερικές τροποποιήσεις που δεν θα καλύψω εγώ- να επιφέρω ορισμένες μεταβολές που θα ενσωματώνουν και παρατηρήσεις συναδέλφων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, έχω υποχρέωση να πω, ότι γι' αυτό συζητάμε επί της αρχής των νομοσχεδίων. Τα άρθρα τα συζητάμε ως προς το θέμα των τεχνικών παρατηρήσεων. Δε μιλάμε επί της φιλοσοφίας των άρθρων, αλλά μιλάμε επί των τεχνικών θεμάτων που πραγματεύονται.

Οι συνάδελφοι εδώ, αυτά που είπαν επί της αρχής, τα επανέλαβαν και στη συζήτηση επί των άρθρων και αναγκαστήκατε εκ των υστέρων να απαντήσετε. Αυτά τα οποία είπατε στην πρωτολογία σας, όταν μιλήσατε επί της αρχής, τα ξαναείπατε τώρα, αναλύοντας τα άρθρα. Δεν συζητάμε τη φιλοσοφία των άρθρων αλλά αν τεχνικά μπορούμε να βελτιώσουμε τα άρθρα και σε ποια σημεία.

Εν πάση περιπτώσει να μη συζητάμε καθόλου επί της αρχής, να μπαίνουμε στο πρώτο άρθρο, να μιλάτε επί της αρχής, να κάνετε τις τροποποιήσεις, στο άρθρο δεύτερο ομοίως κ.ο.κ.

Επιτέλους κάποτε πρέπει να μάθουμε αυτό που έχει μάθει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, που συστάθηκε πολύ αργότερα από εμάς, και συζητάει σε τρία λεπτά αυτό που έχει να συζητήσει.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, υπολογίζω ότι η παρατήρησή σας δεν αφορά μόνο εμένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όχι, εσάς. Ειλικρινά σας λέω ότι δεν έχω καμία αντίρρηση να συζητάμε τα νομοσχέδια πέντε και επτά ημέρες. Εν τωιαύτη περιπτώσει τότε θα υπάρχει μία διαφορετική άνεση στο διάλογο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Γιατί όχι, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Γιατί, κύριε συνάδελφε, υπάρχει το νομοθετικό έργο, το οποίο πρέπει να προχωράει.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα τελειώσω γιατί σέβομαι τις παρατηρήσεις σας. Άλλωστε εσείς έχετε την υποχρέωση να εφαρμόσετε τον Κανονισμό, ελπίζω όχι σε βάρος μου. Το λέω αυτό το πράγμα

διότι την παρατήρηση την κάνετε την ώρα που εγώ τελειώνω.

Έχω παρακολουθήσει σιωπηλώς και με πολλή προσοχή συναδέλφους να αναπτύσσουν όσα είπατε προηγουμένως. Θα ήταν προφανώς άδικο να ακουστούν σκέψεις και προβληματισμοί, οι οποίοι δε θα επιδέχονται απαντήσεις από τον αρμόδιο Υπουργό. Ελπίζω να συγχωρήσετε και σε εμένα αυτήν την αντίδραση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Νομίζω ότι το έδειξα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το ξέρω και σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αν δεν το έδειχνα, θα έπρεπε να κατεβείτε στα δέκα πέντε λεπτά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το ξέρω και γι' αυτό ακριβώς σας ευχαριστώ για την ανοχή, την οποία δείξατε. Απλώς αν παρατηρώ την παρατήρησή σας.

Στο άρθρο 10, στην πρώτη παράγραφο, δεύτερο εδάφιο, παρακαλώ εκεί που αναφέρεται: "Ως έργο" κατά την παρούσα παράγραφο νοείται κάθε κατασκευή, ολική ή μερική, εργασία, μελέτη και προμήθεια υλικού που αφορά τον Ο.Σ.Ε. και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση...", να προστεθεί "ή χρηματοδοτείται αμιγώς από εθνικούς πόρους ή από δανεισμό ή με αυτοχρηματοδότηση, εφόσον το έργο συνδέεται με αντίστοιχο συγχρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από τη διακήρυξη της δημοπρασίας μέχρι και τη λήξη της συμβάσεως".

Γιατί το προσθέτουμε; Διότι υπάρχουν και έργα που αμιγώς χρηματοδοτούνται από εθνικούς πόρους, που, όμως, είναι αλληλένδετα με τα έργα που συγχρηματοδοτούνται από την Κοινότητα.

Επίσης, επανέρχομαι σ' αυτό που είπα για τη δεύτερη παράγραφο, ότι διαγράφονται οι λέξεις "ή πλεονάζουν" και παραμένει "θεωρούνται ότι είναι παλαιά ή είναι εντελώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση".

Στο άρθρο 13, παρ. 5, σχετικά με τα θέματα που αφορούν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αναφέρεται το εξής: "Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δύναται να καταρτίζει, να οργανώνει και να εκτελεί προγράμματα εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και εξειδίκευσης προσωπικού όσων κρατικών φορέων εμπλέκονται άμεσα στην υλοποίηση του προγράμματος ασφαλείας..." και προστίθενται εδώ οι λέξεις "και πυρασφαλείας αερολιμένων της Πολιτικής Αεροπορίας".

Θα ήθελα, επίσης, στο άρθρο 14 να επιφέρω μία λεκτική και μόνο βελτίωση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Η τροπολογία μας, κύριε Υπουργέ:

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εδώ θα ήθελα να σας πω, ότι θα κάνω δεκτή ακόμη την τροπολογία, την οποία προτείνει και ο κ. Γκελεστάθης, νομίζω ότι την πρότεινε και ο κ. Βεζδρεβάνης. Θυμείτε μου σας παρακαλώ, κύριε Γκελεστάθη, τον αριθμό της.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 104 και ειδικό 2.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα, έχετε δίκιο. Αποδέχομαι την τροπολογία με γενικό αριθμό 104 και ειδικό 2 και αυτό σημαίνει ότι στο άρθρο 13 παρ. 2 προστίθεται εδάφιο δεύτερο, που έχει ως εξής:

"Για το προσωπικό που μεταφέρθηκε βάσει των διατάξεων του άρθρου δεύτερου του ν. 2338/95 η αναδρομικότητα ισχύει από 1.7.96 ημερομηνία μεταφοράς τους στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας".

Στο άρθρο 14 θέλω να επιφέρω στην παράγραφο 3 απλώς και μόνο μία βελτίωση στη διατύπωση.

Πως έχει τώρα η διατύπωση: "Η Ολυμπιακή Αεροπορία απαλλάσσεται από τυχόν φόρους που ενδέχεται να επιβληθούν στις διαδικασίες αναδιάρθρωσης κεφαλαίου της επιχείρησης, οι οποίες προβλέπονται στο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου και αναδιοργάνωσης της Εταιρείας".

Είναι περιπλοκή η διατύπωση και όχι ακριβής. Γι' αυτό

ακριβώς αναδιατυπώνεται ως εξής:

"Η παράγραφος Ιβ' του άρθρου 1 του ν. 2271/1994 αντικαθίσταται ως εξής:

"Η Ολυμπιακή Αεροπορία απαλλάσσεται από την καταβολή φόρων κατά την διαδικασία αναδιάρθρωσης του κεφαλαίου της, όπως αυτή" -δηλαδή, η αναδιάρθρωση- "προβλέπεται από τις διατάξεις του ν. 2271/1994 στο πλαίσιο του προγράμματος εξυγίανσης".

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μπορείτε να μας πείτε τι σημαίνει αυτό, κύριε Υπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το λέει η φράση.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τι υπονοεί, κύριε Πρόεδρε. Εσείς το ξέρετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εγώ ξέρω τι λέει και για αυτό ακριβώς ξέρω να διαβάσω αυτά, τα οποία διαβάζω. Εσείς αν δεν τα διαβάζετε, να σας τα εξηγήσει.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μα, θέλουμε να το πεί ο κύριος Υπουργός για να γραφεί στα Πρακτικά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όταν γίνονται αναδιρθρώσεις κεφαλαίων συνήθως επιβάλλονται φόροι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Και η Ολυμπιακή απαλλάσσεται.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η Ολυμπιακή, λοιπόν, απαλλάσσεται από αυτούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αυτό το θέμα είναι. Χρειάζεται να το εξηγήσετε, κύριε Υπουργέ;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βλέπετε ότι όλα τα κάνουμε κατά επιταγήν της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Εσείς το αμφισβητήσατε χθες και με συκοφαντήσατε ότι σας κατηγορώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Κόρακα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, περνά στο άρθρο 16.

Κρατώ όντως μία επιφύλαξη για την παράγραφο 7. Σας λέγω, όμως, ότι ο λόγος για τον οποίο προτείναμε αυτήν τη ρύθμιση είναι έγγραφο του ΟΑΣΑ με το οποίο μας γνωρίζει ότι, όταν εισηφιζέτο ο ν. 2366, οι δικαιούχοι δεν είχαν στην ιδιοκτησία τους κανένα απολύτως ακίνητο και αμφισβητείται και τώρα αν έχουν. Επειδή, όμως, δε θέλω να αδικήσω κανέναν, θα αποσύρω την παράγραφο 7 και θα ζητήσω η όποια ρύθμιση να γίνει στο νομοσχέδιο που αφορά τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και το οποίο θα κατατεθεί μετά από λίγο καιρό στη Βουλή των Ελλήνων.

Συνεπώς, η παράγραφος 7 του άρθρου 16 αποσύρεται. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να γίνει αναρίθμηση. Αφού καταργείται η παράγραφος 7 σημαίνει ότι η ογδόη παράγραφος γίνεται εβδόμη, η ενάτη γίνεται ογδόη και βεβαίως η δέκατη τέταρτη παράγραφος γίνεται δέκατη τρίτη. Αυτό έχει σημασία σε σχέση με τις προσθήκες που θα ακολουθήσουν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Πολύ σωστά.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Γίνεται, λοιπόν, αναρίθμηση και με βάση αυτήν την διαγραφή έχουμε μέχρι στιγμής και παράγραφο 13 στο άρθρο 16.

Μιας και συζητούμε το άρθρο 16, κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ πολύ να ενσωματωθεί ως νέα παράγραφος, η δική μου τροπολογία και του κ. Παπαντωνίου, την οποία προανήγγειλε από του Βήματος ο Πρόεδρος της Βουλής και για την οποία είμαι σίγουρος ότι συμφωνεί όλο το Σώμα. Αφορά τις υποθέσεις μετατροπής των προσυμφώνων σε οριστικά συμβόλαια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα τη συζητήσουμε την τροπολογία κατόπιν, εκτός αν συμφωνεί το Σώμα να συζητήσουμε την τροπολογία τώρα και να ενσωματωθεί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Να τη συζητήσουμε για να

ενσωματωθεί.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Διαβάστε την, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συμφωνεί το Σώμα να συζητηθεί τώρα η τροπολογία του Υπουργού με γενικό αριθμό 256/39;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το Σώμα συμφωνεί ομόφωνα, ότι η τροπολογία του Υπουργού με γενικό αριθμό 256 και ειδικό 39 γίνεται παράγραφος 14, στο άρθρο 16 και είναι ακριβώς ως έχει η τροπολογία. Εκτός και αν την τροποποιείτε, κύριε Υπουργέ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ωραία, δεν υπάρχει λόγος να τη διαβάσετε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πολύ καλά.

Προστίθεται, λοιπόν, τώρα πια, μετά την απόσυρση της παραγράφου 7, ως παράγραφος 14, στο άρθρο 16, η τροπολογία με γενικό αριθμό 256 και ειδικό 39.

Κύριε Πρόεδρε, το Υπουργείο Μεταφορών δεν προτίθεται να αποσύρει τίποτα από τις ρυθμίσεις, που έχουν σχέση με την ΕΛΠΑ.

Θα παρακαλέσω, κύριε Πρόεδρε, να δώσετε λίγα λεπτά και στον Υφυπουργό Μεταφορών, για να επιφέρει ορισμένες βελτιώσεις, κυρίως στο άρθρο 16.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Θα μας διαβάσετε αυτήν την τροπολογία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Την έχετε μπροστά σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Δεν την έχουμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα σας τη φέρει ο κλητήρας.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι αυτή που είχατε ζητήσει κι εσείς, για τα φορτηγά των τεσσάρων τόνων και να αυξηθεί το τανάκι και να ρυθμιστούν τα συμβόλαια. Ήταν το ένα μέρος μόνο, γιατί το άλλο είπαμε ότι θα γίνει όλο μαζί.

Θέλω να κάνω μία παρατήρηση σε ένα θέμα, που ετέθη από πολλούς συναδέλφους, που αφορά την παράγραφο 11, για τις πολυμερείς κοινοτικές άδειες -το έχει βάλει και ο κ. Παννόπουλος- πώς, ενώ είναι διεθνών εμπορευματικών μεταφορών, τις πηγαίνουμε στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Είναι τελείως τυπικό το θέμα. Κατ' αρχάς, έχουν δικαίωμα όλοι, εφ' όσον έχουν τις δυνατότητες, να πάρουν. Τα τρία από τα τέσσερα χαρτιά, εκτός από την αίτησή τους, τα χορηγεί η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Δηλαδή, την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος, την άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου και τη νομαρχιακή απόφαση, για το πού είναι ενταγμένο το αυτοκίνητο.

Αντί, λοιπόν, αυτά τα τρία χαρτιά και την αίτηση να τα φέρνουν στην Αθήνα, τους τα δίνουμε κατευθείαν από τη νομαρχία που υπάγονται, εφ' όσον έχουν τα τυπικά προσόντα. Αυτό ακριβώς είναι, σε ό,τι αφορά τις πολυμερείς άδειες, που κάνουν οι διεθνείς μεταφορές.

Για την παράγραφο 12 είπαμε ότι, ειδικά για τις μεταφορές μεταξύ νησιών, ως όμοροι νομοί θεωρούνται όλα τα νησιά που συνδέονται απευθείας ακτοπλοϊκά μεταξύ τους.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Την επέκταση που δώσατε, θα τη δούμε στο άλλο νομοσχέδιο, που ρυθμίζονται όλα τα θέματα των αυτοκινήτων.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Όχι, κύριε Υπουργέ, είναι χρόνια αυτή η ιστορία.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν είναι απλό το θέμα. Μην επιμένετε. Το έχουμε μελετήσει.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Είναι δώρον, άδωρον αυτό που κάνετε. Δεν είναι δυνατόν. Θέλω να μου δώσετε μία εξήγηση, γιατί αυτή η διάκριση.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν είναι καθόλου δώρον, άδωρον. Μην κοιτάτε μόνο

την περιοχή τη δική σας μόνο. Υπάρχουν άλλες περιοχές που ρυθμίζονται με αυτό.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Τι ωφελούνται οι Δωδεκανήσιοι με αυτήν τη ρύθμιση; **ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών):** Στην παράγραφο 13, λοιπόν...

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Γιατί αυτό το πάθος εναντίον των νησιών;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κι εγώ νησιώτης είμαι, κύριε Κόρακα.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Λυπάμαι. Τι σημαίνει που είσθε νησιώτης; Εγώ βλέπω πώς μας μεταχειρίζεσθε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στην παράγραφο, λοιπόν, 13 του άρθρου 16, γίνονται οι εξής τροποποιήσεις. Κατ' αρχάς, το εδάφιο 2, που λέει "Η διαδικασία χορήγησης των αδειών καθορίζεται από τους οικείους Νομάρχες" αποσύρεται.

Στην ίδια παράγραφο, στο τέταρτο εδάφιο, που λέει: "Η εν γένει λειτουργία τους διέπεται από τους ισχύοντες κάθε φορά κανονισμούς..." διατυπώνεται ως εξής: "Η εν γένει λειτουργία τους διέπεται από τους ισχύοντες κάθε φορά κανονισμούς λειτουργίας των επιβατικών δημοσίων χρήσης αυτοκινήτων, θα είναι λευκού χρώματος και θα φέρουν ειδικό σήμα".

Στο τέλος της παραγράφου 13, προστίθεται το εξής εδάφιο: "Η διαδικασία χορήγησης των αδειών, ο καθορισμός κομίστρου, οι προδιαγραφές του ειδικού σήματος και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Και τέλος στη παρ. 14 στην έβδομη σειρά εκεί που λέει "ή άλλους φορείς από τη 1.1.97" λέει γι' αυτούς, που μεταφέρονται στους οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή σε άλλες υπηρεσίες με απόσπαση, επειδή είχε υπολογιστεί ότι το νομοσχέδιο θα ψηφιζόταν πριν από τη 1.1.97, στη θέση, που υπαρχει το "1.1.97" θα μπει "από την ισχύ του παρόντος νόμου". Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είναι κάποιος συνάδελφος που θέλει να πάρει το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Κόρακα, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ο λόγος που αναγκάστηκα να φωνάξω, κύριε Πρόεδρε, είναι για να διαμαρτυρηθώ.

Σχετικά με τη ρύθμιση που γίνεται με τα νησιά, δεν μπορώ ειλικρινά να το καταλάβω. Είμαι από τη Μυτιλήνη. Οι μεταφορείς της Μυτιλήνης μπορούν να πάνε με τη ρύθμιση αυτή, μόνο στη Χίο, πουθενά αλλού. Μεταφορείς από την ηπειρωτική Ελλάδα, μπορεί να πάνε σε τέσσερις, πέντε, έξι νομούς. Γιατί; Ξέρω ότι ασκούνται πιέσεις από ορισμένα κυκλώματα, αλλά δε θέλω να πιστέψω ότι υποκύπτει σ' αυτές τις πιέσεις. Χρόνια την παλεύουμε αυτήν την υπόθεση, κύριε Υπουργέ, κυριολεκτικά πολλά χρόνια, μπορώ να σας πω από τότε που είμαι Βουλευτής εδώ και δώδεκα χρόνια. Δεν καταλαβαίνω γιατί αυτό το πάθος. Αν μπορείτε να μου εξηγήσετε, γιατί δεν μπορούν οι Δωδεκανήσιοι μεταφορείς να πάνε στην Αττική, ως όμορος νομός με λιμάνι ή να πάνε στη Θεσσαλονίκη. Για ποιο λόγο; Ξέρετε τι γίνεται τώρα; Φορτώνουν, κατεβαίνουν στο Πειραιά και πρέπει να βρεθεί άλλο φορτηγό εκεί πέρα για να κάνει "σκάντζα βάρδια", που λένε, να αλλάξει, να ξεφορτώσει για να μη πάει τρία χιλιόμετρα. Αυτό είναι αδιανόητο. Παρακαλώ πολύ να το διορθώσουμε, για όλους τους νομούς με τους οποίους συνδέεται ακτοπλοϊκά και έχουν λιμάνια. Σας λέω για τη Λέσβο που ίσως είναι το νησί που έχει το ευρύτερο δίκτυο με Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Χίος. Δεν πάνε σε όλην την Ελλάδα.

Επίσης, είπατε για τον Ο.Τ.Ε. ότι προσαρμόζεσθε στη κοινοτική νομοθεσία. Ο συνάδελφος Αλαμπάνος το είπε πιο καθαρά, απευλευθερώνετε τα πάντα γιατί έτσι μας το επιβάλουν. Εμείς λοιπόν τι κάνουμε τώρα; Πώς λειτουργούμε; Είναι διαταγή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και "τα σκυλιά δεμένα". Ξέρουμε, καταλαβαίνουμε, ότι αυτό είναι καταστροφή για τις δικές μας τηλεπικοινωνίες, για τη Χώρα μας, για τα συμφέροντά μας. Δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτε, γιατί έτσι

μας το διατάξανε. Και ούτε καν διανοούμαστε να αντισταθούμε, να πούμε και ένα όχι. Εμείς αυτό το πράγμα το χαρακτηρίσαμε χθες και παρεξηγηθήκατε, πειθήνια υποταγή στις διαταγές που δίνουν οι Βρυξέλλες και "οι αφέντες", γιατί συμπεριφέρονται ως αφέντες. Ένας κομισάριος, έρχεται, μέλος της κομισιόν και έχει περισσότερη εξουσία από ολόκληρη τη Βουλή και από ολόκληρη την Κυβέρνησή μας, διατάζει, υπακούουμε και εφαρμόζουμε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχετε προφανώς πείρα από κομισάριους.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Για τις ονομαστικές μετοχές τουλάχιστον, επιμένουμε. Πρόκειται για τηλεπικοινωνίες. Υπάρχουν ζητήματα ασφάλειας. Δεν είναι δυνατό να μη ξέρουμε ποιοι είναι πίσω από την εταιρεία που ασκεί την επικοινωνιακή δραστηριότητα στη Χώρα μας. Μαφία είναι; Ποιοι είναι εν πάση περιπτώσει; Ποιοι έχουν τις μετοχές; Δεν πρέπει να το ξέρουμε και ερωτώ και τους άλλους συναδέλφους. Δεν πρέπει να ξέρουμε ποιοι έχουν τηλεπικοινωνιακές δραστηριότητες στη Χώρα μας και για ποια άμυνα μιλάτε, για ποια ασφάλεια; Και συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, για τον τόνο της φωνής μου, αλλά ορισμένες φορές αγανακτώ, διότι ερχόμαστε εδώ το φιλοσοφούμε, το λέμε με έναν απλό κάθετο τρόπο, με υπονοούμενα κ.λπ. Όταν είπα για την αναδιάρθρωση του κεφαλαίου, κύριε Πρόεδρε, -γι' αυτό δε φορολογείται- είναι για την αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος και στο κεφάλαιο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, επιτρέψτε μου να σας ενημερώσω.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Παρακαλώ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, επιτρέψτε μου να σας πω τούτο: Αναδιάρθρωση κεφαλαίου στην Ολυμπιακή, χωρίς να μεταβληθεί το ιδιοκτησιακό, έχει ήδη συμβεί δύο φορές.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ...

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επιτρέψτε μου να ολοκληρώσω αν θέλετε και μετά αξιολογήστε και πείτε ό,τι θέλετε.

Πρώτον, όταν διεγράφη το συσσωρευμένο χρέος της Ολυμπιακής και δεύτερον, ήδη στο πρόγραμμα της εξυγίανσης προβλέπονται αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου. Αυτές είναι αναδιρθρώσεις του κεφαλαίου. Δεν θίγεται, όμως, το ιδιοκτησιακό καθεστώς.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Αυτό θα το δούμε στην πορεία. Εδώ είμαστε, γράφονται αυτά που λέμε. Γράφονται. Νέος είστε, θα ζείτε και το εύχομαι. Θα τα ξαναπούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εσείς κάνετε μία εικασία. Καλώς. Ο κύριος Υπουργός σας απήντησε. Δε χρειάζεται να πείσετε ο ένας τον άλλον.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Συνεχίζω, κύριε Πρόεδρε.

Είπατε, ότι αυτό που προστατεύεται μέχρι το 2003, είναι οι υποδομές και η φωνητική τηλεφωνία. Εσείς, όμως, με τις ρυθμίσεις που κάνετε εδώ, προηγήσθε. Δεν περιμένετε ούτε μέχρι το 2003. Και βεβαίως, θα ήθελα να πω ότι αν δεν προχωράει η κινητή τηλεφωνία του Ο.Τ.Ε., είναι γιατί κάποιος έχουν συμφέρον. Διερωτήθηκε ο αγαπητός συνάδελφος ο κ. Αλαμπάνος -έχει φύγει τώρα- γιατί δεν προχωράει. Εγώ υπέγραψα από το 1995 και το είπατε και εσείς. Δώσατε την άδεια. Θέλω μία απάντηση γιατί δεν προχώρησε τόσο καιρό.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να σας τη δώσω;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε. Μιλήσατε περισσότερο από όλους μας. Χρησιμοποιήσατε τρεις φορές περισσότερο χρόνο. Μπορούσατε να δώσετε απαντήσεις σ'αυτά τα βασικά ζητήματα. Τώρα, αν θέλετε μετά, δώστε κάποια απάντηση. Εγώ δεν έχω πρόβλημα. Θέλω, όμως, να τελειώσω αυτά που λέω.

Έθεσα και ορισμένα άλλα ζητήματα, κύριε Πρόεδρε. Το ένα απ' αυτά ήταν για την ανώνυμη εταιρεία "Αερολιμήν Αθηνών". Γιατί περνάει η περιουσία του πριν ακόμα γίνει η εκκαθάριση - μπορεί να κρατήσει και δύο χρόνια- στην ΥΠΑ, όταν είναι

αναγκαία αυτά τα κινητά, computers, ηλεκτρονικοί υπολογιστές κ.λπ., για να διευκολυνθεί η ίδια η εκκαθάριση; Και τι ανταλλάγμα παίρνει αυτή η εταιρεία. Γίνεται η εκκαθάριση μιας εταιρείας. Μπορούμε έτσι και μάλιστα με νομοθετική ρύθμιση, ένα μέρος των περιουσιακών στοιχείων να τα μεταφέρουμε σε μία άλλη εταιρεία; Και σας λέω ότι υπάρχει συγκεκριμένη ενημέρωσή μας, ότι έχει πάρει ο σημερινός Πρόεδρος της ΥΠΑ τη BMW της ανώνυμης εταιρείας "Αερολιμήν Αθηνών". Τι να πω; Έχει κάνει και ο συνάδελφος ο κ. Αυδής Επίκαιρη Ερώτηση γι' αυτό. Θα την πάρετε και εσείς. Και σε σας κατατέθηκε και στον Υπουργό Οικονομικών.

Είχαμε προτείνει επίσης, μία άλλη τροπολογία -και δε θα ξαναμιλήσω, κύριε Πρόεδρε, ό,τι και να συμβεί- για τα ελαφρά φορτηγά να πάνε στους έξι τόνους. Είναι ένα πάγιο αίτημα και αυτό. Ας το δώσουμε για να ησυχάσουμε τους ανθρώπους. Κάντε δεκτή αυτήν την τροπολογία μας, όπως και την άλλη που αφορά τα νησιά. Τι να πω;

Φυσικά, έχουμε και άλλες παρατηρήσεις για το άρθρο 16. Εάν δε γίνουν δεκτές αυτές οι ελάχιστες παρατηρήσεις, δε θα μπορούσαμε να το ψηφίσουμε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Μετά τον κύριο Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μα, κύριε Γκελεστάθη, σας έδωσα το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με ευχαρίστηση ακούσαμε τον κύριο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να ενσωματώνει στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο την τροπολογία με γενικό αριθμό 256 και ειδικό 39, του ίδιου, που αφορά τη μεταβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων αυτής της κατηγορίας, που περιλαμβάνεται στο υπόμνημα της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων, με αριθμό πρωτοκόλλου 1197/15.10.1996. Είναι το υπ' αριθμόν τέσσερα αιτημά τους, το οποίο είχα αναπτύξει και κατά τη συζήτηση στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και χθες στη συζήτηση επί της αρχής.

Είναι ένα σωστό μέτρο, που θα εξυπηρετήσει αυτούς τους μικρούς επαγγελματίες οικογενειάρχες βιοπαλαιστές.

Περιμένουμε, κύριε Υπουργέ, να ακούσουμε τη δήλωσή σας για το θέμα αφορά η τροπολογία μας με γενικό αριθμό 129 και ειδικό 17. Αφορά την κατηγορία εκείνων των εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε. για το συνταξιοδοτικό τους θέμα. Και ποια θα είναι η τελική σας απόφαση για την περίπτωση της ΕΛΠΑ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θέλω να δώσω μια απάντηση για τα νησιά, επειδή ο κ. Κόρακας επιμένει. Και δεν πιστεύω ότι αγαπάει περισσότερο τα νησιά από πολλούς άλλους. Και άλλοι νησιώτες υπάρχουν.

Αυτά, κύριε Κόρακα, ήταν τα φορτηγά τα οποία ήταν μόνο μέσα στους νομούς. Και έπρεπε, μάλιστα, να υπάρχει αυτοπρόσωπη οδήγηση του αυτοκινήτου. Ακολούθως, έγινε μια επέκταση. Πήγαν στους όμορους νομούς, καταργήθηκε η αυτοπρόσωπη οδήγηση και μπορούν να πηγαίνουν την οικοσκευή σε όλη την Ελλάδα.

Σήμερα, κάναμε μια ρύθμιση για τις μεταβιβάσεις, που δεν μπορούσαν να γίνουν. Και κάναμε και μια επέκταση και μια ερμηνεία σε ό,τι αφορά όμορους νομούς σε σχέση με τα νησιά. Είπα προηγουμένως ότι τα θέματα των επιβατικών μεταφορών και εμπορικών μεταφορών, εξετάζονται από μια επιτροπή. Χρειάζεται να υπάρχει μια ισορροπία στις εμπορευματικές μεταφορές. Όταν θα έχουμε τα πορίσματα της Επιτροπής και όταν θα κάνουμε το διάλογο με όλους τους φορείς που κάνουν μεταφορές, τότε πιθανόν να προκύψει ότι μπορεί να επεκταθεί το μέτρο, ακόμη περισσότερο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, σας το εξήγησα. Είναι δώρον, άδωρον.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και

Επικοινωνιών): Δεν είναι δώρον, άδωρον. Από την Κρήτη, μπορεί αυτήν τη στιγμή να πάει στη Ρόδο και από τη Λέσβο να πάει στη Χίο, που δεν μπορούσε να πηγαίνει μέχρι τώρα. Άρα, δεν είναι δώρον, άδωρον.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Εντάξει, αυτό έγινε. Ο Λαρισαίος, όμως, πού μπορεί να πάει, μπορείτε να μου πείτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, εδώ υπάρχει ένα δίκιο. Είναι δυνατόν να συνδέεται η Μυτιλήνη με την Καβάλα και να μην θεωρείται όμορος Νομός η Καβάλα;

Είναι δυνατόν να υπάρχουν δύο ειδών φορτοταξί;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η Κρήτη, με τα Δωδεκάνησα είναι όμοροι νομοί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αν η Κρήτη συνδέεται με τη Θεσσαλονίκη, το φορτηγό θα μπορεί τουλάχιστον να ξεφορτώσει στη Θεσσαλονίκη. Είναι λογικό. Και νομίζω ότι πρέπει η Επιτροπή να το δει θετικά.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είπα, ότι η Επιτροπή θα το εξετάσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όπως επίσης, δεν πρέπει να υπάρχει διαχωρισμός, μεταξύ των φορτοταξί. Δηλαδή, αυτοί που ήταν καραγωγείς, ήταν τα κακά παιδιά και αυτοί που είχαν τρίκυκλα ήταν τα καλά παιδιά; Θα πρέπει, δηλαδή, και στις δύο αυτές περιπτώσεις να υπάρξει επέκταση.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ (Υφυπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εντάξει, κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν ορισμένα θέματα που θα εξεταστούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Παναγιώτου έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Πλησιάζουμε προς το τέλος και θέλω να κάνω μια βασική διαπίστωση, κύριε Υπουργέ: Ότι ενώ είσθε πάρα πολύ φειδωλοί, ταιγκούνηδες, προκειμένου να παραχωρήσετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αφήστε τους χαρακτηρισμούς.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Είσθε φειδωλοί, προκειμένου να ρυθμίσετε ζητήματα που απασχολούν σημαντικά τμήματα εργαζομένων. Αντίθετα, είσθε πολύ απλόχεροι, όταν προβαίνετε σε ρυθμίσεις, προκειμένου να εξυπηρετήσετε τα συμφέροντα του μεγάλου κεφαλαίου.

Στην προκειμένη περίπτωση, με τους πρώην καραγωγείς και τους πρώην τρίκυκλιστές, που έχουν ένα αίτημα, το παραπέμπετε για εξέταση άλλη φορά.

Το ίδιο και όσον αφορά την τροπολογία που καταθέσαμε για τους όμορους νομούς. Η Βόρεια Ελλάδα προμηθεύεται οπωροκηπευτικά από την Κρήτη. Ένα φορτηγό με οπωροκηπευτικά, με πορτοκάλια για παράδειγμα, δεν μπορεί από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, να μεταφέρει στη λαχαναγορά, που βρίσκεται λίγα μόνο χιλιόμετρα μακριά αυτό το φορτίο. Είναι υποχρεωμένο το φορτηγό να κάνει μεταφόρτωση. Αν το πάει στη λαχαναγορά που βρίσκεται, επαναλαμβάνω, μόνο μερικά χιλιόμετρα από το λιμάνι, θα είναι παράνομος. Και εσείς δε θέλετε αυτό να το ρυθμίσετε.

Είναι ένα πάγιο αίτημα που χρονίζει.

Θα σταθώ λίγο στο άρθρο 16 που αναφέρεται στους υποψήφιους οδηγούς. Νομίζω, ότι δεν προσφέρετε τίποτα το καινούριο και δεν λύνετε το πρόβλημα της σωστής εξέτασης των οδηγών, αυτών που θέλουν να αποκτήσουν άδεια ικανότητας οδηγού αυτοκινήτου.

Αν βγει κανείς έξω στους δρόμους εδώ στην Αθήνα, θα διπιστώσει το πρόβλημα που υπάρχει από την απαράδεκτη συμπεριφορά των οδηγών. Δε θέλω να σταθώ σε λεπτομέρειες. Για παράδειγμα σε διάβαση πεζών με πράσινο όπου οι πεζοί έχουν απόλυτη προτεραιότητα, οι οδηγοί πέφτουν πάνω τους. Πουθενά, σε καμία χώρα της Ευρώπης, δε συναντά κανείς αυτήν τη συμπεριφορά. Πού οφείλεται αυτό; Επίσης, πού οφείλεται ο υψηλός αριθμός των ατυχημάτων; Και εδώ μιλάτε γενικά και αόριστα να αποκτήσουν θεωρητική εκπαίδευση και δε μας λέτε ποια είναι αυτή η θεωρητική κατάρτιση.

Από την εμπειρία μου γνωρίζω ότι υπάρχει ένα βιβλίο με κάποια σήματα α, β, γ για την εξέταση των υποψηφίων οδηγών

όπου απαντούν χωρίς ποτέ να αποκτήσουν ουσιαστικές και σε βάθος θεωρητικές γνώσεις. Γι' αυτό παρουσιάζονται αυτά τα φαινόμενα. Επίσης, δεν αποκτούν μηχανολογικές γνώσεις. Αυτά είχα να αναφέρω γενικά για το ζήτημα της άδειας οδήγησης. Με κάλυψαν άλλοι συνάδελφοι που μίλησαν προηγούμενα, όπως και ο συνάδελφος ο κ. Κόρακας.

Θα ήθελα πολύ σύντομα να αναφερθώ στις αποσπάσεις από το Υπουργείο σας. Με την παράγραφο 14 του άρθρου 16 πάτε να λύσετε ένα ζήτημα που αφορά τους αποσπόμενους υπαλλήλους από τα Υπουργεία και τους εποπτευόμενους οργανισμούς σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες, δηλαδή, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, την πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση κ.λπ., αποσπασματικά και μόνο για τους αποσπώμενους από τους εποπτευόμενους από το Υπουργείο Μεταφορών υπαλλήλους και μάλιστα, κατά τρόπο αντίθετο με αυτό που ισχύει συνολικά για τους αποσπασμένους υπαλλήλους, των οποίων τις αποδοχές και τις εργοδοτικές εισφορές πληρώνουν οι φορείς από τους οποίους προέρχονται και όχι οι φορείς στους οποίους αποσπώνται.

Με τη ρύθμιση που επιχειρείτε θα επιβαρύνετε οικονομικά τους φορείς όπου είναι αποσπασμένοι οι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών, όπως στους ΟΤΑ που ανέφερα προηγούμενα κ.λπ.. Δυσχεραίνετε την αποτελεσματικότητα του έργου τους και τους δημιουργείτε προβλήματα λειτουργίας, ιδιαίτερα εάν λάβουμε υπόψη μας και τη μείωση των κονδυλίων επιχορήγησης προς τους ΟΤΑ. Το ζήτημα είναι γενικότερο, όπως είπαμε και επιδέχεται ενιαία ρύθμιση για όλους τους αποσπασμένους υπαλλήλους και όχι αποσπασματικά για το δικό σας Υπουργείο. Πρέπει να μελετηθούν οι παράμετροι που αναφέραμε. Και κυρίως, για να ρυθμιστεί συνολικά το ζήτημα των αποσπάσεων, πρέπει να υπάρχουν οι οργανισμοί των διαφόρων υπηρεσιών και να διαπιστωθούν οι ανάγκες σε προσωπικό, για να δούμε τι κινήσεις χρειάζονται για την επάνδρωση των υπηρεσιών όπου υπάρχει έλλειψη προσωπικού. Είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το δούμε.

Περιορίζομαι μόνο σ' αυτά, κύριε Πρόεδρε, γιατί είναι περασμένη η ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι πολύ σύντομος.

Σε ό,τι έχει σχέση με την οδική ασφάλεια, όλοι συμφωνούμε - και αποδέχομαι πλήρως την παρατήρηση του συναδέλφου του κ. Μουσταφά, αλλά και την τελευταία παρατήρηση που έκανε ο κ. Παναγιώτου - ότι θα πρέπει να υπάρξει μία επαρκής θεωρητική και πρακτική προετοιμασία των υποψηφίων οδηγών.

Ακριβώς γι' αυτό, προβλέπουμε αυτήν την εξουσιοδοτική διάταξη. Υπάρχει, συνεπώς, μία γενική ρύθμιση, που παραπέμπει στην ανάγκη της θεωρητικής και πρακτικής τους εξάσκησης και προβλέπεται βάσει αυτής της εξουσιοδοτικής διάταξης, η έκδοση απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που θα καθορίζει τον αριθμό των μαθημάτων, καθώς και τον τρόπο παρακολούθησης των μαθημάτων αυτών.

Δε θα ήταν δυνατόν στην ίδια διάταξη να περιλάβουμε λεπτομερειακές ρυθμίσεις.

Δεν επιθυμεί κανένας απολύτως να δυσχεράνει τους μεταφορείς των νησιών και δεν ισχυρίστηκε ούτε ο Υφυπουργός ούτε εγώ ότι αρνούμεθα να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα. Λέμε κάτι εξαιρετικά απλό. Μία ρύθμιση για την οποία δεν έχει προηγηθεί διάλογος με τους ενδιαφερόμενους κοινωνικούς φορείς, μπορεί να οδηγήσει σε μία δυναμική αντιπαράθεση στο εσωτερικό του κλάδου.

Έχει αναπτυχθεί τον τελευταίο καιρό μία θεωρία, κύριε Πρόεδρε, ότι δε θα πρέπει με τις κυβερνητικές επιλογές μία κυβέρνηση να ωθεί σε σύγκρουση επιμέρους κοινωνικές μερίδες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κοινωνικός αυτοματισμός, κύριε Υπουργέ. Γίνεται κριτική στον κοινωνικό αυτοματισμό.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν ισχυρίζομαι εγώ αυτό. Αναφέρομαι σε αυτούς που το ισχυρίζονται. Υποθέτω, λοιπόν, ότι αυτή η άποψη πρέπει να γίνει σεβαστή και στην προκειμένη περίπτωση. Αν θέλουμε να είναι θεμελιωμένη μία ρύθμιση και για να μην προκληθούν σοβαρές κοινωνικές ανισορροπίες, ισχυρίζομαι ότι θα πρέπει να προηγηθεί ένας διάλογος.

Το ίδιο ισχύει και για ορισμένες τροπολογίες που ρυθμίζουν τα θέματα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

Ήδη δηλώνω ότι δεν μπορούμε να τις κάνουμε δεκτές, για έναν πολύ απλό λόγο. Υπάρχει αυτήν την ώρα επιτροπή επισημώνων που δουλεύει συνολικά το νομοθετικό πλαίσιο, την κωδικοποίηση και αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου για τις επιβατικές και ιδιαίτερα τις εμπορευματικές μεταφορές. Υπολογίζουμε ότι σε τρεις ή τέσσερις μήνες περίπου θα παραδώσει το πόρισμά της και αμέσως μετά θα κληθούν όλες οι ενδιαφερόμενες κοινωνικές τάξεις σε ένα διάλογο για το πόρισμα. Θα θέλαμε, λοιπόν, να είναι αποτέλεσμα μιας προσεκτικής προετοιμασίας, η οποία νομοθετική ρύθμιση σας προτείνουμε. Γι' αυτό, μην εκλαμβάνετε τη στάση μας ως άρνηση.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία διευκρίνιση, όσον αφορά την άδεια κινητής τηλεφωνίας. Όπως ξέρετε, η άδεια κινητής τηλεφωνίας δόθηκε στον Ο.Τ.Ε. το Δεκέμβριο του 1995, δηλαδή, ακριβώς πριν από δεκατρείς μήνες. Όταν δόθηκε η άδεια κινητής τηλεφωνίας στις δύο ιδιωτικές εταιρείες στα GSM, αξιόπο τη στιγμή που χορηγήθηκαν οι άδειες, μέχρι την εμφάνιση του πρώτου κινητού τηλεφώνου, μεσολάβησε χρόνος. Ο Ο.Τ.Ε. έχει τη μαγική ιδιότητα να μη διαδράμει κανένα χρόνο μέχρι να παρουσιάσει το πρώτο του κινητό τηλέφωνο, όταν έχουν μεσολαβήσει μόνο δεκατρείς μήνες. Και σ' αυτούς τους δεκατρείς μήνες, έχει κάνει μία πολύ ουσιαστική δουλειά υποδομής. Σας το ανέφερα και χθες στην πρωτολογία μου. Επιλέγεται αυτήν την ώρα ο συνεργάτης, ο συνεταιίρος και όπως σας είπα, υπολογίζουμε ότι περί το φθινόπωρο θα είναι έτοιμος ο Ο.Τ.Ε. να παρουσιάσει το πρώτο δείγμα της δουλειάς του.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ. Νομίζουμε ότι βαίνουμε στο τέλος. Ελπίζω ότι μπορούμε πια να ψηφίσουμε αυτήν την ενότητα των άρθρων.

Με συγχωρείτε, κύριε Γκελεστάθη. Βλέπετε, μετά ο Πρόεδρος με κατηγορεί γιατί καταναλώνω χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο Πρόεδρος πια άφησε τη διαδικασία ανοιχτή. Δεκάλεπτα βάζει.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Γκελεστάθη, ισχύει αυτό που είπα και στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή. Πράγματι, η τροπολογία την οποία προτείνετε, με γενικό αριθμό 129 και που αφορά συνταξιοδοτικό πρόβλημα μερίδας εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε., είναι ορθή. Άλλωστε, επροτάθη ήδη στον Υπουργό Μεταφορών από τη διοίκηση του Ο.Σ.Ε.. Εξηγώ και πάλι ότι η ρύθμιση που προτείνετε είναι ορθή, αλλά αδυνατώ για λόγους συνταγματικής νομιμότητας να την συμπεριλάβω σε νομοσχέδιο που δεν είναι συνταξιοδοτικό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Γκελεστάθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Να υπενθυμίσω στον κύριο Υπουργό, να θέσει υπόψη αυτής της επιτροπής, που μελετά τα θέματα μεταφορών και τα υπονήματα της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Φορητών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, με αριθμό πρωτοκόλλου 173/5.2.97

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μην κουράζεσθε, όλα θα τεθούν υπόψη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: ...και το παρόμοιο με αριθμό πρωτοκόλλου 172/5.2.97, θέματα τα οποία απασχολούν την τάξη αυτή...

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να σας πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, γιατί τον διακόπτετε; Ανέφερε δύο έγγραφα. Αφήστε τον να ολοκληρώσει.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ (Υπ. Μεταφορών και Επι-)

κοινωνιών): Μία διευκρίνιση δίνω, κύριε Πρόεδρε. Τα έγγραφα αυτά εμείς τα ζητήσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς. Τα έγγραφα αυτά, φυσικά, είναι δυνατόν να πηγαίνουν μόνο στον κ. Γκελεστάθη; Και σε μένα ήλθαν αυτά τα έγγραφα. Σε όλους τους Βουλευτές έχουν πάει. Αν είναι δυνατόν!

Θα μελετηθούν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Να μελετηθούν. Είναι δίκαια αιτήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα μελετηθούν.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Ήθελα να πω μόνο, κύριε Πρόεδρε, όσον αφορά τους νησιωτικούς νομούς, ότι δεν είναι η πρώτη φορά που συζητείται. Και οι υπάλληλοι του Υπουργείου σας, οι σύμβουλοί σας, αυτοί τουλάχιστον που είναι μόνιμοι στο Υπουργείο, ξέρουν πάρα πολύ καλά το πρόβλημα και κατανοούν και πόσο άδικο είναι.

Θέλω να πω, ότι ο μεταφορέας της Λάρισας μπορεί να πάει σε έξι, επτά νομούς. Ο μεταφορέας της Δωδεκανήσου δεν μπορεί να πάει πουθενά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αλλάζει τίποτε με αυτό που λέτε; Το έχουμε εξηγήσει.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Λέει ο κύριος Υπουργός ότι θα πάει σε κάποια επιτροπή. Το έχω ξανακούσει αυτό, κύριε Πρόεδρε, γι' αυτό το επαναλαμβάνω. Το έχω ξανακούσει πέντε, έξι φορές. Λέω, λοιπόν, να το τελειώσουμε τώρα.

Επίσης, το δεύτερο που ήθελα να πω και συμφωνώ με την παρατήρηση που κάνατε για τα ελαφρά, για τα φορτοταξί τα λεγόμενα, ότι θα έπρεπε να είναι μιας κατηγορίας εν πάση περιπτώσει. Να δώσουμε τους έξι τόνους, να τελειώσει αυτό το θέμα. Εδώ με τις διατάξεις κάποιου άρθρου -δε θυμάμαι ακριβώς ποιου- δίνετε τη δυνατότητα στις ιδιωτικές επιχειρήσεις να πάρουν φορτηγά πάνω από τέσσερις τόνους με ειδικά ευνοϊκούς όρους. Ας δώσουμε τη δυνατότητα να επιβιώσει αυτός ο κλάδος. Έγιναν ορισμένες θετικές ρυθμίσεις παλιά για τους τρικυκλίστες κ.λπ., να μην τους θάψουμε τώρα.

Και γι' αυτό θα πρότεινα, τελειώνοντας σήμερα, τουλάχιστον να δεχθείτε αυτές τις δύο τροπολογίες, όπως τις διατυπώνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων 10 έως 17 και εισερχόμαστε στην ψήφιση κεχωρισμένως.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς, το άρθρο 10 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11, όπως τροποποιήθηκε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12, όπως τροποποιήθηκε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, στη Διαρκή

Κοινοβουλευτική Επιτροπή και με την υπ' αριθμόν 104/2 τροπολογία;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κατά πλειοψηφία, εκτός της τροπολογίας την οποία βεβαίως ψηφίζαμε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 13 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και με την υπ' αριθμόν 104/2 τροπολογία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 14, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό και στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 14 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό και στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 15, όπως τροποποιήθηκε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 15 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 16, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και με την υπ' αριθμόν 256/39 τροπολογία;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΜΟΥΣΤΑΦΑ ΜΟΥΣΤΑΦΑ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 16 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και με την υπ' αριθμόν 256/39 τροπολογία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 17;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το άρθρο 17 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των τροπολογιών. Ποιος εκ των συναδέλφων θέλει να αναπτύξει τροπολογία;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Στο άρθρο 16, άλλες διατάξεις τις αποδεχόμαστε και άλλες όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, εσείς είπατε κατά πλειοψηφία, συνεπώς είναι κατά πλειοψηφία.

Υπάρχει κανείς εκ των συναδέλφων που θέλει να αναπτύξει κάποια τροπολογία;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Θα ήθελα να θέσετε σε ψηφοφορία την τροπολογία που ανέπτυξε, που αφορά τους νησιώτες, τους νησιωτικούς νομούς με γενικό αριθμό 146 και ειδικό 23. Και αυτό για να σταματήσει η διάκριση σε βάρος των μεταφορών των νησιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η τροπολογία με αριθμό 146/23 είχε ενταχθεί στη Διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή. Έχει άλλη παράγραφο;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Δεν είναι αυτή, κύριε Πρόεδρε, που έχει ενταχθεί, είναι κάποια άλλη διάταξη, που δεν έχει σχέση με αυτή. Μοιάζει, γιατί αναφέρεται στους νησιωτικούς νομούς, αλλά έχει άλλο περιεχόμενο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θέλετε να αναπτύξετε την τροπολογία;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Την ανέπτυξα. Θέλω να τεθεί σε ψηφοφορία. Δεν συνεπάγεται δαπάνη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Υπάρχει άλλος

συνάδελφος που θέλει να αναπτύξει τροπολογία;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μία εκπρόθεσμη, κύριε Πρόεδρε. Δεν την έχω καταθέσει εγώ. Είναι η με αριθμό 257/40.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είναι εκπρόθεσμος και δεν συζητείται από τη στιγμή που ο Υπουργός δεν την κάνει δεκτή.

Υπάρχει άλλος συνάδελφος να θέλει να μιλήσει; Όχι.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Έχω και την άλλη τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μία, μία. Τη διαδικασία τη διευθύνω εγώ και όχι εσείς.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση της τροπολογίας με γενικό αριθμό 146 και ειδικό 23.

Οι αποδεχόμενοι την τροπολογία παρακαλώ να εγερθούν.

(Εγείρονται οι Βουλευτές της Αντιπολιτεύσεως)

Προφανώς ηγέρθησαν οι ολιγότεροι.

Συνεπώς η τροπολογία απορρίπτεται.

Ποια τροπολογία θέλετε να αναπτύξετε, κύριε Κόρακα;

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Την τροπολογία με αριθμό 145/22. Αφορά, όπως λέμε στην εισηγητική έκθεση, το δικαίωμα παραχώρησης στα ελαφρά φορτηγά που εκτελούν κυρίως το μεταφορικό έργο μέσα στις πόλεις, να φτάνουν μικτό βάρος μέχρι τα έξι χιλιάδες κιλά, που ισχύει σε όλη την Ευρώπη, μια και ο νόμος θεωρεί εθνικούς μεταφορείς όσους έχουν φορτηγά δημόσιας χρήσης άνω των έξι τόνων μικτοβαρή.

"Η δυνατότητα να έχουν τα ελαφρά φορτηγά Δ.Χ. ωφέλιμο φορτίο τουλάχιστον δύο, τρεις τόνους για να μπορούν να εκτελούν το μεταφορικό έργο χωρίς να είναι παράνομοι όπως σήμερα -το υπέρβαρο είναι σύνηθες φαινόμενο και επιφέρει ποινή εκατό χιλιάδες- ενώ και οι εταιρείες θα μπορούν να δίνουν το μεταφορικό έργο σε μικρά φορτηγά, γιατί πλέον θα απαλλάσσονται της συνυπευθυνότητας στην υπερφόρτωση.

Περιβαλλοντικοί λόγοι επίσης επιβάλλουν μία τέτοια ρύθμιση γιατί άλλο είναι να κατεβαίνουν στις πόλεις μέσα στο κέντρο μεγάλα φορτηγά και άλλο να μπαίνει ένα ελαφρύ φορτηγό."

Γι' αυτό, κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ να ψηφιστεί αυτή η τροπολογία. Είναι ένα πάγιο, χρόνιο αίτημα, το οποίο είναι απόλυτα δίκαιο και επιβάλλεται να το ψηφίσουμε. Δεν συνεπάγεται και δαπάνη οικονομική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εισερχόμαστε στην ψήφιση της τροπολογίας με γενικό αριθμό 145 και ειδικό 22.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ:

Οι αποδεχόμενοι την τροπολογία παρακαλώ να εγερθούν.

(Εγείρονται οι Βουλευτές της Αντιπολιτεύσεως)

Προφανώς ηγέρθησαν οι ολιγότεροι.

Συνεπώς η τροπολογία απορρίπτεται.

Υπάρχει κανείς άλλος εκ των συναδέλφων που θέλει να αναπτύξει τροπολογία; Κανείς.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Συνεπώς το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών "Θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις" έγινε δεκτό και επί των άρθρων και αναβάλλεται η ψήφισή του στο σύνολο για άλλη συνεδρίαση.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα, ότι η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Γεωργίας "Κύρωση της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την καταπολέμηση της απεργήμωσης στις χώρες εκείνες που αντιμετωπίζουν σοβαρή ξηρασία ή και απεργήμωση, ιδιαίτερα στην Αφρική".

Επίσης, η Διαρκής Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων, καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μακεδονίας-Θράκης "Σύσταση νομικού προσώπου με την επωνυμία "Εθνικό Κέντρο Χαρτών και Χαρτογραφικής Κληρονομιάς-Εθνική Χαρτοθήκη".

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από την Εισαγγελική Αρχή διεβιβάσθη αίτηση στη Βουλή για την άρση της ασυλίας της βουλευτού κας Βάσως Παπανδρέου.

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό δέχεσθε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 01.23', λύεται η συνεδρίαση για σήμερα, 6 Φεβρουαρίου 1997, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.00' , με αντικείμενο εργασιών του Σώματος Κοινοβουλευτικό Έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και στη συνέχεια Νομοθετική Εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ